

21/93

**Kontrolní závěr z kontroly dotací poskytnutých ze státního rozpočtu v roce 1993
Ministerstvu dopravy pro hospodářské organizace**

Tato kontrola byla zařazena v plánu kontrolní činnosti NKÚ na 2. pololetí 1993 pod číslem 21/93 na základě rozhodnutí Kolegia Úřadu ze dne 28. 7. 1993. Kontrolu provedly kontrolní skupiny pracovníků Odboru průmyslu, dopravy a energetiky a Oblastních odborů NKÚ v Mladé Boleslavi, Berouně, Kutné Hoře, Liberci, Hradci Králové, Brně, Třebíči, Ostravě a Olomouci.

Kontrola byla provedena u ČSAD Praha-Vršovice, AB AGENTOUR Mělník, PROHEALTH Poděbrady, ČSAD Kladno, INGOTRANS Beroun, ČSAD Rakovník, ČSAD Kutná Hora, ČSAD Kolín, AJKA Kolín, ČSAD Jablonec nad Nisou, ČSAD Liberec, ČSAD Hradec Králové, ČSAD Blansko, ČSAD Břeclav, ČSAD Kyjov, ČSAD Žďár nad Sázavou, ČSAD ČAS Znojmo, ČSAD Třebíč, ČSAD Havířov, ČSAD Český Těšín, ČSAD Frýdek-Místek a KULA Karviná, Stavební správy ČD Praha, Stavební správy ČD Olomouc, Obchodně provozního ředitelství ČD Praha, Obchodně provozního ředitelství ČD Olomouc, na Generálním ředitelství ČD Praha a na Ministerstvu dopravy.

Kromě toho byly vyžádány na základě ustanovení § 24 zákona č. 166/1993 Sb., o Nejvyšším kontrolním úřadu, od dalších 40 dopravních organizací, kterým byla Ministerstvem dopravy poskytnuta dotace, nezbytné údaje k posouzení celkové výše přidělené dotace ze státního rozpočtu pro pravidelnou autobusovou dopravu.

Cílem kontroly bylo ověřit správnost rozdělování a nezbytnost užití dotací ze státního rozpočtu v oblasti dopravy podle účelu daného státním rozpočtem ČR na rok 1993, č. j. 111/3896/1993, schváleného ČNR dne 19. 12. 1992. Byly prověřovány dotace poskytnuté v roce 1993 organizacím provozujícím pravidelnou autobusovou dopravu (1 720 918 tis. Kč) a státní organizaci České dráhy (8 050 000 tis. Kč).

Námítky proti kontrolnímu protokolu podalo Ministerstvo dopravy, státní organizace České dráhy^{*)} a akciová společnost ČSAD Jablonec nad Nisou. Po vypořádání námitek ve smyslu § 27 odst. 2 zákona č. 166/1993 Sb., o Nejvyšším kontrolním úřadu, se Ministerstvo dopravy a ČSAD Jablonec nad Nisou odvolaly ke Kolegiu Úřadu ve smyslu § 27 odst. 3 písm. c) téhož zákona. Kolegium Úřadu odvolání vypořádalo rozhodnutím ze dne 6. června 1994.

Kolegium Úřadu na svém zasedání dne 13. června 1994

**schválilo usnesením č. 5/XIII/94
kontrolní závěr v tomto znění:**

^{*)} Pozn.: za své složky - Obchodně provozní ředitelství ČD Praha, Generální ředitelství ČD Praha

1. Při čerpání dotací porušilo Ministerstvo dopravy a státní organizace České dráhy ustanovení § 5 odst. 2 a § 11 odst. 1 zákona č. 576/1990 Sb., o pravidlech hospodaření s rozpočtovými prostředky ČR a obcí v ČR (rozpočtová pravidla republiky), ve znění pozdějších předpisů, podle kterých mohou být rozpočtové prostředky použity pouze k účelům, na které byly státním rozpočtem určeny.
2. Ministerstvo dopravy porušilo ustanovení § 30 odst. 2 vyhlášky č. 205/1991 Sb., o hospodaření s rozpočtovými prostředky státního rozpočtu ČR a o finančním hospodaření rozpočtových a příspěvkových organizací, podle kterého je organizace hospodařící s rozpočtovými prostředky povinna m. j. dbát, aby efektivně využívala rozpočtových prostředků, používala je jen k účelům, pro které byly určeny, a to na krytí nezbytných potřeb.
3. Ministerstvo dopravy nestanovilo způsob sledování užití provozní dotace 6 050 000 tis. Kč určené (části 2. 1a zprávy ke státnímu rozpočtu na rok 1993) Českým drahám ke krytí ztráty z osobní dopravy tak, aby bylo zajištěno, že prostředky ze státního rozpočtu ČR budou v souladu s v bodě 1 citovanými ustanoveními § 5 odst. 2 a § 11 odst. 1 zákona č. 576/1990 Sb., o pravidlech hospodaření s rozpočtovými prostředky ČR a obcí v ČR (rozpočtová pravidla republiky), užitý na daný účel.
4. Ministerstvo dopravy porušilo část III. Zásad dotační politiky ČR, jež jsou přílohou Postupu Ministerstva financí ČR pro realizaci systému účasti státního rozpočtu na financování staveb v působnosti ČR č. j. 113/39 466/91 (publikovaného ve Finančním zpravodaji č. 12/1991), podle kterého mají být systémové investiční dotace ze státního rozpočtu poskytovány na konkrétně vymezené okruhy investičních potřeb vyplývajících z realizace záměrů státní rozvojové a ekologické politiky a dalších priorit stanovených vládou ČR.
5. Státní organizace České dráhy nedodržela ustanovení částí V. Zásad dotační politiky ČR, jež jsou přílohou Postupu Ministerstva financí ČR pro realizaci systému účasti státního rozpočtu na financování staveb v působnosti ČR č. j. 113/39 466/91 (publikovaného ve Finančním zpravodaji č. 12/1991), podle kterého mohou být na investiční výstavbu s účastí prostředků státního rozpočtu poskytnuty zálohy dodavatelům pouze do výše 10 % z ročního objemu, na který bude v tomtéž roce vystavena faktura či provedeny práce.

O d ů v o d ň ě n í :

K bodu 1

a) Ministerstvo dopravy z dotace ve výši 1 500 000 tis. Kč určené (část 2. 1a zprávy ke státnímu rozpočtu na rok 1993) *ke krytí ztrát ze zvýhodněného autobusového jízdného pro žáky a vybrané skupiny obyvatelstva* poskytlo částku 186 tis. Kč akciové společnosti Ústřední autobusové nádraží Praha-Florenc, která vlastní přepravu cestujících neprovádí a které nevznikají žádné ztráty z důvodu poskytování uvedených slev.

b) Státní organizace České dráhy (Obchodně provozní ředitelství Praha)

z provozní dotace ve výši 6 050 000 tis. Kč určené (část 2. 1a zprávy ke státnímu rozpočtu na rok 1993) *ke krytí ztráty z osobní dopravy uhradila* v celkové částce 16 756 tis. Kč následující výdaje související s investiční výstavbou:

– odvod za odnětí zemědělského půdního fondu (13 604,- Kč),

– nákup konstrukce železničního mostu (1 063 940,- Kč),

– práce od a. s. Železniční stavitelství Brno, s. r. o. Rotalos Česká Lípa a s. r. o. Viamont Ústí nad Labem (3 661 890,- Kč),

– rekonstrukce lokomotiv (12 016 720,- Kč);

ze systémové dotace ve výši 2 000 000 tis. Kč určené (státním rozpočtem ČR na rok 1993) *na investiční výstavbu železniční infrastruktury* financovala v rozsahu 2 805 tis. Kč své provozní náklady:

– na akci "Rekonstrukce trati Modřice-Rajhrad" (Stavební správa Olomouc) ušlé mzdy pracovníků, z důvodu pozdního dodání materiálu ze strany objednatele, ve výši 315 tis. Kč,

– na akci "JSPD v síti ČD, 2. stavba" (Stavební správa Praha) náklady za přípravu pracovníků pro budoucí provoz ve výši 2 490 tis. Kč.

K bodu 2

Ministerstvo dopravy z dotace ve výši 1 570 918 tis. Kč určené (část 2. 1a zprávy ke státnímu rozpočtu na r. 1993, č. j. 111/3886/1993, a rozpočtovým opatřením Ministerstva financí č. j. 191/70126/1993 z 16. 12. 1993) *ke krytí ztrát ze zvýhodněného autobusového jízdného pro žáky a vybrané skupiny obyvatelstva* rozdělilo dopravním organizacím částku minimálně o 85 918 tis. Kč vyšší, než činila kontrolujícími propočtená ztráta z poskytovaných slev v žakovských přepravách a vybraným skupinám obyvatelstva. Dotace ze státního rozpočtu na dopravní organizace nerozdělovalo Ministerstvo dopravy ČR podle daného účelu, na základě předem stanoveného systému.

Dále Ministerstvo dopravy nezajistilo, aby dotace ve výši 150 000 tis. Kč určená (rozpočtovým opatřením Ministerstva financí č. j. 191/50519/1993 z 13. 9. 1993) *na*

zvýšení obslužnosti území byla dopravním organizacím přidělena pouze na dopravní spoje, jejichž ztrátovost vyplývá z provozování spojů s nízkým využitím cestujícími z důvodu zabezpečení dopravní obsluhy daného regionu.

K bodu 3

Ministerstvo dopravy nestanovilo (jak i umožňuje ustanovení § 6 odst. 2 Směrnice Ministerstva financí ČR, č. j. 11/13330/1985, pro poskytování a čerpání neinvestičních dotací ze státního rozpočtu v období po roce 1985 - registrovaná ve Sbírce zákonů č. 26/85) žádná další pravidla pro používání předmětné dotace. Tím, že Ministerstvo dopravy nezpracovalo výše uvedená pravidla, nezabezpečilo, aby rozpočtové prostředky byly příjemcem dotací použity prokazatelně k účelům, pro které byly státním rozpočtem určeny (viz § 11 odst. 1 zákona č. 576/90 Sb. a § 30 odst. 2 vyhlášky č. 205/91 Sb.).

Přitom v Českých drahách není financování osobní dopravy odděleno od financování nákladní dopravy a ostatních činností. Hospodářský výsledek osobní dopravy České dráhy účetně nesledují. Náklady osobní železniční dopravy se stanovují ročně, a to podle Metodiky výsledných kalkulací vlastních nákladů železniční dopravy (zpracované Výzkumným ústavem železničním v roce 1990), podle které jsou společné náklady na osobní a nákladní dopravu klíčovány podle různých stanovených kritérií.

Finanční prostředky z dotace ze státního rozpočtu určené pro osobní železniční dopravu byly m. j. použity i k úhradám nákladů souvisejících s nákladní dopravou, jako jsou náklady na pohonné hmoty, na spotřebu vody, na spotřebu plynu, na náhradu škod na přepravovaném zboží, za pozdní úhradu faktur, za znečišťování ovzduší, na provoz mateřské školky, na opravy lokomotiv po násilném poškození, na úroky z konsolidačního úvěru a pod.

K bodu 4

Ministerstvo dopravy odsouhlasilo k financování ze systémové investiční dotace 2 000 000 tis. Kč, poskytnuté státním rozpočtem ČR pro státní organizaci České dráhy, akce, aniž by *vycházely z vládou ČR schválených rozvojových a ekologických programů a dalších priorit pro železniční dopravu, případně z celosíťové koncepce a Českými drahami stanovených priorit konkrétních akcí realizovaných ze státního rozpočtu.*

České dráhy se souhlasem Ministerstva dopravy z předmětné dotace financovaly i akce lokálního významu o nákladech do 2 mil. Kč (Rekonstrukce rozvodů Pízeň-Křimice, Rekonstrukce osvětlení v železniční stanici Roztoky u Křivokláta a pod.; celkem 14 akcí o celkových nákladech 19,8 mil. Kč), nekoncepční projektovou přípravu (z 39 projektů bylo po schválení vyřazeno 21 a naopak nově zařazeno 14 projektů).

Schválené akce nebyly projektově ani organizačně řádně připraveny. Ministerstvem dopravy stanovené limity investičních výdajů byly v průběhu roku upravovány podle skutečného čerpání. Rozpočtové náklady byly schvalovány v řadě případů až následně, po odsouhlasení limitů investičních výdajů. Výběr dodavatelů u akcí "Rekonstrukce a modernizace" (49 akcí s investičními náklady v roce 1993 cca 638 mil. Kč) byl zpravidla prováděn pouze na části díla, přičemž ty nebyly soutěžními podmínkami nebo zadávacími podklady přesně specifikovány. Investoři (organizační jednotky Českých drah) přitom nebyli schopni zabezpečovat v požadovaném rozsahu a termínu práce, ke kterým se dodavateli zavázali. Tím byl postup dodavatele zpomalován a vznikaly vícenáklady, které České dráhy rovněž hradily z předmětné dotace ze státního rozpočtu (u prověřovaných pěti akcí bylo zjištěno, že u akce "Rekonstrukce trati Praha-Holešovice - odb. Rokytka" vznikly z důvodu nezabezpečení včasné dodávky kolejnic vícenáklady ve výši 688,8 tis. Kč, u akce "Rekonstrukce výhybek v žel. stanici Vranovice" byly jako vícepráce dodavateli uhrazeny práce v rozsahu 273 tis. Kč, které byly smluvně dohodnuty s jinou firmou a pod.).

V souladu s plánem kontrolní činnosti NKÚ (ve znění změny z 15. 12. 1993) kontrolní závěr vypracoval člen Úřadu Ing. Petr Skála.

K bodu 5)

Státní organizace České dráhy poskytovala dodavatelům zálohy na dohodnuté práce v objemu vyšším, a to i na stavbách, jež byly smluvně zabezpečeny po 15. 6. 1993 (*Ministerstvo financí Českým drahám odsouhlasilo poskytování vyššího objemu záloh v těch případech, kdy je toto dohodnuto ve smlouvách uzavřených před 15. 6. 1993, za předpokladu, že souhrn všech poskytnutých záloh dodavatelům nepřekročí 10 % z ročního objemu poskytnuté dotace, tj. 200 mil. Kč.*)

U staveb smluvně uzavřených po 15. 6. 1993 byl u akcí "Jednotný systém přenosu dat, 10. stavba", "Rekonstrukce trakčního vedení Praha-Vršovice, seřazovací stanice" a "Modernizace trati Úvaly - Poříčany" podíl záloh z objemu prací v roce 1993 téměř 100 %. U staveb smluvně uzavřených po 15. 6. 1993 činil v působnosti Stavebních správ Praha a Olomouc uvedený podíl záloh celkem 70,4 %. Jen u těchto staveb byly poskytnuté zálohy 294,5 mil. Kč o 94,5 mil. Kč vyšší než uvedený objem 200 mil. Kč.