

00/22

Prostředky státního rozpočtu a rozpočtů okresních úřadů poskytované na zajištění dopravní obslužnosti území

Kontrolní akce byla zařazena do plánu kontrolní činnosti Nejvyššího kontrolního úřadu na rok 2000 pod číslem 00/22. Kontrolní akci řídil a kontrolní závěr vypracoval člen NKÚ Ing. Ladislav Zeman.

Cílem kontroly bylo prověřit systém nárokování, čerpání a užití prostředků státního rozpočtu a rozpočtů okresních úřadů poskytovaných na zajištění dopravní obslužnosti území. Kontrolováno bylo období od dubna 1998 do 1. pololetí 2000.

Kontrolu provedly v době od září do prosince 2000 skupiny kontrolujících NKÚ z odboru dopravy, průmyslu a hospodářství a z územních odborů jižní Čechy, severovýchodní Čechy a jižní Morava.

Kontrolovanými osobami byly:

1. Ministerstvo dopravy a spojů (dále jen „MDS“);
2. okresní úřady (dále jen „OkÚ“):

Blansko, České Budějovice, Praha-západ a Ústí nad Orlicí;

3. dopravci:

ČSAD Blansko a. s., ČSAD České Budějovice, a. s., Československá automobilová doprava Praha-západ, s. p., a ČSAD Ústí nad Orlicí, a. s.

Námítky proti kontrolnímu protokolu, které podalo ČSAD České Budějovice, a. s., byly vypořádány vedoucím skupiny kontrolujících rozhodnutím o námítkách.

S e n á t N K Ú (ve složení: Ing. Ladislav Zeman – předseda, JUDr. František Bárta, JUDr. Jan Holeček, Ing. Jana Krejčová a Ing. Josef Pohl – členové) na svém zasedání konaném dne 21. 2. 2001

s c h v á l i l usnesením č. 00/22/2

k o n t r o l n í z á v ě r v tomto znění:

I. Úvod

Dotace na zabezpečení dopravní obslužnosti území veřejnou linkovou dopravou (dále jen „dotace“) jsou ze státního rozpočtu a rozpočtů OkÚ poskytovány od roku 1996. Dotace ze státního rozpočtu poskytovalo Ministerstvo financí (dále jen „MF“) v rámci finančního vztahu k rozpočtům OkÚ. Výše dotací byla vypočtena podle kritérií stanovených MDS (zejména geografické podmínky, provozní ztráty dopravců) a byla součástí zákona o státním rozpočtu České republiky. V roce 1999 byla pro uvedený účel vytvořena v kapitole státního rozpočtu Všeobecná pokladní správa rozpočtová rezerva ve výši 100 mil. Kč, z níž byly prostředky poskytnuty 44 OkÚ

podle kritérií stanovených MF (zejména zohlednění meziročního nárůstu dotace, daňová výtěžnost na jednoho obyvatele, míra nezaměstnanosti).

S účinností od 1. 4. 1998 byl v oblasti dopravní obslužnosti přijat zákon č. 304/1997 Sb. novelizující zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění zákona č. 38/1995 Sb., a s účinností od 1. 4. 1998 vydalo MDS vyhlášku č. 50/1998 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné linkové dopravě. MDS také vydalo „Metodický pokyn k uplatnění vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů ČR ze dne 13. března 1998 č. 50/1998 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné linkové osobní dopravě“, čj. 19129/18-310 (dále jen „Metodický pokyn“).

Tyto normy přesněji vymezily pojmy linka a spoj, postupy licenčního řízení a závazek veřejné služby včetně provázanosti na železniční dopravu. Nově definovány prokazatelnou ztrátu, vymezily její obsah a způsob hrazení.

Kontrolní akce navazuje na kontrolní akci NKÚ č. 97/24 – Dotace ze státního rozpočtu a rozpočtů okresních úřadů poskytované na dopravní obslužnost (kontrolní závěr publikován v částce 2 ročníku VI Věstníku NKÚ z 30. 6. 1998), kterou bylo kontrolováno období let 1996 a 1997. Z jejich výsledků především vyplynula potřeba zpracovat metodiku pro usměrňování a sjednocení přístupů k použití dotací, legislativně upravit způsob výpočtu prokazatelné ztráty a zajistit objektivnost údajů pro rozdělování dotace ze státního rozpočtu jednotlivým OkÚ.

Kontrolou bylo prověřováno praktické uplatňování legislativních změn v systému poskytování dotace u kontrolovaných osob.

II. Charakteristika rozsahu přepravních výkonů realizovaných v závazku veřejné služby ve vztahu k poskytnutým dotacím

OkÚ poskytovaly dotace dopravcům v rámci tzv. závazku veřejné služby, který vzniká na základě písemné smlouvy mezi uvedenými subjekty. Účelem bylo uhradit dopravci prokazatelnou ztrátu vzniklou v důsledku zajišťování dopravní obslužnosti plněním závazku veřejné služby, který by dopravce jinak ve svém obchodním zájmu nepřijal nebo by jej přijal pouze zčásti.

Čerpání dotací ze státního rozpočtu a rozpočtů OkÚ v letech 1996 až 2000 dopravcům zajišťujícím dopravní obslužnost v závazku veřejné služby ukazuje tabulka č. 1 na následující straně.

Tabulka č. 1 – Vývoj dotací poskytovaných dopravcům

(mil. Kč)

	1996	1997	1998	1999	2000	Index 99/96
Státní rozpočet (SR)	541,0	699,8	1 011,1	1 214,1	1 214,1 ^{*)}	2,24
Rozpočty OkÚ	438,0	572,3	663,0	798,0	-	1,82
Dotace celkem	979,0	1 272,1	1 674,1	2 012,1	-	2,06
Poměr OkÚ k SR v %	81,0	81,8	65,6	65,7	-	-

*) Určeno zákonem č. 58/2000 Sb., o státním rozpočtu České republiky na rok 2000.

Tabulka č. 2 – Vývoj celkových výkonů veřejné linkové dopravy

	1996	1997	1998	1999	1. pol. 1999	1. pol. 2000
Jízdní výkony (v mil. ujetých km)	331,1	316,5	317,0	314,7	157,0	159,3
Přepravní výkony (v mil. osobokilometrů)	6 314	5 841	5 981	5 749	2 998	3 003
Přepravené osoby (v mil.)	503,7	447,3	438,5	411,8	217,4	223,5
Prům. obsazen. v osobách	19,1	18,5	18,9	18,3	19,1	18,9

Dotace ze státního rozpočtu byla v roce 1999 proti roku 1996 navýšena o 673,1 mil. Kč, tj. o 124 %, a z rozpočtů OkÚ o 360 mil. Kč, tj. o 82 %. Celkově byla dotace navýšena o 1 033,1 mil. Kč, tj. o 106 %. Podíl prostředků OkÚ na celkové dotaci klesal.

Vývoj přepravních výkonů v letech 1996 až 1999 a v 1. pololetí let 1999 a 2000 veřejné linkové dopravy ukazuje tabulka č. 2.

Jízdní výkony poklesly v roce 1999 proti roku 1996 o 16,4 mil. km, tj. o 5 %. Od roku 1997 se ustálily na cca 315 mil. km za rok. Přepravní výkony poklesly o cca 565 mil. osobokilometrů, tj. o 9 %. Výkony za 1. pololetí 2000 ukazují, že lze předpokládat jejich výši na úrovni roku 1999.

Počet přepravovaných osob v roce 1999 proti roku 1996 klesl o cca 92 tis. osob, tj. o 18,2 %. To se především promítlo do poklesu přepravních výkonů. Vedle poklesu jízdních výkonů docházelo také ke snižování průměrného obsazení autobusu, které se ve sledovaném období snížilo o 5 %.

Uvedený vývoj byl potvrzen i u kontrolovaných dopravců zabezpečujících dopravní obslužnost v závazku veřejné služby. Ze státního rozpočtu a z rozpočtů OkÚ jim byla v roce 1999 proti roku 1998 poskytnuta vyšší dotace o 6,4 %, přitom došlo k poklesu počtu celkem provozovaných spojů o 8,1 % a celkového počtu ujetých kilometrů o 2 %.

Nárůst dotace ovlivnilo i to, že dopravci nevyužívali (především z konkurenčních důvodů) maximálně možnou výši věcně usměrňované ceny jízdného ve veřejné linkové dopravě danou příslušnými cenovými výměry MF. Míra využití poklesla u kontrolovaných dopravců v roce 2000 proti roku 1998 ze 77 % na 69 %, i když se průměrné jízdné v období let 1996 až 1999 zvýšilo o 13,5 %.

III. Zjištění ovlivňující účelnost a hospodárnost čerpání prostředků dotace

1. Nebyl stanoven rozsah základní dopravní obslužnosti zabezpečované OkÚ prostřednictvím dotace.

Základní dopravní obslužnost zabezpečovaná OkÚ prostřednictvím dotace je v § 19a odst. 1 zákona č. 111/1994 Sb., ve znění zákona č. 304/1997 Sb., definována jako doprava do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy zpět. Zákon blíže nspecifikuje standardy (počty spojů, časové uspořádání, docházkovou vzdálenost k zastávce apod.) základní dopravní obslužnosti. Právo konkretizovat toto obecné vymezení náleží příslušnému OkÚ, který tím současně předurčuje i finanční podíl státu na zajišťování dopravní obslužnosti.

Kontrolované OkÚ však rozsah potřeby základní dopravní obslužnosti na území okresu, včetně vazby na osobní železniční dopravu, konkrétně nevymezily nebo ji vymezily nedostatečně. Počet linek a spojů k zabezpečení základní dopravní obslužnosti provozovaných v závazku veřejné služby byl určován různými způsoby, především v závislosti na rozsahu přidělené dotace:

OkÚ Blansko jako jediný z kontrolovaných OkÚ měl pro roky 1998, 1999 a 2000 zpracované studie optimalizace dopravní obslužnosti v okrese. Podle OkÚ Blansko je základní dopravní obslužnost z hlediska potřeb v okrese Blansko zajištěna. Přitom odvoz zaměstnanců z druhých pracovních směn nebyl zajištěn. Z přidělených licencí devíti dopravcům v letech 1998 až 2000 bylo 89 % licencí uděleno na provozování linek v základní dopravní obslužnosti.

Ze všech provozovaných spojů v okrese bylo 67 % provozováno v základní dopravní obslužnosti. Čerpaná dotace v roce 1999 se proti roku 1998 zvýšila o 11 %,

počet spojů provozovaných v základní dopravní obslužnosti se zvýšil o 7 %.

OkÚ České Budějovice pojal základní dopravní obslužnost podle vymezení uvedeného v zákoně č. 111/1994 Sb., ve znění zákona č. 304/1997 Sb. Bližší konkretizaci příslušných linek a spojů však neprovedl. Pro výběr linek a spojů při jednání s dopravci byl rozhodujícím kritériem limit finančních prostředků ze státního rozpočtu a z rozpočtu OkÚ. Z přidělených licencí čtyřem dopravcům v letech 1998 až 2000 bylo 82 % licencí uděleno na provozování linek v základní dopravní obslužnosti.

Ze všech provozovaných spojů v okrese bylo 72 % provozováno v základní dopravní obslužnosti. Čerpaná dotace v roce 1999 se proti roku 1998 zvýšila o 33 %, počet spojů provozovaných v základní dopravní obslužnosti se snížil o 9 %.

OkÚ Praha-západ pojal základní dopravní obslužnost obdobně jako OkÚ České Budějovice s tím, že ji omezil na časové intervaly 4.30 – 8.00 hod., 10.00 – 11.00 hod., 12.30 – 13.30 hod. a 14.30 – 18.30 hod. Kontrolou bylo zjištěno, že devět spojů určených do základní dopravní obslužnosti bylo provozováno mimo tyto intervaly. Z přidělených licencí 12 dopravcům v letech 1998 až 2000 bylo 97 % licencí uděleno na provozování linek v základní dopravní obslužnosti.

Ze všech provozovaných spojů v okrese bylo 71 % provozováno v základní dopravní obslužnosti. Čerpaná dotace v roce 1999 se proti roku 1998 zvýšila o 21 %, počet spojů provozovaných v základní dopravní obslužnosti se snížil o 1 %.

OkÚ Ústí nad Orlicí do základní dopravní obslužnosti nezahrnoval dopravu do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a přepravu na odpolední směny. V okrese nebyla zajištěna dopravní obslužnost pro 18 % obyvatel, zejména z okrajových částí. Z přidělených licencí pěti dopravcům v letech 1998 až 2000 bylo 97 % licencí uděleno na provozování linek v základní dopravní obslužnosti.

Ze všech provozovaných spojů v okrese bylo 91 % provozováno v základní dopravní obslužnosti. Čerpaná dotace v roce 1999 se proti roku 1998 zvýšila o 10 %, počet spojů provozovaných v základní dopravní obslužnosti se zvýšil o 1 %.

2. OkÚ k uspokojování přepravních potřeb v okrese nevyužívaly v rámci licenčních řízení možnosti vázat udělení licence na souhlas dopravce s provozováním jiné linky ve veřejném zájmu.

Kontrolované OkÚ nevyužily možnosti dané ustanovením § 12 odst. 2 zákona č. 111/1994 Sb., ve znění zákona č. 304/1997 Sb., vázat udělení licence na souhlas dopravce s provozováním jiné linky. V souvislosti s potřebou umístění nových zastávek využily dva OkÚ v osmi případech řízení o změně rozhodnutí o udělení licence ve veřejném zájmu ve smyslu ustanovení § 14 téhož zákona.

3. OkÚ nevybíraly dopravce k zajištění základní dopravní obslužnosti podle objektivních kritérií zabezpečují-

cích optimální vynakládání dotace k úhradě prokazatelné ztráty ze závazku veřejné služby.

Z kontrolovaných OkÚ vybraly dva OkÚ dopravce na základě výběrového řízení z roku 1996, se kterými nadále uzavíraly smlouvy o závazku veřejné služby. Dva OkÚ posuzovaly dopravce pro uzavření těchto smluv především podle bližší nespecifikovaných dosavadních zkušeností s nimi, provozní spolehlivosti, schopnosti zajistit požadovaný rozsah dopravy a kvality poskytovaných služeb.

4. Nebyly dodržovány postupy stanovené právními předpisy pro výpočet předběžného odhadu prokazatelné ztráty vzniklé dopravci v důsledku zajišťování dopravní obslužnosti plněním závazku veřejné služby a pro výpočet prokazatelné ztráty za předchozí období.

a) Součástí smlouvy o závazku veřejné služby uzavírané OkÚ s dopravcem má být podle ustanovení § 19b odst. 2 zákona č. 111/1994 Sb., ve znění zákona č. 304/1997 Sb., předběžný odborný odhad prokazatelné ztráty za celé období, na které se smlouva uzavírá. Součástí tohoto odhadu je podle ustanovení § 5 vyhlášky č. 50/1998 Sb. i výpočet upraveného přiměřeného zisku.

Součástí smluv uzavřených OkÚ v letech 1999 a 2000 nebyl ve většině případů předběžný odborný odhad prokazatelné ztráty dopravců ani výpočet upraveného přiměřeného zisku. Ve smlouvách byly stanoveny maximální celkové částky úhrady prokazatelné ztráty, které se pohybovaly v rozmezí od 9 Kč/km do 29 Kč/km, jejichž výše vycházela především z objemu přidělené dotace. V některých případech dohodly různé OkÚ se stejným dopravcem různé částky těchto úhrad. Například s jedním kontrolovaným dopravcem dohodlo deset OkÚ úhrady v rozsahu od 9 Kč/km do 25 Kč/km.

U některých smluv uzavřených OkÚ Blansko a OkÚ Ústí nad Orlicí uvedený předběžný odborný odhad prokazatelné ztráty neodpovídal výpočtu předloženému příslušnými dopravci podle ustanovení § 5 vyhlášky č. 50/1998 Sb. U těchto smluv šlo v podstatě o limity stanovené OkÚ. OkÚ Blansko hradil dopravcům v roce 1999 a v roce 2000 vypočtenou prokazatelnou ztrátu do výše 51 %, OkÚ Ústí nad Orlicí limitoval úhradu částkou 25 Kč/km.

V důsledku uvedeného postupu hradily OkÚ dopravcům jiné částky, než dopravci při nárokování dotace na příslušné období uváděli ve výpočtech předběžného odborného odhadu prokazatelné ztráty prováděných podle ustanovení § 5 vyhlášky č. 50/1998 Sb. Tyto úhrady byly odlišné i proti skutečným výsledkům zjištěným u kontrolovaných dopravců. Například:

Čtyři OkÚ poskytly ČSAD České Budějovice, a. s., v roce 1999 nižší dotaci proti předběžnému odbornému odhadu v rozsahu od 0,42 Kč/km do 1,76 Kč/km a proti ztrátě zjištěné z údajů vykázaných dopravcem nižší v rozsahu od 0,91 Kč/km do 2,25 Kč/km.

Deset OkÚ poskytlo ČSAD Ústí nad Orlicí, a. s., v roce 1999 nižší dotaci proti předběžnému odbornému

odhadu v rozsahu od 1,67 Kč/km do 18,75 Kč/km a proti ztrátě zjištěné z údajů vykázaných dopravcem nižší v rozsahu od 2,01 Kč/km do 19,09 Kč/km.

Dva OkÚ poskytly Československé automobilové dopravě Praha-západ, s. p., v roce 1999 vyšší dotaci proti předběžnému odbornému odhadu o 0,83 Kč/km a proti ztrátě zjištěné z údajů vykázaných dopravcem nižší o 2,20 Kč/km. Jeden OkÚ poskytl tomuto dopravci nižší dotaci proti předběžnému odbornému odhadu o 0,62 Kč/km a proti ztrátě zjištěné z jím vykázaných údajů nižší o 0,75 Kč/km.

Součástí předběžného odhadu prokazatelné ztráty byly ekonomicky oprávněné náklady, upravený průměrný zisk, tržby a výnosy. V některých případech nešlo určit, kterého období se tento odhad týká. Dopravci do něj zahrnovali i položky, které nebyly v souladu s Metodickým pokynem. Například:

U 11 vybraných dopravců, kde u kontrolovaných OkÚ byly k dispozici příslušné podklady, činil podíl vypočteného průměrného zisku na nákladech uvedených dopravci ve výpočtu předběžného odborného odhadu 2,8 % až 56,8 %.

Československá automobilová doprava Praha-západ, s. p., v roce 1998 nesprávně zahrнула do tzv. ekonomicky oprávněných nákladů daň z přidané hodnoty ve výši 1,05 Kč/km. ČSAD České Budějovice, a. s., v roce 1999 nesprávně započítalo náklady na městskou dopravu a mezinárodní přepravu ve výši cca 0,18 Kč/km. ČSAD Ústí nad Orlicí, a. s., v roce 1999 zahrnul náklady na přímý materiál o 320 % vyšší, než činil republikový průměr dopravců. ČSAD Blansko a. s. nadhodnotilo výpočet průměrného zisku o 0,26 Kč/km tím, že do výpočtu zahrnul jeden autobus, který nesplňoval podmínku ujetí 80 % kilometrů v závazku veřejné služby.

b) Podle § 4 vyhlášky č. 50/1998 Sb. si dopravce sám vypočte za předchozí období prokazatelnou ztrátu a výpočet doloží příslušnému OkÚ dokladem, jehož vzor je uveden v příloze vyhlášky. Ve většině případů dopravci tento doklad OkÚ nepředkládali, a OkÚ jej tak neměly k dispozici pro vyúčtování záloh dotací poskytnutých dopravcům.

5. OkÚ neprováděly vyúčtování poskytnutých záloh dotací s dopravcem podle skutečně dosažených nákladů a příjmů dopravce.

Zákon č. 111/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů, ani vyhláška č. 50/1998 Sb. nestanoví povinnost vyúčtování dotace poskytnuté zálohově dopravcům na základě uzavřené smlouvy o závazku veřejné služby. Povinnost vyúčtování poskytnutých záloh je stanovena pouze v Metodickém pokynu, kde je v čl. IV mj. uvedeno:

„Smlouvy o závazku veřejné služby musí obsahovat ustanovení o termínech a způsobu poskytování a zaučtování záloh na úhradu prokazatelné ztráty... jak pro průběžné vyúčtování, tak i konečné vypořádání po uplynutí smluvního závazku.

Pro vyúčtování poskytnutých záloh... se použije Iýkaz nákladů a tržeb..., ve kterém bude dokladována dosa-

žená skutečnost jak v oblasti nákladové, tak i příjmové.“

OkÚ ve smlouvách nepožadovaly provést po skončení smluvního vztahu konečné vyúčtování záloh dotace. Ve skutečnosti uhrzovaly dopravcům ztrátu podle rozdílu částky maximální úhrady dohodnuté ve smlouvách a skutečně dosažených tržeb z jízdného vynásobením skutečně ujetými kilometry. Skutečnost v oblasti nákladové a příjmové nebyla doložena.

Např. u Československé automobilové dopravy Praha-západ, s. p., byly náklady použité pro úhradu prokazatelné ztráty v roce 1998 proti skutečným vyšší o 2,49 Kč/km a v roce 1999 nižší o 2,31 Kč/km. Kromě toho tento dopravce v roce 1999 zahrnutím vyšší ceny autobusu, než stanovilo MDS pro výpočet průměrného zisku, zvýšil cenu dopravního výkonu o 0,11 Kč/km. U ČSAD Blansko a. s. byly v roce 1999 náklady použité pro úhradu prokazatelné ztráty o 0,47 Kč/km vyšší než dosažená skutečnost.

6. Kontrolou správnosti poskytování dotace bylo u OkÚ dále zjištěno:

a) OkÚ Praha-západ v letech 1999 a 2000 uhradil jednomu dopravci ztrátu na spoji, který nebyl zahrnut ve smlouvě o závazku veřejné služby. Naopak v 1. pololetí 2000 neuhradil tomuto dopravci ztrátu na spoji, který byl zahrnut ve smlouvě.

Na okrese Praha-západ v roce 1998 uzavíraly smlouvy o závazku veřejné služby s dopravci obce. Předložené podklady pro vyúčtování dotace s dopravci byly neúplné a neumožňovaly posoudit správnost čerpání dotace.

b) OkÚ Ústí nad Orlicí poskytoval dopravcům dotaci na spoje, které nebyly předmětem smlouvy. V roce 1998 takto poskytl dotaci jednomu dopravci na pět spojů, v roce 1999 třem dopravcům na 64 spojů a v 1. pololetí 2000 jednomu dopravci na 80 spojů.

IV. Kontrolní mechanismy uplatňované v souvislosti s poskytováním dotací

Podle zákona č. 111/1994 Sb., ve znění zákona č. 304/1997 Sb., a podle vyhlášky č. 50/1998 Sb. vykonávají státní odborný dozor nad financováním dopravní obslužnosti dopravní úřady (jsou součástí OkÚ) a MDS. V rámci svého oprávnění mohou kontrolovat mj. nákladové vstupy zahrnuté dopravcem pro výpočet prokazatelné ztráty a výpočet předběžného odhadu prokazatelné ztráty.

MDS v období od roku 1998 do 1. pololetí 2000 provedlo v rámci státního odborného dozoru 13 kontrol účelnosti vynaložených prostředků na úhradu prokazatelné ztráty, z toho deset u OkÚ a tři u dopravců. Podle zápisů z těchto kontrol bylo financování základní dopravní obslužnosti plně v souladu s příslušnými předpisy.

OkÚ Praha-západ a OkÚ Ústí nad Orlicí neprovedly v kontrolovaném období u dopravců v rámci státního od-

borného dozoru žádnou kontrolu nakládání s finančními prostředky určenými na dopravní obslužnost. OkÚ Blansko provedl celkem 11 kontrol se zaměřením především na výši režijních nákladů a evidenci tržeb z jízdného. OkÚ České Budějovice provedl v roce 1999 kontrolu u dvou dopravců, avšak se zaměřením pouze na správnost vykazovaných tržeb.

V. Vyhodnocení

Po předchozí kontrolní akci NKÚ č. 97/24 byly vydány právní normy k usměrňování a sjednocení postupu při užití dotací. Kontrolou bylo zjištěno, že aplikace jejich ustanovení v praxi nebyla bezezbytku zavedena:

- při udělování licencí nebyl uplatňován nástroj tzv. vázané licence,
- součástí smluv o závazku veřejné služby nebyl předběžný odborný odhad prokazatelné ztráty provedený ve smyslu vyhlášky č. 50/1998 Sb.,
- při uplatňování částek na úhradu prokazatelné ztráty ve smlouvách o závazku veřejné služby nevycházely OkÚ z výpočtů dopravců podle postupu uvedeného ve vyhlášce č. 50/1998 Sb.,
- vyúčtování dotací s dopravci nebylo prováděno podle skutečných nákladů a příjmů.

Objem dotace na úhradu prokazatelné ztráty veřejné linkové dopravy při zabezpečování základní dopravní obslužnosti se v letech 1996 až 1999 zvýšil o 106 %, přičemž na zvýšení se podílely především prostředky státního rozpočtu. Náklady dopravců na jeden kilometr

uplatňované při nárokování dotace vzrostly za stejné období o 24 %. Přepravení výkony klesly o 9 % a jízdní výkony o 5 %. Nárůst dotací se především absorboval v hospodaření dopravců, případně se projevil v zisku.

Konkurenční prostředí v systému veřejné linkové dopravy ovlivňuje výši jízdného, které se v období let 1996 až 1999 zvýšilo jen o 13,5 %, přičemž růst cen činil v tomto období 30 %. Dopravci z obavy, že dojde k úbytku cestujících, využívali pouze z cca 70 % maximální možnou výši věcně usměrňované ceny jízdného stanovené výměry MF, přičemž její využití vykazovalo klesající trend.

Vybrané linky a spoje, na něž byla OkÚ uzavírána smlouva o závazku veřejné služby, nevycházely z projektů řešících potřeby dopravní obslužnosti v okrese a její provázanost s jinými druhy veřejných doprav, především železniční. OkÚ nekonkretizovaly podle místních podmínek zákonem obecně vymezenou základní dopravní obslužnost, její rozsah většinou limitovaly jen finančními zdroji. Pro uzavření smlouvy o závazku veřejné služby nevybíraly dopravce podle předem určených kritérií.

Zjištěné nedostatky ukázaly, že státní odborný dozor nad financováním dopravní obslužnosti vykonávaný OkÚ a MDS byl nedostatečný a formální. MDS v kontrolovaném období sice provedlo 13 kontrol zaměřených na prostředky dotace, nedostatky však nezjistilo. Ze čtyř kontrolovaných OkÚ provedly kontrolu dva, především se zaměřením na správnost vykazovaných tržeb, resp. na výši režijních nákladů.