

Část B: KONTROLNÍ ZÁVĚRY**98/08****Dotace ze státního rozpočtu na obnovu a rozvoj městských hromadných doprav a autobusového parku linkové dopravy**

Kontrolní akce byla zařazena do plánu kontrolní činnosti Nejvyššího kontrolního úřadu na rok 1998 pod číslem 98/08. Kontrolní akci řídil a kontrolní závěr vypracoval člen NKÚ Ing. Ladislav Zeman.

Cílem kontroly bylo prověřit použití dotací ze státního rozpočtu k zabezpečení obnovy a rozvoje městské hromadné dopravy a autobusového parku linkové dopravy. Kontrolovaným obdobím byla léta 1995 až 1997.

Kontrolu provedly v době od června do listopadu 1998 skupiny kontrolujících NKÚ z odboru průmyslu, dopravy a energetiky a oblastních odborů v Brně, Českých Budějovicích, Liberci, Mostě, Olomouci, Ostravě, Pardubicích a Třebíči.

Kontrolovanými osobami byly:

- A.** Ministerstvo financí (dále jen „MF“), Ministerstvo dopravy a spojů (dále jen „MDS“);
- B.** Investoři a provozovatelé městské hromadné dopravy: Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s., Dopravní podnik města Liberce, a. s., Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova, a. s., Dopravní podnik města České Budějovice, a. s., Dopravní podnik města Pardubic, a. s., Dopravní podnik města Brna, a. s., Dopravní podnik města Jihlavy, a. s., Dopravní podnik Ostrava, a. s., Dopravní podnik města Olomouce, a. s., město Brno, město České Budějovice, město Liberec, ČSAD České Budějovice, a. s., ČSAD BUS Chrudim, a. s., ČSAD Karviná, a. s., ČSAD Ostrava, a. s., Výrek Vamberk, s. r. o., ČAS - SERVICE a. s., Znojmo a TRADO, s. r. o., Třebíč;
- C.** Provozovatelé linkové osobní dopravy: ČSAD Kladno, a. s., ČSAD Jablonec nad Nisou, a. s., Československá automobilová doprava Liberec, s. p., ČSAD BUS Ústí nad Labem, a. s., ČSAD JIHOTRANS, a. s., České Budějovice, ČSAD České Budějovice, a. s., ČSAD BUS Chrudim, a. s., ČSAD Ústí nad Orlicí, a. s., ČSAD Brno holding, a. s., ČSAD Karviná, a. s., ČSAD Ostrava, a. s., ČSAD Kroměříž, a. s., Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova, a. s., ČAS - SERVICE a. s., Znojmo, TRADO, s. r. o., Třebíč, ICOM transport a. s., Jihlava, ZDAR, a. s., Žďár nad Sázavou, Autobusová doprava, s. r. o., Podbořany, Autodoprava Studený, s. r. o., Prostějov a Alena Šimová - EXPRESCAR, Kladno - Švermov.

Námítky proti kontrolnímu protokolu, které podaly MDS, ČAS - SERVICE, a. s., TRADO a Dopravní podnik Ostrava, byly vypořádány vedoucími skupin kontrolujících rozhodnutími o námítkách. Odvolání proti rozhodnutí o námítkách podaly ČAS - SERVICE, a. s., a TRADO. Vypořádána byla usneseními senátu NKÚ.

Senát NKÚ (ve složení: Ing. Ladislav Zeman - předseda, JUDr. František Bárta, Ing. Jana Krejčová a Ing. Petr Skála - členové) na svém zasedání konaném dne 15. 2. 1999

schválil usnesením č. 98/08/394 kontrolní závěr v tomto znění:

I.**Charakteristika kontrolované problematiky**

a) Městská hromadná doprava (dále jen „MHD“) je provozována v 18 městech městskými dopravními podniky a v 78 městech dopravci, kteří uzavřeli s městem na její provozování smlouvu.

Vláda usnesením ze dne 31. 8. 1994 č. 472, o státní podpoře městské hromadné dopravy, rozhodla o finanční účasti státu na obnově vozového parku a rozvoje potřebách MHD. Podmínkou byla účast rozpočtů měst na financování.

Podle důvodové zprávy k usnesení byla povrchová MHD v roce 1993 zabezpečována asi 5 700 dopravními prostředky, z toho 3 860 autobusy, 1380 tramvajemi a 460 trolejbusy. V účetnictví byly v průměru odepsány autobusy z 63 %, tramvaje z 75 % a trolejbusy z 96 %. Finanční zdroje vytvořené v MHD a zdroje poskytované z městských rozpočtů nebyly dostatečné k zajištění ani prosté reprodukce. V letech 1990 až 1993 docházelo k podstatné redukci MHD. Cílem státní podpory bylo „udržet rozsah hromadné dopravy v městech a městských aglomeracích na dosavadní úrovni (která byla v roce 1993 o 10 - 30 % nižší než v roce 1990)“. Podpora měla činit 30 % pořizovacích nákladů při obnově vozového parku kolejové a trolejbusové dopravy a 10 % pořizovacích nákladů při obnově vozového parku autobusové dopravy (u autobusů zahraniční výroby byla základem porovnatelná cena autobusu tuzemské výroby). Stejně tak bylo rozhodnuto o účasti státu na investičních nákladech rozvoje MHD. Její maximální výše byla dána závaznými ekonomickými údaji v době zařazení do dotačního systému. V případě zvýšení nákladů nebyla dotace zvyšována. Při nižších nákladech byla výše dotace stanovena ze skutečných nákladů. Dotace byla poskytována z kapitoly státního rozpočtu Všeobecná pokladní správa. O zařazení požadavků investorů MHD do dotačního systému rozhodovala na základě stanoviska MDS komise složená ze zástupců MF, MDS, Ministerstva průmyslu a obchodu, okresních úřadů a Svazu měst a obcí.

V letech 1995 až 1997 bylo ve státním rozpočtu určeno na podporu MHD celkem 2 113 000 tis. Kč. Skutečně

bylo použito 1 797 487 tis. Kč. U kontrolovaných provozovatelů MHD bylo kontrolováno z této částky celkem 1 562 400 tis. Kč.

Objemy dotace v jednotlivých letech: /v tis. Kč/

	1995	1996	1997
Schválený státní rozpočet	1 000 000	600 000	513 000
Uvolněno MF celkem z toho na:	808 023	585 431	488 745
- vozidla	498 277	425 926	271 006
- stavby	309 746	159 505	217 739
Skutečně čerpáno celkem z toho na:	761 243	571 838	464 406
- vozidla	453 429	412 825	247 403
- stavby	307 814	159 013	217 003

V letech 1995 až 1997 bylo s účastí státního rozpočtu pořízeno nebo modernizováno 1 027 autobusů, 351 tramvají, 96 trolejbusů a provedeno 97 stavebních akcí MHD.

MF stanovilo pravidla pro nárokování dotace „Pokyny k vypracování a předložení Projektu obnovy a rozvoje systémů městské hromadné dopravy na roky 1995 až 1997“. Do rozvoje zahrnuje také modernizaci stávajících staveb a zařízení. Čerpání dotace závazně upravilo v „Podmínkách pro čerpání systémové investiční dotace ze státního rozpočtu“ platných vždy pro příslušné roky 1995 až 1997, vydávaných zvlášť pro obnovu vozového parku MHD a zvlášť pro „výstavbu a technickou obnovu staveb“ MHD. Podmínkami byla mj. stanovena povinnost postupovat při čerpání dotace podle „Zásad pro poskytování a čerpání prostředků státního rozpočtu pro pořízování investičního majetku“ vydaných MF, č. j. 113/1 679/1994, uveřejněných ve Finančním zpravodaji č. 4/1994.

b) Linková osobní doprava byla v roce 1996 zabezpečována 6 332 autobusy. Z nich 85 % bylo účetně odepisováno (doba odepisování je 6 let) a 23 % přesahovalo desetiletou „provozní životnost“. Úhrada nově pořízovaných autobusů byla prováděna dopravci převážně vlastními zdroji.

Problém nedostatečné obnovy autobusů linkové osobní dopravy byl projednán na „poradě ekonomických ministrů vlády“ konané v květnu 1996, na které byl přijat závěr, aby stát přispíval na obnovu těchto autobusů, obdobně jako přispívá na obnovu vozidel MHD. Ve státním rozpočtu na rok 1997 bylo vyčleněno v kapitole Všeobecná pokladní správa 150 000 tis. Kč na podporu obnovy autobusového parku (v dubnu 1997 byly v plné výši převedeny do kapitoly Ministerstvo dopravy a spojů). Tyto finanční prostředky mohly být použity na nákup nových autobusů (investiční dotace) nebo na pořízení nových autobusů formou leasingu (neinvestiční dotace). Příspěvek byl stanoven ve výši cca 20 % pořizovací ceny autobusů v roce 1997, maximálně do částek stanovených MDS podle druhu autobusu. Bylo předpokládáno pořízení asi 300 autobusů. Skutečně bylo s podporou stát-

ního rozpočtu pořízeno 311 autobusů a určené prostředky byly v plné výši vyčerpány. U kontrolovaných provozovatelů linkové osobní dopravy bylo kontrolováno užití celkem 65 700 tis. Kč.

Pro posouzení požadavků jednotlivých dopravců na pořízení nových autobusů byla zřízena komise, složená ze zástupců MF, MDS, Ministerstva průmyslu a obchodu, okresních úřadů a Svazu měst a obcí.

Podmínky pro nárokování, rozdělování a užití příspěvku na obnovu autobusového parku byly stanoveny MDS v „Opatření pro poskytování a čerpání dotace ze státního rozpočtu pro fyzické nebo právnické osoby, zabezpečující dopravní obslužnost na pomoc při obnově autobusového parku“, č.j. 16 341/97-310-II (dále jen „Opatření“).

Dopracům provozujícím linkovou osobní dopravu jsou mimo tohoto příspěvku poskytovány ze státního rozpočtu a z rozpočtů okresních úřadů dotace na dopravní obslužnost k úhradě ztráty z linkové osobní dopravy při plnění závazku veřejné služby, kterými jsou dopravcům také částečně hrazeny náklady na obnovu autobusového parku. Tyto dotace byly podrobeny kontrole NKÚ v roce 1998 v kontrolní akci č. 97/24 - Dotace ze státního rozpočtu a rozpočtů okresních úřadů poskytované na dopravní obslužnost. Kontrolní závěr byl zveřejněn ve Věstníku NKÚ, ročník VI, částka 2.

II.

Skutečnosti zjištěné v systémech státní podpory obnovy a rozvoje MHD a obnovy autobusového parku linkové osobní dopravy

A. Dotace na obnovu a rozvoj MHD

1. Nebyly naplněny záměry sledované při navrhování a schvalování účasti státního rozpočtu na podpoře obnovy a rozvoje MHD.

O financování obnovy vozového parku a rozvojových potřeb MHD s použitím prostředků státního rozpočtu rozhodla vláda usnesením č. 472. Podmínkou účasti státního rozpočtu byla prokazatelná účast rozpočtů měst na financování investičních záměrů MHD. Výše této spoluúčasti však nebyla stanovena.

K naplnění záměru, kterým bylo udržení rozsahu MHD v městech a městských aglomeracích na úrovni roku 1993, mělo být v období let 1995 až 1997 s účastí státu pořízeno a modernizováno 512 tramvají, 141 trolejbusů a 3 145 autobusů, tj. celkem 3 798 vozidel. Proti předpokladům bylo v letech 1995 až 1997 čerpáno pouze 62 % prostředků státního rozpočtu a pořízeno a modernizováno 39 % vozidel. Důvody nenaplnění předpokladů spočívaly zejména v nedostatku vlastních finančních prostředků dopravců a měst.

Přehled o užití prostředků státního rozpočtu na vozidla MHD: /v tis. Kč/

	1995	1996	1997	Celkem
Schválené požadavky	649 800	532 600	620 400	1 802 800
Uvolněno MF	498 277	425 926	271 006	1 195 209
Skutečně čerpáno	453 429	412 825	247 403	1 113 657

Přehled o pořízení a modernizaci vozidel MHD s účastí státního rozpočtu: /v kusech/

	1995	1996	1997	Celkem
Předpoklad	1 127	1 221	1 450	3 798
Pokryto účastí	661	541	399	1 601
Skutečně pořízeno	591	515	368	1 474

V případě stavebních investic se měl stát podílet pouze na rozvojových potřebách MHD, tj. stavbách nových zařízení (nádraží, terminály, zastávky, remízy, nové trasy kolejové a trolejbusové dopravy). U kontrolovaných osob bylo zjištěno, že stát ze 49 kontrolovaných staveb přispíval ve 26 případech na akce na obnovu stávajících objektů a zařízení.

2. Dotace na obnovu a rozvoj MHD byla přiznávána na základě údajů, které neodpovídaly skutečnosti a podmínkám pro její poskytování.

Podmínkou pro uplatnění žádosti o dotaci bylo předložení závazných ekonomických údajů týkajících se finančního krytí, pořizovacích nákladů, termínů dodávek apod. Při realizaci však nebyly tyto závazné údaje v řadě případů investory dodrženy, především pokud šlo o vlastní finanční zdroje, což vedlo k věcnému neplnění a nečerpaní uvolněné dotace ze státního rozpočtu. Nečerpané prostředky již nebyly dále pro podporu MHD využity. V období let 1995 až 1997 tak nebylo v systému podpory MHD využito 81 552 tis. Kč uvolněných na pořízení 127 vozidel a 3 160 tis. Kč na stavební investice.

Investoři při vypracování projektů obnovy a rozvoje MHD a zpřesňování závazných údajů formulářů Registru investic MF nedodržovali metodické pokyny MF, které definovaly stavby pro účely čerpání dotace a vymezily i tzv. vyvolané investice. Do stavebních akcí zahrnuli objekty a provozní soubory, které nesloužily provozním účelům MHD a nebyly vyvolány konkrétní stavbou jako nezbytné pro zajištění její technicko-provozní funkce.

MDS a MF podle usnesení vlády č. 472 v případě rozvojových investic měly společně posuzovat jejich účelnost z hlediska dopravních kritérií a únosnost z hlediska rozpočtových možností státu. MDS posuzovalo stavby jako celek a nevyloučilo z podpory náklady na stavební objekty a provozní soubory, které podle metodických pokynů MF do dotačního systému nepatřily. Byla tak zvýšena základna pro stanovení procentního podílu a poskytnuta vyšší dotace. MF požadavky posuzovalo pouze z hlediska možností státního rozpočtu.

B. Dotace na obnovu autobusového parku linkové osobní dopravy

1. Přidělení dotace jednotlivým dopravcům nelze z dostupných podkladů MDS objektivně posoudit.

Ve státním rozpočtu na rok 1997 bylo určeno na obnovu autobusového parku linkové osobní dopravy 150 000 tis. Kč. Požadavky 93 dopravců na pořízení 434 nových autobusů činily 206 020 tis. Kč. V květnu 1997 rozdělila komise zřízená pro posouzení požadavků jednotlivých dopravců 149 980 tis. Kč a rozhodla o rezervaci dotace na 315 autobusů.

Krácení požadavků mělo být provedeno komisí podle hledisek: „v závislosti na počtu autobusů evidovaných v systému přiznat dotaci na cca 5 % autobusů z celkového počtu a upřednostnit požadavky na malé autobusy“. U malých dopravců mělo být postupováno individuálně s cíli „pokrytí požadavky na malé autobusy a krácení realizovat především v autobusech s obsaditelností nad 60 osob“. Podklady, které by umožnily objektivně posoudit toto krácení, MDS nepředložilo.

Z 93 dopravců, kterým byla v průběhu roku 1997 přidělena dotace, ji odmítlo nebo plně nečerpal 21, především malých dopravců. Výše odmítnuté dotace činila k 31. 10. 1997 celkem 14 400 tis. Kč. Důvody nečerpaní MDS nezjišťovalo. Tato částka byla komisí přerozdělena dopravcům podle návrhu MDS. Způsob jejich výběru nebyl zdůvodněn. Komise dále souhlasila s tím, aby další přerozdělení do konce roku 1997 provádělo samo MDS.

2. MDS nestanovilo jednoznačná kritéria pro vracení dotace do státního rozpočtu.

Podmínky pro poskytnutí dotace a povinnosti příjemce stanovilo MDS v Opatření.

V bodech 7 a 8 Opatření je uvedeno:

„Podmínkou pro poskytnutí účelové dotace ze státního rozpočtu na obnovu autobusů bude písemný závazek dopravce, že pořízené autobusy se státní účastí budou zpravidla využívány na zabezpečení doprav-

ni obslužnosti po dobu minimálně 6 let. Podmínka „zpravidla“ je převzata ze zákona o dani silniční a znamená, že pro daný účel je splněna tehdy, ujede-li vozidlo v daném systému více jak 80 % kilometrů z celkového počtu ujetých km ve sledovaném období.“

„V případě nedodržení této podmínky z důvodu prodeje nebo pronájmu tohoto základního prostředku, případně při ukončení činnosti je příjemce dotace povinen vrátit poskytnutý příspěvek do státního rozpočtu v plné výši.“

V případě, kdy podmínka uvedená v bodu 7 nebude dodržena nikoliv z důvodů vyjmenovaných v bodu 8 není uvedeno, že příjemce je povinen dotaci vrátit.

Opatření rovněž nestanoví způsob zajištění plnění podmínky a její kontroly při prodeji nebo pronájmu autobusu, případně ukončení činnosti příjemce dotace nebo leasingové společnosti.

3. Nebyly plněny podmínky stanovené v Opatření.

a) v bodu 4 Opatření je uvedeno:

„Finanční prostředky státní podpory mohou být použity pouze na:

- a) nákup nových autobusů z výroby linkového provedení podle druhů*
- b) akontaci leasingové formy nákupu nových autobusů z výroby linkového provedení podle druhů“*

MDS přiznalo v roce 1997 dotaci na pořízení autobusů i v případech, kdy se nejednalo o nákup nového autobusu z výroby linkového provedení, dopravcům VANAKO, s. r. o., Liběšice a JUDr. Jan Hofmann, Praha. Těmto dopravcům byla poskytnuta na pořízení sedmi autobusů dotace celkem 3 000 tis. Kč;

b) v bodech 5 a 6 Opatření je mj. uvedeno:

„Přiznaná investiční dotace bude dopravcům uvolněna formou limitního oznámení na základě předloženého dokladu o uhrazení faktury za příslušný autobus.“

„Přiznaná neinvestiční dotace bude dopravcům uvolněna formou limitního oznámení na základě předložené smlouvy o leasingu a dokladu o provedené úhradě akontace na daný autobus, případně dokladu o první splátce, která musí převyšovat výši poskytnuté dotace.“

MDS přiznalo dotaci bez předložení dokladu o uhrazení faktury za příslušný autobus nebo bez předložení dokladu o provedené úhradě akontace, včetně dokladu o první splátce při pořízení autobusů formou leasingu, dopravcům ČSAD Havířov, a. s., a JUDr. Jan Hofmann. Těmto dopravcům byla poskytnuta na pořízení devíti autobusů dotace celkem 4 500 tis. Kč;

c) někteří dopravci neplnili podmínku využívání autobusů na zabezpečení dopravní obslužnosti uvedenou v bodu 7 Opatření. Ve sledovaném období využívali

autobusy pořízené s dotací ze státního rozpočtu při zabezpečování dopravní obslužnosti v rozsahu nižším než 80 % Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova - jeden autobus, ČSAD Ostrava - dva autobusy, Autobusová doprava Podbořany - jeden autobus a Alena Šimová - EXPRESCAR - jeden autobus. S podmínkami pro přidělení dotace souhlasili dopravci ve smlouvách uzavřených s MDS. Na pořízení těchto autobusů byla poskytnuta dotace celkem 2 500 tis. Kč;

d) v bodu 11 Opatření je mj. uvedeno:

„Kontrolu používání autobusů pořízených se státní účastí budou zabezpečovat dopravní úřady.“

Kontrolu používání autobusů pořízených se státní účastí provedly dopravní úřady zatím pouze u pěti z NKÚ kontrolovaných 20 dopravců.

4. Poskytování dotace na obnovu autobusového parku linkové osobní dopravy nebylo koordinováno s poskytováním dotace na dopravní obslužnost.

Dotace na dopravní obslužnost je dopravcům poskytována k úhradě ztráty z provozování autobusové dopravy při plnění závazku veřejné služby v souladu se zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Ztráta se stanovuje jako rozdíl mezi dopravci kalkulovanými náklady a tržbami v příslušném roce. Do kalkulovaných nákladů zahrnují dopravci i částky na obnovu autobusového parku, které jsou zpravidla vyšší než roční účetní odpisy. Při přidělování dotace na obnovu autobusového parku linkové dopravy se k této skutečnosti nepřihlíží.

5. Poskytování dotace na pořízení autobusů formou leasingu zvyšuje požadavky na dotaci na dopravní obslužnost.

Dopracům byla poskytnuta v roce 1997 neinvestiční dotace celkem 70 380 tis. Kč na pořízení 44 autobusů formou leasingu. To umožnilo pořízení autobusů dopravcům, kteří nemají dostatek vlastních finančních prostředků. Avšak za takto pořízený autobus bude uhrazeno v průměru o 767 tis. Kč více než při přímém nákupu. V kontrolovaných případech se tak zvýšily náklady na pořízení autobusů o 29 %. Následně to také zvyšuje požadavky na dotaci na dopravní obslužnost.

III.

Zjištěné skutečnosti o porušení některých právních norem při použití dotace na obnovu a rozvoj MHD

1. Zákon ČNR č. 576/1990 Sb., o pravidlech hospodaření s rozpočtovými prostředky České republiky a obcí v České republice (rozpočtová pravidla republiky), stanoví:

a) v ustanovení § 5 odst. 2:

„Na konkrétní akce nebo předem stanovené okruhy potřeb se poskytují účelové dotace, a to za podmí-

nek stanovených zásadami dotační politiky. Mohou být použity jen na určené účely a podléhají ročnímu účtování se státním rozpočtem republiky.“

Použití dotace bylo v případech stavebních investic určeno pouze na stavby a zařízení sloužící přímé provozní potřebě MHD, případně i na tzv. vyvolané investice, ale pouze v rozsahu nezbytném pro zajištění technicko-provozní funkce stavby. Někteří investoři a provozovatelé MHD nesprávně nárokovali prostředky dotace k financování nákladů na stavební objekty nebo provozní soubory, případně k financování dalších nákladů, které neodpovídaly určenému účelu. Dopravní podnik hl. m. Prahy částku 2 917 tis. Kč (3 akce), Dopravní podnik města Brna 779 tis. Kč (1 akce), Dopravní podnik města Olomouce 3 699 tis. Kč (1 akce), město Brno 8 011 tis. Kč (5 akcí) a město České Budějovice 2 329 tis. Kč (1 akce). Tyto prostředky jim byly MF poskytnuty. Částka nesprávně čerpané dotace činila v letech 1995 až 1997 celkem 17 735 tis. Kč.

Obdobně z dotace na obnovu vozového parku bylo nesprávně čerpáno Dopravním podnikem města Liberce 555 tis. Kč k úhradě řídicího systému soustruhu;

b) v ustanovení § 11 odst. 1:

„Rozpočtové prostředky mohou být použity pouze v příslušném rozpočtovém roce, a to k účelům, na které byly státním rozpočtem republiky určeny.“

Město Liberec v roce 1997 obdrželo dotaci na akci „Rekonstrukce tramvajové tratě Viadukt - Vápenka - Kubelíkova“ ve výši 29,3 % nákladů stavební části, které činily v tomto roce 68 946 tis. Kč, s tím, že ji lze čerpat za skutečně realizované dodávky. Dodávky v roce 1997 činily 36 864 tis. Kč, čemuž odpovídala dotace 10 801 tis. Kč. Dotace však byla čerpána ve výši 20 244 tis. Kč, což je částka o 9 443 tis. Kč vyšší.

2. Zákon č. 199/1994 Sb., o zadávání veřejných zakázek, stanoví:

a) v ustanovení § 3 odst. 1 a 2 mj.:

„K uzavření smlouvy na veřejnou zakázku vyhláší zadavatel obchodní veřejnou soutěž o nejvýhodnější nabídku.“

„Uzavření smlouvy na veřejnou zakázku jiným způsobem než na základě obchodní veřejné soutěže podle odstavce 1 je přípustné pouze při splnění podmínek stanovených v § 49 nebo v § 50 tohoto zákona.“

Dopravní podnik města Brna uzavřel v roce 1995 smlouvy o dílo na zhotovitele staveb „Mělník Vídeňská“ v ceně 23 240 tis. Kč a „Rekonstrukce tramvajové tratě Kounicova“ v ceně 7 196 tis. Kč, aniž by byly splněny podmínky stanovené v § 49 nebo § 50 zákona č. 199/1994 Sb. V uvedených případech byly zakázky financovány s účastí prostředků státního rozpočtu v celkové výši 10 560 tis. Kč;

b) v ustanovení § 38 odst. 4:

„Vybraného uchazeče je zadavatel povinen vyzvat k předložení potvrzeného prohlášení podle § 18 písm. c). Nesplní-li uchazeč tuto povinnost, musí ho zadavatel vyloučit ze soutěže a provést nový výběr.“

Dopravní podnik města Olomouce nevyzval vybraného uchazeče na zakázku „Propojení tramvajové tratě tř. Svobody - tř. Kosmonautů - hl. nádraží ČD v Olomouci“ z roku 1995 k předložení prohlášení o daňových nedoplatecích a závazcích z titulu sociálního zabezpečení a všeobecného zdravotního pojištění potvrzených příslušnými úřady a uzavřel s ním smlouvu o dílo.

3. Ustanovení § 4 odst. 2 zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, mj. stanoví:

„Účetní jednotky jsou povinny dodržovat při vedení účetnictví účetní osnovy a postupy účtování ..., které stanoví federální ministerstvo financí a vyhláší je oznámením o jejich vydání ve Sbírce zákonů.“

„Účtovou osnovou a postupy účtování pro podnikatele“, vydanou opatřením FMF čj. V/20 100/1992, v platném znění, je pro účtovou tř. 0 v čl. II. odst. 2 stanoveno, že nehmotným a hmotným investičním majetkem se stávají věci uvedené do užívání. Uvedením do užívání se rozumí zabezpečení všech technických funkcí potřebných k užívání a splnění všech povinností stanovených právními předpisy, např. stavebními, požárními, bezpečnostními a hygienickými.

Například:

Dopravní podnik hl. města Prahy v roce 1996 účtoval částkou 94 000 tis. Kč o čtyřech tramvajích nesprávně na účtu 022 - Samostatné movité věci a soubory movitých věcí, ačkoliv v době kontroly (listopad 1998) nebyly uvedeny do užívání, ale byly ještě ve zkušebním provozu.

Dopravní podnik města Liberce obdobně v lednu 1996 účtoval o řídicím systému soustruhu v pořizovací ceně 1 850 tis. Kč pořízeným v roce 1995, ačkoliv byl uveden do užívání spolu s později dodaným soustruhem dne 31. 7. 1997.

Město Liberec do doby kontroly (listopad 1998) neúčtovalo na účtu 022 o některých zkolaudovaných objektech v pořizovací ceně celkem 9 031 tis. Kč uvedených do užívání v letech 1996 a 1997 při rekonstrukci tramvajové tratě Palachova - Rybníček. Účtovalo o nich nesprávně na účtu 042 - Pořízení hmotných investic. Na tomto účtu rovněž nesprávně účtovalo celkovou částkou 44 500 tis. Kč o zálohách poskytnutých v letech 1994 a 1995 na uvedenou akci.

4. Ustanovení čl. 2 odst. 4 „Zásad pro poskytování a čerpání prostředků státního rozpočtu pro pořizování investičního majetku“ vydané MF, čj. 113/1 679/1994, mj. stanoví:

„Při pořizování investičního majetku s účastí investičních výdajů státního rozpočtu mohou právnické a

fyzické osoby poskytovat zálohy zhotovitelům díla ..., a to do výše 10 % z objemu investičních výdajů stanovených pro každý rok výstavby. Za tyto zálohy bude v tomtéž roce provedeno věcné plnění, tj. zúčtování za provedené práce a dodávky ..., vystaven doklad o úhradě jako podklad pro dílčí plnění ...“

Například:

Dopravní podnik města Brna v roce 1997 poskytl zhotoviteli stavební akce „Rekonstrukce tramvajové tratě kolejový trojúhelník, Malinovského nám.“ zálohu 5 000 tis. Kč, tj. 30,7 % z objemu stanovených investičních nákladů v roce 1997. Neoprávněná výše zálohy činila 3 373 tis. Kč.

Dopravní podnik hl. m. Prahy v říjnu 1995 poskytl zhotoviteli stavební akce „OTZ Hostivař“ zálohu 3 370 tis. Kč, tj. 14,0 % z objemu stanovených investičních nákladů v roce 1995. Neoprávněná výše zálohy činila 970 tis. Kč a její zúčtování bylo provedeno až v srpnu 1996. V prosinci 1996 poskytl zhotoviteli zálohu 1 365 tis. Kč, zúčtoval ji až v červnu 1997.

V listopadu 1996 poskytl zálohu dalšímu dodavateli na stejné akci 7 471 tis. Kč, tj. 14,9 % z objemu stanovených investičních nákladů v roce 1996. Neoprávněná výše zálohy činila 2 471 tis. Kč a její zúčtování bylo provedeno až v prosinci 1997.

Dopravní podnik Ostrava v roce 1995 poskytl zhotoviteli akce „Měniřna Hrabůvka“ tři zálohy ve výši celkem 7 000 tis. Kč, tj. 66,7 % z objemu stanovených investičních nákladů v roce 1995. Neoprávněná výše zálohy činila 5 950 tis. Kč. Za tyto zálohy nebylo v roce 1995 provedeno věcné plnění, přesto poskytl témuž zhotoviteli v roce 1996 další zálohu 8 500 tis. Kč, tj. 28,3 % z objemu stanovených investičních nákladů v roce 1996. Neoprávněná výše zálohy činila 5 500 tis. Kč. Zúčtování záloh bylo provedeno v roce 1996.

Dále v roce 1995 poskytl zhotoviteli akce „Dálkové ovládání trolejbusových měniřen“ zálohu 1 400 tis. Kč, tj. 40,0 % z objemu stanovených investičních nákladů v roce 1995. Neoprávněná výše zálohy činila 1 050 tis. Kč.

Město Liberec v roce 1995 poskytlo zhotoviteli stavební akce „Rekonstrukce tramvajové tratě Palachova - Rybníček I. - II. etapa“ postupně zálohy až do celkové výše 93 854 tis. Kč, tj. 70,0 % z objemu stanovených investičních nákladů v roce 1995. Neoprávněná výše záloh činila v tomto roce 80 514 tis. Kč. V roce 1996 poskytlo zhotoviteli stavební akce „Rekonstrukce tramvajové tratě Palachova - Rybníček III. etapa“ zálohy až do celkové výše 105 585 tis. Kč, tj. 114,9 % z objemu stanovených investičních nákladů v roce 1996. Neoprávněná výše záloh činila 96 405 tis. Kč a nebyly v tomtéž roce zúčtovány. V roce 1997 poskytlo zhotoviteli další zálohy v celkové výši 13 000 tis. Kč. Zálohy z let 1996 a 1997 byly zúčtovány až v srpnu 1997.

Dále v roce 1997 poskytlo zhotoviteli stavební akce „Rekonstrukce tramvajové tratě Viadukt - Vápenka - Kubelíkova“ zálohu ve výši 49 000 tis. Kč, tj. 61 % z objemu stanovených investičních nákladů v roce 1997. Neoprávněná výše zálohy činila 40 954 tis. Kč. Za tuto zálohu nebylo provedeno v roce 1997 věcné plnění a nebyla zúčtována.

IV.

Vyhodnocení

Kontrolou byly zjištěny nedostatky v celém systému nárokování, poskytování a užití dotací na obnovu a rozvoj MHD i na obnovu autobusového parku linkové osobní dopravy, které se negativně promítaly do hospodaření s prostředky těchto dotací a plnění záměrů deklarovaných při schvalování dotačních titulů.

a) Záměrem dotace na obnovu a rozvoj MHD bylo udržení rozsahu povrchové dopravy, snížení stáří vozidel a podpora rozvojových investic MHD.

S účastí státního rozpočtu mělo být v kontrolovaném období let 1995 až 1997 pořízeno 3 798 vozidel. Na jejich nákup bylo vyčleněno 1 802 800 tis. Kč. Ve skutečnosti bylo pořízeno jen 1 474 vozidel, tj. cca 39 % a ze státního rozpočtu bylo čerpáno 1 113 657 tis. Kč, tj. 62 %. Tato skutečnost se odrazila ve zhoršení průměrného stáří vozidel, především autobusů. Řešení problému je odsunuto do dalších let, kdy podle záměru již měly částky dotace klesat. Rozsah povrchové dopravy MHD byl zachován na úrovni roku 1993.

Na stavby MHD bylo v uvedených letech čerpáno ze státního rozpočtu celkem 683 830 tis. Kč. Podle záměrů se měl stát podílet v případě investic do dopravní cesty na rozvojových akcích. Ve skutečnosti byla dotace čerpána především na rekonstrukce.

Neaplnění záměrů bylo ovlivněno nezajištěním dalších zdrojů, tj. vlastních prostředků provozovatelů MHD a měst. Jejich spoluúčast vláda usnesením z 31. 8. 1994 č. 472, o státní podpoře MHD, stanovila jako podmínku pro přiznání dotace.

Závazné údaje, na jejichž podkladě byla dotace investorům uvolňována, nebyly při realizaci dodávek dodržovány. Byly ovlivněny skutečnou výší finančního krytí spoluúčasti, pořizovacími náklady a termíny dodávek. V některých případech byla dotace přiznána i na podkladě údajů, které neodpovídaly stanoveným podmínkám.

b) Záměrem dotace na obnovu autobusového parku linkové osobní dopravy bylo snížení provozní odepsanosti autobusů. S účastí státního rozpočtu bylo v roce 1997 pořízeno 311 autobusů, což představuje asi 5 % z celkového autobusového parku všech dopravců.

Kontrolovaní provozovatelé linkové osobní dopravy pořídili celkem 149 autobusů. S účastí státního rozpo-

čtu pořídili 133 autobusů, z toho 89 s investiční dotací a 44 s neinvestiční dotací formou leasingu. Tito dopravci měli v roce 1996 z 2 792 autobusů 466, tj. 17 % starších deseti let (hranice provozní odepsanosti). V roce 1997 se podíl autobusů starších deseti let zvýšil na 26 % a k 30. 6. 1998 na 38 %. Jízdní výkony v kilometrech linkové osobní dopravy se u nich snížily v roce 1997 proti roku 1996 o 4 %.

Dotační systém není založen na objektivních podkladech pro přidělení dotace dopravcům. Asi 10 % do-

pravců přidělenou dotaci odmítlo a prostředky byly přerozdělovány. MDS nestanovilo jednoznačná kritéria hodnocení plnění podmínek pro poskytnutí a použití dotace. V některých případech přidělilo dotaci, aniž by byly dopravcem splněny stanovené podmínky pro její přidělení.

Poskytování dotace na obnovu autobusového parku linkové osobní dopravy není koordinováno s dotací ze státního rozpočtu na dopravní obslužnost, jejímž prostřednictvím se dopravcům na obnovu autobusového parku rovněž přispívá.