



Kontrolní závěr z kontrolní akce

14/32

Peněžní prostředky určené na výstavbu trasy A pražského metra

Kontrolní akce byla zařazena do plánu kontrolní činnosti Nejvyššího kontrolního úřadu (dále také „NKÚ“) na rok 2014 pod číslem 14/32. Kontrolní akci řídil a kontrolní závěr vypracoval člen NKÚ Ing. Karel Sehoř.

Cílem kontroly bylo prověřit poskytování, čerpání a použití peněžních prostředků na přípravu akcí výstavby pražského metra a zabezpečení hospodárnosti a účelnosti jejich realizace.

Kontrola byla prováděna od října 2014 do dubna 2015.

Kontrolovaným obdobím bylo období od roku 2009 do doby ukončení kontroly, v případě věcných souvislostí i období předchozí.

Kontrolované osoby:

Ministerstvo dopravy (dále také „MD“);

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost (dále jen „DP HMP“).

Námítky proti kontrolnímu protokolu, které podaly MD a DP HMP, byly vypořádány vedoucími skupin kontrolujících rozhodnutími o námitkách. Odvolání proti rozhodnutí o námitkách, které podalo MD, bylo vypořádáno usnesením Kolegia NKÚ.

Kolegium NKÚ na svém X. jednání, které se konalo dne 27. 7. 2015, **schválilo** usnesením č. 11/X/2015 **kontrolní závěr** v tomto znění:

I. Úvodní informace

MD je ústředním orgánem státní správy ve věcech dopravy. Je správcem programu č. 127 410 – *Výstavba pražského metra* (dále také „Program“). Na základě usnesení vlády ze dne 22. února 2006 č. 175¹ je řídicím orgánem operačního programu *Doprava*² (dále také „OPD“).

DP HMP je akciová společnost, jejímž stoprocentním vlastníkem je hlavní město Praha. Je provozovatelem městské hromadné dopravy (dále jen „MHD“) na území hlavního města Prahy a v přilehlém regionu a investorem při výstavbě tras metra. Je příjemcem dotací z rozpočtu hlavního města Prahy a dotací z evropských fondů.

NKÚ při předchozí kontrolní akci č. 05/18 – *Hospodaření s finančními prostředky určenými na výstavbu a obnovu pražského metra*³ týkající se programů č. 327 410 – *Podpora výstavby pražského metra* a č. 227 810 – *Státní pomoc při obnově území postiženého povodní 2002 poskytovaná Ministerstvem dopravy* mj. zjistil, že v případě obou programů se nepodařilo včas a úplně zajistit dokumentaci programu, která by zcela zabezpečila požadavky stanovené § 12 zákona č. 218/2000 Sb.⁴ tak, aby mohla být vyhodnocena hospodárnost (efektivnost) poskytnuté dotace.

Vláda vzala usnesením ze dne 26. července 2006 č. 917⁵ na vědomí kontrolní závěr z kontrolní akce č. 05/18 a stanovisko MD k tomuto kontrolnímu závěru. Nápravná opatření nebyla uložena. Následně tento kontrolní závěr a stanovisko MD k němu vzal na vědomí kontrolní výbor Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky usnesením ze dne 11. dubna 2007 č. 88⁶, přičemž konstatoval, že dotační podmínky, které zvolilo Ministerstvo financí a Ministerstvo dopravy, neumožnily NKÚ splnit cíl předmětné kontrolní akce.

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

¹ Usnesení vlády ze dne 22. února 2006 č. 175, *k Návrhu Národního rozvojového plánu České republiky na léta 2007 až 2013*.

² Operační program *Doprava* byl schválen rozhodnutím Evropské komise K(2007)6367 ze dne 10. 12. 2007 a revidován rozhodnutím Evropské komise K(2009)10533 ze dne 18. 12. 2009 a rozhodnutím Evropské komise K(2011)9974 ze dne 22. 12. 2011.

³ Kontrolní závěr z kontrolní akce č. 05/18 byl zveřejněn v částce č. 02/2006 *Věstníku NKÚ*.

⁴ Zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla).

⁵ Usnesení vlády ze dne 26. července 2006 č. 917, *ke Kontrolnímu závěru Nejvyššího kontrolního úřadu z kontrolní akce č. 05/18 Hospodaření s finančními prostředky určenými na výstavbu a obnovu pražského metra*.

⁶ Usnesení kontrolního výboru Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky ze dne 11. dubna 2007 č. 88, *ke Kontrolnímu závěru Nejvyššího kontrolního úřadu z kontrolní akce č. 05/18 – Hospodaření s finančními prostředky určenými na výstavbu a obnovu pražského metra*.

II. Skutečnosti zjištěné při kontrole

1. Účelnost a hospodárnost výdajů

Účelnost a hospodárnost výdajů vynaložených na přípravu a stavební realizaci projektu *Prodloužení trasy A metra v Praze – provozní úsek V. A Dejvická (mimo) – Motol* (dále jen „Projekt“) nemohl NKÚ prověřit. Průběh a výsledky kontroly významně ovlivnila skutečnost, že oproti původním předpokladům byl Projekt do doby ukončení kontroly NKÚ financován bez účasti prostředků spadajících do kontrolní působnosti NKÚ⁷.

Projekt měl být podle schválených parametrů dokončen do 31. 12. 2014 s celkovými náklady 22,5 mld. Kč (bez DPH). Z toho 18,4 mld. Kč mělo připadnout na způsobilé výdaje financovatelné z fondů Evropské unie (dále také „EU“). Výše podpory Projektu byla omezena disponibilní výší prostředků na prioritní osu 5 OPD na 7,4 mld. Kč.

Podle údajů uvedených v dokumentaci programu č. 127 410 – *Výstavba pražského metra*, v němž byl Projekt registrován v červenci 2011, i údajů uvedených ve schválené projektové žádosti z března 2010, na jejímž základě byl Projekt zařazen k financování z OPD (dále jen „Projektová žádost“), měl být Projekt v průběhu stavební realizace předfinancován ze státního rozpočtu. Ve skutečnosti však do doby ukončení kontroly NKÚ veškeré výdaje na přípravu a stavební realizaci Projektu hradil DP HMP z vlastních prostředků a prostředků poskytnutých hlavním městem Prahou.

Schválení 15 žádostí o platbu (dále jen „ŽOP“), jimiž DP HMP v červenci a říjnu 2014 požádal o proplacení způsobilých výdajů v celkovém objemu 3,1 mld. Kč, MD podmínilo dokončením veřejnosprávní kontroly na místě, kterou zahájilo v listopadu 2014 a do doby ukončení kontroly NKÚ ji neukončilo. Další ŽOP k proplacení zatím DP HMP nepředložil s vysvětlením, že proces jejich předkládání byl dočasně pozastaven z důvodu vyjednávání s MD o možnosti úpravy výše stanovené korekce.

Z dalších vyjádření MD i DP HMP vyplývá, že při rozdělování výdajů Projektu na způsobilé a nezpůsobilé dochází k řadě změn a jejich konečnou výši a strukturu nelze předem odhadnout. DP HMP k tomu uvedl, že proplacení výdajů na vícepráce a změny v průběhu výstavby nebude nárokováno z prostředků EU, resp. státního rozpočtu. Tyto výdaje, které u infrastrukturních projektů bývají problematické z pohledu jejich legality (zejména postupy při zadávání dodatečných stavebních prací⁸), účelnosti a hospodárnosti, tak zůstanou mimo stávající kontrolní působnost NKÚ.

⁷ Kontrolní působnost NKÚ je vymezena § 3 zákona č. 166/1993 Sb., o Nejvyšším kontrolním úřadu.

⁸ Ustanovení § 23 odst. 7 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách.

2. Cíle a indikátory

MD nevytvořilo podmínky pro objektivní vyhodnocení účelnosti a efektivnosti podpory výstavby pražského metra. Jím vytyčené cíle byly stanoveny bez konkrétního věcného a časového vymezení. Nejasný je rovněž věcný obsah stanovených indikátorů výsledku a dopadu, jejich návaznost na cíle i postup, kterým bude měřeno jejich plnění.

Cíle Programu byly v dokumentaci, kterou schválilo Ministerstvo financí ČR v červnu 2009 a vláda ČR s ní vyslovila souhlas v září 2009⁹, stanoveny shodně s cíli prioritní osy 5 OPD. Globálním cílem je zlepšit MHD výstavbou metra a dále zlepšit systém řízení silniční dopravy v hl. m. Praze. Mělo dojít především ke zvýšení konkurenceschopnosti MHD s cílem udržet příznivý poměr mezi individuální automobilovou dopravou (dále jen „IAD“) a MHD a tím zmírňovat negativní vlivy dopravy na životní prostředí na území hl. m. Prahy.

Cíle, kterých má být dosaženo podporou rozvoje sítě metra v Praze, byly v dokumentech předložených ke kontrole stanoveny jen obecně. Jejich konkrétní věcné a časové vymezení ve vztahu k indikátorům nebylo provedeno ani na úrovni jednotlivých projektů. Konkrétnost a měřitelnost cílů je přitom jedním z požadavků předpisů stanovujících podmínky pro využití prostředků EU¹⁰.

MD pro Program a rovněž i prioritní osu 5 OPD stanovilo kromě dvou indikátorů výstupu („délka nově vybudovaného metra“; „počet podpořených projektů“) dva indikátory výsledku („snížení míry nehodovosti na dotčených úsecích“; „přírůstek počtu obyvatel obsluhovaných MHD“) a jeden indikátor dopadu („snížení skleníkových emisí CO₂ z dopravy“). Stejně indikátory byly v rámci OPD stanoveny i pro Projekt.

V případě indikátoru „snížení míry nehodovosti na dotčených úsecích“ (výchozí hodnota: 0; cílová hodnota: 10 %) MD ani DP HMP nebyly schopny jednoznačně specifikovat pojem „dotčené úseky“, ani vysvětlit, jak konkrétně bude při měření indikátoru postupováno. DP HMP pouze uvedl, že počet nehod bude s roční periodicitou vyhodnocovat s využitím dat o dopravní nehodovosti poskytovaných Policií ČR a statistických údajů, které má k dispozici o nehodách svých autobusů a tramvají.

Obdobně tomu bylo i v případě indikátoru „snížení skleníkových emisí CO₂ z dopravy“ (výchozí hodnota: 2,133 tun CO₂ z dopravy v tunách na obyvatele na území hl. m. Prahy; cílová hodnota: 2,132 tun). Na dotaz NKÚ k postupu stanovení hodnot indikátoru MD ve své odpovědi odkázalo na propočty a odborný odhad příjemce (DP HMP). K významnosti změny hodnoty indikátoru o 0,001 tuny, tj. 0,047 %, se MD nevyjádřilo. K měření indikátoru DP HMP

⁹ Usnesení vlády ČR ze dne 16. září 2009 č. 1185, k dokumentaci programu č. 127 410 Výstavba pražského metra.

¹⁰ Čl. 27 odst. 3 nařízení Rady (ES, EURATOM) č. 1605/2002, resp. čl. 30 odst. 3 nařízení Rady (EU, EURATOM) č. 966/2012.

pouze obecně uvedl, že využije data publikovaná Českým hydrometeorologickým ústavem a zohlední skutečné dopravní výkony v pražské dopravě.

2.1 Ekonomická efektivnost projektu

Správnost a objektivnost výsledků analýzy nákladů a přínosů Projektů (dále také „CBA“), které vycházely především z aplikace dopravního modelu, nebylo možno z dokladů předložených ke kontrole ověřit.

Odklad dokončení některých projektů, s nimiž se počítalo při přípravě Projektů (zejména dobudování silniční sítě a parkovacích kapacit a modernizace železničního spojení centra města s letištěm v Praze – Ruzyni a Kladnem), může ovlivnit ekonomickou efektivnost Projektů. MD se dopady těchto změn nezabývalo.

Vzájemná interakce Projektů a projektu modernizace souběžné tramvajové trati v úseku Dejvická – Veleslavín nebyla při schvalování Projektů zohledněna.

MD registrovalo Projekt do Programu i OPD na základě Projektové žádosti, jejíž součástí byl mj. investiční záměr a studie proveditelnosti z října 2009 obsahující analýzu nákladů a přínosů Projektů (CBA).

Ekonomická efektivnost Projektů se podle CBA opírá především o úsporu času cestujících, jejíž podíl na uvažovaných přínosech projektu činí více než 80 %. Celková změna spotřeby času vyvolaná projektem byla vyčíslena na -0,45 %, přičemž negativní vliv projektu na změnu spotřeby času v MHD (+0,27 %) byl převážen pozitivním vlivem projektu na úsporu spotřeby času v IAD (-1,11 %). Z výsledků provedené citlivostní analýzy vyplývá velká citlivost ekonomické efektivnosti projektu na změnu této veličiny, kdy projekt dosahuje kritického stavu (hodnota čisté současné hodnoty NPV = 0) při poklesu úspory času o 26 %.

Tabulka: Přínosy Projektů (hodnoty jsou diskontovány k roku 2008)

Přínosy Projektů	
Spotřeba času	80,15 %
Provozní náklady	11,98 %
Přínosy z redukce počtu dopravních nehod	3,73 %
Znečištění ovzduší	1,71 %
Přínosy ze snížení hlukové zátěže	1,64 %
Změna klimatu	0,79 %

Zdroj: CBA (příloha č. 2 Projektové žádosti).

Z dokladů předložených ke kontrole nebyly zřejmé všechny předpoklady, které byly použity při dopravním modelování, z jehož výsledků vycházela CBA (např. termíny dokončení a uvažovaný rozsah infrastrukturních projektů v severozápadním sektoru Prahy), a s nimi související předpokládané změny v rozdělení přepravních výkonů mezi metro, povrchovou

MHD a IAD. Konkrétní informace k výchozím předpokladům výpočtu úspory času DP HMP neuvedl. Správnost a objektivnost výsledků CBA, zejména reálnost uvažovaných přínosů Projektu, proto nebylo možno ověřit.

V dokumentech, které byly podkladem pro rozhodování o poskytnutí podpory Projektu, byla mj. zdůrazněna potřeba navýšení počtu parkovacích míst vybudováním parkoviště P+R na Dlouhé míli, resp. na Veveslavíně, a zmíněna modernizace železniční tratě z Prahy do Kladna s připojením na letiště Ruzyně a dále i několik dalších projektů, které měly být realizovány souběžně s Projektem. Situace v oblasti parkování na území městské části Prahy 6 byla ve studii proveditelnosti Projektu označena za kritickou a byl deklarován záměr pokračovat ve výstavbě parkovišť typu P+R.

V bezprostřední blízkosti stanice metra Nádraží Veveslavín se počítalo s vybudováním parkovacího objektu s kapacitou až 600 vozidel a dále mj. s přímým přístupem z vestibulu této stanice metra k rekonstruované stanici na železniční trati, která měla být rovněž modernizována. Do doby ukončení kontroly NKÚ ale nebyly vybudovány žádné nové parkovací kapacity, podzemní průchod k železniční stanici je zaslepen, modernizace železniční tratě z Prahy do Kladna nebyla zahájena a nebylo ani rozhodnuto, kdy a v jaké podobě bude dokončena.

Projekt *Rekonstrukce tramvajové trati Evropská* s celkovými náklady ve výši 137 mil. Kč, tedy trati, která zajišťuje kapacitní povrchovou dopravu v úseku Dejvická–Veslavín souběžně s prodlouženým úsekem metra, byl spolufinancován z operačního programu *Praha – Konkurenceschopnost*. Rekonstruovaná trať byla do zkušebního provozu uvedena v listopadu 2013. Vzájemným vztahem obou projektů se žádný z dokladů předložených ke kontrole nezabýval, přestože v tomtéž období řešily dopravní obslužnost téhož území. MD k tomu uvedlo, že rekonstrukce tramvajové trati nebyla jím financovaným projektem, a posuzování jeho efektivity tedy nebylo součástí schvalování Projektu.

3. Schválení Projektu

Nesoulad údajů v Projektové žádosti a v jejích přílohách, jehož odstranění následně požadovala Evropská komise, svědčí o nedůsledném přístupu DP HMP ke kompletaci Projektové žádosti a MD k její kontrole a hodnocení.

MD po provedení kontroly I. stupně (kontrola formálních náležitostí a projektové přijatelnosti) předložilo Projektovou žádost v dubnu 2010 externímu hodnotiteli k provedení hodnocení II. stupně (především hodnocení souladu s OPD a ekonomické efektivity Projektu). Externí hodnotitel její hodnocení dokončil v srpnu 2010 a označil ji za vyhovující s výhradami.

Většinu z výhrad externího hodnotitele DP HMP vypořádal doplněním informací do Projektové žádosti, resp. studie proveditelnosti. Výhrady k jednomu z indikátorů, nejasnému způsobu konstrukce a využití dopravního modelu a nedostatečnému vysvětlení kontextu údajů o dopravních výkonech a spotřebě času zůstaly nevypořádány, resp. DP HMP k nim pouze podal vysvětlení, které MD považovalo za dostatečné. Způsobem vypořádání těchto výhrad se již externí hodnotitel nezabýval.

MD v červnu 2011 Projektovou žádost schválilo a v srpnu 2011 ji předložilo ke schválení Evropské komisi (dále jen „EK“). V listopadu 2011 EK proces schvalování Projektové žádosti přerušila a požadovala její úpravu (zejména odstranění nesouladu mezi údaji uvedenými ve formuláři Projektové žádosti a v jejích přílohách) a doplnění informací (mj. informace o plánovaných parkovacích kapacitách a stavu projektu modernizace železniční tratě z Prahy do Kladna s připojením na letiště Ruzyně).

Po té, co MD ve spolupráci s DP HMP požadavky vypořádalo, EK v lednu 2013 Projekt schválila. V březnu 2013 MD vydalo schvalovací protokol pro Projekt potvrzený EK, jímž rozhodlo o poskytnutí spolufinancování z OPD. V září 2013 MD vydalo rozhodnutí o poskytnutí dotace, jímž rozhodlo o poskytnutí prostředků ze státního rozpočtu na spolufinancování Projektu v rámci Programu.

Kontrolou zjištěné nesrovnalosti ve finančních parametrech projektu na formulářích vygenerovaných z elektronického dotačního systému EDS (výše celkových a způsobilých výdajů) vysvětlilo MD svou chybou v zadávání údajů do systému při registraci Projektu a dále při provádění uzávěrkových operací v systému v době kontroly NKÚ (únor a březen 2015).

Návrh na změnu rozhodnutí o poskytnutí dotace obsahující zejména posun termínu dokončení projektu z 31. 12. 2014 na 30. 6. 2015, s tím související změnu data cílové hodnoty indikátorů z 31. 12. 2014 na 30. 6. 2015, resp. 31. 12. 2016, a změnu v čerpání výdajů projektu v roce 2015 nebyl do doby ukončení kontroly NKÚ schválen.

4. Korekce

V postupu MD při aplikaci 25% korekce výdajů týkajících se dvou veřejných zakázek nebyly zjištěny nedostatky. Aplikaci 100% korekce výdajů týkajících se třetí veřejné zakázky MD nedoložilo odpovídajícím dokladem.

MD provedlo v průběhu roku 2013 dvě veřejnosprávní kontroly postupu DP HMP při zadávání tří veřejných zakázek na zpracování projektové dokumentace pro výběr zhotovitele stavby, stavební práce a dodávku technologií. Námitky DP HMP k výsledkům veřejnosprávní kontroly postupu DP HMP při zadávání veřejné zakázky na zpracování projektové dokumentace pro výběr zhotovitele stavby a veřejné zakázky na dodávku technologií., resp. proti protokolu z ní, MD zamítlo. V případě třetí veřejné zakázky MD na základě námitek DP HMP částečně vyhovělo právním překvalifikováním kontrolních zjištění.

Na základě výsledků těchto kontrol MD v roli řídicího orgánu OPD rozhodlo podle § 14e zákona č. 218/2000 Sb. a metodiky COCOF/07/0037/03-CS¹¹ aplikovat u výdajů týkajících se dvou veřejných zakázek na stavební práce a dodávku technologií korekci ve výši 25 % a u výdajů týkajících se zpracování projektové dokumentace korekci ve výši 100 %.

Aplikace 25% korekce výdajů týkajících se dvou veřejných zakázek byla stanovena v podmínkách tvořících součást rozhodnutí o poskytnutí dotace ze září 2013. Aplikace 100% korekce výdajů týkajících se třetí veřejné zakázky byla uvedena pouze v protokolu z provedené veřejnosprávní kontroly. Podle MD nebyl důvod uvádět tuto informaci v podmínkách tvořících součást rozhodnutí o poskytnutí dotace, neboť po provedení kontroly a po aplikaci korekce se u této veřejné zakázky již nepředpokládalo spolufinancování z EU.

NKÚ toto odůvodnění nepovažuje za uspokojivé, neboť z rozhodnutí o poskytnutí dotace nevyplývá, že výdaje z veřejné zakázky, u níž byla aplikována 100% korekce, nebudou spolufinancovány z EU. Žádný aktualizovaný doklad, z něhož by bylo zřejmé, které konkrétní výdaje projektu budou vyčleněny do nezpůsobilých výdajů, MD ke kontrole nepředložilo, jak bylo uvedeno v posledním odstavci části 1 tohoto kontrolního závěru.

V lednu 2015 DP HMP požádal MD o opětovné provedení veřejnosprávní kontroly na dvě veřejné zakázky, na které MD aplikovalo 25% korekci. Kontrolou NKÚ bylo zjištěno, že DP HMP nepředložil žádné nové skutečnosti, pouze rozvedl svou argumentaci, kterou uváděl již ve svém odvolání proti výsledku provedených veřejnosprávních kontrol. MD v březnu 2015 žádosti DP HMP o opětovné provedení veřejnosprávní kontroly zamítlo s odůvodněním, že jiný postup by mohl být vyhodnocen jako selhání řídicího kontrolního systému OPD s příslušnými následky.

5. Zadávání veřejných zakázek

Kontrola postupu DP HMP při zadávání veřejných zakázek byla s ohledem na aktuální stav financování Projektu a působnost NKÚ omezena na jedinou veřejnou zakázku, u níž navíc probíhalo řízení Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže o přezkoumání úkonů zadavatele. Výdaje na vícepráce a změny v průběhu výstavby byly financovány z prostředků mimo kontrolní působnost NKÚ, a proto nemohly být kontrolovány.

S ohledem na působnost NKÚ (viz část 1 tohoto kontrolního závěru) mohly být kontrole podrobeny pouze způsobilé výdaje financované ze státního rozpočtu a z prostředků EU. Kontrola proto byla omezena na veřejnou zakázku *Prodloužení trasy metra A – stavební část*. ŽOP, které DP HMP do doby kontroly předložil k proplacení MD, totiž neobsahovaly výdaje

¹¹ Metodika COCOF/07/0037/03-CS: *Pokyny ke stanovení finančních oprav, které se použijí pro výdaje spolufinancované ze strukturálních fondů a Fondu soudržnosti v případě nedodržení pravidel pro veřejné zakázky.*

na žádné jiné veřejné zakázky a MD ani DP HMP nebyly schopny předem určit, u kterých dalších výdajů Projektu bude v rámci způsobilých výdajů nárokováno proplacení.

Z dokumentace veřejné zakázky *Prodloužení trasy metra A – stavební část* zadávané v otevřeném řízení předložil DP HMP ke kontrole pouze kopie její části, neboť celou dokumentaci na vyžádání předal Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Tento úřad do doby ukončení kontroly NKÚ své řízení o přezkoumání úkonů zadavatele týkající se zadání předmětné veřejné zakázky neukončil a v dané věci nerozhodl.

Podle zprávy o posouzení a hodnocení nabídek z listopadu 2009 byly posuzovány tři nabídky uchazečů o veřejnou zakázku *Prodloužení trasy metra A – stavební část*. Dvě z nich hodnotící komise ze zadávacího řízení vyřadila pro nesplnění kvalifikačních předpokladů. Vzhledem k tomu, že po posouzení nabídek zůstal v soutěži jediný uchazeč, hodnotící komise postupovala podle § 79 odst. 6 zákona č. 137/2006 Sb.¹² a hodnocení nabídky uchazeče neprovedla.

V prosinci 2009 vydal DP HMP rozhodnutí a oznámení zadavatele o výběru nejvhodnější nabídky a s vybraným uchazečem uzavřel smlouvu o dílo s cenou 13,6 mld. Kč (bez DPH). Tato smlouva byla postupně změněna celkem 15 dodatky, jimiž byla smluvní cena navýšena o 785 mil. Kč na 14,4 mld. Kč, tj. o 5,77 %, a termín dokončení díla byl posunut o cca 5 měsíců. DP HMP do doby ukončení kontroly předložil MD 15 ŽOP s výdaji v celkovém objemu 9,6 mld. Kč, z nichž 3,7 mld. Kč připadlo na způsobilé výdaje po korekci, z nichž DP HMP požádal o proplacení 3,1 mld. Kč.

Z dokladů předložených ke kontrole nebylo možno ověřit soulad fakturovaných prací s příslušnou smlouvou o dílo. Výdaje na vícepráce a změny v průběhu výstavby totiž nebyly zařazeny do způsobilých výdajů a nezpůsobilé výdaje financované z prostředků mimo kontrolní působnost NKÚ nemohly být kontrolovány.

6. Monitoring Projektu

V průběžné monitorovací zprávě k 31. 12. 2013 DP HMP nevysvětlil dostatečně důvody navýšení celkových původně předpokládaných nákladů Projektu o 4,7 mld. Kč (tj. o 21 %). MD tuto zprávu přesto schválilo, aniž by se důvody změn zabývalo.

Projekt byl v době ukončení kontroly NKÚ fakticky dokončen, prodloužený úsek trasy metra A je od 6. 4. 2015 ve zkušebním provozu. MD ke kontrole předložilo 7 průběžných monitorovacích zpráv Projektu (dále jen „PMZ“) k 30. 6. 2011 až 30. 6. 2014. PMZ k 31. 12. 2014 MD nepředložilo s odůvodněním, že do doby ukončení kontroly NKÚ nebyl její obsah ověřen, resp. nebyly příjemcem (DP HMP) doplněny některé údaje.

¹² Zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách.

V prvních pěti PMZ byly uváděny celkové náklady Projektu ve výši 22,6 mld. Kč (včetně DPH), maximální výše podpory 8 mld. Kč a předpokládaný termín dokončení Projektu 31. 12. 2014. V PMZ k 31. 12. 2013 a 30.6.2014 byly uvedeny celkové náklady Projektu ve výši 27,2 mld. Kč (včetně DPH) a maximální výše podpory 7,4 mld. Kč, což odpovídá údajům z rozhodnutí o poskytnutí dotace. Předpokládaný termín dokončení Projektu byl posunut na 30. 6. 2015. Celkové způsobilé výdaje Projektu ve výši 18,4 mld. Kč zůstaly ve všech PMZ nezměněny.

Zvýšení celkových nákladů Projektu bylo v PMZ zdůvodněno aktualizací původních údajů v cenové úrovni 2008 na cenovou úroveň v době realizace a navýšením cen podle výsledků výběrových řízení a cen dodatečných prací. Uvedené důvody však vysvětlují navýšení jen zčásti. Rozdíl v údajích o výši podpory byl zdůvodněn kurzovými rozdíly. Posunutí termínu dokončení projektu o 6 měsíců bylo zdůvodněno zajištěním návaznosti montáže technologických celků stavby na dokončení stavebních prací a nutností zahrnutí některých prací (především přeložky inženýrských sítí), které původně měly být provedeny v rámci jiných staveb, s nimiž se počítalo při zpracování projektové dokumentace (např. modernizace železniční trati Praha–Kladno, či výstavba obchodního centra Bořislavka).

III. Shrnutí a vyhodnocení

Celkové předpokládané náklady ve výši 22,6 mld. Kč z doby přípravy Projektu byly v době schválení Projektu navýšeny na 27,2 mld. Kč. Navýšení nebylo dostatečně zdůvodněno. Podle posledního sdělení DP HMP současná předpokládaná výše celkových nákladů Projektu je 24,8 mld. Kč (vše včetně DPH).

Z celkových výdajů Projektu připadá 18,4 mld. Kč na výdaje způsobilé k financování z prostředků EU, z nichž má být z fondů EU (prioritní osa 5 OPD) proplaceno 7,4 mld. Kč. DP HMP požádal o proplacení 3,1 mld. Kč, ale žádné prostředky mu do doby ukončení kontroly nebyly proplaceny.

Původní termín dokončení Projektu 31. 12. 2014 byl prodloužen o šest měsíců na 30. 6. 2015. Prodloužený úsek metra A je od 6. 4. 2015 ve zkušebním provozu.

Oproti původním předpokladům obsaženým ve schválené Projektové žádosti byl Projekt do doby ukončení kontroly financován bez účasti prostředků spadajících do kontrolní působnosti NKÚ. Kontrola tedy byla omezena pouze na řízení projektu a výdaje, o jejichž proplacení DP HMP požádal.

Kontrolou bylo zjištěno, že MD stanovilo cíle Projektu bez konkrétního věcného a časového vymezení, nestanovilo způsob měření indikátorů a nezabývalo se dopadem odložení dokončení některých souvisejících projektů na plnění cílů a ekonomickou efektivnost

Projektů. MD tak nevytvořilo podmínky pro objektivní vyhodnocení účelnosti a efektivnosti podpory výstavby pražského metra.

Podle názoru NKÚ je kromě správnosti užití veřejných prostředků třeba doložit skutečné přínosy projektů pro občany a porovnat je s jejich předpokládanými hodnotami. Předpokladem pro vyhodnocení těchto přínosů je jasné stanovení cílů a nastavení měřitelných a kontrolovatelných indikátorů jednotlivých projektů.