

MESTSKÝ ÚRAD V ŽILINE

Materiál na rokovanie
Mestského zastupiteľstva v Žiline

Číslo materiálu: ____/2012

K bodu programu

**PREROKOVANIE SPRÁVY NKÚ SR
O VÝSLEDKU KONTROLY HOSPODÁRENIA S FINANČNÝMI PROSTRIEDKAMI
A NAKLADANIE S MAJETKOM V OBCHODNÝCH SPOLOČNOSTIACH
SUBJEKTOV ÚZEMNEJ SAMOSPRÁVY ŽILINSKEHO KRAJA
V DOPRAVNOM PODNIKU MESTA ŽILINY S.R.O.**

Materiál obsahuje:

1. Návrh na uznesenie
2. Dôvodová správa
3. Materiál – Správa NKÚ SR aj s prijatými opatreniami

Materiál prerokovaný:

Predkladá:

Ing. Igor Choma
primátor mesta Žilina

Zodpovedný za vypracovanie:

Ing. Ján Barienčík, PhD. – konateľ
Ing. Elena Šuteková – hlavná kontrolórka mesta
vecne príslušní vedúci odborov

Žilina, Február 2012

NÁVRH NA UZNESENIE

Uznesenie č. __/2012

Mestské zastupiteľstvo v Žiline

I. Konštatuje, že

1. bola predložená a následne prerokovaná Správa NKÚ SR o výsledku kontroly hospodárenia s finančnými prostriedkami a nakladania s majetkom v obchodných spoločnostiach subjektov územnej samosprávy Žilinského kraja – v Dopravnom podniku mesta Žiliny s.r.o.
2. poslanci mestského zastupiteľstva boli oboznámení s výsledkami kontroly ako aj o prijatých opatreniach na odstránenie nedostatkov vyplývajúcich z kontroly

II. Berie na vedomie

1. Správu NKÚ SR o výsledku kontroly hospodárenia s finančnými prostriedkami a nakladania s majetkom v obchodných spoločnostiach subjektov územnej samosprávy Žilinského kraja – v Dopravnom podniku mesta Žiliny s.r.o. a prijaté opatrenia konateľa spoločnosti a zriaďovateľa – objednávateľa – mesta Žilina na odstránenie nedostatkov vyplývajúcich z protokolu

III. Ukladá

1. zabezpečiť splnenie prijatých opatrení na odstránenie nedostatkov z protokolu o výsledku kontroly hospodárenia s finančnými prostriedkami a nakladania s majetkom v obchodných spoločnostiach subjektov územnej samosprávy Žilinského kraja – v Dopravnom podniku mesta Žiliny s.r.o.

DÔVODOVÁ SPRÁVA

Materiál Prerokovanie Správy NKÚ SR o výsledku kontroly hospodárenia s finančnými prostriedkami a nakladania s majetkom v obchodných spoločnostiach subjektov územnej samosprávy Žilinského kraja – v Dopravnom podniku mesta Žiliny s.r.o. je predkladaný na rokovanie Mestského zastupiteľstva na základe požiadavky predsedu Najvyššieho kontrolného úradu, ktorá bola primátorovi Mesta Žilina doručená dňa 25. Januára 2012 listom č. Z-000174//2012/1140/JVB zo dňa 18. januára 2012, čo je v súlade s § 20a ods. 1 zákona č. 39/1993 Z. z. o Najvyššom kontrolnom úrade SR.

Správa v súlade s požiadavkou predsedu Najvyššieho kontrolného úradu je predkladaná na najbližšie rokovanie mestského zastupiteľstva po jej doručení – t.j. 20. 02. 2012

Uznesenie MZ o výsledku prerokovania výslednej správy z kontroly bude formou výpisu zaslané predsedovi NKÚ SR s cieľom informovať ho o naplnení vyššie uvedeného ustanovenia zákona o NKÚ SR.

Stanovisko konateľ'a spoločnosti Dopravného podniku mesta Žiliny s.r.o.:

Kontrola bola vykonaná na základe plánu kontrolnej činnosti NKÚ SR, na ktorú bolo vydané poverenie predsedu NKÚ SR č.1729 zo dňa 3.8.2011. Zápisnica o začatí kontroly je zo dňa 24.8.2011, kedy sa začala vykonávať kontrola.

Kontrola bola vykonaná za kontrolované obdobie roku 2010. Pre zhodnotenie miery hospodárnosti, účinnosti a efektívnosti boli použité údaje za obdobie rokov 2007 – 2010.

Kontrola bola ukončená dňa 9.12.2011.

Prijaté opatrenia na odstránenie zistených nedostatkov, ktoré navrhol Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o. a ktoré uznal NKÚ SR, sú zo dňa 19.12.2011.

Správa o výsledku kontroly je rozdelená do nasledovných oblastí:

1. charakteristika obchodnej spoločnosti,
2. hospodárenie obchodnej spoločnosti,
3. majetok a záväzky obchodnej spoločnosti,
4. verejné obstarávanie,
5. zhodnotenie miery hospodárnosti, efektívnosti a účinnosti prostriedkov vynaložených na mestskú hromadnú dopravu,
6. zhrnutie a odporúčania na riešenie kontrolou zistených nedostatkov,
7. prijaté opatrenia.

Stanovisko konateľ'a DPMŽ ku zisteniam NKÚ SR

Dozorná rada nebola zriadená od založenia DPMŽ.

Zo zákona nie je povinnosťou zriadiť dozornú radu v spoločnosti s ručením obmedzeným. Napriek tomu bola dňa 11.3.2011 zriadená na návrh jediného spoločníka, ktorým je Mesto Žilina.

Spoločnosť nemala prijaté žiadne stanovy.

Spoločnosť má prijaté stanovy dňom 18.3.2011.

Podľa smernice na vykonávanie vnútropodnikovej kontroly platnej počas kontrolovaného obdobia neboli vykonávané žiadne kontroly.

DPMŽ pripravil v roku 2011 novú smernicu o vnútropodnikovej kontrole, ktorá bola k dispozícii kontrolnej skupine a bola vydaná dňa 1.10.2011. Zároveň sa v roku 2011 začali postupne vykonávať kontroly v zmysle tejto smernice.

V roku 2010 bola vykonaná kontrola v DPMŽ zo strany Mesta Žilina – útvarom hlavného kontrolóra mesta, ktorá bola zameraná na plnenie zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme a spôsobu preukazovania predpokladanej straty z výkonov vo verejnom záujme. V správe sa konštatuje, že nedostatky, zistené kontrolou hlavného kontrolóra, neboli ani v čase výkonu kontroly NKÚ SR odstránené.

Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o. a Mesto Žilina uzatvorili „Zmluvu o výkone vo verejnom záujme“ dňa 30.6.2009 na obdobie 10 rokov do roku 2019. Takáto zmluva sa v tom čase uzatvorila z dôvodu, že od 3.12.2009 malo vstúpiť do účinnosti nariadenie EP a rady ES zo dňa 23.10.2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave.

Týmto nariadením sa riadia všetky služby vo verejnom záujme v osobnej doprave. Nové vedenie Mesta a DPMŽ, vedomé si týchto nedostatkov, začalo okamžite pracovať na odstránení týchto nedostatkov a vypracovalo dodatok k pôvodnej zmluve, ktorým boli tieto nedostatky odstránené. Zmluva o službách vo verejnom záujme s novým dodatkom sa uplatňuje od 1.1.2012.

Napriek neexistencii dodatku, DPMŽ už od roku 2011 predkladal objednávateľovi všetky určené výkazy v určených termínoch.

Hospodárenie obchodnej spoločnosti

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

V správe sa konštatuje, že 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. Napriek nedostatkom boli posudzované výkazy považované za vzájomne previazané a spoľahlivé pre zrealizovanie finančnej analýzy.

Aktivity, ktoré viedli k vzniku nákladov, ktoré neboli ako ekonomicky oprávnené náklady MHD, boli okamžite po zmene vedenia podniku zrušené.

Závažným problémom je likvidita podniku, t.j. schopnosť podniku uspokojovať bežné záväzky a taktiež finančná zadlženosť podniku, ktorá narástla v roku 2010, kedy DPMŽ prevzal na seba záväzok - úver na modernizáciu a rekonštrukciu verejného osvetlenia v meste, čím zvýšil úverové zaťaženie v oblasti, ktorá netvorí jeho hlavnú činnosť. Zároveň nesplatil lízingy, ale ich prolongoval do ďalšieho obdobia, a to vo výške 439006€.

Majetok a záväzky obchodnej spoločnosti

Všetky nehnuteľnosti v správe dopravného podniku sú vo vlastníctve Mesta Žilina. NKÚ SR v správe konštatuje, že 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.

Verejné obstarávanie

V priebehu roku 2010 nebolo zo strany DPMŽ vykonané žiadne verejné obstarávanie. V roku 2011 sa začali pripravovať všetky verejné obstarávania v oblasti tovarov a služieb a postupne sa realizujú. Zároveň bola vydaná nová Smernica na verejné obstarávanie o zadávaní zákaziek tovarov, služieb a prác v podmienkach DPMŽ.

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

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

Zároveň v žiadnom z ustanovení pôvodnej zmluvy nebol definovaný primeraného zisku, jeho výška ani spôsob jeho stanovenia, pritom primeraný zisk mohol byť zdrojom reprodukcie vozidlového parku. **Ďalej sa v správe konštatuje, že zo strany poskytovateľa dotácie tak nebol vytvorený finančný priestor pre efektívne vykonávanie činnosti hromadnej dopravy.**

Dopravný podnik prevádzkoval Turistickú ubytovňu, ktorá bola stratová a táto činnosť bola ekonomicky neopodstatnená. DPMŽ z týchto dôvodov už v priebehu roka 2011 ukončil túto činnosť a odovzdal správu tejto budovy späť Mestu Žilina.

V správe NKÚ SR je uvedené, že spoločnosť prevádzkovala v roku 2010 dve prevádzky – vozovne, a z toho dôvodu dochádza k neoptimálnemu využitiu prostriedkov a dochádzalo najmä k zvyšovaniu počtu presunových kilometrov. Tento stav pretrváva do dnešného dňa.

NKÚ SR konštatuje, že Mesto nezostavilo plán dopravnej obslužnosti. Podľa zákona o doprave na dráhach a zákona o cestnej doprave plán dopravnej obslužnosti zostavuje objednávateľ dopravných služieb.

V správe sa ďalej uvádza, že bolo zrealizované a zavedené bezplatné cestovanie osôb nad 70 rokov v čase mimo rannej špičky. Táto cieľová skupina predstavovala viac než 1 mil. cestujúcich ročne.

Pre dopravný podnik to predstavovalo zníženie sumy na vybranom cestovnom minimálne 320000 €/rok. Mestské zastupiteľstvo schválilo tento návrh predkladaný primátorom Mesta Žilina. Reálny výpadok ročného cestovného, z dôvodu zavedenia uvedeného bezplatného cestovného, nebol nikdy nahradený zvýšením dotácie a tento stav, ktorý sa prejavuje každoročne, pretrváva do dnešného dňa. Zároveň nebol každoročne zohľadňovaný vplyv inflácie, tak ako je to uvedené v správe.

Je potrebné opätovne zdôrazniť, že dopravnému podniku boli dlhodobo – už od roku 2002- nevyplácané dotácie v plných výškach a zároveň neboli uhrádzané všetky náklady spojené s poskytovaním služieb vo verejnom záujme v uznaných výškach. Túto povinnosť si Mesto Žilina splnilo v máji 2008 predajom majetku mesta dopravnému podniku vo výške 2 403 283€. Disponibilné finančné prostriedky DPMŽ neboli pridelené !!!! Aj týmto sa podnik neustále dostáva do zlých ukazovateľov likvidity a zadlženosti, ako aj ďalších ukazovateľov, indikujúcich finančné zdravie DPMŽ. Z analýz, ktoré vykonala kontrolná skupina NKÚ SR a z ich výsledkov vyplynulo, že DPMŽ mal už v roku 2010 problémy, ktoré vedú k platobnej neschopnosti DPMŽ.

Stanovisko hlavného kontrolóra mesta:

Súčasťou materiálu sú priložené opatrenia, ktoré sú uložené na strane DPMŽ s.r.o., pričom na základe predmetnej správy bolo zo strany hlavného kontrolóra zvolané pracovné rokovanie na úrovni konateľa spoločnosti DPMŽ s.r.o., vedúceho Odboru právneho a majetkového MsÚ, vedúceho Odboru ekonomického a vedúceho Odboru dopravy MsÚ s cieľom rozanalyzovať si predmetnú správu a definovať opatrenia z úrovne mesta – objednávateľa služby na odstránenie nedostatkov uvedených v správe.

Z rokovania vyplynulo, že opatrenia, ktoré sú zárukou na odstránenie nedostatkov pomenovaných v Správe sú obsiahnuté v dokumente Dodatok č. 1 k zmluve o výkone vo verejnom záujme č. 191/2009 zo dňa 30. 06. 2009, podpísaný ku koncu roku 2011, pričom

vo svojom obsahu definuje nastavenie kontrolných mechanizmov z úrovne mesta. (zverejnený na webstránke mesta)

Po preštudovaní dokumentu považujem toho času nastavené opatrenia za primerané tak, aby bol vytvorený do budúcnosti predpoklad účinného priebežného kontrolného systému zo strany objednávateľa, čím toto považujeme za významný posun na splnenie opatrení vyplývajúcich z kontrol z úrovne hlavného kontrolóra.

Vzhľadom na konštatovanie v Správe NKÚ, že hlavný kontrolór sa odvolával na vyhlášku MDPaT, ktorá v čase výkonu kontroly hlavným kontrolórom nebola v platnosti, musím zareagovať aj vzhľadom na skutočnosť, že som nebola prizvaná na prerokovanie Protokolu, čím som nemohla využiť právo podať k uvedenému konštatovaniu námietku, ale hlavne pre uvedenie, že toto konštatovanie sa nezakladá na pravde. Kontrola HK bola vykonávaná na preverenie výkonov strát vo verejnom záujme za rok 2009 a nariadenie, ktoré nahradilo predmetnú vyhlášku nadobudlo účinnosť od 03. 12. 2009, čo aj NKÚ explicitne v Protokole potvrdilo. V Správe hlavného kontrolóra bolo uvedené Nariadenie EK ako nástupný právny predpis po Vyhláške MDPaT, ktorá ustanovenia o ekonomicky oprávnených nákladoch takmer kopíruje z Vyhlášky. Z uvedeného vyplýva, že **Vyhláška, na ktorú sa hlavný kontrolór vo svojej Správe odvolal, bola platná a účinná do 02. 12. 2009, ktorú nadobudnutím účinnosti od 03. 12. 2009 nahradilo Nariadenie EK a keďže kontrola preverovala obdobie rok 2009 a v zmysle predmetných právnych predpisov hodnotila opodstatnenosť ekonomicky oprávnených nákladov, ktoré jedným aj druhým predpisom boli porovnateľné a Vyhláška MDPaT platila v kontrolovanom období 336 dní a nástupný právny predpis platil 29 dní z roku 2009 bez významnej zmeny v obsahu, ktorý bol predmetom preverovania, považujem nález NKÚ za nesprávny a hlavne, čo považujem za podstatné uviesť, že kontrolné nálezy v Správe hlavného kontrolóra nie je možné na základe uvedeného ani iného, doposiaľ predloženého hodnotenia spochybniť.**

Považujem za dôležité uviesť, že problematika vyrovnávania strany vo verejnom záujme je problematika, ktorá v historických súvislostiach sa nesie už z minulosti ako dlhodobý neriešený problém, ktorého riešenie sa zahájilo v roku 2007 – vychádzajúc z prijatých uznesení MZ - uznesenie č. 35/2007, kedy sa začalo riešiť a hľadať riešenia na vysporiadanie straty – nesplatenej dotácie pre DPMŽ s.r.o. za obdobie rokov 2002 – 2006. Prijaté uznesenie č. 43/2008 – vzájomný zápočet pohľadávok vo výške 72,4 mil. Sk a následne prijaté uznesenie č. 85/2009 – o uzatvorení zmluvy o výkone vo verejnom záujme medzi mestom a DPMŽ s.r.o.. Vychádzajúc z analýzy dlhodobého vývoja, že strata od roku 2002 je ročne na porovnateľnej úrovni (jej nárast pravdepodobne ovplyvňuje cenový nárast vstupov PHM, mzdy ...), čo vedie k oprávnenej úvahe, do akej miery je rozsah a výška podpory verejnej dopravy v Žiline správne a hlavne dostatočne nastavená, aby bol vytvorený správny predpoklad jej reálnej úhrady priebežne, nakoľko scenár o kumulovaní straty sa každoročne opakuje.

Stanovisko vedúceho Odboru dopravy MsÚ:

V správe o výsledku kontroly hospodárenia sa poukazuje na skutočnosť, že Mesto nemá vypracovaný plán dopravnej obslužnosti územia a tým nie je konkretizovaný verejný záujem v oblasti hromadnej dopravy osôb. Momentálne Žilinská univerzita pracuje na Dopravnom genereli, ktorého súčasťou bude plán dopravnej obslužnosti. Plán dopravnej obslužnosti je dokumentom, ktorého cieľom je dlhodobá stabilizácia poskytovania dopravných služieb v oblasti mestskej hromadnej dopravy a verejnej osobnej dopravy tak, aby bola zabezpečená životaschopnosť jej jednotlivých mestských častí, ako aj celého územia mesta s ostatným

územím. Cieľom je optimalizácia siete, skrátenie cestovného času, presnosť a pravidelnosť spojov, zabezpečenie primeraného využitia trolejovej trakcie a samozrejme, aby ponuka zodpovedala dopytu.

Na základe podpísaného Dodatku č. 1 k zmluve o výkone vo verejnom záujme č. 191/2009 zo dňa 30. 06. 2009 vyplýva povinnosť DPMŽ s.r.o. v mesačných cykloch zasielať požadované dokumenty. Uvedené podklady je nutné kontrolovať. Vzhľadom na nedostatok pracovníkov na odbore dopravy je preto nutné prijať zamestnanca v čo možno najkratšom čase, ktorý by sa v značnej časti svojej pracovnej náplne venoval práve kontrole uvedených podkladov a poukazoval na prípadné odchýlky od nastaveného systému. Na uvedenú skutočnosť, že sa nevykonala v roku 2010 žiadna kontrola, poukazuje aj správa NKÚ.

Stanovisko vedúceho Odboru právneho a majetkového MsÚ:

Pokiaľ ide o nedostatky zmluvy, poukazujem na stanovisko ÚHK, že dodatkom k zmluve o výkone vo verejnom záujme boli mnohé zistené nedostatky odstránené a významne bol posilnený kontrolný mechanizmus.

Hoci kontrolovaným obdobím bol r. 2010, je potrebné uviesť, že už od r. 2011 (ešte pred vykonaním kontroly NKÚ) boli postupne niektoré nedostatky odstraňované (napr. zriadenie dozornej rady DPMŽ – i keď táto nie je pri s.r.o. povinná; vydanie stanov spoločnosti).

K nájomnej zmluve z r. 1996, ktorou spravuje DPMŽ majetok mesta, uvádzame, že na základe dodatku č. 35 zo dňa 2.8.2006 bola doba nájmu určená ako neurčitá s 3-mesačnou výpovednou lehotou. Nakoľko v zmysle § 1 ods. 1 Katastrálneho zákona sa do katastra nehnuteľností zapisujú údaje o nájomných právach k pozemkom, ak nájomné práva trvajú alebo majú trvať najmenej 5 rokov, pri nájomnej zmluve na dobu neurčitú nie je možné určiť, či nájomné práva budú trvať aspoň 5 rokov, a teda tu nebol dôvod na zápis. Navyše takéto práva sa do katastra nehnuteľností zapisujú len záznamom, t.j. evidenčným spôsobom, ktorý nemá žiaden vplyv na platnosť uzavretej nájomnej zmluvy (a jeho absencia nespôsobuje jej neplatnosť).

Stanovisko vedúceho Odboru ekonomického MsÚ:

Z hľadiska kontrolných zistení, je možné konštatovať, z finančného a ekonomického hľadiska, že väčšina materiálnych zistení bola už odstránená pred, resp. v priebehu kontroly vykonávanej NKÚ.

Pokiaľ sa jedná o kontrolné mechanizmy, ktoré doteraz zo strany Mesta Žiliny, ako 100%-tného vlastníka boli na pomerne nízkej úrovni, okrem pravidelných, ucelených reportov k mesačnému vyúčtovaniu predpokladaných výdavkov na verejne osvetlenie, môžeme konštatovať, že dodatok z roku 2011 k zmluve o výkone vo verejnom záujme č. 191/2009, tento nedostatok úplne eliminuje. Je potrebné však poukázať na to, že žiaden reporting a výkon kontroly, nezabezpečia odstránenie nedostatkov s okamžitou platnosťou, je to dlhodobý proces. Súčasťou opatrení súčasného manažmentu, je aj zavedenie doteraz neexistujúceho kontorlingu. Momentálne prebieha rokovanie s dodávateľom účtovného softvéru, o možnostiach zavedenia navrhovaného riešenia (cenových a technických požiadavkách), ktorého cieľom bude sledovať skutočné náklady na jednotlivé vozidlá DPMŽ. Avšak odhadovaný čas zavedenia takéhoto riešenia je približne jeden rok.

Z pohľadu podkapitalizovania spoločnosti, je možné len stručne konštatovať, že zlá finančná situácia je spôsobená viacerými faktormi. Primárnym dôvodom je nesprávne riešenie úhrady strát za obdobie 2002-2006, kedy tieto straty mali byť „sanované“ nie vložením nerentabilného a na trhu nerealizovateľného (nepredajného) majetku (z pohľadu podstaty prevádzky a predmetu podnikania, v prípade nutnosti, nie je možné tento majetok s pravdepodobnosťou blížiacou sa k istote realizovať, teda predat' za primeraných podmienok), ale reálnou úhradou poskytnutých výkonov, ktoré si Mesto objednalo a teda ich malo uhradiť, tak ako bolo dohodnuté. Sekundárnym problémom sú nízke investície do výraznejšej modernizácie vozového parku v minulosti (čo je ale aj dôsledkom riešenia straty za roky 2002-2006), teda vyššie náklady na prevádzku a opravy stávajúceho vozového parku. Správnosť objednávaných výkonov Mestom je momentálne dosť problematické posúdiť, nakoľko až dnešné vedenie DPMŽ začalo s vypracovaním obslužného plánu Mesta (ešte pred výkonom kontroly NKÚ), žiaľ, vzhľadom na náročnosť, zatiaľ tento dokument nie je sfinalizovaný. Z tohto dôvodu nie je možné korektne posúdiť objem objednávaných a preplácaných výkonov Mestom. Nepomer výkonov, tržieb a dotácie Mesta je však napriek tomu zjavný. Z pohľadu ekonomického riadenia spoločnosti a z pohľadu dosahovania ekonomickej a finančnej efektívnosti, je potrebné poukázať aj na z pohľadu výkonnosti firmy (DPMŽ), nadštandardné nastavenie sociálneho a odmeňovacieho poriadku.

Z pohľadu zistených nedostatkov pri zmluvných vzťahoch a ich plnení, je potrebné rozumnou mierou zvážiť možnosť ďalšieho právneho postupu.

D- UH2-02/2012

RR 13 443 727 4 SK



Mestský úrad Žilina

Vybavuje:

Dátum
doručenia: 25 -01- 2012

Číslo záznamu: C-4599

Počet príloh: 1

Číslo spisu:

Ján Jasovský
predseda
Najvyšší kontrolný úrad
Slovenskej republiky

Bratislava 18. januára 2012
Číslo: Z-000174/2012/1140/JVB

Vážený pán primátor,

Najvyšší kontrolný úrad SR na základe Plánu kontrolnej činnosti na rok 2011 vykonal kontrolu hospodárenia s finančnými prostriedkami a nakladania s majetkom v obchodných spoločnostiach subjektov územnej samosprávy Žilinského kraja v Dopravnom podniku mesta Žiliny s.r.o.

Kontrola preukázala viaceré porušenia všeobecne záväzných právnych predpisov, najmä zákona o cestnej doprave, zákona o účtovníctve a opatrení ministerstva financií. Kontrola tiež preukázala zlyhanie kontrolných mechanizmov v spoločnosti, ako aj zlyhanie kontroly zo strany mesta ako zakladateľa spoločnosti a objednávateľa služieb vo verejnom záujme. Vo viacerých kontrolovaných oblastiach nebol dosiahnutý výkonnostný štandard a ani plánované ukazovatele. Zároveň boli identifikované oblasti predstavujúce potenciálne riziká vedúce k ne hospodárnemu, neefektívnemu a neúčinnému vynakladaniu verejných prostriedkov.

Tieto nedostatky sú podrobnejšie uvedené v správe o výsledku kontroly, ktorá tvorí prílohu oznámenia.

Súčasne si Vás dovoľujem požiadať, aby ste na najbližšom zasadnutí informovali o výsledku kontroly a o prijatých opatreniach Mestské zastupiteľstvo mesta Žiliny.

Zároveň Vás, vážený pán primátor žiadam, aby ste ma informovali, formou výpisu z uznesenia mestského zastupiteľstva o výsledku prerokovania výslednej správy z kontroly.

S úctou

Vážený pán
Ing. Igor Choma
primátor
Mesto Žilina

NAJVYŠŠÍ KONTROLNÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY



SPRÁVA

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

Predkladá

Ján Jasovský
predseda
Najvyšší kontrolný úrad
Slovenskej republiky

Materiál obsahuje

1. Správu o výsledku kontroly
2. Opatrenia na odstránenie
kontrolou zistených nedostatkov

**Správa
o výsledku kontroly**

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 štvrťročné 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 výkonom 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 neehospodárne 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 nespôľahlivo 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 skutočností, 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 predtlačných 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 činnosti, 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 nájomnej 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 prehľbovaný. Nekrytie dlhu

vypovedá aj o tom, že podnik použil krátkodobý požíčaný 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 pretrvávajúce 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 zverené 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 prenájomom 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 prenájatý 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, trvajúcom 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.

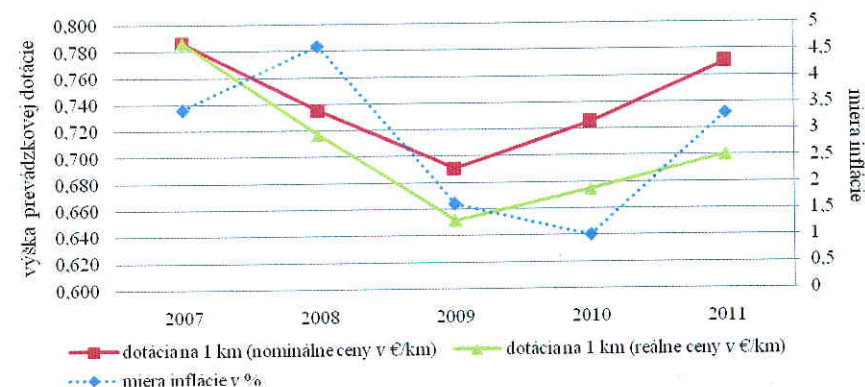
Okrem toho mesto nereflektovalo na aktuálnu situáciu znižovania počtu prepravených osôb a pokračovanie tohto trendu sa dalo očakávať aj výhľadovo do budúcnosti. Napriek týmto negatívnym tendenciám došlo k zazmluvneniu dopravných výkonov v rovnakom objeme na tri roky, pričom prepravný výkon klesal a ani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

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	1 836 432	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 vozíčku a kočíkov. Štruktúra a vek vozidlového parku ovplyvňovali kvalitu cestovania a negatívne sa mohli prejavovať 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 roztriedená. 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 staniciach 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 prejavu 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 spolutrpiteľom 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:

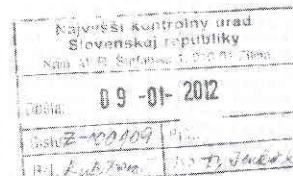
Prehľadovanie negatívnych tendencií v dosahovaní optimálnych výsledkov hospodárenia, v posudzovanom období rokov 2008 až 2010 zvýšenie celkových záväzkov spoločnosti o 148 %, podkapitalizácia DPMŽ a nekrytie dlhu, negatívne hodnoty relatívnych ukazovateľov likvidity, aktivity, rentability a ukazovateľov 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 objednávatelom 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 deľbe 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.



Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky
Priemyselná 2, 824 73 Bratislava 76

Expozitúra NKÚ SR
Predmestská 1613
010 01 Žilina

Váš list číslo/zo dňa

Naše číslo
3096-001/2011

Vybavuje/linka Žilina
19.12.2011

Vec

Protokol o výsledku kontroly – prijaté opatrenia

Na základe Protokolu o výsledku kontroly hospodárenia s finančnými prostriedkami a nakladania s majetkom obchodných spoločností subjektov územnej samosprávy Žitinského kraja z decembra 2011 a na základe odporúčaní na riešenie zistených nedostatkov predkladáme plán prijatých opatrení na odstránenie zistených nedostatkov:

1. Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o. prijme novú smernicu pre obstarávanie tovarov, prác a služieb, ktorá bude uplatňovaná a aplikovateľná pre potreby DPMTŽ.
2. Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o. prijme smernicu pre výkon vnútornej finančnej kontroly organizácii, túto bude uplatňovať v praxi.
3. Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o. v spolupráci s Mestom Žilina zosúlaďi znenie Zmluvy o službách vo verejnom záujme s národnou a európskou legislatívou, ktorá bude platná a účinná od januára 2012.
4. Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o. prehodnotí spoluprácu so železničným dopravcom, v prípade integrácie dopravy bude inštalizovať rokovanie so zainteresovanými stranami.

Telefon 041 561 111	Fax 041 561 17 17	Bankové spojenie 562710560015600	ICO 36007099	IČ DPH SK2020447563
Registrácia (Krajský súd Žilina, Odd. Súd. spr. M.Č. 35191)		E-mail dpmtz@dpmtz.sk		Internet www.dpmtz.sk

5. Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o. vykoná optimalizáciu obehu vozidiel v dopravnej sieti, vnútorný obeh vozidiel, turnusy vodičov, čo bude mať pozitívny vplyv na nákladovú časť prevádzky systému hromadnej dopravy.
6. Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o. prehodnotí prevádzkovanie stratovej ubytovne.
7. Dopravný podnik mesta Žiliny s.r.o. bude vhodnou obchodnou politikou zvyšovať počet prepravených osôb a tržby z prepravy.

Uvedené dávame na vedomie.

S pozdravom


Ing. Ján Barienčík, PhD
konateľ

