

Správa o výsledku kontroly hospodárenia s automobilovou technikou Policajného zboru

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

Účelom kontrolnej akcie bolo preveriť dodržiavanie hospodárnosti a efektívnosti vynakladania verejných prostriedkov na obstarávanie a prevádzku automobilovej techniky Policajného zboru a dodržiavanie zásad hospodárnosti a efektívnosti pri správe majetku štátu.

Predmetom kontroly bola analýza čerpania finančných prostriedkov na obstaranie služobných vozidiel, pohonných hmôt, ostatných súvisiacich komodít, ako aj údržby a opravy uvedených vozidiel; analýza skutočného počtu služobných motorových vozidiel v porovnaní s normatívnym ako aj koncepcie a plánovania vybavenia jednotlivých zložiek Policajného zboru motorovými vozidlami; dodržanie hospodárnosti, efektívnosti a účinnosti prevádzky, údržby a opráv a nakladanie s prebytočnými a neupotrebitelnými motorovými vozidlami.

Kontrola bola vykonaná na Ministerstve vnútra SR (ďalej len „MV SR“) a v krajských riaditeľstvách Policajného zboru (ďalej len „KR PZ“) v Bratislave (BA), Trnave (TT), Trenčíne (TN), Nitre (NR), Banskej Bystrici (BB), Žiline (ZA), Košiciach (KE) a Prešove (PO) za obdobie rokov 2009 a 2010 a v prípade potreby objektívneho zhodnotenia kontrolovanej skutočnosti aj za predchádzajúce a nasledujúce obdobie.

1 Všeobecná časť

1.1 Postavenie a pôsobnosť kontrolovaných subjektov

MV SR je ústredným orgánom štátnej správy pre ochranu ústavného zriadenia, verejného poriadku, bezpečnosti osôb a majetku, ochranu a správu štátnych hraníc, bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky, vecí zbraní a streliwa a ďalších činností, o ktorých to ustanoví zákon.

KR PZ sú rozpočtovými organizáciami MV SR. Z hľadiska rozdelenia štátnej správy a podľa zákona č. 171/1993 Z. z. o Policajnom zbore (ďalej len „zákon o PZ“) sú to miestne organizácie štátnej správy s krajskou a regionálnou pôsobnosťou. Policajný zbor spolupôsobí pri ochrane základných práv a slobôd, najmä pri ochrane života, zdravia, osobnej slobody a bezpečnosti osôb a pri ochrane majetku.

1.2 Analýza čerpania finančných prostriedkov

MV SR ako centrálny obstarávateľ obstaralo pre samotné ministerstvo a pre KR PZ v roku 2009 spolu 80 osobných motorových vozidiel za 1 875 771,96 EUR. V roku 2010 obstaralo 71 vozidiel za 3 256 906,55 EUR.

Na nákup dopravných prostriedkov za kapitolu MV SR bolo za rok 2009 vyčerpaných 38 312 394 EUR, z toho na nákup osobných motorových vozidiel 5 803 444 EUR. V roku 2010 na nákup dopravných prostriedkov bolo vyčerpaných 14 173 630 EUR, z toho boli kapitolou zakúpené osobné automobily za 3 393 872 EUR.

V roku 2009 bolo na položku „Dopravné“ vyčerpaných 30 841 099 EUR, ktoré boli použité na nákup pohonných hmôt (ďalej len „PHM“) a mazív v sume 16 721 248 EUR, na servis, opravy a údržbu služobných vozidiel v sume 10 263 637 EUR a na úhradu zákonného poistenia v sume 1 826 591 EUR.

Finančné prostriedky čerpané na položke „Dopravné“ za rok 2010 v sume 28 643 428 EUR boli použité na nákup PHM a mazív (15 844 291,26 EUR), pričom podstatnú časť čerpali KR PZ (8 957 352 EUR) a rozpočtová organizácia MV SR (4 767 266 EUR); na servis, opravy a údržbu služobných vozidiel bola čerpaná suma 9 539 162 EUR, z toho realizované vo vlastných opravovniach v sume 6 138 116 EUR, čo bolo za kapitulu 64,35 %; na úhradu zmluvného a havarijného poistenia bola použitá suma 2 540 232 EUR.

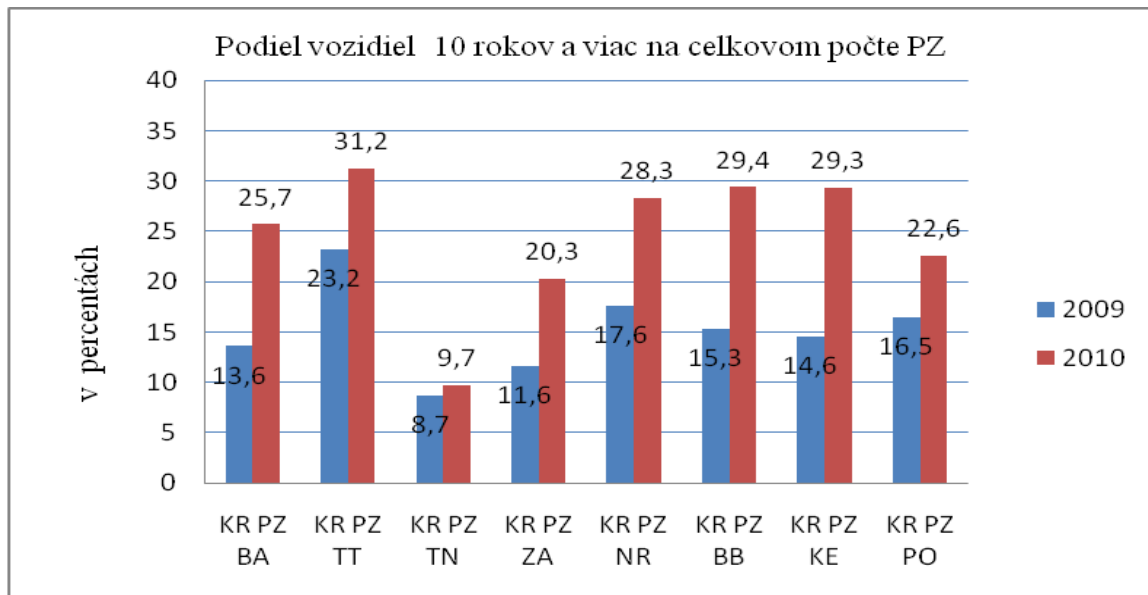
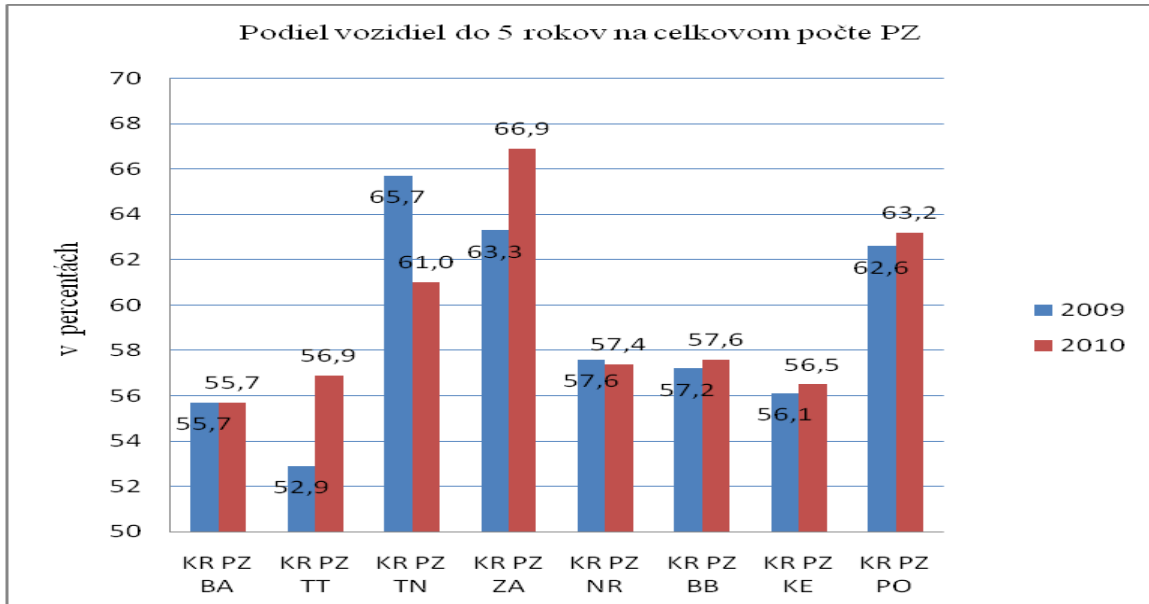
1.3 Analýza skutočného počtu a stanoveného normatívneho počtu služobných vozidiel

Organizačná zložka	Normatívny počet		Stav k 01.06.2011		Plnenie v %	
	os. voz.	do 3,5 t	os. voz.	do 3,5 t	os. voz.	do 3,5 t
Spolu za org. MV SR	1 261	72	1 266	95	100,4	131,9
KR PZ BB	414	7	456	15	110,1	214,3
KR PZ BA	443	14	508	19	114,7	135,7
KR PZ KE	427	8	462	16	108,2	200,0
KR PZ NR	395	9	337	9	85,3	100,0
KR PZ PO	439	7	463	15	105,5	214,3
KR PZ TN	241	5	268	8	111,2	160,0
KR PZ TT	276	8	311	14	112,7	175,0
KR PZ ZA	312	10	308	16	98,7	160,0
Celkom:	4 208	140	4 379	207	104,1	147,9

Organizácia MV SR spolu s jednotlivými KR PZ prevádzkovala o 4,1 % viac osobných vozidiel a až o 47,9 % viac vozidiel do 3,5 t ako bolo stanovené normatívnymi počtami, pričom na prekročení normatívnych počtov sa s výnimkou KR PZ NR podieľali všetky KR PZ. Týmto nebolo dodržiavané ustanovenie čl. 11 ods. 5) písm. a) nariadenia MV SR č. 68/2010, podľa ktorého prevádzkovateľ vozidiel vo vzťahu k normatívu zabezpečuje prevádzkovanie vozidiel v určenom normatíve v jednotlivých kategóriách a nepripustí prevádzkovanie vozidiel nad počet určený normatívom. Najväčšie prekročenie stanoveného počtu osobných motorových vozidiel bolo v KR PZ BA o 14,7 %, v KR PZ TT o 12,7 % a pri vozidlách do 3,5 t v KR PZ BB a v KR PZ PO rovnako o 114,3 %.

Na nedodržanie normatívnych počtov malo vplyv nielen porušovanie uvedeného ustanovenia nariadenia MV SR, ale aj to, že v mnohých prípadoch neboli realizované žiadosti o zmeny normatívov (KR PZ BA v roku 2008 4x, KR PZ PO a pod.) ako aj to, že normatívne počty neboli stanovené na základe dlhodobej koncepcie vybavenia motorovými vozidlami, ktorá v sledovanom období vypracovaná nebola.

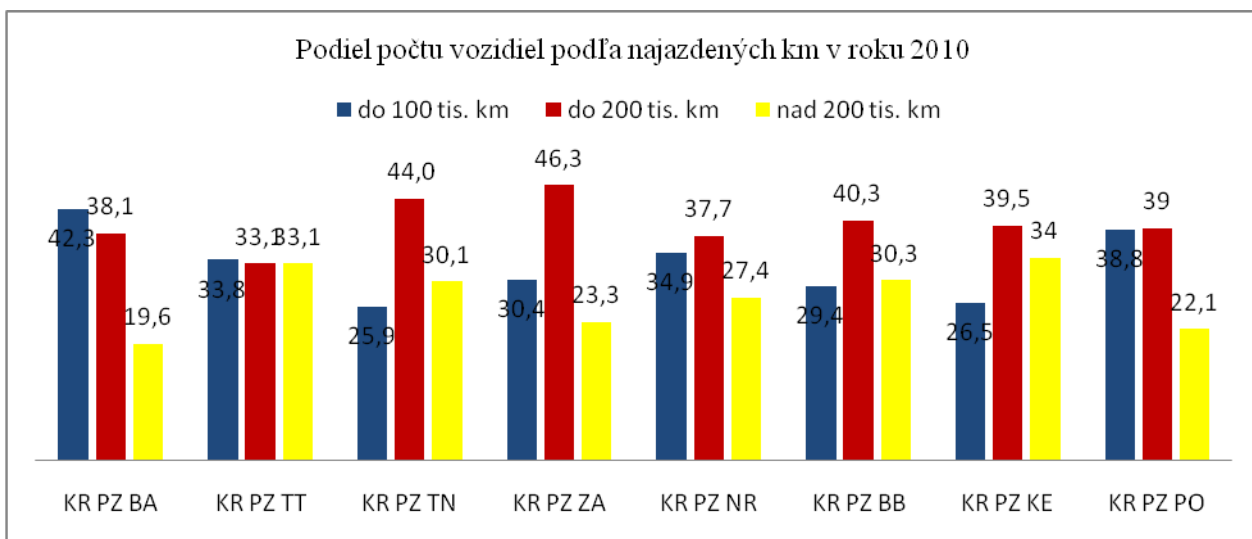
1.4 Analýza osobných služobných vozidiel podľa veku a najazdených km



	KR PZ BA	KR PZ TT	KR PZ TN	KR PZ ZA	KR PZ NR	KR PZ BB	KR PZ KE	KR PZ PO
medziročné zvýšenie 2009/2010	12,1 %	8,0 %	1,0 %	8,7 %	10,7 %	14,1 %	14,7 %	6,1 %

Najvyšší podiel vozidiel do päť rokov za rok 2010 malo KR PZ ZA (66,9 %) a najnižší KR PZ BA (55,6 %). Zvyšovanie tohto podielu (zlepšenie) zaznamenala väčšina KR PZ okrem KR PZ BA, KR PZ TN a KR PZ NR.

Nepriaznivejšia situácia bola v podiele vozidiel starších ako 10 rokov, keď za rok 2010 tento bol najhorší v KR PZ TT až 31,2 %, pričom až na KR PZ TN všetky KR PZ mali tento podiel vyšší ako 20 % a medziročne medzi rokom 2009 a 2010 zaznamenal nárast od 1 % až po 14,7 %. V priemere za KR PZ v roku 2010 bol podiel vozidiel nad desať rokov a viac rokov 25,2 % a spolu s úradom MV SR 29,4 %.



Skladba vozidiel podľa najazdených km nie je tiež vyhovujúca, keď podiel vozidiel s najazdením viac ako 200 tis. km sa v roku 2010 pohyboval od 19,6 % v KR PZ BA až po 34,0 % v KR PZ KE a v priemere za KR PZ bol tento podiel 27,1 % a spolu s úradom MV SR 25,0 %.

Uvedené údaje nasvedčujú tomu, že skladba osobných motorových vozidiel z hľadiska veku a najazdených kilometrov nie je priaznivá, čo nemá žiadny vplyv na ich spoľahlivosť a náklady na ich prevádzku.

2 Analýza koncepcie, plánovania a obstarávania motorových vozidiel

2.1 Analýza potrieb vybavenia PZ motorovými vozidlami

K 31.12.2010 kapitola MV SR v položke dopravné prostriedky vykazovala stav v hodnote netto 137 008 173 EUR, čo bol voči stavu k 31.12.2009 v hodnote 140 351 364 EUR pokles o 3 343 190 EUR. MV SR v prehľade opotrebenia majetku v položke dopravné prostriedky vykazovalo 69,6 % opotrebenie. Vzhľadom na používaný systém obnovy motorových vozidiel založený na skutočnosti hromadných nákupov, keď sú na to finančné prostriedky, toto má vplyv na vysoké percento opotrebenia majetku, keď hromadnými nákupmi sa jednorázovo zlepšuje situácia, ale zase v tom istom čase sú dopravné prostriedky hromadne opotrebené a je potreba ich hromadne vymeniť.

Analýza potrieb vybavenia jednotlivých zložiek PZ motorovými vozidlami (konceptia), ktorá by vychádzala z analýzy potrieb KR PZ a okrem stanovenia normatívneho počtu vozidiel by obsahovala aj stanovenie jednotlivých druhov podľa obsahu, podľa spôsobu využívania, stanovenie životnosti vozidiel podľa najazdených kilometrov a veku vozidiel a vyhodnotenie skutočného stavu, predpoklad potrieb

na jednotlivé roky vychádzajúci z predpokladu najazdených kilometrov so zohľadnením aj doby používania vozidiel za sledované obdobie, vypracovaná nebola. Vzhľadom na uvedené skutočnosti nie je reálny predpoklad zostavovať plán obstarávania motorových vozidiel.

2.2 Plán obstarávania motorových vozidiel, PHM, príslušenstva, poistenia, údržby a opráv, realizovanie plánu

Plán obstarávania sa síce zostavuje, ale tento nevychádza z koncepcie a plánovací proces je nastavený tak, že MV SR ako centrálny obstarávateľ v prípade predbežných oznámení o úmysle obstarávať nemôže plniť zákonom stanovenú podmienku takéto oznámenie uverejniť čo najskôr od začiatku roka. Plán verejného obstarávania podľa nariadenia MV SR zostavuje centrálny verejný obstarávateľ v súčinnosti s komoditnými centrami MV SR v termíne do konca 15. marca bežného roka. V skutočnosti sa plán stal iba informatívnym a orientačným dokumentom. To potvrdzujú jeho zmeny, keď napríklad v roku 2009 bolo v komoditnej skupine automobilová, člnová technika, PHM a materiál plánovaných osem položiek, z čoho štyri boli ukončené rámcovou dohodou, dve boli zrušené, jedna nerealizovaná a jedna uskutočnená nad rámec plánu s uzatvorenou zmluvou. O tom, že plán verejného obstarávania bol len informatívnym materiálom nasvedčuje aj to, že za rok 2010 jeho plnenie MV SR ani nevyhodnotilo, pričom spracovalo iba štatistické výkazy o verejnom obstarávaní. Z vyhodnotenia by sa malo dať posúdiť, prečo v uvedenej komodite nebolo to ktoré obstarávanie uskutočnené, resp. prečo boli zrušené alebo nerealizované niektoré obstarávania a prečo bolo uskutočnené obstarávanie nad rámec plánu a pod., čo vykonané nebolo.

2.3 Realizovanie obstarávania

Kontrolou konkrétnych obstarávaní bolo zistené, že pri obstarávaní osobných motorových vozidiel nižšej strednej triedy v roku 2007 a vyššej strednej triedy v roku 2008 súťažné podklady v časti „Opis predmetu zákazky“ obsahovali podmienku „Predmetom dodávky môže byť len automobil vyrobený v niektorej z krajín EÚ, ktorého výroba v ponúkanom vyhotovení sa predpokladá minimálne po dobu platnosti rámcovej zmluvy...“. Táto podmienka nebola v súlade s ustanovením § 34 ods. 7 zákona č. 25/2006 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o VO“).

Kritériá na hodnotenie ponúk uchádzačov v časti „Cena predmetu zákazky“ neobsahovali príplatky za vyhotovenie karosérie (kombi), príplatok za motor - motorickosť, pričom táto položka pri kontrole jednej zákazky predstavovala pri víťazných ponukách sumu od 771,43 EUR do 10 907,26 EUR vrátane DPH, čo bolo v rozmedzí od 8,5 % do 27 % zo základnej ceny dodaných vozidiel. Tieto príplatky mali priamy vplyv na celkovú cenu predmetu zákazky a boli uvedené aj v cenovej kalkulácii v rámcových zmluvách uzavretých s víťaznými uchádzačmi ako položky zvyšujúce konečnú cenu predmetu zákazky. Napriek tomu neboli súčasťou kritérií na hodnotenie ponúk a nebola im pridelená žiadna relatívna váha. V protiklade s týmito údajmi boli ako kritériá na hodnotenie ponúk určené údaje o rozmeroch vozidiel, emisie a spotreba PHM s celkovou váhou 25 %, ktoré však nemali priamy vplyv na celkovú cenu predmetu zákazky. Týmto kontrolovaný subjekt nepostupoval podľa ustanovenia § 35 ods. 1 zákona o VO.

Okrem toho v súťažných podkladoch vo verejnom obstarávaní osobných automobilov vyššej strednej triedy bolo zistené, že v časti „Opis predmetu zákazky - technické špecifikácie predmetu zákazky“ boli udané technické parametre vyhovujúce Škode Superb s minimálnymi odchýlkami od údajov uvedených v technickom preukaze uvedeného typu vozidla. Kontrolou údajov porovnateľných vozidiel uvedenej triedy (VW, Peugeot, Citroën) bolo zistené, že tieto buď neplnili podmienku šírky vozidla, rázvoru alebo objemu batožinového priestoru.

Takto postavené súťažné podmienky mohli splňať iba uchádzači dodávajúci vozidlo Škoda Superb, čo potvrdili aj výsledky súťaže. Stanovené technické požiadavky neboli v súlade s ustanovením § 34 ods. 1 písm. b) zákona o VO a ustanovením § 9 ods. 2 zákona o VO.

Okrem uvedeného KR PZ PO v roku 2009 pri obstaraní motorových vozidiel v prípade 22 vozidiel KIA uhradil 405 255,40 EUR pred uskutočnením dodávky vozidiel, čím postupoval v rozpore s príslušným ustanovením zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o rozpočtových pravidlách verejnej správy“) o poskytovaní preddavkov, čím nedodrжал finančnú disciplínu podľa § 31 ods. 1 písm. l) uvedeného zákona. Súčasne nesprávnym účtovaním o zaradení obstaraných motorových vozidiel do účtovnej evidencie pred ich dodaním kontrolovaný subjekt konal v rozpore s platnými postupmi účtovania, čo bolo v rozpore s príslušným ustanovením zákona č. 431/2002 Z. z. o účtovníctve v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o účtovníctve“). Nesprávnou evidenciou majetku nebol dodržaný zákon č. 278/1993 Z. z. o správe majetku štátu v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o správe majetku štátu“).

2.4 Obstaranie letných a zimných pneumatík

Nákup pneumatík bol v roku 2009 realizovaný na základe rámcovej zmluvy. V roku 2010 po ukončení platnosti rámcovej zmluvy a vzhľadom na neúspešne vykonanú verejnú súťaž (opakovane zrušenú raz verejným obstarávateľom a druhý raz Úradom pre verejné obstarávanie) KR PZ postupovali individuálne, pričom v niektorých prípadoch porušili príslušné ustanovenia zákona o VO. Napríklad KR PZ BA v roku 2010 nakúpilo 434 kusov pneumatík aj s príslušenstvom spolu v sume 28 801,78 EUR, pričom nákup nerealizovalo formou zákazky s nízkou hodnotou, čím nekonalo v súlade s ustanovením § 9 ods. 1 zákona o VO; KR PZ ZA nepostupovalo v súlade s ustanoveniami zákona o VO, keď v obidvoch výzvach na predloženie cenových ponúk neurčilo každému kritériu relatívnu váhu a v oznámeniach o neprijatí súťažnej ponuky, zaslaných neúspešným uchádzačom, neuviedlo identifikáciu úspešného uchádzača prijatej ponuky.

3 Zabezpečenie hospodárnosti, efektívnosti a účinnosti prevádzky motorových vozidiel

3.1 Spôsob určenia základných a prevádzkových noriem spotreby PHM, na vybratej vzorke porovnanie a vyčíslenie rozdielov medzi stanovenou základnou normou, prevádzkovou normou a údajmi uvedenými v dokladoch od výrobcov motorových vozidiel

Kontrolou bolo zistené, že pre stanovovanie výšky noriem spotreby PHM služobných motorových vozidiel v štátnom sektore neexistuje legislatívna úprava. Prieskumom ako postupujú ostatné organizácie bolo zistené, že rôzne organizácie štátnej správy postupujú podľa vlastného uváženia rôzne, niektoré stanovujú normy spotreby pre mesto a jazdu mimo mesta, iné pre letnú a zimnú prevádzku.

Pre podnikateľské subjekty túto oblasť z hľadiska uplatňovania daňových výdavkov upravuje zákon o dani z príjmu, ktorý umožňuje uplatňovať náklady na spotrebované PHM podľa cien platných v čase ich nákupu, prepočítané podľa spotreby uvedenej v osvedčení o evidencii alebo v technickom preukaze.

Pre organizácie štátnej správy takáto úprava neexistuje a ako jediné kritérium tu ostáva hospodárnosť a efektívnosť, čo si jednotlivé subjekty môžu vysvetľovať rozdielne.

MV SR stanovilo normy spotreby PHM rozdielne ako uvádzajú doklady k príslušným služobným vozidlám od ich výrobcov, na základe písomných vyjadrení výrobcov vozidiel, podľa ktorých norma spotreby uvádzaná v technickom preukaze vozidla je stanovená podľa predpísaných noriem pre homologizáciu vozidla a je zisťovaná v ideálnych laboratórnych podmienkach a je tzv. ideálnou spotrebou.

Z uvedených dôvodov MV SR používa normy spotreby PHM uvedené v technickom preukaze vozidla len ako orientačné a dáva vozidlá (jedno vozidlo z typového radu) tzv. prelitrovať autorizovanej osobe a na základe toho stanovuje základné normy spotreby rozdelené podľa režimu prevádzky.

Tento spôsob pri stanovení normy spotreby PHM motorových vozidiel je z hľadiska dodržiavania hospodárnosti síce správny, ale nie je priamo podporený žiadnou legislatívnou úpravou. Pre zjednotenie stanovovania a používania noriem spotreby PHM v štátnej správe bude potrebné túto oblasť legislatívne upraviť.

Vychádzajúc zo základnej normy spotreby stanovuje štatutárny orgán prevádzkovateľa vozidla prevádzkovú normu spotreby, ktorá nemôže byť vyššia ako základná norma a ktorá zohľadňuje prevádzkové podmienky vozidla. V tejto súvislosti bolo zistené, že prevádzkové normy neboli stanovené v každom prípade v súlade s uvedenou podmienkou. Napríklad na MV SR bolo zistené, že prevádzková norma prevyšovala základnú o + 0,4 l/100 km a vozidlo podľa nej najazdilo 413 km. Žiadosti o schválenie nadspotreby pri prekročení prevádzkovej normy spotreby boli schvaľované vo väčšine prípadov ako oprávnené, aj keď boli podávané aj po uplynutí niekoľkých mesiacov. Napríklad v KR PZ BA zo šiestich takýchto prípadov bolo v piatich prípadoch schvaľovanie vykonané v nasledujúcom účtovnom období. Schvaľovanie oprávnenej nadspotreby možno v takýchto prípadoch považovať za formálne, nakoľko nadspotreba PHM bola už v čase jej schválenia zaúčtovaná do prevádzkových nákladov KR PZ BA predchádzajúceho rozpočtového roka. V niekoľkých prípadoch nadspotreby nebola žiadosť podaná vôbec.

3.2 Sledovanie a vyhodnocovanie jazd služobných vozidiel a čerpanie PHM

Základným dokladom oprávnenosti vykonaných jazd je kniha prevádzky, ktorá súčasne slúžila k vyúčtovaniu spotreby PHM. Kontrolou bola preverená vzorka služobných vozidiel, či boli dodržané jednotlivé ustanovenia nariadenia o prevádzke služobných motorových vozidiel. Zistené bolo, že v niektorých prípadoch (napr. MV SR) neboli uvádzané údaje ako sú meno vodiča, miesto odchodu, presný cieľ jazdy, údaje v niektorých prípadoch neboli uvedené čitateľne, a pod. V niektorých prípadoch (MV SR v 4 prípadoch) boli uvedené nereálne údaje o najjazdených km, ako napríklad pri jazde Košická – Pribinova bolo uvedené najjazdenie 69 km, ale v skutočnosti je vzdialenosť cca 5 km.

V niekoľkých prípadoch neboli zaznamenané všetky doplnenia PHM v knihe prevádzky (napr. KR PZ TN za obdobie 07/2009).

Takto vedené záznamy neboli v zmysle ustanovenia § 32 zákona o účtovníctve preukázateľné, lebo ich obsah priamo nedokazoval skutočnosť a zároveň aj účtovníctvo účtovnej jednotky v zmysle ustanovenia § 8 ods. 4 toho istého zákona nebolo preukázateľné. Vyššie uvedené vykazovanie dĺžok trás jazd nebolo v súlade s dodržiavaním hospodárnosti prevádzky služobných vozidiel a týmto spôsobom vyúčtované finančné prostriedky nezabezpečovali hospodárnosť, efektívnosť a účinnosť ich použitia v zmysle ustanovenia § 19 ods. 6 zákona o rozpočtových pravidlách verejnej správy.

Tento stav by sa dal okrem iného zmeniť aj postupným zavedením satelitnej a výpočtovej techniky do vyhodnocovania a sledovania prevádzky služobných vozidiel (okrem špeciálnych útvarov MV SR) napríklad podľa praxe zo súkromného sektora, iných štátnych inštitúcií alebo krajín EÚ.

Kontrolou nákupu PHM podľa jednotlivých spôsobov a vyhodnotením výhodnosti jednotlivých spôsobov nákupu PHM ako aj ich porovnaním s priemernými cenami uvádzanými Štatistickým úradom SR (ďalej len ŠÚ SR“) vyplynulo, že najvýhodnejší spôsob nákupu PHM bol z vlastných čerpacích staníc a najmenej výhodný spôsob bol nákup v hotovosti. Porovnaním podielu jednotlivých spôsobov nákupu PHM v litroch vyplynulo, že najväčší podiel nákupov PHM bol uskutočňovaný prostredníctvom platobných kariet s obmedzením na vybranú čerpaciu stanicu (v roku 2009 až 58,88 %; v roku 2010 až 53,52 %) a do vlastnej čerpacej stanice (v roku 2009 podiel 35,11 %; v roku 2010 podiel 40,07 %).

Pri nákupe benzínu v hotovosti v roku 2009 bola cena voči priemerným cenám vykazovaným ŠÚ SR vyššia o 8,7 % a voči najvýhodnejšiemu nákupe do vlastnej čerpacej stanice bola vyššia o 21,36 %. Pri nákupe benzínu v hotovosti v roku 2010 bola cena voči priemerným cenám vykazovaným ŠÚ SR nižšia o 2,08 % a voči najvýhodnejšiemu nákupe do vlastnej čerpacej stanice bola vyššia o 10,48 %. Z toho vyplýva, že nákup v hotovosti bol najmenej výhodný nákup z hľadiska ceny.

3.3 Spôsob vyhodnocovania spotreby PHM služobných vozidiel pri ukončení kalendárneho mesiaca

Vodiči služobných vozidiel mali podľa pokynu MV SR o normách PHM vyhodnocovať spotrebu PHM pravidelne mesačne. Vodiči nepostupovali v každom prípade v súlade s týmto pokynom a nevyhodnocovali mesačne spotrebu vozidla, napríklad v MV SR boli zistené prípady vyhodnotenia spotreby za júl, august, september a október 2009 (za 4 mesiace) naraz a pod.

V zmysle uvedeného pokynu vodiči vždy k dátumu každého vyúčtovania spotrebovaných PHM mali mať načerpanú plnú nádrž alebo museli mať presne definovaný objem zvyšku PHM. V mnohých prípadoch kontrolovaných vzoriek boli vo vyúčtovaní PHM udávané zvyšky v nádržiach, ktoré neboli objemovo presne definované, čím nebolo dodržané príslušné ustanovenie uvedeného pokynu (MV SR, KR PZ BA, KR PZ KE a pod.).

Kontrolou vykonanej inventarizácie bolo zistené, že inventúra pohonných látok vo vlastných nádržiach k 31.12.2009 nebola vykonaná v súlade s § 30 ods. 1 zákona o účtovníctve. Napríklad KR PZ KE pri vykonaní fyzickej inventúry v inventúrnych súpisoch neuviedlo skutočne zistený stav v nádržiach, ale uviedlo stavy evidované v skladovej evidencii, čím pri porovnaní s účtovným stavom nebol zistený rozdiel medzi stavom pohonných látok v nádržiach zisteným fyzickou inventúrou. V skutočnosti subjekt prijal do nádrží nové dodávky PHM, ktoré boli fakturované a zaevidované do skladovej evidencie až v nasledujúcom roku. Taktiež bolo zistené, že inventúra zostatkov pohonných látok v nádržiach automobilov nebola uskutočnená v súlade s § 30 zákona o účtovníctve, keď v inventúrnych súpisoch bol uvedený zostatok paliva, ktorý však v niektorých prípadoch bol vyšší, ako bol objem nádrže vozidla. V inventúrnom súpise nebol uvedený zostatok zistený v nádrži vozidla a zostatok zistený v záložných bandaskách.

V niektorých prípadoch boli prevádzkované vozidlá, ktoré mali poruchu počítača prejdenej vzdialenosti, čo bolo v rozpore s príslušným ustanovením internej normy MV SR tým, že služobné vozidlo s nefungujúcim počítačom prejdenej vzdialenosti nebolo vyradené z prevádzky do času, kým nebola porucha odstránená (napríklad KR PZ KE, KR PZ PO). Zároveň v prípadoch KR PZ PO vykazovaním rôznych údajov o stave počítadla km pri výmene tachometra u troch vozidiel a údajov v prevádzkovej knihe kontrolovaný subjekt nezabezpečil preukázateľnosť účtovného záznamu, týkajúceho sa toho istého účtovného prípadu, čím konal v rozpore so zákonom o účtovníctve.

3.4 Riešenie škodových prípadov na služobných motorových vozidlách

V zmysle nariadenia MV SR povolenie na vedenie služobných vozidiel je listina, ktorú je možné vydať v kategórii vodič referent okrem iného len zamestnancovi, ktorý je poistený za škody spôsobené pri výkone povolania. Zmluvy uzatvorené medzi zamestnancami a poisťovňou neboli k dispozícii. Vodič referent predkladal čestné prehlásenie o poistení, ale MV SR nemalo k dispozícii ani kópiu dokladu preukazujúcu splnenie tejto podmienky. V niektorých prípadoch (napr.: KR PZ BA) vodiči, ktorí zavinieli poškodenie vozidla, nemali uzatvorené poistenie voči škodám pri výkone povolania, hoci bez poistenia neboli oprávnení viesť služobné motorové vozidlo.

Zistené bolo zdĺhavé riešenie škodových prípadov, keď napríklad v evidenčnej knihe o škodách za rok 2009 bolo zapísaných 40 dopravných nehôd zavinených, o ktorých do ukončenia kontroly nebolo vydané rozhodnutie o výške škody. Vodiči v niektorých prípadoch predpísané pohľadávky neuhrádzali v súlade s rozhodnutím, resp. nedodržiavali termín úhrad.

4 Opravy a údržba služobných motorových vozidiel

Porovnávaním nákladov na opravy (bez opráv v dôsledku nehôd) piatich najpoužívanejších typov vozidiel, z každého typu po desať nehavarovaných vozidiel (značky ŠKODA FABIA, ŠKODA OCTAVIA, VW PASSAT, KIA CEED a BMW) s najazdenými km od 150 do 200 tis. km za samotný úrad MV SR vyplynulo, že vozidlá s vyššou obstarávacou cenou (VW a BMW) mali až o vyše 33 % nižší podiel nákladov

na údržbu a opravy voči nadobúdacej cene ako vozidlá s nižšou obstarávacou cenou (ŠKODA FABIA, ŠKODA OCTAVIA), ale vzhľadom na náklady na opravu a údržbu a vzhľadom na cenu náhradných dielov a ceny služieb podľa typu vozidla (bez KIE CEED) ako aj na najazdené km, sa ako najvýhodnejšie javili vozidlá VW PASSAT (náklady na opravu na jeden najazdený km boli 0,045 EUR) a FABIA (náklady na opravu na jeden najazdený km boli 0,047 EUR).

Na opravu a údržbu služobných motorových vozidiel v rezortných automobilových opravovniach boli kontrolovaným subjektom v roku 2009 čerpané rozpočtové finančné prostriedky v sume 4 616 316 EUR a v mimorezortných opravovniach v sume 1 289 139 EUR. V roku 2010 boli na tento účel čerpané rozpočtové finančné prostriedky na opravu a údržbu v rezortných automobilových opravovniach v sume 5 340 952 EUR a v mimorezortných opravovniach v sume 902 730 EUR.

Porovnaním rozpočtových finančných prostriedkov čerpaných na opravy v rezortných automobilových opravovniach a v mimorezortných opravovniach v rokoch 2010 a 2009 bol zistený nárast z podielu 78,17 % opráv v rezortných opravovniach v roku 2009 na 85,54 % v roku 2010, čo bol priaznivý trend.

Cena 1 normohodiny bez DPH v rezortnej opravovni bola dohodnutá v priebehu roka 2009 vo výške 12,40 EUR a k 01.06.2010 bola dohodnutá vo výške 14,90 EUR. V súčasnosti bola cena za 1 normohodinu v rezortnej opravovni dohodnutá vo výške 15,10 EUR bez DPH.

Úrad MV SR (s výnimkou špeciálnych útvarov MV SR) vykonával opravy služobných vozidiel v rezortnej opravovni Automobilové opravovne MV SR, a.s., Bratislava a v jedinej zmluvne zabezpečenej mimorezortnej opravovni, ktorá bola v kontrolovanom období držiteľom potvrdenia o priemyselnej bezpečnosti podnikateľa.

AO MV SR, a. s. neboli do ukončenia kontroly NKÚ SR držiteľom previerky priemyselnej bezpečnosti, čo bol jeden z dôvodov zadávania opráv služobných vozidiel špeciálnych útvarov MV SR do mimorezortnej opravovne.

KR PZ vykonávali opravy s rôznym podielom v mimorezortných opravovniach podľa dostupnosti rezortnej opravovne (napríklad KR PZ PO podiel opráv v roku 2010 vo vlastných ošetrovniach bol 18 %, v rezortných 77 % a v mimorezortných 5 %, s rôznymi cenami za normohodinu. Tieto dosahovali rôznu výšku (napríklad KR PZ ZA sa pohybovali od 27,90 do 36,50 EUR bez DPH za servisné prehliadky v autorizovaných opravovniach, KR PZ PO od 17,38 do 17,75 EUR s DPH a pod.).

Opravy vykonávané v mimorezortných opravovniach komplikovalo aj to, že v niektorých vozidlách bolo potrebné zablokovať rádiokomunikačný systém (napr.: KR PZ NA a pod.).

Vzhľadom na to, že rezortné opravovne dostatočne nepokrývajú územie (BA, B.B., KO a pobočka ZA) tak, aby boli dostupné pre všetky zložky KR PZ, je na zváženie, či ich netreba územne rozšíriť aj za cenu nie úplného vybavenia ako sú terajšie opravovne, resp. lepšie vybaviť alebo prebudovať terajšie automobilové ošetrovne, tak aby mohli vykonávať jednoduchšie opravy.

Okrem toho v zmysle ustanovenia internej normy MV SR kontrolné merania spotreby PHM služobných vozidiel vykonáva každá rezortná opravovňa, pričom účelom tohto merania je získanie spoľahlivých podkladov pre overenie noriem spotreby PHM. Pre získanie spoľahlivých údajov AO MV SR nie je pre túto činnosť autorizovanou

osobou, čo môže spôsobovať problémy pri sporných situáciách a preto by bolo vhodné rozšíriť možnosti aj pre využívanie tejto činnosti.

5 Nakladanie s prebytočnými a neupotrebitelnými služobnými motorovými vozidlami

V roku 2009 a 2010 MV SR a KR PZ darovali obciam 474 a občianskym združeniam 13 osobných motorových vozidiel. Okrem toho na fyzickú likvidáciu bolo odovzdaných v roku 2009 spolu 165 osobných motorových vozidiel a v roku 2010 spolu 86 ks.

Kontrolou bol preverený na 100 % vzorke postup pri darovaní osobných motorových vozidiel a posúdená hospodárnosť a efektívnosť darovania motorových vozidiel aj s preverení, či a ako dlho ostali vozidlá u obdarovaných subjektov a na vybratej vzorke postup pri fyzickej likvidácii vozidiel.

Pri darovaných vozidlách boli k darovacím zmluvám predložené podklady so zdôvodnením prebytočnosti majetku, príslušné súhlasy a rozhodnutia.

Prehľad darovaných a likvidovaných vozidiel (vrátane pre iné štátne organizácie a školy):

Názov	darované		likvidované	
	2009	2010	2009	2010
KR PZ BA	42	8	-	-
KR PZ TT	16	6	9	4
KR PZ NR	21	3	4	4
KR PZ TN	5	8	0	0
KR PZ BB	57	8	3	0
KR PZ ZA	16	12	0	0
KR PZ KE	13	36	0	0
KR PZ PO	76	25	0	0
Spolu KR PZ:	246	106	13	8
MV SR	77	178	152	78
SPOLU:	323	284	165	86

Kritériom na hodnotenie tohto bodu bolo plnenie podmienky bezplatného darovania vozidiel, ktorým je darovanie na účely používania na prenesený výkon štátnej správy a výkon činností samotnej obce podľa ustanovenia § 11 ods. 7) písm. b) zákona o správe majetku štátu, podľa ktorého správca môže so súhlasom zriaďovateľa darovať hnutelné veci vo vlastníctve štátu, okrem iného obci alebo vyššiemu územnému celku, na plnenie úloh preneseného výkonu štátnej správy alebo na výkon samosprávy, ako aj článok III. ods. 4 darovacích zmlúv, podľa ktorého dar je tiež určený na plnenie úloh preneseného výkonu štátnej správy a úloh obce.

Kontrolou plnenia tohto kritéria bolo zistené, že vzhľadom na podmienky darovacích zmlúv, zmeny majiteľov a evidenciu motorových vozidiel, sa tieto podmienky neplnili, resp. sa mohli plniť len veľmi krátky čas.

Z darovaných vozidiel obciam spolu za roky 2009 a 2010 vôbec nebolo evidovaných v SR 88, čo bolo 18,6 %. Pôvodne obdarovaný majiteľ (obec) sa zmenil v 131 prípadoch, čo bolo 27,6 % z obciam darovaných vozidiel, v tom zmena na súkromné osoby bola v 126 prípadoch, čo bolo 26,6 %, na podnikateľské subjekty v 4 prípadoch a v jednom prípade na neziskovú organizáciu – poľovnícke združenie. Zmeny majiteľov sa v mnohých prípadoch uskutočňovali aj okamžite v deň zaevidovania na obec, kedy sa následne vozidlo zaevidovalo na inú osobu (napr.: v jednom prípade na obec D. ani nebolo zaevidované a hneď bolo prevedené na poľovnícke združenie), v 37 prípadoch boli prevedené z obce do jedného mesiaca na súkromné osoby, v tom 13 prípadov v ten istý deň, jednom po štyroch dňoch, v dvoch do piatich dní, v jednom po dvanástich dňoch, v jednom do dvoch týždňov, v piatich do troch týždňov a pod. Uvedené nenasvedčuje tomu, že vozidlá boli žiadané na prenesený výkon štátnej správy alebo výkon činností samotnej obce.

Kontrola NKÚ SR vzhľadom na schválený predmet kontroly nepreverovala dôvody takéhoto postupu jednotlivých obcí. MV SR a KR PZ ako darcovia nevyužili ustanovenie čl. III ods. 5 darovacích zmlúv, podľa ktorého si darca vyhradil právo kontroly, že dar bol použitý na dohodnutý účel a v prípade porušenia zmluvy v účele použitia daru, obdarovaný bol povinný vrátiť tento dar darcovi, čo sa v uvedených prípadoch nestalo.

Z uvedeného vyplýva, že v mnohých prípadoch darované motorové vozidlá neslúžili a ani neslúžia na účel, na ktorý boli obciam darované, čiže ustanovenie čl. III ods. 4 zmlúv sa nedodržiavalo, čím sa neplnilo ani ustanovenie § 11 ods. 7) písm. b) zákona o správe majetku štátu. Obce v mnohých prípadoch tieto vozidlá predali a v niektorých prípadoch fyzické osoby takto získali aj po dve motorové vozidlá.

Niektoré obce dostali aj viacero motorových vozidiel, napríklad obec J. s počtom obyvateľov 231 dostala 11 vozidiel, obec O.J. s počtom obyvateľov 1 600 dostala 10 vozidiel, obec Ť. so 656 obyvateľmi dostala 8 vozidiel, N.P. s počtom obyvateľov 114 dostala 6 vozidiel a pod.

V jednom prípade KR PZ ZA ponúklo služobné motorové vozidlo Škoda Fabia ako prebytočný majetok štátu štátnym rozpočtovým organizáciám i napriek tomu, že o tomto hnutelnom majetku ako prebytočnom majetku štátu nerozhodlo k dátumu tejto ponuky. Týmto konaním nepostupovalo podľa ustanovenia § 3 ods. 3 zákona o správe majetku štátu.

Ďalej bolo zistené, že na niektoré vozidlá v poslednom roku pred darovaním boli vynaložené väčšie náklady na opravy (napríklad: na vozidlo Škoda Fabia v KR PZ BA v poslednom období pred darovaním bola na opravu vozidla vynaložená suma 4 505 EUR, pričom po oprave a pred darovaním najazdilo 9, 5 tis. km).

Na MV SR bola preverená náhodne vybratá vzorka 18 služobných motorových vozidiel odovzdaných na fyzické zlikvidovanie za rok 2009 – 2010, ktoré protokolárne prevzala spracovateľská firma na fyzickú likvidáciu, deväť vozidiel malo k 04.07.2011 tabuľku s evidenčným číslom a z toho sedem bolo k júnu 2011 v evidencii motorových vozidiel. Tieto vozidlá evidenčne zlikvidované neboli, hoci k nim boli vyhotovené potvrdenia o prevzatí starého vozidla na spracovanie spracovateľskou firmou.

Zhrnutie

MV SR spolu s KR PZ k 01.06.2011 prevádzkovalo 4586 osobných motorových vozidiel (spolu s vozidlami do 3,5 t), pričom normatívny počet bol stanovený na 4 348, čo bolo o 238 viac ako stanovený počet, čím nebolo dodržané ustanovenie interného predpisu, podľa ktorého prevádzkovateľ nesmie pripustiť prevádzkovanie vozidiel nad počet učený normatívom.

V roku 2009 bola údržba a opravy osobných motorových vozidiel vykonávané v hodnote 4,616 mil. EUR a z toho 78,17 % podielom boli vykonané v AO MV SR, a.s., v roku 2010 to bolo v sume 5,341 mil. EUR s podielom 85,54 %. Na pomerne vysoký podiel vykonávaných opráv v mimorezortných opravovniach (rok 2009 v percentuálnom podiele 21,83 % a 14,46 % v roku 2010) vplývalo okrem iného aj to, že AO MV SR, a. s. nemajú previerku priemyselnej bezpečnosti ako aj dostupnosť opravovní z hľadiska vzdialenosti k jednotlivým subjektom KR PZ a pod.

Plán servisných prehliadok a opráv, ktorý by mohol urýchliť dĺžku výkonu servisných prehliadok, tieto skvalitniť a umožnil by koordinovať vykonávanie prehliadok s AO MV SR, a.s., nebol zostavovaný.

Podľa vykonanej analýzy skladby osobných motorových vozidiel z hľadiska veku a najazdených kilometrov, táto nie je priaznivá. Uvedené nemá žiadateľný vplyv na ich spoľahlivosť a náklady na ich prevádzku, keď podiel vozidiel s najazdením viac ako 200 tis. km sa v roku 2010 pohyboval od 19,6 % v KR PZ BA až po 34,0 % v KR PZ KE a v priemere za KR PZ bol tento podiel 27,1 % a spolu s úradom ministerstva 25,0 %. Podiel podľa vekovej skladby za KR PZ dosiahol v roku 2010 spolu 25,2 % a s MV SR 29,4 %. Aj MV SR vykazovalo opotrebenie majetku v položke dopravné prostriedky za kapitolu na 69,6 %. Samotný systém obnovy motorových vozidiel je založený na skutočnosti hromadných nákupov, keď sú na to finančné prostriedky. Hromadnými nákupmi sa situácia jednorázovo zlepšuje, ale následkom toho sú v tom istom čase dopravné prostriedky opäť hromadne opotrebené a je ich znova potrebné hromadne vymeniť, čo nevytvára najlepší predpoklad v dlhodobom dobrehu skladbe motorových vozidiel.

Analýza potrieb (konceptia) vybavenia motorovými vozidlami podľa jednotlivých druhov podľa obsahu, spôsobu využívania, podľa najazdených kilometrov a veku, so zohľadnením prevádzkových podmienok, doložená nebola a bez nej nie je reálny predpoklad zostavovať plán obstarávania vozidiel a ani stanovenia normatívnych počtov vozidiel, čo sa odzrkadľuje na nedodržaní normatívnych počtov, keď tieto boli prekročené ku koncu polroka 2011 o 238 ks.

Plán verejného obstarávania motorových vozidiel sa interným predpisom o jednotnom postupe pri verejnom obstarávaní stal informatívnym dokumentom, čo vyplýva jednak z toho, že nie je vypracovaná koncepcia vybavenia motorovými vozidlami, ako aj zo systému pridelovania finančných prostriedkov, následkom čoho boli uskutočnené zmeny plánu, keď za rok 2009 zo 157 položiek bolo ukončených a vo fáze realizácie 69, okrem toho nad rámec plánu bolo 29 položiek. V komodite automobilová a člnová technika z 8 plánovaných položiek 4 boli realizované, dve boli zrušené, jedno nere realizované a jedno uskutočnené nad rámec plánu.

V dvoch prípadoch VO neboli do kritérií na vyhodnotenie ponúk zapracované príplatky za položky, ktoré priamo ovplyvňovali výslednú cenu motorových vozidiel, čím nebolo postupované v súlade s príslušným ustanovením zákona o VO, podľa ktorého sa pri zadávaní zákazky musí uplatňovať princíp hospodárnosti a efektívnosti.

V jednom prípade súťažné podmienky obsahovali podmienku, že predmetom zákazky môže byť len automobil vyrobený v niektorej z krajín EÚ, táto podmienka nebola v súlade s príslušným ustanovením zákona o VO, podľa ktorého požiadavky sa nesmú odvolávať na krajinu, oblasť alebo miesto pôvodu alebo výroby.

V jednom prípade súťažné podmienky v technickej špecifikácii zákazky uvádzali technické údaje ako rozchod vpredu a vzadu a pod., ktoré spĺňal len jeden typ vozidla, čím nebol zabezpečený rovnaký prístup pre všetkých uchádzačov a spĺňali ich len dodávatelia značky Škoda Superb, čo nebolo v súlade s príslušným ustanovením zákona o VO.

Kontrolou stanovenia základných a prevádzkových noriem spotreby motorových vozidiel bolo zistené, že uvedená oblasť nie je pre štátne organizácie legislatívne upravená všeobecne záväznou právnou normou. Porovnaním s inými štátnymi organizáciami bolo zistené, že pre tie isté motorové vozidlá sa normy spotreby stanovujú diametrálne odlišne a úplne rozdielne od údajov uvedených v technických preukazoch týchto vozidiel.

Podľa interného predpisu „Kontrolné merania spotreby PHM služobných vozidiel vykonáva každá rezortná opravovňa, pričom účelom tohto merania je získanie spoľahlivých podkladov pre overenie noriem spotreby PHM...“ Kontrolou bolo zistené, že AO MV SR nie je pre túto činnosť autorizovanou osobou, čo môže spôsobovať problémy pri sporných situáciách.

Pri sledovaní prevádzky motorových vozidiel bolo zistené, že táto nie vo všetkých prípadoch bola vykazovaná správne, keď pri referentských vozidlách neboli vykázané konkrétne údaje o mieste odkiaľ a kam sa s vozidlom išlo, keď napríklad bolo uvedené použitie vozidla na trase „BA I. – BA V.“ a pod., uvádzané bolo ubehnutie nereálneho počtu km, ktoré nezodpovedalo vzdialenostiam medzi východiskovým miestom a cieľovým, neboli uvádzané úplne a čitateľne vyplnené údaje o mene, priezvisku a ostatné údaje podľa knihy prevádzky, čo nebolo v súlade s príslušným ustanovením interného predpisu ako aj zákona o účtovníctve, lebo ich obsah priamo nedokazoval skutočnosti. Nereálne vykazovanie dĺžky najazdených km nebolo ani v súlade s príslušným ustanovením zákona o rozpočtových pravidlách verejnej správy o dodržaní maximálnej hospodárnosti, efektívnosti a účinnosti. Tento stav by sa dal okrem iného zmeniť aj postupným zavedením satelitnej a výpočtovej techniky do vyhodnocovania a sledovania prevádzky služobných vozidiel.

Vo vyhodnocovaní spotreby PHM služobných motorových vozidiel pri ukončení kalendárneho mesiaca vodiči v niektorých prípadoch túto nevyhodnotili mesačne, ale za viac mesiacov, čím nepostupovali v súlade s príslušným ustanovením internej normy. V niektorých prípadoch nebolo dodržané aj ďalšie ustanovenie tejto normy, keď ku každému vyúčtovaniu PHM muselo mať vozidlo načerpanú plnú nádrž, ale v skutočnosti boli vo vozidlách zvyšky PHM bez ich presnejšieho definovania.

Vo vyčíslení a riešení škodových prípadov bol zistený vysoký podiel odpísaných pohľadávok zo škôd zo zavinených dopravných nehôd, aj keď v súlade so zákonom. V roku 2009 to bolo na MV SR 24,18 % a v roku 2010 to bolo 11,53 % z celkovej škody.

Nedostatky boli zistené vo vedení evidenčnej knihy nehôd, keď v nej neboli nehody zaznamenávané chronologicky za sebou v časovom slede ako sa stali, čo nebolo v súlade s príslušným interným pokynom. Neboli vedené podľa predtlaču a údaje v nej neboli presné.

Preukázané nebolo aj plnenie interného predpisu o tom, že povolenie na vedenie služobného vozidla je možné vydať vodičovi referentovi len zamestnancovi, ktorý je poistený za škody spôsobené pri výkone povolania. MV SR má iba čestné prehlásenia o poistení bez dokladu, ktorý by preukazoval poistenie.

Zistené bolo aj dlhé trvanie riešenia škodových prípadov vzniknutých z dopravných nehôd, keď napríklad za rok 2009 bolo v evidenčnej knihe MV SR zapísaných 40 dopravných nehôd zavinených, o ktorých nebolo do skončenia kontroly rozhodnuté o výške škody.

Vyhodnotením nákladov na opravy a údržbu porovnaním s nadobúdacou cenou ako aj najazdenými km (bez opráv po nehodách) podľa vybratej vzorky jednotlivých typov vozidiel (Škoda Fabia, Škoda Octavia, VW Passat, KIA Cee`d, BMW) s približne rovnakým počtom najazdených km a rovnako starých bolo zistené, že z hľadiska dodatočných nákladov v prepočte na najazdené km najlepšie výsledky mali VW Passat s 0,045 EUR/km a následne Škoda Fabia s 0,047 EUR/km, na čo mala vplyv aj cena náhradných dielov a cena služieb.

Vo vyradovaní vozidiel bolo zistené, že v rokoch 2009 a 2010 MV SR a KR PZ darovali obciam 474 a občianskym združeniam 13 osobných motorových vozidiel. Okrem toho na fyzickú likvidáciu bolo odovzdaných v roku 2009 spolu 165 osobných motorových vozidiel a v roku 2010 spolu 86 ks.

Kontrolou bolo zistené, že vzhľadom na podmienky darovacích zmlúv, zmeny majiteľov a evidenciu motorových vozidiel, sa zmluvné podmienky neplnili v tom, že v mnohých prípadoch darované motorové vozidlá neslúžili a ani neslúžia na účel, na ktorý boli obciam darované, čím sa neplnilo ani príslušné ustanovenie zákona o správe majetku štátu. Obce v mnohých prípadoch tieto vozidlá predali a v niektorých prípadoch fyzické osoby takto získali aj po dve motorové vozidlá. Niektoré obce dostali aj viacero motorových vozidiel.

Ďalej bolo zistené, že na niektoré vozidlá v poslednom roku pred darovaním boli vynaložené väčšie náklady na opravy. Na MV SR z náhodne vybratej vzorky 18 služobných motorových vozidiel odovzdaných na fyzickú zlikvidovanie za rok 2009 – 2010, ktoré protokolárne prevzala spracovateľská firma na fyzickú likvidáciu, 9 vozidiel malo k 04.07.2011 tabuľku s evidenčným číslom a z toho 7 bolo k júnu 2011 v evidencii motorových vozidiel. Tieto vozidlá evidenčne zlikvidované neboli, hoci k nim boli vyhotovené potvrdenia o prevzatí starého vozidla na spracovanie spracovateľskou firmou.

Pre riešenie zistených problémov NKÚ SR odporúča:

- venovať zvýšenú pozornosť nakladaniu s majetkom štátu s dôrazom na dodržiavanie podmienok pri darovanom majetku vo všetkých kapitolách štátneho rozpočtu,
- legislatívne upraviť stanovovanie noriem spotreby PHM pre štátne organizácie,
- vybavenie policajného zboru motorovými vozidlami riešiť systémovo na základe dlhodobšej koncepcie.

Protokoly o výsledku kontroly boli prerokované so štatutárnymi orgánmi kontrolovaných subjektov, príp. ich splnomocnencami. Každému štatutárnemu orgánu bolo uložené prijať opatrenia na odstránenie kontrolou zistených nedostatkov a v stanovenom termíne ich predložiť NKÚ SR.