

10/24

Peněžní prostředky určené na pořízení a obnovu železničních kolejových vozidel

Kontrolní akce byla zařazena do plánu kontrolní činnosti Nejvyššího kontrolního úřadu (dále jen „NKÚ“) na rok 2010 pod číslem 10/24. Kontrolní akci řídil a kontrolní závěr vypracoval člen NKÚ Ing. Jiří Adámek.

Cílem kontroly bylo prověřit poskytování, čerpání a použití peněžních prostředků určených na pořízení a obnovu železničních kolejových vozidel.

Kontrolováno bylo období od roku 2003 do března 2011, v případě věcných souvislostí i období předcházející. Kontrola byla prováděna od listopadu 2010 do dubna 2011.

Kontrolované osoby:

Ministerstvo dopravy (dále jen „MD“);
České dráhy, akciová společnost, (dále jen „ČD“).

Námítky proti kontrolnímu protokolu, které podaly MD a ČD, byly vypořádány vedoucím skupiny kontrolujících rozhodnutími o námítkách. Odvolání, které podaly ČD, bylo vypořádáno usnesením senátu NKÚ.

Senát NKÚ (ve složení: Ing. Jiří Adámek – předseda,
Mgr. Marie Hošková, JUDr. Eliška Kadaňová a Ing. Karel Sehoř – členové)
na svém zasedání dne 17. května 2011

schválil usnesením č. 10/24/4

kontrolní závěr v tomto znění:

I. Úvod

MD je ústřední orgán státní správy, který v rozsahu své působnosti odpovídá¹ za tvorbu a uskutečňování státní politiky v oblasti dopravy. V jeho působnosti je i oblast veřejné dopravy. MD bylo správcem programů, ze kterých byly poskytovány dotace ze státního rozpočtu na pořízení a obnovu železničních kolejových vozidel, a předkladatelem materiálů pro jednání vlády týkajících se peněžních prostředků na pořízení a obnovu železničních kolejových vozidel.

Podle zákona č. 77/2002 Sb.² je zakladatelem ČD stát, jehož jménem jedná MD. Stát vykonává akcionářská práva prostřednictvím sedmičlenného řídicího výboru, v němž jsou vládou písemně pověřeni zaměstnanci pěti ministerstev, z toho tři zaměstnanci MD. ČD byly rozhodujícím příjemcem peněžních prostředků ze státního rozpočtu a jediným příjemcem peněžních prostředků z úvěrů se státní zárukou určených na pořízení a obnovu železničních kolejových vozidel. Kontrola proto byla zaměřena především na pořízení a obnovu železničních kolejových vozidel u ČD.

¹ Podle zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky.
² Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů.



Prostředky státního rozpočtu byly na uvedený účel poskytovány z programů č. 227 610 – *Podpora pořízení a obnovy železničních kolejových vozidel* (realizace programu byla v období let 2006 až 2008) a č. 127 630 – *Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel* (realizace programu byla stanovena na období let 2009 až 2013). MD poskytlo z obou programů v letech 2006 až 2010 celkem 1 492 mil. Kč prostředků státního rozpočtu, z toho ČD obdržely 1 479 mil. Kč, tj. 99 %.

V pěti případech v letech 2003 až 2007 byla ČD poskytnuta státní záruka na jistinu úvěru, úroky a poplatky spojené s poskytnutím úvěru na financování pořízení železničních kolejových vozidel. Celková výše státních záruk činila 165 mil. EUR (orientačně 4 125 mil. Kč při kurzu 25 CZK/EUR).

Kontrolováno bylo zejména dodržování pravidel financování programů (se zaměřením na specifikaci cílů, na bilanci potřeb a zdrojů a na realizaci akcí) a pořízení železničních kolejových vozidel z úvěrů se státní zárukou (se zaměřením na dodržování podmínek pro čerpání a užití peněžních prostředků). Kontrolováno bylo také užití peněžních prostředků ve výši 11 852 mil. Kč, které ČD získaly v roce 2008 prodejem části majetku státní organizaci Správa železniční dopravní cesty.

Pozn.: Právní předpisy uvedené v tomto kontrolním závěru jsou aplikovány ve znění účinném pro kontrolované období.

II. Skutečnosti zjištěné při kontrole

1. Dopravní politika České republiky

Dopravní politika České republiky je vrcholový koncepční dokument, zpracovaný MD, který stanovuje základní směry vývoje sektoru dopravy ve střednědobém horizontu. Na roky 2005 až 2013 byla schválena usnesením vlády ze dne 13. července 2005 č. 882³. Její součástí byly i specifické cíle týkající se dopravních prostředků veřejné dopravy. Pro oblast železničních kolejových vozidel v ní MD k monitorování naplňování cílů stanovilo následující dva indikátory a jejich limitní hodnoty:

- „na obnovu vozů bude do roku 2010 věnováno z kapitoly MD 400 mil. Kč ročně a po roce 2010 do roku 2013 500 mil. Kč“,
- „snížení průměrného stáří do roku 2013 u železničních osobních vozů na 13 let“.

Dosavadní vývoj ukazuje, že první indikátor byl plněn jen z části a splnění druhého indikátoru není reálné, neboť:

- Z kapitoly státního rozpočtu 327 – *Ministerstvo dopravy* byly na obnovu vozidel poskytnuty do roku 2010 prostředky státního rozpočtu v průměrné roční výši 298 mil. Kč, jak lze odvodit z tabulek č. 2 a č. 3. První indikátor byl tedy plněn jen na 75 %. Na rok 2011 nebyly v kapitole 327 rozpočtovány na uvedený účel žádné prostředky.
- Vývoj stáří železničních kolejových vozidel ČD, uvedený v tabulce č. 1, ukazuje, že se věková struktura kolejových vozidel ČD v uplynulých letech významněji nezlepšila. ČD měly v roce 2010 ve stavu 73 % vozidel starších 20 let a naplnění druhého indikátoru tak není s ohledem na finanční zdroje reálné. ČD ve strategických materiálech předpokládají investiční výdaje, především na pořízení a obnovu vozidlového parku, v letech 2011 až 2020 ve výši 50 800 mil. Kč, z toho do konce roku 2013 ve výši 28 000 mil. Kč, přičemž výdaje v letech 2011 až 2013 mají být v podstatné výši hrazeny z externích zdrojů. Tím by v roce 2014 mělo dojít ke snížení průměrného stáří vozidel z 26 let na 21 let.

Tabulka č. 1 – Kolejová vozidla ČD podle věkové struktury (v %)

	2006	2007	2008	2009	2010
Do 10 let	4	8	8	11	14
11–20 let	14	15	13	13	13
21–30 let	39	34	33	28	24
Nad 30 let	43	43	46	48	49

Zdroj: evidence ČD.

MD nepředložilo žádné doklady, které by prokazovaly, že se vývojem plnění indikátorů k naplňování cílů pro oblast železničních kolejových vozidel zabývalo s cílem potvrdit nebo korigovat své záměry. MD sice hodnotilo účinnost dopravní politiky podle stavu ke konci roku 2009 a příslušný dokument předložilo vládě ke schválení⁴, ale uvedený vývoj v něm nevedlo.

2. Programy č. 227 610 a č. 127 630

Účast státního rozpočtu na financování programu upravoval zákon č. 218/2000 Sb.⁵ a prováděcí vyhláška⁶. Podle těchto předpisů měla dokumentace programu obsahovat specifikaci cílů programu spolu s jejich technicko-ekonomickým zdůvodněním a vyhodnocením efektivnosti vynaložených finančních prostředků. Na stanovené cíle programu měly navazovat parametry nebo indikátory, jejichž dosažené hodnoty měly být obsahem závěrečného vyhodnocení programu. Prostředky státního rozpočtu měly být žadatelům poskytovány na základě registrace konkrétních akcí v informačním systému programového financování (ISPROFIN) a následného vydání příslušného rozhodnutí⁷.

2.1 Cíle, parametry a indikátory

a) MD v dokumentacích obou programů uvedlo řadu cílů, jako zvyšování úrovně kultury cestování, úsporu nákladů, snížení hluku a vibrací apod., avšak nestanovilo indikátory a parametry tak, aby umožňovaly vyhodnotit plnění těchto cílů. MD nedoložilo ani doklady, které by umožňovaly posoudit správnost stanovení výchozích a cílových hodnot indikátorů a parametrů. U řady z nich nebyl zřejmý jejich vztah k cílům programů. Například:

MD ve výčtu cílů v dokumentaci programu č. 227 610 nevedlo žádný cíl týkající se stáří vozidel. Přesto v části dokumentace programu týkající se specifikace věcných cílů uvedlo jako další cíl podpory *snížení průměrného stáří vozidel* a jako hlavní indikátor programu *průměrné stáří vozidel*. Jeho výchozí hodnotu uvedlo 26 let s tím, že dlouhodobým cílem programu je snížení této hodnoty minimálně o 1 %, tj. minimálně o tři měsíce. MD ve specifikaci cílů také uvedlo, že by se průměrné stáří vozidel mělo postupně snižovat až do cílového stavu, kdy nebude překračována provozní životnost jednotlivých typů vozidel 20 let. Nebylo však zřejmé, jakým způsobem a kdy mělo být cílového stavu dosaženo, když program, jehož realizace byla stanovena na tři roky, měl k jeho dosažení přispět snížením průměrného stáří vozidel jen minimálně o tři měsíce.

⁴ Vláda jej schválila usnesením ze dne 11. ledna 2010 č. 38 k Vyhodnocení účinnosti Dopravní politiky České republiky pro léta 2005–2013 v roce 2009.

⁵ Zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla).

⁶ Do roku 2006 vyhláška č. 40/2001 Sb., o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku, a od roku 2007 vyhláška č. 560/2006 Sb., o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku.

⁷ V případě ČD do roku 2006 rozhodnutí o účasti státního rozpočtu na financování akce a od roku 2007 rozhodnutí o poskytnutí dotace podle § 14 zákona č. 218/2000 Sb.



MD ve zdůvodnění cílů obsažených v dokumentaci programu č. 127 630, schválené v roce 2008, uvedlo výchozí hodnotu průměrného stáří vozů pro osobní železniční dopravu ve výši 27 let. ČD, které vlastní rozhodující počet těchto vozů, uváděly ve výroční zprávě za rok 2008 vyšší stáří, a to od 29 let do 36 let podle příslušných skupin vozidel^B.

Hodnocení efektivity finančních prostředků na realizaci programů nebylo v dokumentacích programů uvedeno. MD v částech dokumentací programů, týkajících se vyhodnocení efektivity zdrojů na přípravu a realizaci programů, uvedlo v zásadě jen postupy pro vyhodnocení při ukončení programu. V případě programu č. 227 610 uvedlo mj. dvě kritéria pro hodnocení efektivity, která však efektivity vynaložených finančních prostředků vyjadřovala jen minimálně nebo vůbec. Jednalo se o tato kritéria:

- kontrola skutečného počtu pořízených vozidel se státní účastí,
- prověření vlivu pořízených vozidel na celkový stav vozidlového parku z hlediska dodržení obnovy vozidlového parku, hodnocení vývoje jeho průměrného stáří, hodnocení provozního využití nově pořízených vozidel a hodnocení využití vytvořeného přiměřeného zisku ve vztahu k financování vozidel.

b) Program č. 227 610, zahájený v roce 2006, byl ukončen v roce 2008 a program č. 127 630, zahájený v roce 2009, má být ukončen v roce 2013. Zdroji financování programů byly prostředky státního rozpočtu a vlastní zdroje účastníků programů. Plnění finančních parametrů programů je uvedeno v následujících tabulkách č. 2 a 3.

Tabulka č. 2 – Finanční parametry programu č. 227 610 (v mil. Kč)

	2006	2007	2008	Celkem
Potřeba celkem	833	820	820	2 473
– z toho:				
– <i>prostředky stát. rozpočtu</i>	395	400	400	1 195
– <i>zdroje účastníků programu</i>	438	420	420	1 278
Čerpání celkem	645	1 041	1 649	3 335
– z toho:				
– <i>prostředky stát. rozpočtu</i>	323	352	417	1 092
– <i>zdroje účastníků programu</i>	322	689	1 232	2 243

Zdroje: dokumentace programu a závěrečné vyhodnocení programu.

Tabulka č. 3 – Finanční parametry programu č. 127 630 (v mil. Kč)

	2009	2010	2011	2012	2013	Celkem
Potřeba celkem	1 800	2 580	2 080	3 580	2 500	12 540
– z toho:						
– <i>prostředky stát. rozpočtu</i>	800	800	800	800	800	4 000
– <i>zdroje účastníků programu</i>	1 000	1 780	1 280	2 780	1 700	8 540
Čerpání celkem	664	220	0			884
– z toho:						
– <i>prostředky stát. rozpočtu</i>	300	100	0			400
– <i>zdroje účastníků programu</i>	364	120	0			484

Zdroje: dokumentace programu a závěrečné vyhodnocení akcí.

ba) Z tabulky č. 2 je zřejmé, že na financování programu č. 227 610 bylo v letech 2006 až 2008 vynaloženo o 35 % více finančních prostředků, než bylo předpokládáno. Navýšeny byly zdroje účastníků programu, neboť účast prostředků státního rozpočtu byla o 9 % nižší, než bylo předpokládáno.

MD v závěrečném vyhodnocení programu hodnotilo plnění cílů programu převážně obecnými konstatováními, která nebylo možné z předložených dokladů ověřit. Efektivnost vynaložených prostředků, jak uvedlo v dokumentaci programu, nehodnotilo. K prvému z výše uvedených kritérií efektivnosti uvedlo jen přehled o pořízených a modernizovaných vozidlech a podle druhého kritéria hodnocení neprovedlo. **Nehodnotilo ani plnění výše uvedeného hlavního indikátoru programu,** kterým bylo snížení průměrného věku kolejových vozidel minimálně o 1 %. V dokumentaci navazujícího programu č. 127 630 bylo uvedeno průměrné stáří vozidel 27 let, což je o jeden rok více, než byla výchozí hodnota průměrného stáří vozidel před zahájením programu č. 227 610. To ukazuje, že tento indikátor nebyl splněn.

bb) Z tabulky č. 3 je zřejmé, že **financování programu č. 127 630 neprobíhalo podle schválených předpokladů.** Na financování programu bylo v letech 2009 a 2010 vynaloženo 884 mil. Kč, což je 20 % z předpokládané výše 4 380 mil. Kč. Prostředky státního rozpočtu byly vynaloženy ve výši 400 mil. Kč, což je 25 % z předpokládané výše 1 600 mil. Kč. V roce 2011 nejsou předpokládány žádné výdaje na program. V době kontroly byla realizace programu téměř v polovině, ale na jeho financování bylo vynaloženo jen 7 % z celkové předpokládané částky.

MD tuto situaci nijak neřešilo. Stanovené cíle a časové a finanční podmínky programu nepřehodnotilo. Pouze k tomu uvedlo, že vyhodnocováním naplňování cílů a časových a finančních parametrů se bude zabývat až při závěrečném vyhodnocení programu.

2.2 Realizace akcí

Registrace akcí v programech a vydávání příslušných rozhodnutí probíhaly v zásadě v souladu s pravidly pro účast státního rozpočtu na financování programu. Kontrolou závěrečných vyhodnocení akcí rovněž nebyly zjištěny nedostatky.

3. Úvěry se státní zárukou

Úvěry se státní zárukou byly ČD poskytovány v letech 2003 až 2007 prostřednictvím evropské společnosti pro financování železničních vozidel EUROFIMA⁹. Státní záruka na ně byla poskytnuta na základě příslušných zákonů¹⁰ v celkové výši 165 mil. EUR (orientačně 4 125 mil. Kč při kurzu 25 CZK/EUR). Za tyto finanční prostředky ČD pořídily 45 vozidel, z toho 26 osobních vozů, patnáct elektrických jednotek a čtyři elektrické lokomotivy, v celkové hodnotě 175 mil. EUR. Podíl prostředků EUROFIMA na financování jejich pořízení tak činil 94 %. Zbylou částku uhradily ČD z vlastních zdrojů. Pořízená vozidla jsou až do doby jejich splacení majetkem společnosti EUROFIMA.

⁹ Jde o akciovou společnost založenou železničními správami evropských států, jejímž předmětem činnosti je obstarávání kolejových vozidel, především vlastním akcionářům, a to formou pronájmů s následným odprodejem. Česká republika přistoupila k *Úmluvě o založení Evropské společnosti pro financování železničních vozů EUROFIMA* 26. července 2002 po schválení vládou a Parlamentem ČR a po ratifikaci Úmluvy prezidentem republiky.

¹⁰ Zákon č. 516/2002 Sb., o poskytnutí státní záruky České republiky na zajištění úvěru určeného na financování nákupu železničních vozů, poskytnutého společností EUROFIMA, zákony č. 668/2004 Sb., č. 180/2006 Sb. a č. 297/2007 Sb., o poskytnutí státní záruky České republiky na zajištění úvěru poskytnutého společností EUROFIMA za účelem financování nákupu železničních kolejových vozidel, a zákon č. 358/2005 Sb., o poskytnutí státní záruky České republiky na zajištění úvěru poskytnutého společností EUROFIMA za účelem financování nákupu železničních kolejových vozidel a o změně zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.



Poskytnuté částky úvěrů na úhradu pořízených železničních vozidel mají být uhrazeny po deseti letech od uzavření příslušné smlouvy mezi ČD a společností EUROFIMA, tj. v letech 2013 až 2017. ČD do té doby hradily nebo budou hradit společnosti EUROFIMA jen úroky a příspěvky k pokrytí nákladů na její činnost a do státního rozpočtu poplatky za poskytnutí státní záruky. Závazky vyplývající z poskytnuté státní záruky plnily.

MD nepředložilo žádné doklady, ze kterých by bylo možno posoudit objektivnost údajů o schopnosti ČD splácet úvěry se státní zárukou uvedených v podkladových materiálech, na základě kterých byly příslušné zákony o poskytnutí státních záruk schváleny. MD v těchto materiálech uvádělo pozitivní předpoklady o vývoji hospodaření a stabilitě ekonomické situace ČD, které se nepotvrdily. Například:

MD v roce 2005 uvedlo v příloze důvodové zprávy pro jednání vlády k návrhu zákona č. 358/2005 Sb. výhled hospodaření ČD, podle kterého měly ČD docílit kladný výsledek hospodaření poprvé v roce 2006, a to ve výši 1 006 mil. Kč. Ten měl do roku 2010 vzrůst o 276 % na 3 785 mil. Kč. Podle přílohy k důvodové zprávě pro jednání vlády k návrhu zákona č. 297/2007 Sb. však měly ČD docílit kladný výsledek hospodaření o rok později v roce 2007, a to ve výši jen 50 mil. Kč, a jeho nárůst do roku 2010 měl být jen na 1 400 mil. Kč, tj. na 37 % hodnoty, kterou MD uvedlo v roce 2005. Ve skutečnosti byla provozním výsledkem hospodaření ČD v roce 2008 i v roce 2009 ztráta (výsledek hospodaření za rok 2010 nebyl v době kontroly ještě k dispozici).

4. Výběr dodavatelů

ČD zadávaly veřejné zakázky na pořízení nebo obnovu příslušných typů železničních kolejových vozidel, které financovaly z programů nebo z úvěrů se státní zárukou, společně s dalšími požadavky na pořízení nebo obnovu vozidel, které financovaly z jiných zdrojů. Veřejné zakázky zadávaly podle zákonů o veřejných zakázkách¹¹. Finančních prostředků z programů ve výši 1 479 mil. Kč a z úvěrů se státní zárukou v uvedené orientační výši 4 125 mil. Kč, poskytnutých v kontrolovaném období, se týkalo devět veřejných zakázek, kterými ČD pořídily nebo obnovily celkem 368 kolejových vozidel v ceně 17 813 mil. Kč bez DPH. **Tyto veřejné zakázky zadaly ČD na základě nabídky jednoho uchazeče:**

- Ve čtyřech případech zadaly zakázky v jednacím řízení bez uveřejnění (podle zákona č. 40/2004 Sb.) nebo na základě výzvy jednomu zájemci (podle zákona č. 199/1994 Sb.), což zdůvodnily nezbytností unifikace vozidlového parku.
- Ve třech případech vyhlásily otevřená řízení (podle zákona č. 40/2004 Sb.), která následně zrušily. Důvodem bylo, že se přihlásil pouze jeden uchazeč (zadávací dokumentaci si vyzvedli čtyři, resp. pět zájemců), který byl vyloučen pro překročení předpokládané hodnoty, popř. z důvodu nesplnění některých požadovaných podmínek. ČD následně zadaly vyloučeným uchazečům zakázky v jednacích řízeních bez uveřejnění za ceny, které byly v porovnání s původní nabídkou v otevřeném řízení nižší v rozsahu od 0,5 % do 2,3 %.
- V jednom případě zadaly zakázku v otevřeném řízení (podle zákona č. 137/2006 Sb.), do kterého se přihlásil pouze jeden uchazeč.
- V jednom případě zadaly zakázku na základě obchodní veřejné soutěže (podle zákona č. 199/1994 Sb.), do které se přihlásili dva uchazeči, z nichž jeden byl po posouzení nabídek vyloučen.

11 Zákon č. 199/1994 Sb., o zadávání veřejných zakázek, – zrušen v květnu 2004; zákon č. 40/2004 Sb., o veřejných zakázkách, – zrušen v červenci 2006; zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, – účinný od července 2006.

5. Peněžní prostředky, které ČD získaly prodejem části majetku v roce 2008

ČD získaly v roce 2008 prodejem části majetku státní organizaci Správa železniční dopravní cesty peněžní prostředky ve výši 11 852 mil. Kč. Peněžní prostředky k úhradě kupní ceny, stanovené na základě znaleckého posudku, poskytl Správě železniční dopravní cesty MD rozhodnutím o poskytnutí dotace vydaným podle § 14 odst. 3 zákona č. 218/2000 Sb. Převod majetku schválila vláda usnesením ze dne 4. prosince 2007 č. 1352¹². Předmětem převodu byla podle smlouvy personální, majetková a technická základna 18 organizačních jednotek a některých odborů ČD působících v oblasti provozování dráhy.

V souvislosti s tímto prodejem přijala vláda usnesení ze dne 21. dubna 2008 č. 476¹³, kterým schválila žádost rozpočtovému výboru Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky o změnu specifických ukazatelů v kapitole státního rozpočtu 327 – *Ministerstvo dopravy*. **Podle žádosti měly být veškeré takto získané finanční prostředky účelově vázány na obnovu kolejových vozidel.** Změna ukazatelů spočívala ve snížení ukazatele *dotace pro Státní fond dopravní infrastruktury* o 12 000 mil. Kč a souvztažného zvýšení ukazatele *dražní doprava* o 12 000 mil. Kč. Výpadek příjmů Státního fondu dopravní infrastruktury ve výši 12 000 mil. Kč měl být dorovnán v letech 2008 a 2009 z privatizačních příjmů.

Rozpočtový výbor Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky schválil žádost o změnu specifických ukazatelů, předloženou ministrem dopravy, usnesením ze dne 14. května 2008 č. 461 a Ministerstvo financí změnu ukazatelů následně provedlo.

Vláda na základě materiálu předloženého MD změnila (usnesením ze dne 27. června 2008 č. 795¹⁴) výše uvedené usnesení č. 1352 z roku 2007 a mj. v něm doplnila bod II/2 tak, že uložila ministru dopravy „zabezpečit, aby finanční prostředky získané za převod majetku akciové společnosti České dráhy na státní organizaci Správa železniční dopravní cesty byly použity výhradně na zajištění prioritních činností souvisejících s železniční osobní dopravou“. **Toto určení umožňovalo, na rozdíl od předchozího určení, použít peněžní prostředky širěji na veškerou hlavní činnost ČD.**

Podle písemných informací předložených MD a ČD použily ČD z částky 11 852 mil. Kč v letech 2008 až 2010 na obnovu kolejových vozidel 8 042 mil. Kč. Ze zbylé části použily v roce 2008 na úhradu závazků převedených s prodaným majetkem na Správu železniční dopravní cesty 1 736 mil. Kč a na úhradu svých závazků 2 074 mil. Kč, z toho na dofinancování mzdových nároků 1 250 mil. Kč.

III. Shrnutí a vyhodnocení

Kontrola byla zaměřena na peněžní prostředky poskytnuté ČD na pořízení a obnovu železničních kolejových vozidel v letech 2003 až 2010 z programů č. 227 610 a č. 127 630 v celkové výši 1 479 mil. Kč a z úvěrů se státní zárukou v celkové výši 165 mil. EUR (orientačně 4 125 mil. Kč při kurzu 25 CZK/EUR). Dále byly prověřovány peněžní prostředky ve výši 11 852 mil. Kč, které ČD získaly v roce 2008 prodejem části majetku státní organizaci Správa železniční dopravní cesty.

12 k převodu funkce provozovatele celostátní železniční dráhy a regionálních drah ve vlastnictví státu a převodu výkonu některých činností, které jsou obsahem provozování dráhy, ze společnosti České dráhy, a.s., na organizaci Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.

13 o žádosti rozpočtovému výboru Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky o změnu závazných specifických ukazatelů státního rozpočtu České republiky na rok 2008, kapitoly Ministerstvo dopravy.

14 kterým se mění usnesení vlády ze dne 4. prosince 2007 č. 1352, k převodu funkce provozovatele celostátní železniční dráhy a regionálních drah ve vlastnictví státu a převodu výkonu některých činností, které jsou obsahem provozování dráhy, ze společnosti České dráhy, a.s., na organizaci Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.



MD neprokázalo, že prostřednictvím programů zabezpečilo cílenou a efektivní alokaci prostředků státního rozpočtu, především:

- nestanovilo indikátory a parametry programů tak, aby umožňovaly vyhodnotit splnění stanovených cílů a předpokladů,
- neprovedlo hodnocení efektivnosti finančních prostředků na realizaci programů,
- u programu č. 227 610, který byl v roce 2008 ukončen, neprovedlo řádné hodnocení splnění stanovených cílů, indikátorů nebo parametrů,
- u programu č. 127 630 (v realizaci) neřešilo skutečnost, že se realizace značně odchylovala od schválených finančních podmínek.

Poznanky z kontroly ukázaly, že MD stanovilo neopodstatněně komplikovaný a netransparentní systém cílů, indikátorů a parametrů programů, jejichž naplnění nemohlo být, především s ohledem na předpokládané finanční zdroje programů, účinně a prokazatelně dosaženo.

Požizování a obnova železničních kolejových vozidel z úvěrů, na které byla poskytnuta státní záruka, probíhaly v souladu s příslušnými zákony a smlouvami. ČD, které dosud hradily jen úroky a příslušné příspěvky a poplatky, závazky ve vztahu k těmto úvěrům plnily.

NKÚ doporučuje, vzhledem k odchylnému vývoji hospodářského výsledku, než MD uvádělo v přílohách důvodových zpráv pro jednání vlády k přijetí zákonů o poskytnutí státní záruky za úvěry, a investičním záměrům ČD do roku 2020, jejichž významná část má být hrazena z externích zdrojů, aby orgány ČD, v nichž má stát své zástupce, sledovaly finanční situaci ČD s důrazem na soulad záměrů na vynakládání investičních prostředků s finančními možnostmi ČD, s cílem ujistit se o schopnostech ČD řádně v letech 2013 až 2017 splácet úvěry, na něž byla poskytnuta státní záruka.

Kontrolou zadávacích řízení na dodavatele železničních kolejových vozidel, financovaných z prostředků programů a úvěrů se státní zárukou, nebylo zjištěno porušení zákona o veřejných zakázkách. Příslušné veřejné zakázky však ČD zadaly na základě nabídky jednoho uchazeče, což mohlo ovlivnit výši ceny v neprospěch ČD.

Peněžní prostředky ve výši 11 852 mil. Kč, které ČD získaly prodejem části majetku státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, byly původně určeny na obnovu kolejových vozidel. Tento účel MD uvedlo i v žádosti o změnu ukazatelů v kapitole 327 – *Ministerstvo dopravy*, kterou schválila vláda a rozpočtový výbor Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky. Následně MD předložilo vládě požadavek na širší užití těchto peněžních prostředků na prioritní činnosti související s železniční osobní dopravou, který vláda schválila. Podle písemných informací MD a ČD použily ČD z uvedených prostředků 8 042 mil. Kč na pořízení a obnovu kolejových vozidel a zbylých 3 810 mil. Kč na úhradu jiných závazků včetně mzdových.