

06/08**Automobilní technika Policie České republiky**

Kontrolní akce byla zařazena do plánu kontrolní činnosti Nejvyššího kontrolního úřadu (dále jen „NKÚ“) na rok 2006 pod číslem 06/08. Kontrolní akci řídil a kontrolní závěr vypracoval člen NKÚ Ing. Ladislav Zeman.

Cílem kontroly bylo prověřit hospodaření s finančními prostředky a majetkem státu při zabezpečení činnosti Policie České republiky automobilní technikou.

Kontrolovaným obdobím byly roky 2003 až 2005, v případě věcných souvislostí i období předcházející a období do doby ukončení kontroly.

Kontrolu provedly v době od ledna do srpna 2006 skupiny kontrolujících NKÚ z odboru obrany a bezpečnosti, územních odborů západní Čechy, jižní Morava a severní Morava.

Kontrolovanými osobami byly Ministerstvo vnitra (dále jen „MV“) a Zařízení služeb pro Ministerstvo vnitra (dále jen „ZSMV“). V rámci MV byla kontrola provedena u Policejního prezidia České republiky (dále jen „PPČR“), Policie České republiky správy Západočeského kraje (dále jen „PČR SZčk“), Policie České republiky správy Jihomoravského kraje (dále jen „PČR SJmk“) a Policie České republiky správy Severomoravského kraje (dále jen „PČR SSmk“).

Námítky proti kontrolnímu protokolu podalo MV; byly vypořádány vedoucími skupin kontrolujících. Proti rozhodnutí o námítkách se MV odvolalo. O odvolání bylo rozhodnuto usnesením senátu NKÚ.

S e n á t NKÚ (ve složení: Ing. Ladislav Zeman – předseda, Ing. Zdeněk Brandt, Mgr. Marie Hošková, Ing. Petr Skála – členové) na svém zasedání dne 30. 11. 2006
s c h v á l i l usnesením č. 06/08/28
k o n t r o l n í z á v ě r v tomto znění:

I. Úvod

Pod pojmem automobilní technika se podle ustanovení § 2 odst. 1 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, rozumí zejména silniční vozidla, kterými jsou motorová nebo nemotorová vozidla vyrobená za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí. Dle ustanovení § 3 odst. 1 téhož zákona se silniční vozidla dále člení na motocykly, osobní automobily, autobusy, nákladní automobily, speciální vozidla, přípojná vozidla a ostatní silniční vozidla.

Pro vozidlo, které je evidováno v ústřední majetkové evidenci dopravních prostředků MV a kterému je přiděleno evidenční číslo, se v resortu vnitra užívá názvosloví „služební dopravní prostředek“ (dále jen „SDP“).

Podle údajů v účetnictví měla PČR v užívání ke dni 30. 6. 2006 celkem 10 909 SDP v pořizovací ceně asi 4 508,7 mil. Kč.

Poznámka: Všechny právní předpisy uváděné v tomto kontrolním závěru jsou aplikovány ve znění účinném pro kontrolované období.

II. Skutečnosti zjištěné při kontrole

Základním dokumentem MV, který stanovuje počty a strukturu SDP u PČR, je systemizace SDP. V roce 1999 byla schválena „Systemizace služebních dopravních prostředků“. Vycházela z původní „Systematizace služebních dopravních prostředků“ z roku 1994, která komplexním způsobem řešila zabezpečení činnosti útvarů PČR počty a typy SDP.

Vzhledem k dynamickým organizačním změnám, kvalitativně novým potřebám použití SDP i novým typům uložil ministr vnitra v roce 2005 zpracovat návrh nové systemizace SDP. Tato byla schválena ministrem vnitra dne 20. 12. 2005.

Schválení předcházelo zpracování analýzy účelnosti a efektivnosti stávajícího počtu provozovaných SDP ke dni 31. 3. 2005. K tomuto datu bylo PČR používáno 32 % osobních automobilů a 76 % motocyklů s překročenou doporučenou resortní normou životnosti (například pro osobní automobily silniční ujetí 220 000 km nebo užívání po dobu sedmi let) a dalších 14 % osobních automobilů a 1 % motocyklů, které tuto normu překročily v průběhu roku 2005. Nebylo akceptováno pracovní skupinou navrhované desetiprocentní snížení počtu SDP oproti systemizaci z roku 1999, což lze vysvětlit nárůstem SDP se vznikem nových útvarů PČR a reorganizací PČR správy hlavního města Prahy. Nově byly stanoveny kategorie osobních automobilů, a to do 1 500 ccm, do 1 850 ccm a do 2 000 ccm.

Tabulka č. 1 – Systemizace SDP a skutečný stav

(v ks)

Kategorie SDP	Systemizace SDP z roku 1999	Skutečný stav k 31. 3. 2005	Systemizace SDP z roku 2005	Skutečný stav k 30. 6. 2006
Motocykly	1 164	619	452	521
Automobily osobní	8 014	8 407	8 106	8 801
Automobily speciální	0	0	295	167
Automobily nákladní:				
skříňové	489	693	640	666
valníkové	92	90	57	92
sklápěče	18	31	34	21
cisterny	23	15	15	15
Autobusy	194	212	254	224
Ostatní motor. vozidla	284	193	157	276
Přípojná vozidla	145	182	248	126
Celkem	10 423	10 442	10 258	10 909

Zdroj: PPČR.

Poznámka: Ke dni 31. 3. 2005 byla zpracována analýza účelnosti a efektivnosti stávajícího počtu provozovaných SDP, datum 30. 6. 2006 je doba kontroly.

Rozdíl mezi systemizací SDP z roku 2005 a skutečným stavem ke dni 30. 6. 2006 činí celkem 651 SDP. Od skutečného stavu je nutno odečíst 679 SDP, které jsou

rozhodnutím ředitele odboru správy majetku MV o nepotřebnosti navržený na vyřazení a jsou mimo provoz.

Do systemizace SDP i skutečného stavu jsou rovněž započítány SDP užívané pro potřeby rekreačních zařízení PČR (například malotraktory, sněžné skútry, terénní automobil, mikrobuse).

Evidence SDP

PČR vede evidenci SDP v informačním systému SAP R/3 (dále jen „systém SAP“) a v systému Autoevidence Šindelář (dále jen „autoevidence“).

Systém SAP eviduje SDP zejména z hlediska účetního, kdežto autoevidence z hlediska technického. Autoevidence obsahuje nejdůležitější údaje o SDP z kmenových knih, knih provozu apod., které jsou nezbytné ke sledování a vyhodnocování jejich provozu. Při porovnání údajů v systému SAP a v autoevidenci byly zjištěny rozdíly. Například v počtu SDP byl u PČR SSmk rozdíl ke dni 30. 6. 2006 celkem 17, u PČR SZčk 8.

Dne 3. 12. 2004 uzavřelo MV kupní smlouvu na inovaci autoevidence s jejím autorem s cenou 841 tis. Kč. Dílo bylo předáno začátkem roku 2005. Bylo zjištěno, že autoevidence obsahuje duplicitní nebo rozdílná nomenklaturní čísla některých shodných SDP, a proto byly zahájeny práce na odstranění vad, s předpokládaným ukončením do konce roku 2006.

Veřejné zakázky

Realizaci veřejných zakázek při nákupu SDP, zásobování náhradními díly a jiným automobilním materiálem včetně služeb k zabezpečení provozu, zajišťuje oddělení centrálních nákupů PPČR. Provádí průzkum trhu, připravuje zadání veřejných zakázek a uzavírá obchodní smlouvy.

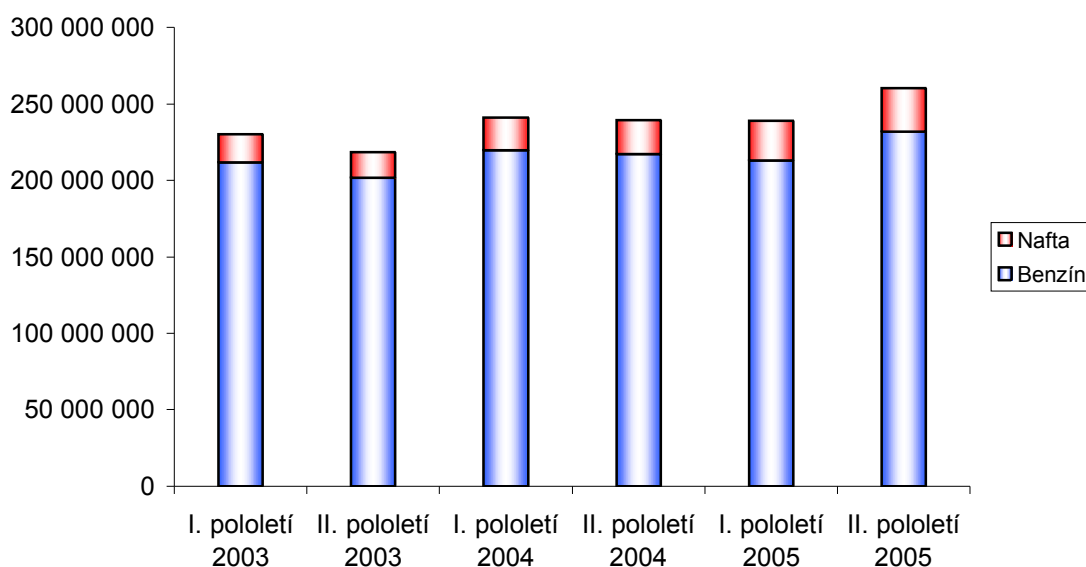
Předmětem kontroly byly všechny veřejné zakázky realizované v letech 2003, 2004 a 2005 v rámci podprogramů ev. č. 214 113 – Reprodukce movitého majetku útvarů PČR a ev. č. 214 114 – Zajištění a ochrana ústavních činitelů, tvořících součást programu ev. č. 214 110 – Rozvoj a obnova materiálně technické základny PČR. Počet veřejných zakázek činil 59 s cenou celkem 992,2 mil. Kč.

Veřejné zakázky byly zadávány podle zákona č. 199/1994 Sb., o zadávání veřejných zakázek, resp. podle zákona č. 40/2004 Sb., o veřejných zakázkách, v souladu se zákonem.

Provozování SDP

Při provozování SDP bylo nejvíce peněžních prostředků vynaloženo na nákup pohonných hmot (dále jen „PHM“), dále na nákup materiálu na údržbu a ošetřování a na náhradní díly. Roční výdaje na PHM se pohybovaly v rozmezí 450 až 500 mil. Kč, na materiál a náhradní díly činily asi 200 mil. Kč.

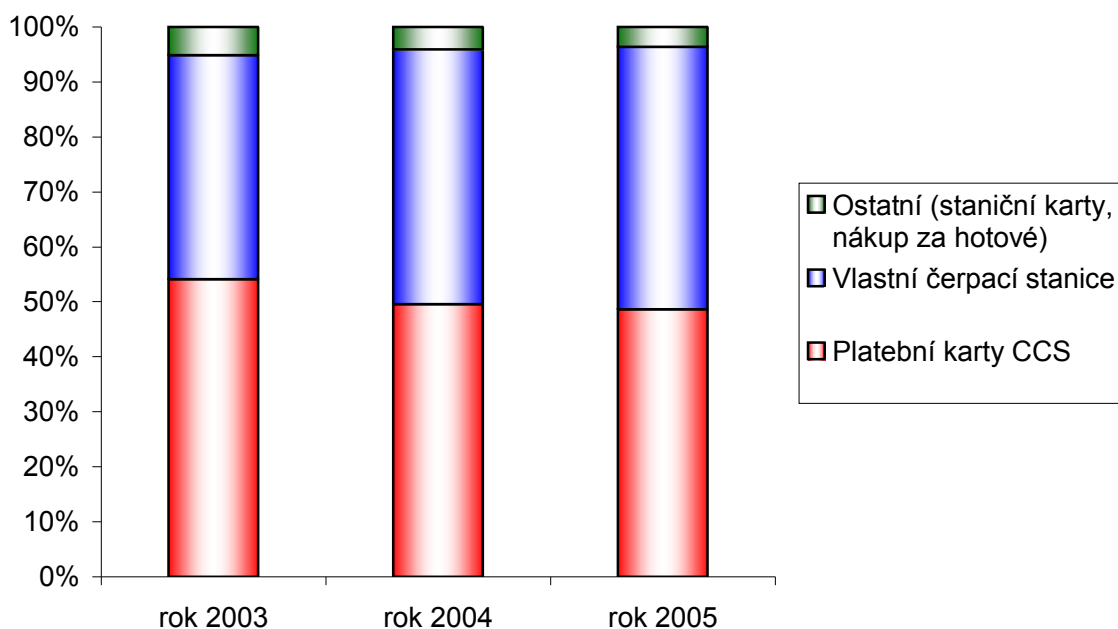
Graf č.1 – Výdaje na PHM (v Kč)



Nákup PHM se provádí čtyřmi způsoby:

- platebními kartami CCS, kdy odběratelé čerpají PHM u libovolné čerpací stanice a nákup je souhrnně fakturován příslušné krajské správě PČR,
- staničními kartami, kdy odběratelé čerpají PHM u vybraných čerpacích stanic a nákup je souhrnně fakturován příslušné krajské správě PČR,
- formou dodávek do vlastních čerpacích stanic, odkud odběratelé čerpají PHM podle potřeby, fakturována je vždy jednotlivá závazka PHM,
- za hotové u libovolné čerpací stanice.

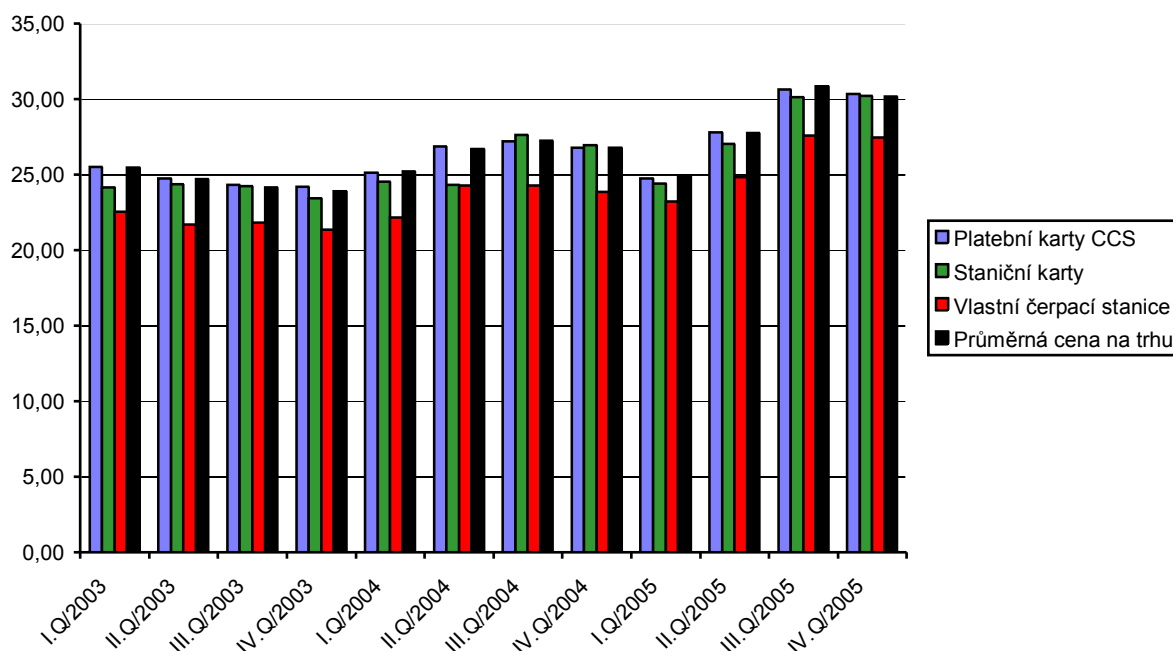
Graf č. 2 – Způsob nákupu PHM



Největší podíl tvořily nákupy prostřednictvím platebních karet CCS a do vlastních čerpacích stanic. Podíl staničních karet byl asi 4 %, nákup za hotové činil asi 0,01 % a je snahou tento způsob minimalizovat.

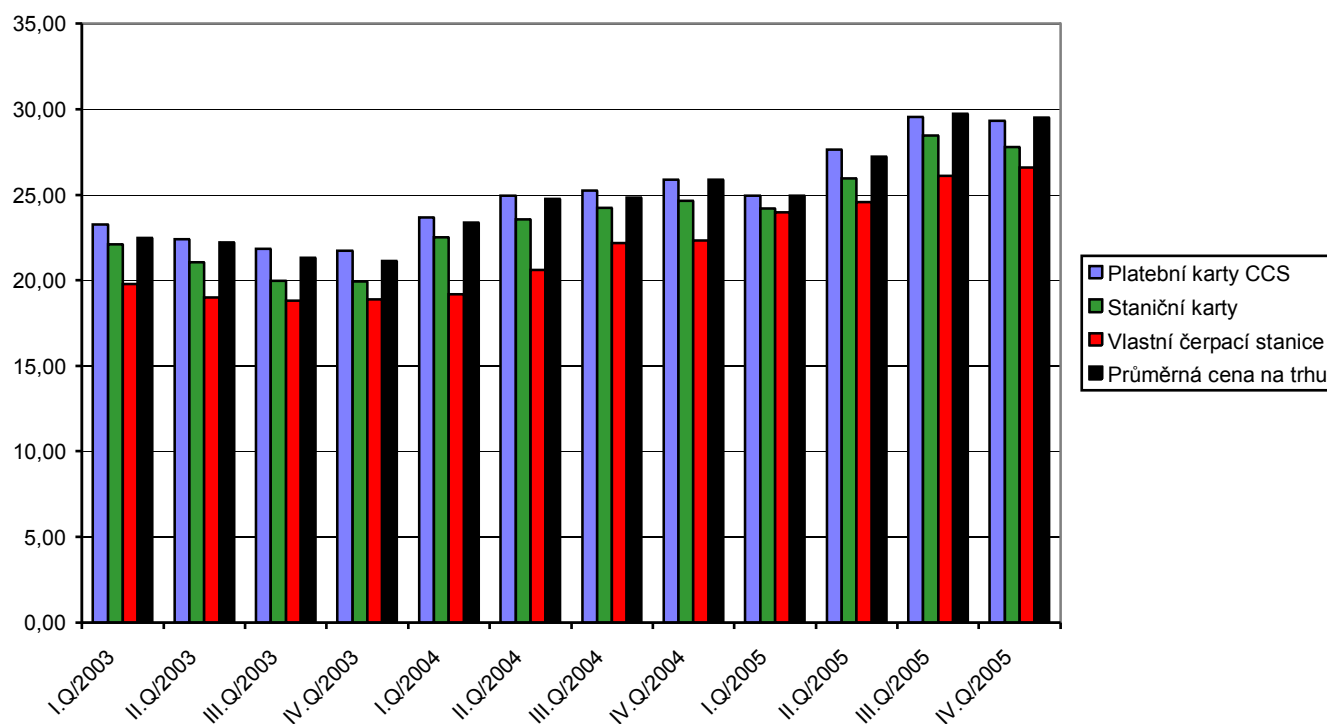
Výdaje na PHM byly vyhodnoceny z hlediska cenového a z hlediska hospodárnosti způsobu nákupu. Kritériem pro hodnocení ceny byla průměrná cena na trhu dle Českého statistického úřadu. Jako hospodárny byl označen nákup PHM realizovaný za nižší cenu. Kritériem hospodárnosti způsobu nákupu byl nákladově nejúspornější způsob nákupu PHM.

Graf č. 3 – Průměrné nákupní ceny benzínu (v Kč)



Nákup benzínu do vlastních čerpacích stanic byl realizován s průměrnou cenou nižší o 10,36 % než průměrná cena na trhu, u staničních karet byla průměrná cena nižší o 2,55 %. Nákup prostřednictvím platebních karet CCS byl o 0,14 % vyšší než průměrná cena na trhu.

Graf č. 4 – Průměrné nákupní ceny nafty (v Kč)



Nákup nafty do vlastních čerpacích stanic byl realizován s průměrnou cenou nižší o 12,04 % než průměrná cena na trhu, u staničních karet byla průměrná cena nižší o 4,65 %. Nákup prostřednictvím platebních karet CCS byl o 1,15 % vyšší než průměrná cena na trhu.

Pouze ve čtyřech čtvrtletích z dvanácti (I. a III. čtvrtletí 2004, I. a III. čtvrtletí 2005) byl benzín nakupován prostřednictvím platebních karet CCS za nižší cenu, než byla průměrná cena na trhu. Nafta byla nakupována prostřednictvím platebních karet CCS za nižší cenu, než byla průměrná cena na trhu, ve třech čtvrtletích (I., III. a IV. čtvrtletí 2005). Nejvýhodnější byl nákup benzínu i nafty do vlastních čerpacích stanic, kdy i po zahrnutí nákladů na vlastní čerpací stanici bylo dosahováno výrazně nižší ceny, než byla průměrná cena na trhu. Při využití staničních karet bylo u benzínu i nafty dosahováno nižší ceny než u platebních karet CCS.

Z analýzy nákupu PHM vyplynulo, že celkově jsou nakupovány cenově hospodárně; z hlediska hospodárnosti způsobu nákupu existují mezi správami PČR jednotlivých krajů výrazné rozdíly. Nejchopodárnějšího nákupu je možné dosáhnout maximalizací nákupu do vlastních čerpacích stanic; v případě nemožnosti odběru PHM z vlastních čerpacích stanic je hospodárnější preferovat staniční karty na úkor platebních karet CCS.

Při snížení podílu platebních karet CCS ve prospěch vlastních čerpacích stanic o 10 % by bylo v roce 2005 dosaženo při nákupu benzínu úspory asi 4,3 mil. Kč a při nákupu nafty asi 477 tis. Kč.

Z dlouhodobého hlediska by bylo vhodné usilovat o dodávky PHM od Správy státních hmotných rezerv v rámci jejich obměny, obdobně jako to činí resort obrany.

V roce 2005 by PČR nákupem stejného ročního objemu PHM do vlastních čerpacích stanic dosáhla úspory asi 27 mil. Kč.

PČR SJmk uhradila za odběr PHM v letech 2004 a 2005 neoprávněně dodavateli nad smluvenou cenu celkem 260 142 Kč. V průběhu kontroly byla částka dodavatelem vrácena. Podle zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla), porušilo MV rozpočtovou kázeň.

Opravy SDP

Ošetřování a opravy SDP jsou prováděny v technických ošetřovných vozidel a v automobilových opravnách PČR správ jednotlivých krajů s výjimkou Hospodářské správy policejního prezidia (dále jen „HSPP“), PČR správy hlavního města Prahy (dále jen „PČR ShlmP“) a PČR správy Středočeského kraje (dále jen „PČR SStč“), pro které opravy provádí ZSMV.

Přesně specifikované náhradní díly, opravy a služby pro jednotlivé značky SDP byly zajištěny na základě autorizačních smluv, uzavřených MV a PČR se společnostmi ŠKODA AUTO, a. s., na automobily značky Škoda, Škoda, automobilová a. s., na automobily Volkswagen, FORD MOTOR COMPANY, s. r. o., na automobily Ford, CS AUTOLADA, spol. s r. o., na automobily Lada a Honda Česká republika, spol. s r. o., na motocykly značky Honda.

Náhradní díly ostatních značek pořizují u vybraných dodavatelů především krajské správy PČR kupní smlouvou nebo vystavením objednávky. Kupními smlouvami uzavíranými s dodavateli zpravidla na dobu jednoho kalendářního roku bylo zajišťováno příslušenství (pneumatiky, akumulátorové baterie, oleje, maziva apod.).

Na realizaci oprav (nákup náhradních dílů, spotřebního materiálu a služeb) bylo vynaloženo PČR v roce 2003 celkem 220,3 mil. Kč, v roce 2004 celkem 235,8 mil. Kč a v roce 2005 celkem 290,3 mil. Kč.

Využívání SDP

Od uvedení do užívání v roce 2005 a dříve neujely některé osobní automobily do doby kontroly ani 1 000 km, například u HSPP 4 (jeden měl od 8. 9. 2004 ujetu 643 km), u PČR SZčk 22, u PČR Jmk 3 a u PČR SSmk 17. Ani 5 000 km neujelo u HSPP 23 osobních automobilů, u PČR SZčk 27, u PČR SJmk 17 a u PČR SSmk 16 osobních automobilů.

Některé nově pořízené osobní automobily tvořily tzv. zálohy. Tyto SDP nebyly útvary PČR provozovány. Například v letech 2004 a 2005 stálo na záloze HSPP 25 osobních automobilů s celkovou cenou 7,7 mil. Kč, z nichž 6 stálo déle než 18 měsíců, 5 déle než 12 měsíců a 14 déle než šest měsíců, aniž by byly používány.

Ke dni 7. 8. 2006 bylo na záloze HSPP 12 osobních automobilů s celkovou cenou 5,1 mil. Kč, z nichž devět nebylo používáno téměř jeden rok. Tak uplynula část záruční doby, aniž by mohly být objeveny a odstraněny případné závady. U PČR SZčk byly v době kontroly déle než šest měsíců na záloze 2 osobní automobily, u PČR SJmk 10 a u PČR SSmk bylo na záloze déle než osm měsíců 5 osobních automobilů. Naproti tomu například u HSPP překračuje doporučenou resortní normu životnosti pro obměnu asi 61 % SDP.

Vyřazování nepotřebných SDP

Rozhodnutí o trvalé nepotřebnosti hmotného investičního majetku vydává podle nařízení MV č. 16/2000 ze dne 15. 2. 2000, kterým se upravují zásady výkonu práva hospodaření se služebními dopravními prostředky a materiálem souvisejícím se zabezpečením jejich provozu, na základě návrhů krajských správ PČR ředitel odboru správy majetku MV.

Tabulka č. 2 – **Rozhodnutí o trvalé nepotřebnosti SDP** (v ks)

Útvar PČR	2003	2004	2005
HSPP	35	77	82
PČR SZčk	48	31	90
PČR SJmk	92	103	74
PČR SSmk	101	50	73

Zdroj: MV.

Prodej vyřazených SDP je v kompetenci jednotlivých krajských správ PČR a byl realizován různým způsobem. Některé krajské správy PČR prodávaly SDP jednotlivě, jiné je prodávaly jako soubor vcelku. Prodej vyřazených SDP za HSPP, PČR ShlmP a PČR SStčk zajišťuje ZSMV, kterému byly vyřazené SDP prodávány za ceny stanovené na základě znaleckých posudků. Obdržené finanční prostředky od ZSMV odvádělo MV do státního rozpočtu.

Vyřazení majetku z účetnictví následovalo až po zaplacení kupní ceny. Celková doba procesu vyřazení od ukončení provozu SDP u útvaru PČR trvala v některých případech více než jeden rok. Například:

Škoda Favorit, ev. č. B 24078, provoz ukončen 3. 9. 2002, vyřazení 11. 12. 2003,
 Škoda Felicia combi, ev. č. B 64355, provoz ukončen 5. 3. 2003, vyřazení 26. 7. 2004,
 Avia A 31 L, ev. č. B 46242, provoz ukončen 14. 5. 2004, vyřazení 6. 4. 2005,
 Avia A 31 T, ev. č. B 62811, provoz ukončen 14. 5. 2004, vyřazení 6. 4. 2005,
 BMW 735i AL, ev. č. B 126932, provoz ukončen 17. 6. 2004, vyřazení 5. 5. 2005.

Evidence dopravních nehod a škod na SDP

Evidenci škodních událostí vedou jednotlivé krajské správy PČR, u PPČR je vedena automobilním odborem HSPP, kde je rozdělena evidence na dopravní nehody SDP a poškození nesouvisející s jejich provozem (poškození zaparkovaných SDP, odcizení SDP, případně jejich součástí). Dále jsou škodní události evidovány na finančně plánovacím odboru HSPP. V kontrolovaném období bylo u PPČR celkem 427 případů poškození SDP se škodou asi 1,9 mil. Kč. Pohledávky z poškození činily celkem 548 921 Kč. Převážně se jednalo o pohledávky z minulých let, které byly postoupeny k soudnímu vymáhání.

V souladu s ustanovením čl. 5 nařízení MV č. 55/2002, o evidenci škod, jsou vedeny knihy škod. Obsahovaly veškeré požadované údaje, zejména datum vzniku škody, označení škody, osobu, která škodu způsobila, výši škody a její vypořádání. Škody po dopravních nehodách zaviněných policisty a zaměstnanci PČR byly řešeny škodní komisí, která projednala způsob vypořádání škody a navrhla výši náhrady škody. Například u PPČR bylo evidováno

- v roce 2003 celkem 358 dopravních nehod s hmotnou škodou 5 775 863 Kč, z toho 104 zaviněných s hmotnou škodou 1 070 720 Kč,

- v roce 2004 celkem 398 dopravních nehod s hmotnou škodou 7 101 903 Kč, z toho 94 zaviněných s hmotnou škodou 639 523 Kč,
- v roce 2005 celkem 380 dopravních nehod s hmotnou škodou 6 359 430 Kč, z toho 92 zaviněných s hmotnou škodou 787 022 Kč.

Pohledávky vůči viníkům dopravních nehod činily v době kontroly u PPČR (ke dni 27. 7. 2006) celkem 382 306 Kč.

Z kontrolovaných útvarů PČR například PČR SSmk evidovala:

- v roce 2003 celkem 494 dopravních nehod s hmotnou škodou 5 620 600 Kč, z toho 218 zaviněných s hmotnou škodou 2 909 900 Kč,
- v roce 2004 celkem 495 dopravních nehod s hmotnou škodou 7 775 900 Kč, z toho 213 zaviněných s hmotnou škodou 3 228 540 Kč,
- v roce 2005 celkem 424 dopravních nehod s hmotnou škodou 4 082 710 Kč, z toho 188 zaviněných s hmotnou škodou 1 840 110 Kč.

III. Shrnutí

V době kontroly měla PČR v užívání téměř 11 000 SDP s pořizovací cenou 4,5 mld. Kč. Skutečné počty odpovídaly systemizaci SDP zpracované Ministerstvem vnitra v roce 2005. Kontrolované útvary PČR užívaly asi 4 000 SDP s pořizovací cenou 1,5 mld. Kč.

Z vyhodnocení pořizování PHM vyplynulo, že nejhospodárnějšího nákupu je možné dosáhnout maximalizací nákupu do vlastních čerpacích stanic. V případě nemožnosti odběru PHM z vlastních čerpacích stanic je hospodárnější dávat přednost staničním kartám na úkor platebních karet CCS. Bylo by vhodné usilovat o dodávky PHM do vlastních čerpacích stanic od Správy státních hmotných rezerv za výhodnější cenu.

Některé nově pořízené osobní automobily nebyly dlouhodobě provozovány a tvořily tzv. zálohy. V době kontroly bylo u kontrolovaných útvarů PČR celkem 29 nových osobních automobilů, které nebyly použity déle než půl roku, z nich některé téměř jeden rok.

Při vyřazování SDP z používání přetrvává administrativně složitý a časově dlouhý proces od návrhu na vyřazení až k vyřazení z účetnictví; v některých případech byl delší než jeden rok.

Počet dopravních nehod zaviněných policisty a zaměstnanci PČR i dopravních nehod celkem měl klesající tendenci.