

SPRÁVA O VÝSLEDKU KONTROLY

Regionálna autobusová doprava
v Nitrianskom a Trenčianskom
samosprávnom kraji



NAJVYŠŠÍ
KONTROLNÝ
ÚRAD SR

L'UBOMÍR ANDRASSY
predseda

Kontrolovali sme

Nitriansky samosprávny kraj a Trenčiansky samosprávny kraj

Kontrolovali sme zmluvné vzťahy pri zabezpečovaní služieb regionálnej autobusovej dopravy, ktorá je originálnou kompetenciou kraja.

Ako sme postupovali

Kontrola bola realizovaná podľa zákona o NKÚ SR a v súlade so štandardmi ktoré vychádzajú zo základných princípov kontroly v rámci medzinárodných štandardov najvyšších kontrolných inštitúcií (ISSAI). Kontrola sa zamerala na získanie uistenia, či vyššie územné celky pri zabezpečovaní a financovaní regionálnej autobusovej dopravy postupovali v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a všeobecne záväznými právnymi predpismi SR. Predmetom kontroly nebolo dodržiavanie procesu podľa zákona o verejnom obstarávaní. Kontrolu vykonali šiesti kontrolóri s viacročnými pracovnými skúsenosťami.

Prečo sme kontrolovali

NKÚ SR bol doručený podnet, ktorý upozorňoval na nedostatky predlžovania zmluvného vzťahu s dopravcami v rozpore s európskymi a slovenskými právnymi predpismi, nezverejňovanie dodatkov k zmluve o výkone vo verejnom záujme a nehospodárne, netransparentné vynakladanie finančných prostriedkov na regionálnu autobusovú dopravu. Kontrolované subjekty tvorila vzorka dvoch krajov.

Čo sme zistili

- Národný plán dopravnej obslužnosti ako koncepčný dokument, ktorý definuje verejný záujem všetkých objednávateľov, zadaný v zákone o verejnej osobnej doprave a platný od 1.1.2024, nebol do ukončenia kontroly Ministerstvom dopravy vypracovaný. Dôsledkom tohto zistenia bolo, že kontrolované subjekty nemali svoje Plány dopravnej obslužnosti v súlade s Národným plánom dopravnej obslužnosti, lebo neexistoval, čím neboli dodržané zákonné podmienky zo strany Ministerstva dopravy.
- Plán dopravnej obslužnosti Nitrianskeho samosprávneho kraja nebol aktualizovaný raz za desať rokov, tak ako to vyžadoval príslušný právny predpis do 31.12.2023 zákon o cestnej doprave a po 1.1.2024 zákon o verejnej autobusovej doprave.
- V prípade Trenčianskeho samosprávneho kraja v Pláne dopravnej obslužnosti chýbal spôsob výpočtu a harmonogram poskytovania príspevku z verejného rozpočtu na dopravu, tak ako to vyžadoval príslušný právny predpis.
- Trenčiansky samosprávny kraj dva dodatky k zmluvám o službách vo verejnom záujme nezverejnil vôbec a dva dodatky zverejnil po zákonom stanovenej lehote, čo nebolo v súlade so zákonom o slobodnom prístupe k informáciám a Občianskym zákonníkom a mohlo mať za následok neúčinnosť uzatvorených dodatkov.
- Priemerná ročná preukázaná strata dopravcov z prevádzkovania regionálnej autobusovej dopravy bola v Nitrianskom samosprávnom kraji v sume 28 mil. eur pri odjazdených 22 mil. tarifných km a v Trenčianskom samosprávnom kraji v sume 34 mil. eur pri odjazdených 21 mil. tarifných km.

VÝKON KONTROLNEJ AKCIE

Účel kontrolnej akcie

Účelom kontroly bolo získať uistenie, že kontrolované vyššie územné celky pri zabezpečovaní a financovaní regionálnej autobusovej dopravy postupovali v súlade s nariadením Európskeho parlamentu o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave a všeobecne záväznými právnymi predpismi Slovenskej republiky.

Predmetom kontroly bolo preveriť zmluvné vzťahy a financovanie regionálnej autobusovej dopravy v Nitrianskom a Trenčianskom samosprávnom kraji.

Rámec kontrolnej akcie

V rámci kontroly boli preverené interné predpisy, preskúmanie predloženej dokumentácie a dokladov na základe vyžiadania, písomné stanoviská k predmetu kontroly, konzultácie so zamestnancami kontrolovaných subjektov. Údaje pri kontrole boli vybrané neštatistickými metódami na základe profesionálneho úsudku kontrolóra.

Kontrolovaným obdobím boli roky 2019 – 2024, podľa potreby aj súvisiace obdobia. Z dôvodu, že v období 2020 a 2021 bola mimoriadna situácia spôsobená ochorením COVID-19 boli analyzované údaje najmä za roky 2022 až 2024.

Výsledky kontrolnej akcie

Regionálna autobusová doprava je kľúčovým prvkom verejnej dopravy a zabezpečuje prepravu cestujúcich medzi rôznymi mestami, obcami v rámci určitej geografickej oblasti alebo regiónov. Tento druh dopravy je nevyhnutný pre obyvateľov menších miest a vidieka, kde je dostupnosť železničnej, či inej verejnej dopravy obmedzená.

Vyššie územné celky sú v rámci svojich kompetencií zodpovedné za plánovanie a objednávanie regionálnej autobusovej dopravy. Za týmto účelom uzatvorili zmluvy o službách vo verejnom záujme, v ktorých bol dohodnutý rozsah spojov, kvalita vozidiel, cenník a úhrada straty z prevádzky autobusovej dopravy. Zároveň samosprávne kraje v rámci svojich rozpočtov vynakladajú značné finančné prostriedky na financovanie autobusovej dopravy.

V období rokov 2022 – 2024 vykonávali dopravu v TSK spoločnosti SAD Trenčín a SAD Prievidza, v NSK ju poskytovala skupina ARRIVA.

V NSK skupina ARRIVA prepravila ročne v priemere viac ako 14 mil. osôb pri odjazdení viac ako 22 mil. tarifných km. Hustota obyvateľov v NSK bola k 31.12.2024 v počte 105 obyvateľov/km².

Dopravcovia v TSK priemerne prepravili ročne viac ako 17 mil. osôb pri odjazdení viac ako 21 mil. tarifných km. K 31.12.2024 mal TSK hustotu obyvateľov v počte 126 obyvateľov/km².

Pri TSK boli v rámci zabezpečovania verejnej autobusovej dopravy identifikované skutočnosti, ktoré indikovali, že niektoré postupy TSK nezodpovedali požiadavkám v intencii platných všeobecne záväzných právnych predpisov, vrátane Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady č. 1370/2007 z 23.10.2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej doprave.

Pri zabezpečovaní služieb verejnej autobusovej dopravy kontrolované subjekty nepristupovali k novým právnym vzťahom ale dodatkami upravovali finančné parametre.

TSK využil pri zabezpečovaní regionálnej autobusovej dopravy núdzové opatrenia v zmysle zákona o cestnej doprave a aj zákona o verejnej osobnej doprave.

Financovanie regionálnej autobusovej dopravy je postavené na verejnom rozpočte a len v priemere 1/3ny tržieb dopravcov.

Plánovanie regionálnej autobusovej dopravy

Dokument, ktorý určoval, kde, kedy a prostredníctvom akých spojov má byť zabezpečená verejná osobná doprava bol plán dopravnej obslužnosti.

PDO NSK obsahoval riešenie siete liniek verejnej osobnej dopravy určením trás a návrh ich optimálneho prepojenia, ako aj spresnenie základných časových a kapacitných parametrov týchto liniek, ktorými boli základné intervaly odchodov spojov, počty spojov vrátane trasovania nosných liniek a nadväzujúcich obslužných liniek verejnej osobnej dopravy a určenie prestupných uzlov.

NKÚ zistil, že NSK neaktualizoval PDO v zákonom stanovenej lehote raz za desať rokov, čo bolo v rozpore so zákonom o cestnej doprave a vyhláškou k verejnej osobnej doprave.

PDO TSK obsahoval návrh minimálnej a optimálnej dopravnej obslužnosti, definovanie rozsahu štandardov dopravnej obslužnosti (dostupnosť autobusových zastávok, počet párových spojov), opatrenia a odporúčania pre trasovanie autobusových liniek a spojov prímestskej autobusovej dopravy, stanovenie frekvencie autobusových spojov na vymedzených trasách pri zamedzení súbežných spojov, určenie priorít budúceho dopravného systému, možnosti okamžitej optimalizácie prímestskej autobusovej dopravy.

V prípade TSK bolo zistené, že PDO neobsahoval spôsob výpočtu ani harmonogram poskytovania príspevku z verejného rozpočtu na dopravu, čo v čase jeho vypracovania a schvaľovania nebolo v súlade so zákonom o cestnej doprave.

Kontrola NKÚ SR zistila, že NPDO, ktorý mala vypracovať Národná dopravná autorita, nebol do výkonu kontroly vypracovaný. Úpravou zákona o verejnej osobnej doprave bola Národná dopravná autorita zrušená a jej pôsobnosť prešla na MD SR. Na základe týchto skutočností je potrebné, aby MD SR, v rámci svojej pôsobnosti, vypracoval NPDO a následne v súlade so znením zákona VÚC zosúladiť svoje PDO s týmto dokumentom.

Zmluvné vzťahy s dopravcami

Základným prvkom zmluvného vzťahu v oblasti regionálnej autobusovej dopravy bola zmluva o službách vo verejnom záujme, ktorá obsahovala podmienky poskytovania dopravných služieb ako počet tarifných km, obdobie poskytovania dopravných služieb, spôsob výpočtu úhrady za prevádzkovanie dopravných služieb a harmonogram úhrad, výšku cestovného, spôsob kontroly plnenia záväzku, spôsob vykazovania plnenia záväzku, sankcie za neplnenie záväzku a platnosť zmluvy. V októbri 2007 bolo prijaté nariadenie Európskeho parlamentu a Rady o službách vo verejnom záujme, ktoré nadobudlo platnosť od decembra 2009. Hlavným cieľom nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o službách vo verejnom záujme bolo zvýšiť kvalitu služieb, otvoriť a zefektívniť objednávanie verejnej dopravy prostredníctvom verejného obstarávania.

NSK podpísal vo februári 2016 zmluvu o službách vo verejnom záujme so skupinou ARRIVA vybranou na základe verejného obstarávania. V zmysle zmluvy o službách vo verejnom záujme bola skupina ARRIVA povinná poskytovať dopravné služby od marca 2016 do februára 2026. V máji 2024 bol uzatvorený dodatok, na základe ktorého sa v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady o službách vo verejnom záujme predĺžila platnosť zmluvy do februára 2031. Hlavným dôvodom predĺženia zmluvy bola investícia skupiny dodávateľov do obnovy vozového parku v sume 23 mil. eur a do modernizácie AS v Nitre v sume 3 mil. eur. Ďalšími dôvodmi predĺženia zmluvy bolo obstaranie časti vozového parku z eurofondov, trhová situácia a finančná výhodnosť, ktorá bola vypočítaná v sume viac ako 11 mil. eur. Kontrolu dodatku vykonávalo ÚVO, pričom medzi NSK a ÚVO prebiehal spor, ktorý nebol do 31.12.2025 ukončený.

NSK a skupina ARRIVA sa s účinnosťou od marca 2026 dohodli na úprave výšky úhrady za záväzok vo verejnom záujme tak, že NSK bude participovať vo vyššej miere na nákladoch dopravcu, súvisiacich so zavedením rekreačných poukazov, zavedením nových povinných mzdových zvýhodnení za prácu v sobotu a nedeľu a zvýšením sadzby zvýhodnenia za prácu vo sviatok a za nočnú prácu.

TSK uzatvoril v októbri 2009 zmluvy o službách vo verejnom záujme so spoločnosťami SAD Trenčín a SAD Prievidza, ktoré boli platné do októbra 2019 a neboli výsledkom verejného obstarávania. V roku 2013 bol k zmluvám

so SAD Trenčín a SAD Prievidza podpísaný dodatok č. 6, na základe ktorého sa zmluvy o službách vo verejnom záujme predĺžili do októbra 2023 z toho dôvodu, že dopravcovia zrealizovali investície, resp. zrealizujú investície podľa zmluvy o spolupráci z roku 2013. V zmluve o spolupráci boli uvedené následky, ktoré by znášal samosprávny kraj v prípade ukončenia zmlúv, avšak absentovali sankčné mechanizmy, ktoré by kraj mohol uplatniť voči dopravcom, ak by nerealizovali plánované investície. Absenciou sankčných mechanizmov v zmluve o spolupráci bol porušený Občiansky zákonník, ktorý ukladá účastníkom povinnosť upraviť zmluvné vzťahy tak, aby sa predišlo vzniku rozporov.

V roku 2019 TSK uzatvoril ďalšiu zmluvu o spolupráci s vlastními AS, ktorí mali v termíne do októbra 2023 preinvestovať sumu 800 tis. eur. TSK v zmysle uzatvorenej zmluvy o spolupráci nepristúpil k uplatneniu zmluvnej pokuty vo výške hodnoty rozdielu medzi dohodnutou a reálne vynaloženou výškou investície, čím nepostupoval v súlade so zmluvou o spolupráci a zákonom o majetku vyšších územných celkov. Namiesto uloženia pokuty sa s vlastními AS dohodol na vyšších investíciách v sume 1 200 tis. eur do konca októbra 2025, ktoré boli v stanovenom termíne preinvestované.

V období rokov 2009 až 2023 bolo k zmluve so SAD Trenčín uzatvorených 25 dodatkov a k zmluve so SAD Prievidza 21 dodatkov. Preverení zverejňovania zmlúv o službách vo verejnom záujme, vrátane ich dodatkov, bolo zistené, že TSK nezverejnil v stanovenej lehote dodatky č. 3 k zmluvám so SAD Trenčín a SAD Prievidza, ba dodatok č. 9 k týmto zmluvám nezverejnil vôbec, čo bolo v rozpore so zákonom o slobodnom prístupe k informáciám. Keďže dodatky k zmluvám o službách vo verejnom záujme neboli zverejnené v lehote do troch mesiacov od ich uzatvorenia bol zároveň porušený Občiansky zákonník, čo mohlo mať za následok neúčinnosť uzatvorených dodatkov.

Núdzové opatrenia

Núdzové opatrenia sú opatrenia, ktoré sa môžu použiť v prípade ak dôjde k prerušeniu alebo ukončeniu dopravných služieb, alebo takéto prerušenie bezprostredne hrozí. Pri núdzovom opatrení prikáže VÚC dopravcovi zabezpečovať dopravné služby v rámci kraja na základe rozhodnutia a na základe vopred stanovených podmienok. Ide o mimoriadnu situáciu, ktorú by mal VÚC využiť len na nevyhnutnú dobu.

NSK v kontrolovanom období nevyužil núdzové opatrenia v zmysle zákona o cestnej doprave alebo zákona o verejnej osobnej doprave.

TSK v období 2023 až 2025 vyhlásil dve verejné obstarávania na dopravcu za účelom poskytovania služieb regionálnej autobusovej dopravy. Predpokladaná hodnota prvej zákazky bola v sume 470 mil. eur bez DPH a druhej zákazky v sume 581 mil. eur bez DPH. V oboch prípadoch boli verejné súťaže neúspešné z dôvodu, že do súťaže sa prihlásili len dvaja záujemcovia a predložené ponuky v oboch častiach predmetu zákazky boli vyššie ako predpokladaná hodnota zákazky. TSK na zamedzenie prerušenia poskytovania dopravných služieb vydal v roku 2023 núdzové opatrenie v zmysle zákona o cestnej doprave a formou rozhodnutia prikázal SAD Trenčín a SAD Prievidza poskytovať dopravné služby na ďalšie dva roky. Keďže ani po uplynutí dvojročnej lehoty TSK nemal vybraných dopravcov, opätovne na základe rozhodnutí prikázal dopravcom poskytovať dopravné služby podľa zákona o verejnej osobnej doprave do októbra 2027. SAD Trenčín a SAD Prievidza sa v rozhodnutiach z októbra 2025 vyjadrili, že po technickej stránke je vozidlový park zastaralý a je potrebné zabezpečiť jeho obnovu.

Financovanie regionálnej autobusovej dopravy

Regionálna autobusová doprava bola poskytovaná ako verejná služba financovaná najmä z podielových daní. Financovanie regionálnej autobusovej dopravy bolo zabezpečené z bežných výdavkov rozpočtov vyšších územných celkov s cieľom zabezpečiť dopravnú obsluhu všetkých miest a obcí v kraji, ako aj príľahlých častí susedných samosprávnych krajov. NSK v rámci svojho rozpočtu vynaložil na regionálnu autobusovú dopravu v období rokov 2022 – 2024 sumu 87 mil. eur a TSK sumu 103 mil. eur. Uvedená skutočnosť v kombinácii s nižšími príjmami samosprávnych krajov, najmä z podielových daní môže negatívne prispieť k obmedzeniu, resp. zníženiu počtu spojov alebo k zvýšeniu cien cestovného.

Podrobnejšie ukazovatele v rámci regionálnej autobusovej dopravy sú uvedené v tabuľke č. 1.

Tabuľka č. 1 – Základné ukazovatele regionálnej autobusovej dopravy

	Rok 2022		Rok 2023		Rok 2024	
	TSK	NSK	TSK	NSK	TSK	NSK
Skutočné výdavky VÚC (v eurách)	203 520 126	245 052 959	310 555 374	307 232 287	242 877 841	278 711 320
Skutočné výdavky na regionálnu autobusovú dopravu (v eurách)	32 646 513	24 879 687	35 513 797	30 774 410	35 314 294	31 203 134
EON vrátane primeraného zisku (v eurách)	42 991 795	35 231 509	45 265 491	37 463 483	48 062 446	41 200 201
Výnosy dopravcov celkom (v eur)	11 009 592	9 704 224	11 419 603	10 026 676	11 320 223	10 227 553
Preukázaná strata dopravcu v regionálnej autobusovej doprave (v eurách)	31 982 203	25 527 285	33 845 888	27 436 807	36 742 223	30 972 648
Preukázaná strata na 1 000 tarifných km (v eurách)	1 487	1 152	1 599	1 245	1 728	1 383
Preukázaná strata na 1 000 prepravených osôb (v eurách)	1 880	1 841	1 910	1 894	2 085	2 129
Počet tarifných km	21 498 241	22 158 182	21 170 440	22 037 343	21 268 433	22 391 414
Počet prepravených osôb	17 008 803	13 861 366	17 716 533	14 486 134	17 626 088	14 547 221
Percentuálny podiel skutočných výdavkov na regionálnu autobusovú dopravu na celkových výdavkoch VÚC	16,04 %	10,15%	11,44 %	10,02%	14,54 %	11,20%

Zdroj údajov: TSK a NSK

Zo štruktúry výdavkov na regionálnu autobusovú dopravu vyplýva, že najvyššie výdavky v období 2022 až 2024 predstavovali mzdy a odvody vodičov (31 %), ostatné náklady – ako odpisy, poplatky za vstupy na AS, mýto, iné náklady (25 %), pohonné látky a prevádzkové kvapaliny (21 %), opravy a udržiavanie (14 %), menšiu časť predstavovala prevádzková réžia, správna réžia a primeraný zisk.

Primeraný zisk pre skupinu dopravcov ARRIVA bol podľa uzatvorenej zmluvy o službách vo verejnom záujme vrátane dodatkov v období 2022 až 2024 v sume 0,03 eura za tarifný km. Výška takto stanoveného primeraného zisku nebola každoročne upravená o výšku inflácie.

V prípade SAD Trenčín a SAD Prievidza v priebehu rokov 2022 až 2024 došlo k zníženiu primeraného zisku z 5 % na 3,5 % z EON.

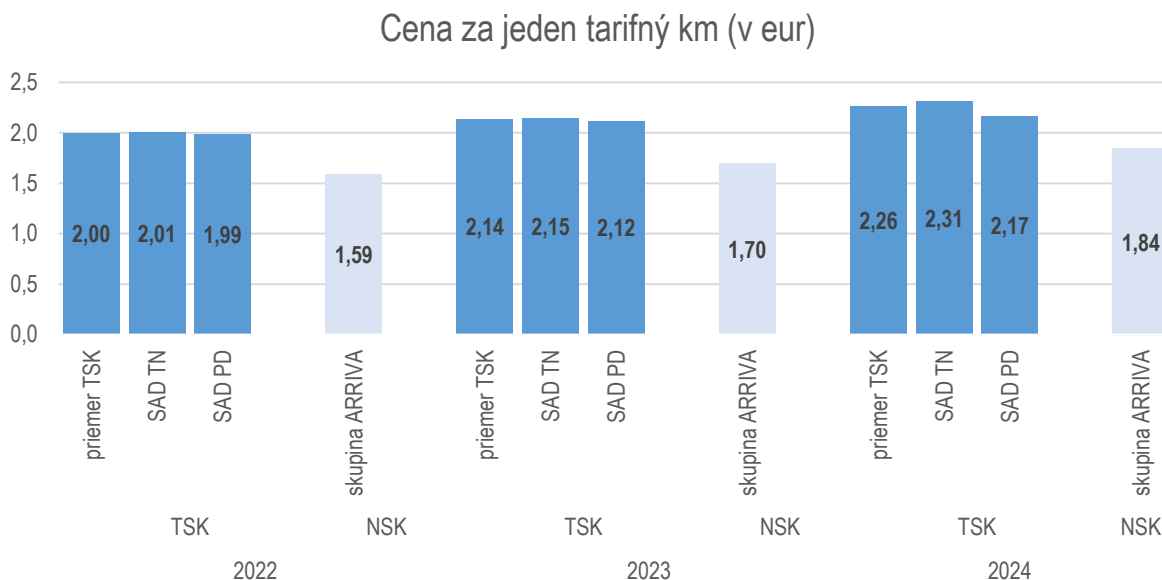
TSK platil dopravcom za služby regionálnej autobusovej dopravy, ktoré boli vyjadrené vo forme EON, vrátane primeraného zisku. NSK platil za dopravné služby podľa počtu odjazdových tarifných km a ceny za jeden tarifný km. Tarifný km bola skutočná vzdialenosť medzi dvomi zastávkami. Do tarifných km sa nezapočítavali technické km, keď autobus išiel na opravu, údržbu, technickú kontrolu alebo emisnú kontrolu. NSK upravoval cenu za jeden tarifný km každý rok o infláciu, okrem položky pohonné hmoty a mýto. Pohonné hmoty boli upravované na základe priemerných cien pohonných látok v SR, časť motorová nafta, a položka mýto bola upravená na základe legislatívy.

TSK a NSK poskytovali v rámci svojich rozpočtov dopravcom preddavky vo výške 1/12 z predpokladanej straty. Poskytnuté finančné prostriedky boli vyúčtované mesačne (NSK) alebo štvrťročne (TSK) a to na základe skutočných nákladov a skutočne dosiahnutých tržieb z cestovného. Následne po skončení každého roka prebehlo celkové vyúčtovanie za daný rok. Výsledkom ročného vyúčtovania boli nedoplatky voči dopravcom, ktoré samosprávne kraje uhradili v zmysle zmlúv o službách vo verejnom záujme.

Preukázaná strata dopravcu v regionálnej autobusovej doprave, ktorá sa vypočíta ako rozdiel medzi EON vrátane primeraného zisku a výnosov dopravcov mala v období 2022 – 2024 rastúci trend. Priemerná ročná výška preukázanej straty bola v NSK v sume 28 mil. eur a v TSK v sume 34 mil. eur.

NSK v období rokov 2022 – 2024 mal EON vrátane primeraného zisku nižšie ako TSK, pričom dosiahol vyšší počet tarifných km. Uvedená skutočnosť mala zásadný vplyv na cenu za jeden tarifný km, ktorá bola v NSK nižšia v priemere o 20 % ako v TSK. Cena za jeden tarifný km podľa dopravcov v kontrolovaných samosprávnych krajoch je uvedená v nasledujúcom grafe.

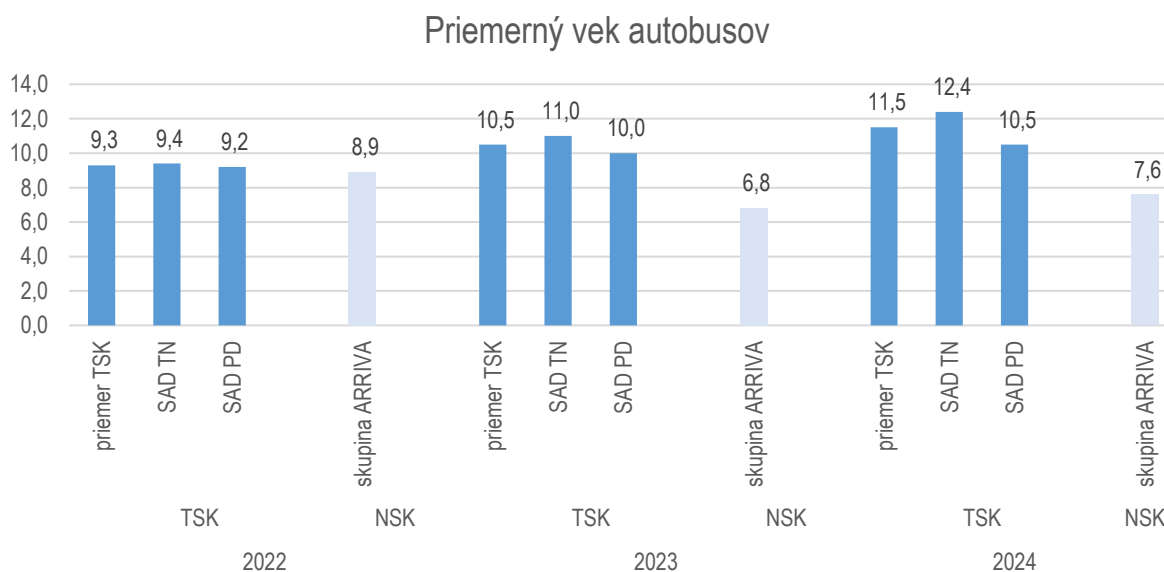
Graf č. 1 – Cena za jeden tarifný km



Priemerný vek autobusov v regionálnej autobusovej doprave

Počas obdobia rokov 2022 – 2024 priemerný vek autobusov v NSK bol 7,8 roka a v TSK 10,4 roka. Príčinou tohto vyššieho priemerného veku autobusov v TSK bola aj skutočnosť, že v tomto období mohli SAD Trenčín a SAD Prievidza investovať do obnovy vozového parku len so súhlasom TSK. Priemerný vek autobusov v rámci TSK a NSK je uvedený v grafe č. 2.

Graf č. 2 – Priemerný vek autobusov v TSK a NSK



S priemerným vekom autobusov súviseli aj náklady na opravy a údržbu. NSK náklady na opravy a údržbu podrobnejšie neskúmal z dôvodu, že cena bola výsledkom verejného obstarávania.

TSK sa v dôsledku zvyšujúceho sa priemerného veku autobusov zvýšili aj náklady na ich opravy a údržbu. V SAD Prievidza boli tieto náklady účtované dodávateľom na základe skutočne vykonaných opráv, zatiaľ čo v SAD Trenčín sa účtovali formou garančného paušálu podľa počtu odjazdených kilometrov. Položka náklady na opravy a udržiavanie zahŕňala aj náklady na opravy pokladní, odbavovacích zariadení, náklady súvisiace s poistnými udalosťami, ktoré nezavinil dopravca. Zvýšením garančného paušálu z priemernej sadzby 0,159 eur/km v roku 2023 na 0,267 eur/km v roku 2024 vzrástli náklady na opravy a udržiavanie o sumu 1,5 mil. eur. Výška garančného paušálu bola pôvodne stanovená na sumu 0,285 eur/km, ale na základe pracovných rokovaní TSK a SAD Trenčín bola stanovená na sumu 0,267 eur/km.

Pokuty za nedodržania povinností vyplývajúcich zo zmluvy o službách vo verejnom záujme

NSK skupine ARRIVA vyruboval pokuty každý mesiac, pričom najmenšia pokuta bola v sume 2 tis. eur a najvyššia pokuta v sume 11 tis. eur. Skupina ARRIVA bola sankcionovaná najmä za predčasné odchody autobusov zo zástaviek, nedodržanie cestovného poriadku, vynechanie spoja zo strany dopravcu atď.

V období rokov 2022 – 2024 TSK udelil pokuty len na základe doručených podnetov dopravcovi SAD Trenčín v celkovej sume 4 000 eur. Pokuty boli vyrubené za nezastavenie na zástavke, nezverejnenie cestového poriadku na zástavkách a neoznačenie vozidla svojim obchodným menom. Podrobný prehľad o výške pokút je uvedený v tabuľke č. 2.

Tabuľka č. 2 – Prehľad uložených zmluvných pokút (eur)

	Rok 2022	Rok 2023	Rok 2024	Spolu
TSK	-	4 000	-	4 000
NSK	76 200	71 680	80 300	228 180

Zdroj údajov: TSK a NSK

Rozdiel vo výške ukladaní pokút bol spôsobený najmä tým, že NSK v pravidelných mesačných intervaloch vykonával kontroly, ktoré boli zamerané na dodržiavanie kvality poskytovania dopravných služieb a súčasne mal v zmluve o službách vo verejnom záujme podrobnejšie zadané sankcie ako TSK.

Systém kontroly v regionálnej autobusovej doprave

Externé kontroly

ÚVO vykonal v priebehu roka 2024 kontrolu verejného obstarávania, ktorej cieľom bolo overiť, či zmeny v dodatku k zmluve predstavovali oprávnené úpravy podľa zákona o verejnom obstarávaní. Kontrola preukázala, že zmena zmluvy mala charakter podstatnej zmeny, ktorá mohla ovplyvniť výsledok pôvodného obstarávania. NSK bola uložená pokuta v sume 203 tis. eur, proti ktorej podal NSK rozklad. Ku dňu ukončenia výkonu kontroly o podanom rozklade ešte nebolo rozhodnuté.

V TSK vykonávala externú kontrolu u zmluvných dopravcov raz ročne audítorská spoločnosť. Predmetom kontroly bolo posúdiť opodstatnenosť EON, výnosov a správnosť preukázanej straty v prímestskej doprave. Kontrola poukázala na nesprávne použitie percenta primeraného zisku 5 % namiesto 3,5 %. Na základe vykonaných kontrol nedošlo k finančnému plneniu v rozpore so zmluvami o službách vo verejnom záujme. TSK zaplatil za externý audit v období rokov 2022 – 2024 sumu 18 tis. eur.

Interné kontroly

NSK, odbor dopravy a pozemných komunikácií vykonával pravidelné mesačné kontroly. Kontroly boli zamerané na výkaz o priamych tržbách, výkaz výnosov z príspevkov, kontrolu skutočne vykonaných tarifných km a dodržiavanie zmluvných podmienok. Na základe kontrol boli každý mesiac skupine ARRIVA vyrubené pokuty. ÚHK NSK v sledovanom období nevykonával kontrolu zameranú na regionálnu autobusovú dopravu.

Zamestnanci TSK, vrátane zamestnancov ÚHK, vykonávali u dopravcov každý polrok kontroly na základe poverenia predsedu TSK. Predmetom kontrol bolo preverenie uzatvárania a predlžovania existujúcich dodávateľských vzťahov, kontrola správnosti kalkulácie cien výkonov, EON a tržieb z cestovného, ako aj dodržiavanie ustanovení zmluvy o službách vo verejnom záujme a rozhodnutí uzatvorených medzi TSK a dopravcami. Najzávažnejšie boli zistenia v SAD Prievidza, týkajúce sa oprávnenosti nákladov na odpisy piatich nových autobusov vo výške 7 tis. eur a neoprávnených nákladov, najmä na marketing a reprezentáciu v sume 10 tis. eur. U oboch dopravcov bola nesprávne vyčíslená výška primeraného zisku v období od novembra 2023 do decembra 2023 s kalkuláciou 5 % namiesto 3,5 % z EON. Dopravcovia na základe výsledkov kontroly opravili primeraný zisk na hodnotu 3,5 % z EON to znamená, že TSK dopravcom vyplatil primeraný zisk len vo výške 3,5 %. Oprava výšky primeraného zisku v absolútnom vyjadrení predstavovala u dopravcu SAD Prievidza sumu 43 tis. eur a u dopravcu SAD Trenčín 78 tis. eur. Na základe vykonaných kontrol nedošlo k finančnému plneniu v rozpore so zmluvami o službách vo verejnom záujme.

Záver

Regionálna autobusová doprava ako verejná služba vo verejnom záujme má za cieľ zabezpečovať dopravnú dostupnosť územia, mobilitu obyvateľstva a jeho bezpečnosť v cestnej doprave.

Jej zabezpečovanie je závislé od verejného financovania, hospodárnej a efektívnej organizácie zo strany samosprávnych krajov a malo by byť v súlade s právom EÚ a všeobecne záväznými predpismi SR.

V prípade ohrozenia zabezpečenia dopravnej obslužnosti umožňuje samosprávnym krajom prijať mimoriadne opatrenia v situácií, keď hrozí prerušenie poskytovania dopravných služieb vo verejnom záujme. Tieto opatrenia sú časovo obmedzené, spravidla na obdobie najviac dvoch rokov a ich cieľom má byť preklenutie krízovej situácie do času, kým bude možné zabezpečiť štandardný postup výberu dopravcu prostredníctvom verejného obstarávania. Použitie núdzových opatrení musí byť riadne odôvodnené, pričom ide o výnimočný nástroj, ktorý by nemal byť používaný ako bežný spôsob zadávania zabezpečovania regionálnej dopravy.

NKÚ SR v kontexte uvedeného upozorňuje na nesúlad ustanovenia zákona o verejnej osobnej doprave, týkajúce sa uplatňovania núdzových opatrení a súčasnej úpravy zákona o verejnom obstarávaní. Súčasná právna úprava zákona o verejnej osobnej doprave je formulovaná širšie, ako umožňuje smernica EÚ o verejnom obstarávaní, ktorá je prenesená do národného zákona o verejnom obstarávaní.

Výsledky kontroly poukázali na výrazný nárast priemerného veku autobusov. Okrem potencionálneho zvýšenia bezpečnostného rizika sa prejavuje aj vyššia poruchovosť, nižšia spoľahlivosť a tým vyššie náklady na údržbu a opravy, vyššie emisie a zhoršené environmentálne parametre. Aj tieto skutočnosti majú vplyv na neustále sa zvyšujúci rast preukázanej straty VÚC.

Na základe zistených skutočností, je možné skonštatovať, že kontrolované samosprávne kraje pri zabezpečení regionálnej autobusovej dopravy nepostupovali v zmysle všeobecne záväzných právnych predpisov, najmä zákona o cestnej doprave, zákona o slobodnom prístupe k informáciám a Občianskeho zákonníka.

Významnou súčasťou kontrolných mechanizmov je aj činnosť hlavného kontrolóra ako nezávislého kontrolného prvku v systéme. Aj výkon takejto kontroly môže ovplyvniť kvalitu hospodárnosti, efektívnosti a transparentnosti pri zabezpečovaní zmluvných vzťahov regionálnej autobusovej doprave vo svojom samosprávnom kraji.

Reakcia kontrolovaného subjektu

NSK nemal námietky voči pravdivosti, úplnosti a preukázateľnosti kontrolných zistení, ktoré boli uvedené v protokole o výsledku kontroly. TSK vzniesol námietky voči pravdivosti, úplnosti a preukázateľnosti ku všetkým kontrolným zisteniam a k odporúčaniam, ktoré boli uvedené v protokole o výsledku kontroly. Predmetom podaných námietok bolo neuvedenie spôsobu výpočtu a harmonogramu poskytovania príspevku v PDO, predĺženie zmluvy s dopravcami, postup TSK pri núdzových opatreniach, nezverejňovanie dodatkov k zmluvám, zmluva o spolupráci, ktorá neobsahovala sankčné mechanizmy na oboch stranách, riziko nehospodárnosti, ktoré sa vzťahovalo na predĺženie zmluvného vzťahu s dopravcami a na poplatky za vstupy na AS a neuplatnenie zmluvnej pokuty. Námietka bola vznesená aj k odporúčaniam hľadať riešenia efektívnejšieho hospodárenia a znižovania straty v rámci

regionálnej autobusovej dopravy pri výkone internej kontroly. Námietky, ktoré sa vzťahovali k predĺženiu zmluvy s dopravcami, postupu TSK pri núdzových opatreniach, rizikám ne hospodárnosti a k odporúčaniu hľadať riešenia efektívnejšieho hospodárenia a znižovania straty, boli akceptované. Na základe akceptovaných námietok bol vypracovaný dodatok č. 1 k protokolu o výsledku kontroly. Predseda TSK odmietol podpísať zápisnicu o prerokovaní protokolu a dodatku č. 1 k protokolu o výsledku kontroly z dôvodu, že neboli rozptýlené už vznesené pochybnosti o nestrannosti a vecnej vyváženosti záverov kontroly.

Odborná spolupráca

V priebehu výkonu kontroly boli problematické otázky regionálnej autobusovej dopravy konzultované s Ministerstvom dopravy SR a s ÚVO na základe memoranda o spolupráci.

Kontakt

Najvyšší kontrolný úrad SR

Priemyselná 2
824 73 Bratislava
☎ +421 250 114 911
✉ info@nku.gov.sk

Trenčiansky samosprávny kraj

K dolnej stanici 7282/20A
911 01 Trenčín
☎ +421 326 555 111
✉ info@tsk.sk

Nitriansky samosprávny kraj

Rázusova 2A
949 01 Nitra
☎ +421 376 922 911
✉ info@unsk.sk

Zoznam použitých skratiek

AS	autobusová stanica
DPH	daň z pridanej hodnoty
EON	ekonomicky oprávnené náklady
EÚ	Európska únia
ISSAI	medzinárodné štandardy najvyšších kontrolných inštitúcií
km	kilometer
Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady o službách vo verejnom záujme	Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1170/70 v znení neskorších zmien
NKÚ SR	Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky
NPDO	národný plán dopravnej obslužnosti
NSK	Nitriansky samosprávny kraj
PDO	plán dopravnej obslužnosti
Občiansky zákonník	Zákon č. 40/1964 Zb. Občiansky zákonník v znení neskorších predpisov
SAD Prievidza	Slovenská autobusová doprava Prievidza, a.s.
SAD Trenčín	Slovenská autobusová doprava Trenčín, a.s.
Skupina ARRIVA	ARRIVA NITRA a.s., ARRIVA Nové Zámky, a.s.
ÚHK	útvár hlavného kontrolóra
ÚVO	Úrad pre verejné obstarávanie
SR	Slovenská republika
TSK	Trenčiansky samosprávny kraj
vyhláška k verejnej osobnej doprave	vyhláška č. 5/2020 Z. z. Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky, ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia týkajúce sa objednávaní verejnej osobnej dopravy
zákon o cestnej doprave	zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov (platný do 31.12.2023)
zákon o prechode niektorých pôsobností z orgánov štátnej správy na obce a na vyššie územné celky	zákon č. 416/2001 Z. z. o prechode niektorých pôsobností z orgánov štátnej správy na obce a na vyššie územné celky v znení neskorších predpisov
zákon o slobodnom prístupe k informáciám	zákon č. 211/2000 Z. z. o slobodnom prístupe k informáciám a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o slobode informácií) v znení neskorších predpisov
zákon o verejnej osobnej doprave	zákon č. 332/2023 Z. z. o verejnej osobnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (účinný od 01.01.2024)
zákon o verejnom obstarávaní	Zákon č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov