



## Kontrolní závěr z kontrolní akce

18/24

### Podpora veřejné městské a regionální dopravy financovaná v rámci *Integrovaného regionálního operačního programu*

Kontrolní akce byla zařazena do plánu kontrolní činnosti Nejvyššího kontrolního úřadu (dále jen „NKÚ“) na rok 2018 pod číslem 18/24. Kontrolní akci řídil a kontrolní závěr vypracoval člen NKÚ Ing. Jan Málek.

**Cílem kontroly** bylo prověřit, zda kontrolované osoby poskytují a čerpají peněžní prostředky na realizaci vybraných opatření v souladu s právními předpisy, účelně a hospodárně, a zda je nastavením řídicího a kontrolního systému *Integrovaného regionálního operačního programu* vytvořen předpoklad pro naplnění cílů osy I, zejména v oblasti veřejné městské a regionální dopravy.

Kontrolováno bylo období let 2014 až 2018, v případě věcných souvislostí i období předcházející a následující. Kontrola byla prováděna u kontrolovaných osob od listopadu 2018 do června 2019.

Kontrolované osoby:

Ministerstvo pro místní rozvoj (dále též „MMR“);

Centrum pro regionální rozvoj České republiky (dále též „CRR“);

statutární město Brno;

statutární město Olomouc;

statutární město Ostrava;

statutární město Pardubice;

statutární město Plzeň;

statutární město Ústí nad Labem;

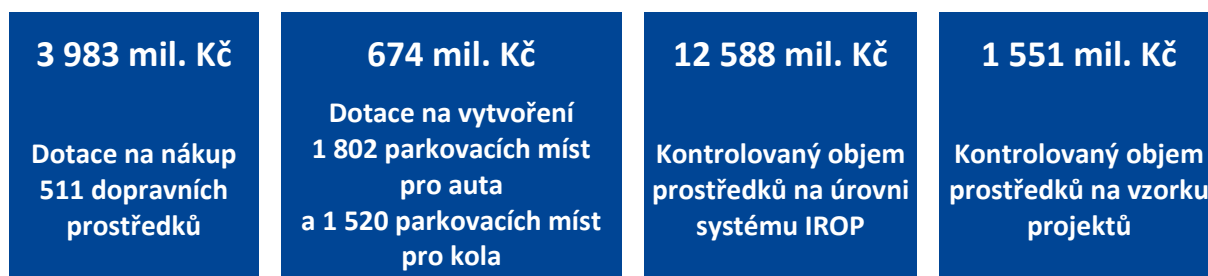
ČSAD Havířov a.s.; ČSAD STTRANS a.s., Strakonice; Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s., Chomutov; Dopravní podnik města Brna, a.s.; Dopravní podnik města České Budějovice, a.s.; Dopravní podnik města Děčína, a.s.; Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s.; Dopravní podnik města Olomouce, a.s.; Dopravní podnik Ostrava a.s.; město Kolín; město Mohelnice; Plzeňské městské dopravní podniky, a.s., Plzeň; Plzeňský kraj, Plzeň.

**Kolegium NKÚ** na svém XIV. jednání, které se konalo dne 30. září 2019,

**schválilo** usnesením č. 9/XIV/2019

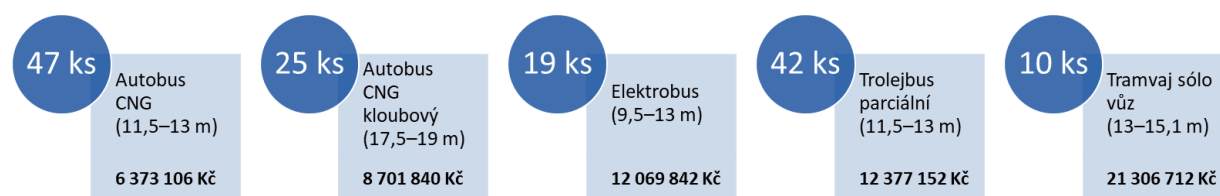
**kontrolní závěr** v tomto znění:

## KLÍČOVÁ FAKTA



**Pozn.:** Pořízené dopravní prostředky a vytvořená parkovací místa v projektech, na něž byla příjemcům k datu 30. 5. 2019 proplacena dotace.

### Průměrná cena pořízených dopravních prostředků v kontrolovaných projektech



**30,1 % – 31,0 %** Hodnoty podílu veřejné osobní dopravy na celkovém přepravním výkonu v ČR za období realizace *Integrovaného regionálního operačního programu /IROP/* v letech 2014–2018

**21 %** Nízký podíl vozidel pořízených v kontrolovaných projektech s cílem rozšířit vozový park

**Přínos z podpory** Nelze zjistit přínosy z realizovaných intervencí IROP v podobě přírůstku počtu osob přepravených veřejnou dopravou

**67 %** Procento zadávacích řízení na nákup vozidel s pouze jednou podanou nabídkou

**Zpoždění administrace IN** Zpoždění poskytování dotací prostřednictvím integrovaných nástrojů /IN/ z důvodu složitého systému a problémů s MS2014+

**Částečně účinný systém** Hodnocení řídicího a kontrolního systému IROP ze strany NKÚ

**✓** Podpora prostřednictvím integrovaného nástroje ITI má potenciál řešit problémy v daném území komplexně

## I. Shrnutí a vyhodnocení

Cílem kontroly bylo ověřit poskytování a čerpání prostředků *Integrovaného regionálního operačního programu* na realizaci vybraných opatření<sup>1</sup> k podpoře veřejné městské a regionální dopravy z hlediska souladu s právními předpisy, účelnosti a hospodárnosti. Dalším cílem provedené kontroly bylo ověření nastavení řídicího a kontrolního systému IROP vzhledem k předpokladu naplnění stanovených cílů v oblasti veřejné městské a regionální dopravy.

**NKÚ hodnotí skutečnosti zjištěné u kontrolovaných osob takto:**

**Podpora projektů veřejné městské a regionální dopravy ve vybraných opatřeních přispívá k naplnění dílčích cílů stanovených ve specifickém cíli 1.2 IROP. NKÚ ovšem s vazbou na provedenou kontrolu musí konstatovat, že míru naplnění účelu významně snižují níže uvedené faktory:**

- Ve vztahu k plánovanému výsledku, tj. k zvýšení podílu veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě, není pouhá obnova vozového parku v rámci opatření „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“ dostatečná. Jen pětina dopravních prostředků byla nakoupena s cílem rozšířit vozový park a posílit přepravní výkony. V případě projektů realizovaných v rámci integrované územní investice nemá izolovaná prostá obměna vozového parku dopad pro řešená území.
- Projekty zaměřené na opatření „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“ byly přínosné zejména z důvodu pozitivního dopadu na životní prostředí. V případě nákupu některých elektrobuses byl přínos snížen používáním nezávislého naftového topení.

Hospodárnost poskytování peněžních prostředků Ministerstvo zajistilo v rámci procesu hodnocení individuálních projektů. V případě projektů realizovaných v rámci integrované územní investice některá statutární města hospodárnost nehodnotila. Hospodárné čerpání podpory je zajištěno pouze zadáváním zakázek na základě soutěže. Zakázky na realizaci projektů v opatření „Terminály“ příjemci zadali vždy na základě soutěže mezi minimálně dvěma dodavateli. Naopak v případě zakázek na dodávku dopravních prostředků byla ve většině případů podána pouze nabídka jednoho dodavatele. NKÚ nicméně nezjistil nevhodné zadání některé zakázky a všechna vozidla pořízená z dotace příjemci nakoupili za přiměřené ceny.

Při realizaci projektů příjemci ne vždy postupovali v souladu s právními předpisy pro zadávání veřejných zakázek a s pravidly pro poskytování podpory v oblasti způsobilých výdajů. Někteří příjemci použili dotaci na výdaje nezpůsobilé k financování.

Řídicí a kontrolní systém hodnotí NKÚ jako „částečně účinný“ z důvodů nedostatků zjištěných v oblasti hodnocení přijatelnosti projektů, nastavení pravidel pro způsobilost výdajů a v oblasti věcného řízení. NKÚ nemůže jednoznačně vyhodnotit, zda systém nastavený Ministerstvem místního rozvoje vytváří předpoklady pro naplnění cíle měřeného výsledkovým indikátorem „podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě“.

Ministerstvo při řízení IROP nemůže zcela využít možností, které by měl pro účely průběžného monitorování poskytovat monitorovací systém *MS2014+*<sup>2</sup>. Monitorovací

---

<sup>1</sup> Opatření vybraná ke kontrole NKÚ se týkala podpory aktivit „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“, „Telematika“ a „Terminály“.

<sup>2</sup> *MS2014+* je jednotný monitorovací systém evropských strukturálních a investičních fondů pro programové období 2014–2020.

**system nezobrazuje dopady projektů realizovaných v rámci specifického cíle 1.2 IROP z hlediska vlivu na životní prostředí a z hlediska posílení veřejné dopravy. Oblast sledování pokroku integrovaných nástrojů prostřednictvím ročních zpráv generovaných monitorovacím systémem *MS2014+* je pro řízení integrovaných nástrojů obtížně využitelná z důvodu nepřehlednosti.**

**Celkové vyhodnocení vyplývá z těchto zjištěných skutečností:**

#### **Průřezová zjištění**

- 1.** Podpora poskytovaná prostřednictvím integrovaného nástroje ITI<sup>3</sup> i přes složitě nastavený mechanismus a počáteční zpoždění má potenciál k dosahování výraznějších efektů a komplexnějšího řešení problémů v daném území. (Viz kapitolu IV.5 tohoto kontrolního závěru.)
- 2.** Podpora IROP se neprojevuje na zvýšení přepravy osob veřejnou dopravou. Cílová hodnota indikátoru „podíl veřejné dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě“ se jeví jako těžko dosažitelná. (Viz kapitolu IV.6.4 tohoto kontrolního závěru.)
- 3.** NKÚ nemohl vyhodnotit přínos projektů realizovaných v opatření „Telematika“ vyjádřený prostřednictvím monitorovacích indikátorů ve vztahu k plnění specifického cíle 1.2 IROP. Důvodem byly nedostatečné informace poskytované jediným indikátorem výstupu. (Viz kapitolu IV.6.4 tohoto kontrolního závěru.)
- 4.** Hodnoty indikátoru výsledku „počet osob přepravených veřejnou dopravou“ neposkytují reálný obraz o přínosu realizovaných projektů. Tato skutečnost v důsledku vede k tomu, že nelze vyhodnotit konkrétní přínosy z realizovaných projektů. (Viz kapitolu IV.6.4 tohoto kontrolního závěru.)
- 5.** Nedostatky monitorovacího systému *MS2014+* způsobily zpoždění schvalování strategií integrované územní investice (viz kapitolu IV.5.2 tohoto kontrolního závěru) a snižují efektivnost řízení IROP (viz kapitolu IV.6.4 tohoto kontrolního závěru). Tyto zjištěné nedostatky potvrzují dílčí závěry NKÚ z kontrolní akce č. 16/12<sup>4</sup>.

#### **Zjištění u MMR a CRR**

- 6.** Pro hodnocení přijatelnosti týkající se efektivnosti projektů MMR nestanovilo postupy, které by zamezily zadávání chybných vstupních dat pro výpočet přínosů ze strany příjemců. Ministerstvo poskytlo podporu na projekty, u kterých díky neodhaleným chybám není možné bez dalších úprav prokázat splnění nezbytných požadavků na efektivnost projektů. (Viz kapitolu IV.6.1 tohoto kontrolního závěru.)
- 7.** Právní akt o poskytnutí podpory jednoznačně nezavazuje příjemce k dodržování žádosti o podporu. Z toho vyplývá riziko, že příjemce nezrealizuje projekt v rozsahu, který v žádosti popsal. Ministerstvo dopad rizika snížilo tím, že podstatné změny nesmí příjemce bez předchozího souhlasu provést. (Viz kapitolu IV.6.3 tohoto kontrolního závěru.)
- 8.** Ministerstvo v dokumentaci určené příjemcům nestanovilo jednoznačně povinnost, že v případě obnovy vozového parku nesmí být vyřazená vozidla nadále používána k veřejné přepravě osob. (Viz kapitolu tohoto IV.6.4 kontrolního závěru.)

---

<sup>3</sup> ITI – integrated territorial investments (integrované územní investice).

<sup>4</sup> Kontrolní akce č. 16/12 – *Příprava jednotného metodického prostředí pro čerpání podpory EU v programovém období 2014+*; kontrolní závěr byl publikován v částce 4/2017 *Věstníku NKÚ*.

**9.** NKÚ zjistil nesoulad mezi termíny určenými pro splnění indikátorů stanovenými v právním aktu o poskytnutí dotace a v závazných pravidlech. (Viz kapitolu IV.6.4 tohoto kontrolního závěru.)

**10.** V případě dalšího zpoždění či vzniku problémů při realizaci integrovaných projektů ITI existuje riziko, že nebudou vyčerpány prostředky EU rezervované pro tato opatření. MMR přijímá opatření k řízení tohoto rizika. (Viz kapitolu IV.6.5 tohoto kontrolního závěru.)

**11.** Postupy, procesy a pravidla pro určení a posouzení tří druhů výdajů<sup>5</sup> z hlediska způsobilosti stanovilo MMR nedostatečným způsobem. CRR při kontrole způsobilosti výdajů posuzovalo některé výdaje stejného charakteru rozdílně. (Viz kapitolu IV.6.6 tohoto kontrolního závěru.)

**12.** Ministerstvo v průběhu realizace projektů změnilo pravidla, která měla dopad na výši způsobilých výdajů a tím i na konečnou výši poskytnuté dotace. Tato změna zakládala v rámci jedné výzvy nerovný přístup k příjemcům podpory. (Viz kapitolu IV.6.6 tohoto kontrolního závěru.)

### **Zjištění u statutárních měst**

**13.** Některá statutární města nerespektovala povinnosti ohledně zveřejnění povinných informací ve vyhlášených výzvách, nehodnotila synergické efekty posuzovaných projektových záměrů a stanovila nevhodná kritéria pro hodnocení z hlediska hospodárnosti a efektivnosti. (Viz kapitolu IV.6.2 tohoto kontrolního závěru.)

### **Zjištění u příjemců podpory**

**14.** Cíle, jichž mají příjemci dosáhnout realizací projektů, korespondují v 74 % s dílčími cíli specifického cíle 1.2 IROP. V některých případech nebylo možné plnění projektových cílů vyhodnotit. (Viz kapitolu IV.1 tohoto kontrolního závěru)

**15.** Pořízené dopravní prostředky sloužily převážně k obměně vozového parku. Projekty nepředpokládaly významný nárůst přepravních výkonů v oblasti využívání veřejné dopravy na úkor individuální. (Viz kapitolu IV.2 tohoto kontrolního závěru)

**16.** Pozitivní vliv na životní prostředí měřený indikátorem „množství emisí primárních částic a prekurzorů sekundárních částic v rámci podpořených projektů“ snižuje nákup elektrobuses, které k vytápění používají naftu. (Viz kapitolu IV.2 tohoto kontrolního závěru)

**17.** Přestože pro nákup dopravních prostředků existovalo více potenciálních dodavatelů, většinou byla do výběrového řízení předložena jen jedna nabídka. (Viz kapitolu IV.3 tohoto kontrolního závěru.)

**18.** Někteří příjemci v žádostech o platbu uplatnili nezpůsobilé výdaje (viz kapitolu IV.4 tohoto kontrolního závěru), které Ministerstvo nemělo proplatit (viz kapitolu IV.6.6 tohoto kontrolního závěru). NKÚ dále u příjemců zjistil nedostatky v dodržování zákona upravujícího oblast veřejných zakázek (viz kapitolu IV.4 tohoto kontrolního závěru.)

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

---

<sup>5</sup> Tj. výdaje na diagnostické a servisní vybavení, výdaje na technickou podporu a na výdaje spojené s nadstandardní délkou záruční doby.

## II. Informace o kontrolované oblasti

### Podpora veřejné městské a regionální dopravy z *Integrovaného regionálního operačního programu* v programovém období 2014–2020

*Integrovaný regionální operační program* navazuje na sedm regionálních operačních programů (dále též „ROP“) a částečně na *Integrovaný operační program* z programového období 2007–2013. V programovém období 2007–2013 měly intervence z regionálních operačních programů do oblasti veřejné dopravy podpořit její rozvoj a zejména eliminovat růst individuální automobilové dopravy.

Veřejná městská a regionální doprava je podporována z prioritní osy 1 IROP v rámci specifického cíle 1.2 *Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy* (dále též „SC 1.2 IROP“). Na tento specifický cíl jsou alokovány zdroje evropských strukturálních a investičních fondů (dále též „ESIF“), konkrétně z Evropského fondu pro regionální rozvoj (dále též „ERDF“<sup>6</sup>) v celkové výši 608,6 mil. € (tj. 13 192,6 mil. Kč). V rámci národního spolufinancování jsou na realizaci opatření SC 1.2 IROP vyčleněny prostředky státního rozpočtu ČR (dále též „SR“) ve výši 34,0 mil. € (tj. 737,3 mil. Kč). Významnou složkou IROP jsou v rámci územní dimenze integrované nástroje, které představují 28 % z celkové alokace IROP.

Při přípravě operačního programu MMR analyzovalo situaci se závěrem, že

- integrované dopravní systémy včetně vozového parku jsou nedostatečně a nerovnoměrně rozvinuté;
- chybí tarifní provázanost celého systému;
- rozvoj a provázanost inteligentních dopravních systémů (dále též „ITS“<sup>7</sup>) v silničním provozu ve městech a aglomeracích zaostává;
- zaostává využití alternativních energií v dopravě včetně možného zapojení dopravy do sítí SmartGrids;
- využití potenciálu nemotorové (cyklistické) dopravy v rámci měst je nízké;
- systémy pro dopravu v klidu (P+R, K+R, B+R) jsou vybudovány nedostatečně.

Na základě provedené analýzy byly v rámci programového dokumentu vymezeny k podpoře ze SC 1.2 IROP aktivity „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“<sup>8</sup>, „Telematika“<sup>9</sup>, „Terminály“<sup>10</sup>, „Bezpečnost v dopravě“ a „Cyklodoprava“.

V rámci minulého programového období 2007–2013 měla podpora podobný charakter. Tato skutečnost byla důvodem pro zaměření kontroly NKÚ na takové aktivity SC 1.2 IROP, které navazovaly na opatření financovaná z jednotlivých ROP. Jedná se o aktivity „Nízkoemisní

---

<sup>6</sup> ERDF – European Regional Development Fund.

<sup>7</sup> ITS – intelligent transport systems.

<sup>8</sup> Aktivita zahrnuje nákup nízkoemisních a bezemisních vozidel, která využívají alternativní zdroje paliv, a nákup trakčních vozidel městské dopravy (tramvaje, trolejbusy) pro zajištění základní dopravní obslužnosti v rámci závazku veřejné služby, včetně zohlednění potřeby účastníků dopravy se ztíženou možností pohybu a orientace.

<sup>9</sup> Aktivita je zaměřena na podporu výstavby, zavedení, rekonstrukce nebo modernizace inteligentních dopravních systémů a dopravní telematiky pro veřejnou dopravu, zavádění nebo modernizace informačních systémů pro cestující, komunikačních systémů řidičů veřejné dopravy s dispečinkem, rezervačních, odbavovacích a platebních systémů pro veřejnou dopravu.

<sup>10</sup> Aktivita je zaměřena na podporu výstavby a modernizace přestupních terminálů, souvisejících záchytných parkovišť a parkovacích domů v přímé návaznosti na veřejnou hromadnou dopravu (systémy P+R, K+R, B+R) a zázemí pro veřejnou hromadnou dopravu.

a bezemisní vozidla“, „Telematika“ a „Terminály“ (dále též „vybrané aktivity“). V tabulce č. 1 je uvedena souhrnná informace o počtu projektů a finančním příspěvku ze zdrojů EU na realizaci projektů na vybrané tři aktivity v obou programových obdobích. Celkově již bylo podpořeno 407 projektů, na jejichž realizaci se podílí ESIF částkou přibližně 14,3 mld. Kč. Z této částky obdrželi příjemci na realizaci projektů ROP podporu ve výši 6,6 mld. Kč a na realizaci projektů IROP podporu ve výši 4,9 mld. Kč.

**Tabulka č. 1: Počet projektů s příspěvkem EU na aktivity týkající se terminálů, telematiky a pořízení nízkoemisních a bezemisních vozidel (v mil. Kč)**

Zdroj podpory v programovém období	Počet projektů	Dotace ze zdrojů EU
Regionální operační programy 2007–2013	236	6 555,85
Integrovaný regionální operační program 2014–2020	171	7 739,91
<b>Celkem</b>	<b>407</b>	<b>14 295,77</b>

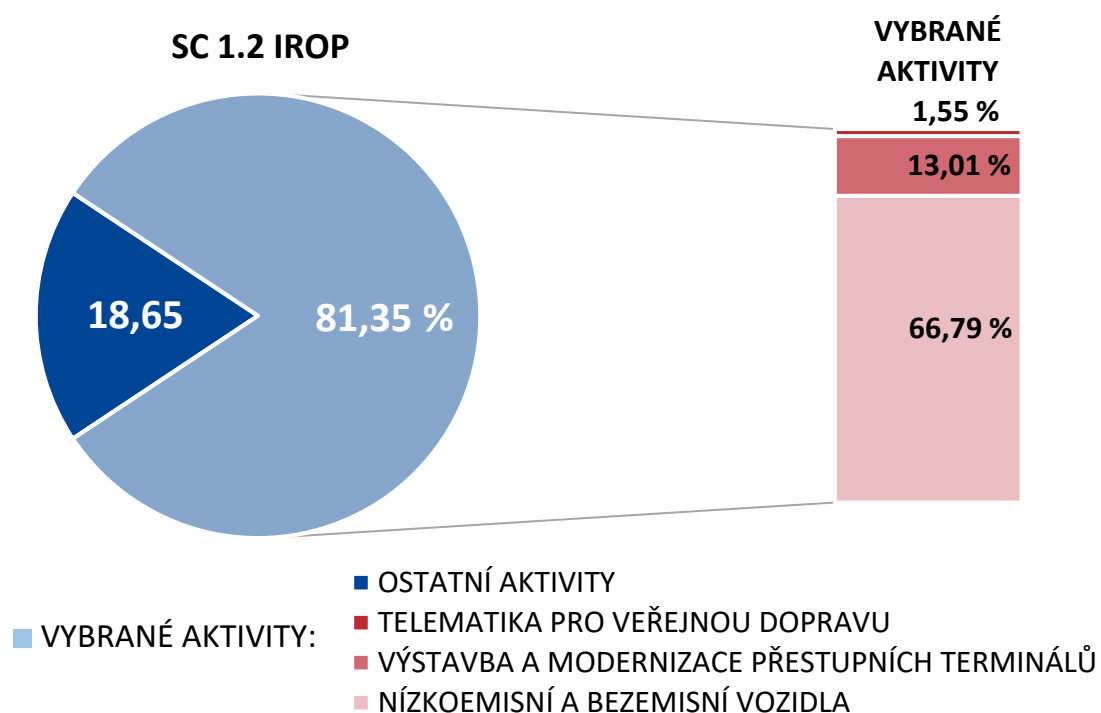
**Zdroj:** Data za ROP jsou převzata ze systému MSC2007 a validována regionálními radami jednotlivých regionů soudržnosti k 30. 11. 2018. Data za IROP jsou ze systému MS2014+ ke dni 30. 5. 2019.

V příloze č. 1 jsou zpracovány podrobné informace o všech projektech na vybrané aktivity realizovaných v obou programových obdobích, tj. o projektech realizovaných v rámci sedmi regionálních operačních programů a o projektech realizovaných v rámci SC 1.2 IROP.

#### Finanční příspěvek z Integrovaného regionálního operačního programu na realizaci vybraných aktivit

Na realizaci projektů v rámci SC 1.2 IROP bylo ke konci května 2019 poskytnuto téměř 6 mld. Kč ze zdrojů EU, z toho na vybrané aktivity 4,9 mld. Kč, tj. 81,3 % podpory v rámci SC 1.2 IROP poskytnuté ze zdrojů EU příjemcům (viz graf č. 1). Státní rozpočet se podílel na spolufinancování všech projektů SC 1.2 IROP částkou 105 mil. Kč, z toho na vybrané aktivity bylo určeno 39 mil. Kč.

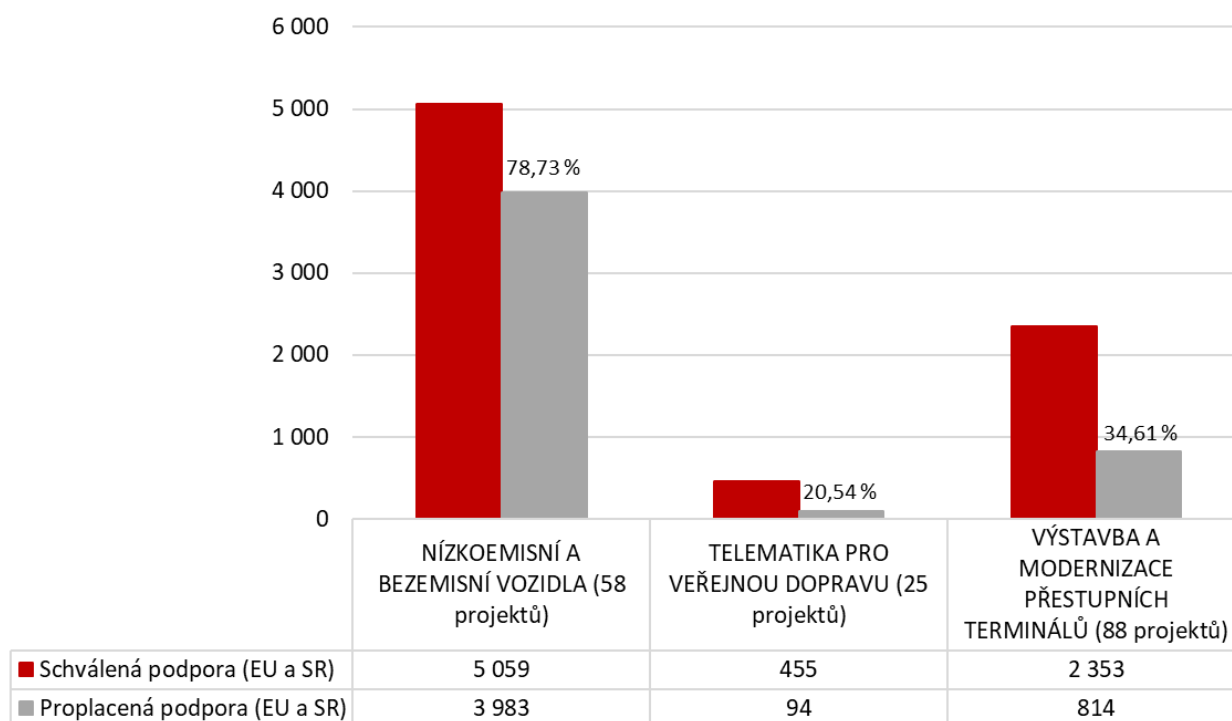
**Graf č. 1: Financování vybraných aktivit v rámci SC 1.2 IROP ze zdrojů EU**



**Zdroj:** data ze systému MS2014+ k 30. 5. 2019.

Dotiční prostředky zázavazkované v právních aktech o poskytnutí podpory a podíly čerpání na vybrané aktivity jsou uvedeny v grafu č. 2. Největší podíl prostředků tvoří investice na pořízení dopravních prostředků, kde bylo podpořeno celkem 58 projektů. V rámci těchto projektů s dotací ve výši 3 983 mil. Kč bylo pořízeno celkem 511 dopravních prostředků. Na realizaci opatření týkajících se „Telematiky“ bylo podpořeno pouhých 25 projektů. V aktivitě „Terminály“ bylo poskytnuta dotace ve výši 674 mil. Kč v 39 projektech na vybudování 1 802 parkovacích míst pro auta a 1 520 stání pro jízdní kola. Taktěž poskytování dotací příjemcům je nejrychlejší v případě pořizování dopravních prostředků, neboť se jedná o projekty s jednoduchou realizací formou dodávky, a to obvykle s jednou žádostí o platbu. V případě projektů na podporu „Telematiky“ a zejména „Terminálů“ jsou veřejné zakázky rozsáhlejší, neboť se obvykle jedná o stavební činnosti, a proto je i tempo realizace projektů pomalejší. Tento stav potvrzuje také *Zpráva o pokroku provádění Dohody o partnerství k 31. 12. 2018*<sup>11</sup>.

**Graf č. 2: Čerpání podpory ze zdrojů EU a SR v rámci schválených projektů na vybrané aktivity SC 1.2 IROP (v mil. Kč)**



**Zdroj:** data ze systému MS2014+ k 30. 5. 2019.

**Pozn.:** Schválené projekty jsou projekty evidované v systému MS2014+ minimálně ve stavu „PP30 – projekty s vydaným rozhodnutím o poskytnutí dotace“.

### Podpora prostřednictvím integrované územní investice (ITI)

Novým přístupem ke strukturální politice EU v programovém období 2014–2020 je uplatňování principů územní dimenze s využitím integrovaných nástrojů (podrobněji viz příloha č. 2 tohoto kontrolního závěru).

V rámci SC 1.2 IROP je prostřednictvím integrované územní investice (dále též „ITI“) poskytována podpora veřejné městské a regionální dopravy do území vymezeného

<sup>11</sup> Ve Zprávě o pokroku provádění Dohody o partnerství k 31. 12. 2018 je mimo jiné uvedeno: „Dopravní síť disponuje nízkou interoperabilitou a multimodalitou rozdílných typů dopravních systémů. Technologický rozvoj z hlediska zavádění inteligentních dopravních systémů a telematiky je příliš pomalý.“



strategiemi ITI. Za strategie ITI jsou odpovědná statutární města v roli nositele integrované strategie ITI (dále též „nositel ITI“). Tato města dále vykonávají roli zprostředkujícího subjektu a podílejí se na hodnocení žádostí o podporu. Dotace jsou přidělovány na základě výzev pro integrované projekty (podrobněji viz schéma č. 2 v kapitole IV.6 tohoto kontrolního závěru).

### III. Rozsah kontroly

Kontrolní akce měla prověřit, zda kontrolované osoby poskytují a čerpají peněžní prostředky v rámci prioritní osy 1 *Integrovaného regionálního operačního programu* v souladu s právními předpisy, účelně a hospodárně. Poskytování prostředků bylo prověřeno v rámci řídicího a kontrolního systému, který zahrnuje systém podpory individuálních projektů a systém podpory projektů realizovaných prostřednictvím ITI.

NKÚ především prověřil:

1. zda projekty přispívají ke zvýšení podílu udržitelné formy dopravy<sup>12</sup>;
2. zda kontrolované osoby čerpají peněžní prostředky na realizaci vybraných opatření v souladu s právními předpisy, účelně a hospodárně;
3. zda je v rámci řízení územní dimenze nastaven účinný systém administrace integrovaného nástroje ITI;
4. zda je pro poskytování prostředků nastaven účinný řídicí a kontrolní systém.

Kontrolovanými osobami bylo Ministerstvo pro místní rozvoj, Centrum pro regionální rozvoj České republiky, statutární města a vybraní příjemci dotační podpory, kterými jsou dopravci ve veřejné dopravě, města a kraj. Předmětem kontroly byly činnosti, jejichž výkonem je MMR pověřeno při plnění role řídicího orgánu IROP<sup>13</sup> (dále též „ŘO IROP“), a rovněž činnosti, jež MMR delegovalo na CRR a statutární města, která tyto činnosti vykonávají v roli zprostředkujících subjektů IROP. Na úrovni statutárních měst, která jsou jádrovými městy území ITI, prověřil NKÚ činnosti související se strategiemi ITI a vykonávané na základě akceptace strategií ITI řídicím orgánem IROP. U příjemců dotace byly prověřeny činnosti související s přípravou a realizací projektu.

NKÚ prověřil tyto činnosti zajišťované kontrolovanými osobami:

- řízení výzvy na podporu strategií ITI a jejich hodnocení;
- realizování strategií ITI;
- řízení výzev na podporu projektů;
- hodnocení, výběr a schvalování žádostí o podporu;
- věcné a finanční řízení operačního programu, včetně evidence nesrovnalostí;
- monitorovací činnost na úrovni projektů a na úrovni operačního programu;
- kontrolní a dohledovou činnost MMR v roli řídicího orgánu a kontrolní činnost CRR v roli zprostředkujícího subjektu;
- zadávání veřejných zakázek příjemci dotace;
- hospodárné a účelné čerpání prostředků příjemci na realizaci projektů.

<sup>12</sup> Udržitelnou dopravou se rozumí dle programového dokumentu IROP „funkční, bezpečné a ekonomické podmínky pro přemísťování osob a nákladů, které není v rozporu s udržitelnou spotřebou přírodních zdrojů, snižuje zátěž životního prostředí a eliminuje negativní vlivy na lidské zdraví“.

<sup>13</sup> MMR bylo pověřeno výkonem funkce řídicího orgánu IROP na základě usnesení vlády ČR ze dne 28. listopadu 2012 č. 867, k přípravě programů spolufinancovaných z fondů Společného strategického rámce pro programové období let 2014 až 2020 v podmínkách České republiky.

**Kontrolní akcí č. 18/24 NKÚ prověřil vzorek 19 projektů** (viz přílohu č. 3) **podpořených dotací** v rámci prioritní osy 1 IROP, a to zejména z pohledu legality, účelnosti a hospodárnosti vynaložených peněžních prostředků a dosažení stanovených cílů projektů. Výběr vzorku kontrolovaných příjemců podpory z PO 1 IROP, respektive specifického cíle 1.2, se odvíjel od míry pokroku fyzické realizace projektů a výše peněžních prostředků proplacených příjemcům na základě žádostí o platbu k rozhodnému datu zahájení kontrolní akce, tj. k 30. 11. 2018. **Kontrolovaný objem u těchto 19 projektů činil 1 550,7 mil. Kč.**

**Celkově byly na úrovni systému u MMR zkontrolovány prostředky ve výši 12 587,8 mil. Kč, z toho na úrovni dílčího systému ITI byly zkontrolovány prostředky ve výši 2 694,4 mil. Kč. Z těchto částek činily zkontrolované prostředky převedené na účty příjemců celkem 1 550,7 mil. Kč, z toho 761,1 mil. Kč bylo převedeno na účty příjemců realizujících integrované projekty (dále též „projekty ITI“). V rámci dílčího systému ITI prověřil NKÚ celkem 19 výzev nositelů ITI, na ně navázaných 19 výzev zprostředkujících subjektů ITI, 35 projektových záměrů předložených do výzev nositelů ITI a 33 žádostí o podporu z výzev zprostředkujících subjektů ITI.**

Podrobnosti ke kontrolovanému objemu uvádí tabulka č. 2.

**Tabulka č. 2: Přehled kontrolovaných prostředků SC 1.2 IROP pocházejících ze zdrojů EU a státního rozpočtu**

Kontrolovaný objem	Na úrovni celého systému		Z toho na úrovni dílčího systému ITI			
	Celkem na výzvách ŘO IROP (Kč)	- z toho kontrolované prostředky převedené na účty příjemců (Kč)	Celkem na výzvách ZS ITI		- z toho kontrolované prostředky převedené na účty příjemců	
			v Kč	v %	v Kč	v %
Zdroje EU	11 206 713 655	1 545 639 986	2 560 272 260	22,85	758 409 894	49,07
Zdroje státního rozpočtu	1 381 063 841	5 053 932	134 132 717	9,71	2 713 088	53,68
<b>Celkem</b>	<b>12 587 777 496</b>	<b>1 550 693 918</b>	<b>2 694 404 977</b>	<b>21,40</b>	<b>761 122 982</b>	<b>49,08</b>

**Zdroj:** data ze systému *MS2014+*.

NKÚ v kontrolní akci využil mimo jiné údaje z monitorovacího systému *MS2014+*.

## IV. Podrobnosti ke zjištěným skutečnostem

### 1. Naplňování specifického cíle 1.2 IROP „Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy“

#### Kontrolované projekty přispívají k naplňování specifického cíle 1.2 IROP

Prostřednictvím podpořených projektů jsou naplňovány v jednotlivých aktivitách zejména dílčí cíle, které MMR stanovilo pro SC 1.2 IROP v programovém dokumentu následovně:

- posílit přepravní výkony veřejné dopravy,
- snížit zátěže plynoucí z individuální automobilové dopravy (dále též „IAD“),
- rozvinout vozový park městských autobusů s alternativním pohonem,
- rozvinout a provázat integrovaný dopravní systém (dále též „IDS“) v silničním provozu ve městech a aglomeracích,
- zajistit potřeby specifických skupin obyvatel v dopravě,

- zajistit bezpečnost a bezbariérovost dopravy v zájmu zvýšení podílu udržitelných forem dopravy,
- zajistit dopravní dostupnost práce, služeb a vzdělání,
- využít potenciál nemotorové dopravy k mobilitě pracovních sil,
- vytvořit podmínky pro mobilitu a optimalizaci sítě cyklostezek a cyklotras.

Vazbu kontrolovaných projektů na specifický cíl 1.2 IROP uváděli příjemci podpory ve studii proveditelnosti, která byla přílohou žádosti o podporu. Na základě informací uvedených v těchto studiích identifikoval NKÚ dílčí cíle, které měly být v rámci jednotlivých projektů naplněny. Při vyhodnocení naplnění těchto dílčích cílů vycházel NKÚ zejména z informací příjemců podpory o jejich přepravních výkonech, údajích o jejich infrastruktuře a vozovém parku a dalších relevantních informací a to za období od roku 2013 (poslední rok minulého programového období) do roku 2018 (kdy byly všechny prověřované projekty zrealizovány). Nejširší základnou těchto dat disponovali příjemci podpory charakteru dopravců.<sup>14</sup>

Na základě dostupných dat provedl NKÚ mimo jiné vyhodnocení z dlouhodobého hlediska (mezi výchozím rokem 2013 a rokem ukončení realizace projektů 2018) a krátkodobého hlediska (mezi rokem ukončení realizace projektů 2018 a rokem předcházejícím, tj. rokem 2017). Podrobné vyhodnocení je uvedeno v příloze č. 4 tohoto kontrolního závěru.

U kontrolovaných projektů se v 68 případech měl splnit některý dílčí cíl SC 1.2 IROP. Z tohoto počtu byly dílčí cíle příjemci naplněny v 50 případech, tj. cca v 74 %. V jednom případě dílčí cíl naplněn nebyl a v 17 případech NKÚ nemohl na základě dostupných dat naplnění dílčích cílů jednoznačně vyhodnotit, mimo jiné z důvodu nerelevantnosti dat, na jejichž základě by měly být jednotlivé dílčí cíle vyhodnocovány.

Jednoznačné vyhodnocení nebylo možné provést zejména u těchto dílčích cílů: „snížit zátěže plynoucí z IAD“, „posílit přepravní výkony veřejné dopravy“, „rozvinout a provázat IDS v silničním provozu ve městech a aglomeracích“ a „zajistit dopravní dostupnost práce, služeb a vzdělání“.

## 2. Přínosy podpořených projektů měřené pomocí indikátorů

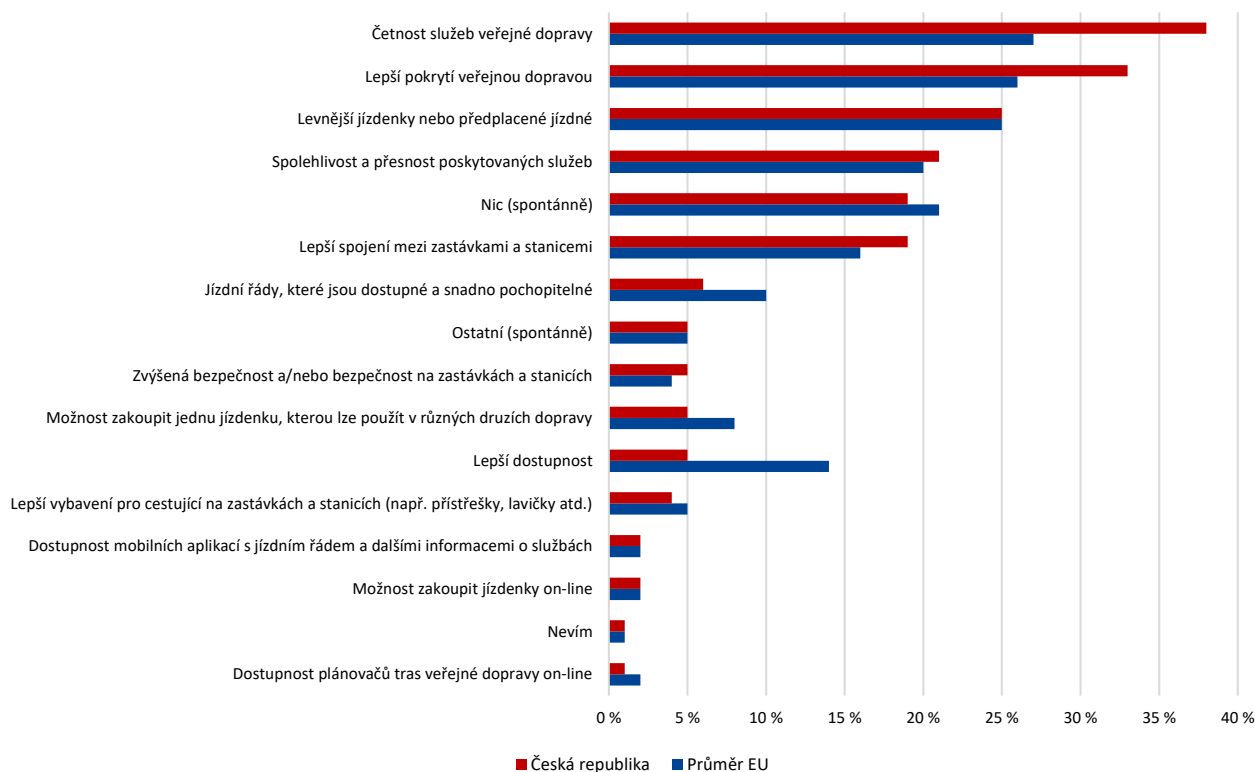
### Zájem o přepravu veřejnou dopravou v ČR i v EU závisí zejména na četnosti spojů

Při posuzování přínosu podpořených projektů ke zvýšení podílu udržitelných forem dopravy NKÚ mimo jiné přihlédl k výsledkům speciálního průzkumu Eurobarometru<sup>15</sup>, který se v roce 2014 zabýval otázkou, co by přimělo obyvatele EU ve větší míře přejít z individuální automobilové dopravy k veřejné hromadné dopravě. Výsledky průzkumu, v rámci něhož byla dotazovaným kladena otázka „Co by vás přimělo k častějšímu využívání veřejné dopravy?“, jsou znázorněny v grafu č. 3.

<sup>14</sup> Z hlediska struktury příjemců podpory se jednalo o deset dopravců, dvě města a jeden kraj. Všichni dopravci až na jednoho realizovali projekty zaměřené na opatření „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“ (13 projektů) s tím, že dva z těchto dopravců rovněž realizovali projekty zaměřené na opatření „Telematika“ (dva projekty). Tři projekty zaměřené na opatření „Terminály“ realizovala města a jeden z dopravců. Jeden projekt zaměřený na opatření „Telematika“ realizoval kraj.

<sup>15</sup> Průzkum veřejného mínění, který si nechávají evropské orgány provádět na specifická témata ve všech členských státech EU. Respondenti uváděli maximálně tři odpovědi.

**Graf č. 3: Výsledky průzkumu veřejného mínění v ČR a členských státech EU k problematice zvýšení využívání veřejné dopravy**



**Zdroj:** Special Eurobarometer 422a „Quality of transport“, dostupný na [https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/archives/ebs/ebs\\_422a\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/archives/ebs/ebs_422a_en.pdf).

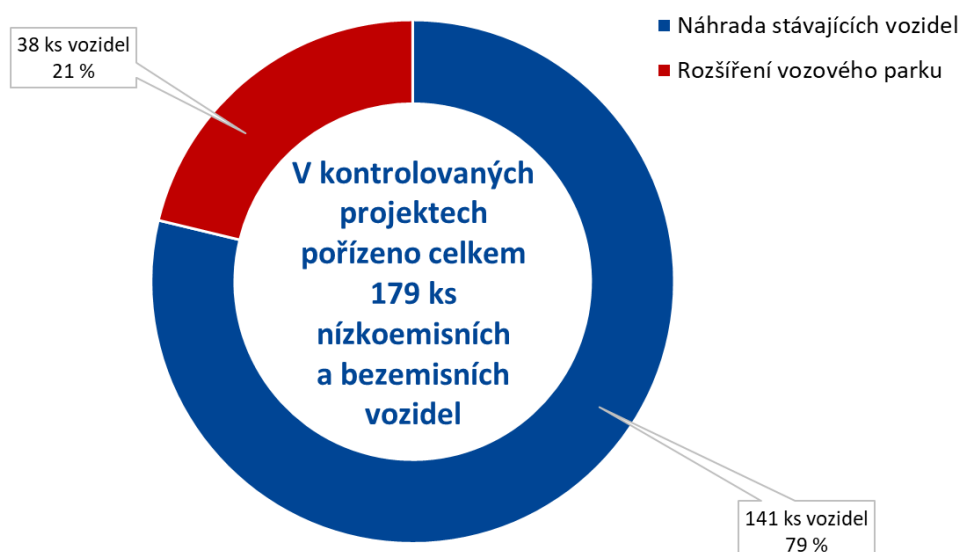
Předpoklad dopadu kontrolovaných projektů na zvýšení využívání přepravy veřejnou dopravou cestujícími NKÚ zjišťoval u projektů zaměřených na aktivitu „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“ na základě srovnání výchozích a cílových hodnot indikátoru „počet osob přepravených veřejnou dopravou“.

V sedmi případech příjemci neočekávali, že by se vlivem realizace projektu zvýšil počet přepravených osob. Ve čtyřech projektech byl předpokládán nárůst do 1 % a u dvou nad 1 % (konkrétně 1,5 % a 100 %). Pouze u jednoho projektu příjemce očekával významný nárůst přepravních výkonů, neboť nově pořizovaná vozidla měla být využívána na nových linkách městské hromadné dopravy (dále též „MHD“), pro které byla vozidla pořízena.

#### **Pořízené dopravní prostředky sloužily převážně k obměně vozového parku**

U 13 kontrolovaných projektů, jejichž předmětem byl nákup nízkoemisních a bezemisních vozidel, byla nová vozidla pořizována buď jako náhrada stávajících vozidel, nebo k rozšíření vozového parku (viz graf č. 4).

**Graf č. 4: Podíly pořizovaných vozidel k rozšíření a k obnově vozového parku**



**Zdroj:** graficky zpracoval NKÚ podle dat v MS2014+.

NKÚ zjistil, že z celkového počtu 179 vozidel nakoupili příjemci v 79 % vozidla jako náhradu stávajících vozidel a pouze v 21 % pořízené dopravní prostředky rozšiřovaly vozový park příjemce. Projekty primárně zaměřené na obnovu stávajících vozidel přispívají ke zvýšení podílu udržitelných forem dopravy jen v omezené míře.

#### **Positivní vliv na životní prostředí snižují nákupy elektrobuses s topením na naftu**

Ačkoliv v převážné většině případů došlo v aktivitě „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“ pouze k obnově vozového parku, realizované projekty přispívají k naplnění cílů, k nimž se ČR zavázala zejména *Národním akčním plánem čisté mobility pro období 2015–2018 s výhledem do roku 2030* (dále též NAP ČM).<sup>16</sup> K plnění cíle NAP ČM, který se týká zavádění alternativních paliv do veřejné dopravy, jsou stanovena dvě opatření. Na obě opatření je do roku 2023 v NAP ČM rozpočtován dopad financování ve výši 4,3 mld. Kč z prostředků IROP.

System podpory z prostředků IROP je nastaven tak, aby zohledňoval výše emisí produkovaných podporovanými vozidly. Ke konci července 2019 bylo v rámci 60 projektů podpořených ze SC 1.2 IROP deklarováno snížení množství emisí primárních částic a prekurzorů sekundárních částic ve výši 2 101,2 tun ročně<sup>17</sup>.

<sup>16</sup> Pořizování vozidel využívajících alternativní paliva přispívá ke snížení negativních dopadů dopravy na životní prostředí, zejména pokud jde o emise látek znečišťujících ovzduší a emise skleníkových plynů. Zavádění alternativních paliv nejen do veřejné dopravy vyplývá z požadavku směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva. V listopadu 2015 schválila vláda ČR svým usnesením č. 941 *Národní akční plán čisté mobility pro období 2015–2018 s výhledem do roku 2030*, který vychází z požadavku směrnice 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva. V rámci NAP ČM jsou definovány strategické cíle a k nim stanovena opatření pro jejich plnění.

<sup>17</sup> Zdroj: systém MS2014+ ke dni 30. 7. 2019, rozdíl mezi výchozí a cílovou hodnotou monitorovacího indikátoru „množství emisí primárních částic a prekurzorů sekundárních částic v rámci podpořených projektů“ u projektů minimálně s vydaným právním aktem o podpoře, v jejichž rámci je deklarován přínos ve formě snížení emisí. NKÚ ověřoval správnost hodnot monitorovacího indikátoru vykazovaných v MS2014+ pouze u kontrolovaných projektů (viz přílohu č. 3 tohoto kontrolního závěru).

V kontrolovaných projektech má být dosaženo snížení emisí ve výši 24,42 tun ročně za předpokladu, že příjemci vyřadí 141 kusů starých vozidel, z toho 90 autobusů s dieselovým pohonem. Do ukončení kontrol bylo vyřazeno celkem 104 vozidel, z toho 57 autobusů<sup>18</sup>.

V případě pořizování elektrobusů, které jsou vybaveny nezávislým naftovým topením, vypočtené snížení emisí nezohledňuje emise vzniklé spalováním nafty při vytápění vozidla.

U kontrolovaných projektů NKÚ zjistil, že 22 elektrobusů nakoupených v rámci čtyř projektů<sup>19</sup> je vybaveno nezávislým naftovým topením. Tyto dopravní prostředky spotřebovaly v rozmezí šesti až devíti měsíců celkem 29 559 litrů motorové nafty. Emise vyprodukované těmito „bezemisními“ elektrobusy nebyly zohledněny v cílové hodnotě indikátoru „množství emisí primárních částic a prekurzorů sekundárních částic v rámci podpořených projektů“ v důsledku konstrukce výpočtu. Přínos těchto vozidel ke kvalitě životního prostředí je tak ve skutečnosti nižší.

### **Terminály a související zázemí může přilákat větší počet osob k využívání veřejné dopravy**

V aktivitě „Terminály“ bylo v kontrolovaných třech projektech vytvořeno 275 parkovacích míst a 74 parkovacích míst pro jízdní kola. V souvislosti s modernizací dvou terminálů byl očekáván nárůst počtu přepravených osob o 4 % a 7 %, v případě jednoho nově budovaného terminálu se jednalo o nárůst počtu cestujících o 1 746 111 osob.

Dle výše uvedených očekávaných přínosů měly kontrolované projekty, zaměřené na modernizaci a výstavbu terminálů, tj. rozšíření infrastruktury pro veřejnou hromadnou dopravu, potenciál přispět ke zvýšení podílu udržitelných forem dopravy.

### **Přínos z realizovaných projektů v aktivitě „Telematika“ nelze zjistit**

Pro projekty, kde hlavní podporovanou aktivitou byla telematika pro veřejnou dopravu, byl stanoven pouze jeden indikátor, a to indikátor výstupu „počet zařízení a služeb pro řízení dopravy“ (podrobněji viz kapitolu IV.6.4 tohoto kontrolního závěru).

U intervencí zaměřených na podporu „Telematiky“ je sledován pouze počet pořízených zařízení / systémů / služeb, který je roven počtu realizovaných projektů. Na základě takto stanoveného indikátoru NKÚ nemohl posoudit, do jaké míry dané opatření přispěje ke zvýšení využívání veřejné dopravy namísto individuální automobilové.

## **3. Hospodárnost prostředků vynaložených na realizaci projektů**





### **Dodavatelé dopravních prostředků si vzájemně nekonkurují**

V kontrolovaném vzorku projektů byly nejčteněji zastoupeny projekty v aktivitě „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“. V kontrolovaných 13 projektech bylo pořízeno celkem 179 vozidel pro veřejnou dopravu (viz tabulku č. 3).

<sup>18</sup> Vyřazené autobusy byly ve 44 případech ekologicky zlikvidovány. Dvanáct autobusů příjemce prodal jiné osobě a v jednom případě byl autobus odstaven.

<sup>19</sup> Projekt č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_022/0001234, č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_022/0001390, č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_045/0005669 a č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_045/0007419.

**Tabulka č. 3: Vozidla pro veřejnou dopravu pořízená v kontrolovaných projektech**

Druh vozidla	Kategorie vozidla	Počet (ks)
 <b>76</b>	Minibus CNG	3
	Autobus CNG 11,5–13 m	47
	Autobus CNG 15 m	1
	Autobus CNG kloubový 17,5–19 m	25
 <b>33</b>	Elektro minibus	3
	Elektro midibus	11
	Elektrobus 9,5–13 m	19
 <b>60</b>	Trolejbus 11,5–13 m	6
	Trolejbus parciální 11,5–13 m	42
	Trolejbus kloubový 17,5–19 m	12
 <b>10</b>	Tramvaj sólo vůz 13–15,1 m	10
<b>Celkem vozidel</b>		<b>179</b>

**Zdroj:** graficky zpracoval NKÚ.

V rámci posouzení hospodárnosti prostředků vynaložených na pořízení vozidel prověřil NKÚ postup příjemců podpory při výběru dodavatelů pořizovaných vozidel a dále ověřil přiměřenost jednotkových cen, za které byla vozidla nakoupena. Kontrolováno bylo celkem 25 veřejných zakázek obsahujících 28 zadávaných částí spolufinancovaných z dotace. Z celkového počtu zadávaných částí zakázek se ve 28 případech<sup>20</sup> jednalo o zadávací řízení na výběr dodavatele s vazbou na hlavní aktivity projektu (tj. nákupy vozidel, stavby terminálů, dodávky telematiky).

Podrobnosti o podaných a hodnocených nabídkách v kontrolovaných zadávacích řízeních jsou uvedeny v schématu č. 1.

<sup>20</sup> Do počtu zadávacích řízení na dílčí části nejsou započteny veřejné zakázky malého rozsahu zadané přímo dodavateli a jednací řízení bez uveřejnění, respektive výzvy související s dříve uzavřenými rámcovými smlouvami.

**Schéma č. 1: Počet podaných nabídek v kontrolovaných zadávacích řízeních na výběr dodavatelů pro hlavní aktivity**

Celkový počet zadávacích řízení	28					
- z toho ve vybraných aktivitách	CNG autobusy 7	Elektrobusy 5	Trolejbusy 7	Tramvaje 2	Telematika 4	Terminály 3
Podaná 1 nabídka	3	4	5	2	2	0
Podané 2 nabídky	3	1	2	0	1	0
Podané více než 2 nabídky	1	0	0	0	1	3

**Pozn.:** Údaje nezahrnují veřejné zakázky malého rozsahu zadávané přímo dodavateli a zakázky zadané formou jednacího řízení bez uveřejnění na základě již dříve uzavřenými rámcovými smlouvami. Pokud byla zakázka rozdělena na části, jsou do počtu zahrnuty i jednotlivé části, které byly spolufinancovány z dotace IROP.

**Zdroj:** graficky zpracoval NKÚ.

V případě aktivity „Terminály“ byly u všech zadávacích řízení podány dvě a více nabídek. V aktivitě „Telematika“ byla v polovině zadávacích řízení předložena pouze jedna nabídka, což mohlo být způsobeno specifičností dodávek v této oblasti. V aktivitě „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“ byla podána pouze jedna nabídka v 67 % (ve 14 případech z 21). Nejčastěji se tato situace vyskytovala u dodávek elektrobusů, trolejbusů a tramvají.

U kontrolovaných projektů byly veřejné zakázky na dodávku dopravních prostředků zadány v otevřených řízeních. Zadavatelé v rámci všech projektů prováděli průzkum trhu, případně tržní konzultaci, kdy oslovovali minimálně tři dodavatele, kteří byli schopni požadovaná vozidla dodat. Pro jednotlivé předměty plnění existovalo více potenciálních dodavatelů. Přesto byla v rámci zadávacích řízení ve 14 případech z 21 předložena nabídka pouze od jednoho dodavatele. V oblasti nákupu vozidel tak probíhala soutěž jen v omezené míře a jednotliví dodavatelé si vzájemně nekonkurovali.

### **Příjemci nakupovali dopravní prostředky za přiměřené ceny**

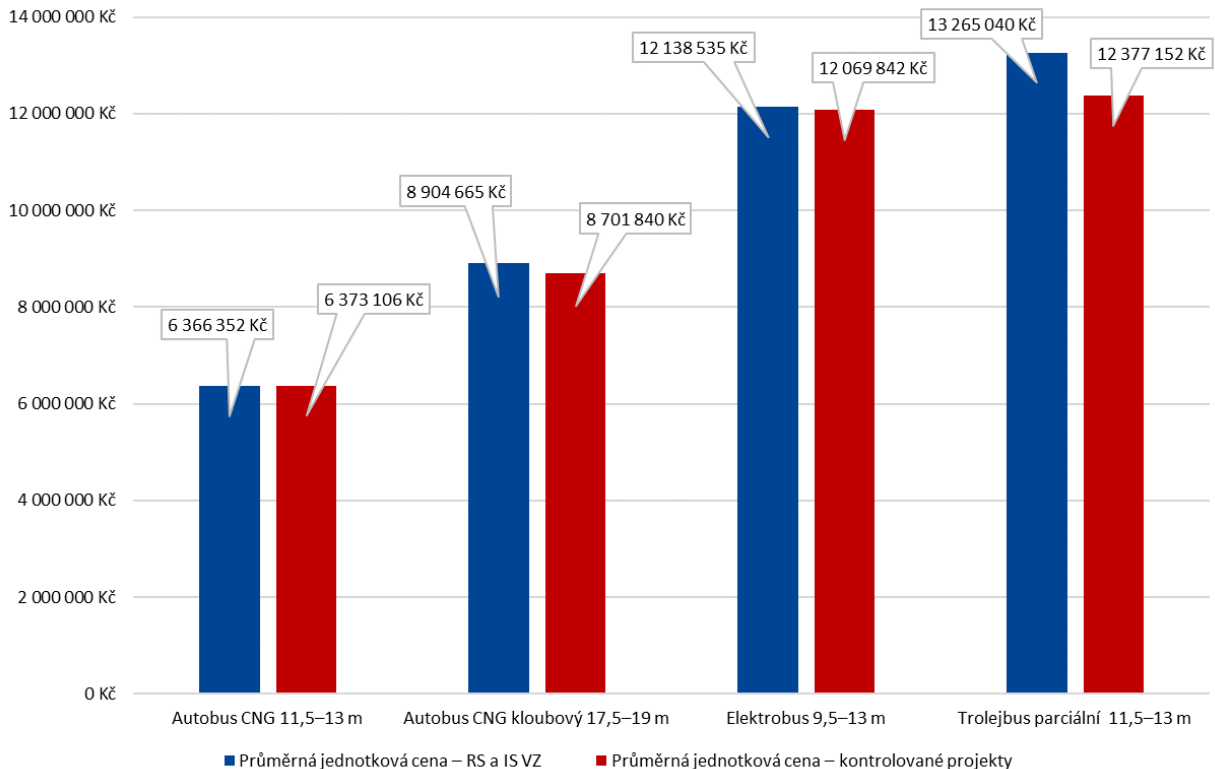
Přiměřenost kupních cen vozidel pořízených v rámci kontrolovaných projektů NKÚ ověřoval porovnáním jednotkové ceny nakupovaných dopravních prostředků pořízených v rámci kontrolovaných projektů a průměrnými cenami obdobných dopravních prostředků veřejné hromadné dopravy zjištěnými z veřejně dostupných informačních zdrojů, a to z registru smluv<sup>21</sup> (dále též „RS“) a *Informačního systému o veřejných zakázkách*<sup>22</sup> (dále též „ISVZ“). Výsledky porovnání jsou uvedeny v grafu č. 5.

<sup>21</sup> Registr smluv je informačním systémem zřízeným podle zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv), který je veřejně dostupný. Od 1. 7. 2017 je zveřejnění v registru smluv podmínkou účinnosti těchto smluv.

<sup>22</sup> *Informační systém o veřejných zakázkách* je ve smyslu ustanovení § 224 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, informačním systémem veřejné správy, prostřednictvím něhož zajišťuje MMR mimo jiné funkci uveřejňování informací z formulářů k veřejným zakázkám.



**Graf č. 5: Porovnání průměrných jednotkových cen vozidel pořízených v kontrolovaných projektech a cen jiných nákupů obdobných vozidel zjištěných z veřejně dostupných informačních zdrojů**



**Pozn.:** Průměrné jednotkové ceny dopravních prostředků nezahrnují DPH.

**Zdroj:** graficky zpracoval NKÚ.

Ceny vozidel pořízených v rámci kontrolovaných projektů a dopravních prostředků stejné kategorie zjištěné z veřejně dostupných informačních zdrojů jsou srovnatelné. Zjištěné odchylky porovnávaných průměrných jednotkových cen dopravních prostředků nejsou významné. Odchylky lze odůvodnit rozdílnou technickou specifikací nebo odlišnými garančními a servisními podmínkami nakupovaných vozidel.

Jelikož se jedná o segment trhu s omezenou výrobní kapacitou, malosériovou výrobou a s nízkým zájmem o účast ve veřejných soutěžích, rozhodl se NKÚ zveřejnit informace o cenách dopravních prostředků včetně souvisejících informací<sup>23</sup>.

#### 4. Ostatní zjištění na úrovni příjemců

##### Někteří příjemci obdrželi podporu na nezpůsobilé výdaje

Jeden z příjemců v rámci realizace projektu<sup>24</sup> uplatnil jako způsobilý výdaj, který nebyl prokazatelně doložen. Dodané zařízení neodpovídalo fakturovanému zařízení. Skutečně

<sup>23</sup> Zveřejňované údaje byly získány z kontrolovaných projektů (<https://data.nku.cz/download/vystupy-z-kontrol/ka-18-24/Ceny-dopravnich-prostredku-porizovane-v-kontrolovanых-projektech.xlsx>) a z veřejně dostupných zdrojů (<https://data.nku.cz/download/vystupy-z-kontrol/ka-18-24/Prehled-cen-dopravnich-prostredku-RS-a-ISVZ.xlsx>).

<sup>24</sup> Projekt č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_025/0001463.

dodané zařízení (zobrazovací LCD panel) bylo nižší kvality s odlišnými parametry oproti zařízení fakturovanému a uhrazenému.

Další příjemce v rámci realizace projektu<sup>25</sup> uplatnil v žádosti o platbu jako způsobilé výdaje za technickou podporu. Tyto výdaje nesplňovaly podmínky věcné způsobilosti stanovené pro danou aktivitu „Telematika“.

Jiný kontrolovaný příjemce v rámci realizace projektu<sup>26</sup> uplatnil v žádostech o platbu nezpůsobilé výdaje na tři sady výrobcem předepsaného speciálního servisního nářadí a diagnostického zařízení. Nářadí a zařízení nebylo fakturováno odděleně, ale bylo součástí ceny pořízených elektrobuses. Z věcného hlediska se jedná o výdaje nezpůsobilé, protože souvisejí se servisem a opravami pořízených elektrobuses. Servisní a diagnostické zařízení není součástí žádného jednotlivého vozidla a není nezbytnou součástí dodávky nakupovaných vozidel.

### **V zadávání veřejných zakázek byly zjištěny nedostatky**

Při zadávání veřejných zakázek nepostupovali dva příjemci v souladu s platným předpisem pro zadávání veřejných zakázek.

Jeden z příjemců stanovil kritérium technické kvalifikace při zadávání veřejné zakázky „Telematika – výměna odbavovacího zařízení a dodání dispečerského systému“ v rozporu se zásadou přiměřenosti stanovenou v zákoně o zadávání veřejných zakázek<sup>27</sup>. Tímto postupem vytvořil příjemce překážku hospodářské soutěže a porušil rozpočtovou kázeň dle rozpočtových pravidel<sup>28</sup>.

Jiný příjemce vyloučil ze zadávacího řízení neoprávněně společnou nabídku více dodavatelů z důvodu nesplnění požadované kvalifikace. Vyloučení nemělo žádný finanční dopad na realizovanou zakázku.

### **Nakoupená vozidla měla jiné parametry**

Příjemce v rámci realizace projektu<sup>29</sup> nenaplnil jeden z cílů uvedených v rozhodnutí o poskytnutí dotace. Za účelem zvýšení komfortu a dostupnosti veřejné hromadné dopravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace měla být všechna pořízená vozidla plně nízkopodlažní a bezbariérová. Příjemce však nakoupil šest minibusů, které byly jen částečně nízkopodlažní a bezbariérové. O změně ani neinformoval poskytovatele.

## **5. Územní dimenze realizovaná prostřednictvím nástroje ITI**

### **5.1 Řízení výzvy a zajištění hodnocení Strategii ITI**

#### **Výzva na podporu strategií ITI neměla stanovena pevná pravidla a hodnocení bylo zdlouhavé**

Průběžnou výzvu k předkládání žádostí o podporu strategií ITI (dále též „výzva na strategie ITI“) vyhlásilo MMR v listopadu 2015. Žádosti byly přijímány v průběhu ledna a února 2016.

<sup>25</sup> Projekt č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_025/0001180.

<sup>26</sup> Projekt č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_022/0001390.

<sup>27</sup> Ustanovení § 6 odst. 1 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek.

<sup>28</sup> Ustanovení § 3 písm. e) ve spojení s ustanovením § 44 odst. 1 písm. b) zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla).

<sup>29</sup> Projekt č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_045/0007419.

V době vyhlášení výzvy na strategie ITI nebyl v žádném dokumentu relevantním pro integrované nástroje definován obsah a náležitosti takové výzvy (s výjimkou datových položek). Tento stav přetrvává s tím rozdílem, že datové položky byly doplněny a aktualizovány. Dopad nedostatku tohoto stavu byl snížen tím, že při přípravě výzvy na strategie ITI konzultovalo MMR její obsah se všemi řídicími orgány.

Hodnocení předložených strategií ITI probíhalo od února 2016 do listopadu 2016. Strategie ITI byly hodnoceny MMR z hlediska formálních náležitostí a přijatelnosti a následně jednotlivými řídicími orgány operačních programů z věcného hlediska.

Doba hodnocení formálních náležitostí a přijatelnosti, kdy hodnotitelé vraceli strategie ITI zpracovatelům k doplnění, se pohybovala v rozmezí od 134 do 244 kalendářních dnů. V průměru tato fáze trvala 169 kalendářních dnů. Fáze věcného hodnocení ze strany ŘO IROP trvala průměrně 18 kalendářních dnů.

Proces hodnocení strategií ITI byl ukončen vydáním *akceptace integrované strategie* (dále též „akceptační dopis“), v němž ŘO IROP stanovil mimo jiné závazné podmínky pro nositele ITI, finanční plán a monitorovací indikátory ve vztahu k opatřením financovaným z IROP.

Průběh hodnocení byl zatížen množstvím problémů způsobených *MS2014+*, které negativně ovlivňovaly celý proces jak z hlediska časového, tak i zvýšenou administrativní zátěží kladenou nejen na hodnotitele (interní, externí), ale i na předkladatele strategií ITI.

#### ***Příklady problémů s MS2014+ v průběhu hodnocení Strategií ITI:***

*V rámci hodnocení strategií byly kontrolou NKÚ zjištěny případy problémů s MS2014+, kdy nebylo možné vrátit posudky k přepracování, nefungovaly experty posudků, ani zakládání posudků nových. Rovněž byl zjištěn případ, kdy nebylo možné proces hodnocení vůbec zahájit.*

## **5.2 Realizace a monitorování plnění strategií ITI a územní dimenze**

### **Ministerstvu se nedaří včas informovat o plnění územní dimenze a pokroku integrovaných nástrojů**

Vlastní realizace strategií ITI je zajišťována v odpovědnosti jednotlivých nositelů ITI. Cíle strategií ITI jsou naplňovány prostřednictvím projektů ITI. Ministerstvo v roli ŘO IROP vyhlásilo k předkládání žádostí o podporu pro integrované projekty z SC 1.2 IROP výzvu č. 50 s alokací 5 912,2 mil Kč z ERDF a 1 043,4 mil. Kč ze státního rozpočtu. Na tuto výzvu navazovaly výzvy nositelů ITI a ZS ITI, které specifikovaly další podmínky, zejména typy podporovaných projektů v závislosti na opatřeních a cílech konkrétních strategiích ITI.

Monitoring je prováděn na všech úrovních administrace strategií ITI. Na projektové úrovni je pokrok sledován příjemcem ve *zprávách o realizaci* a ve *zprávách o udržitelnosti* stejně, jako je tomu v případě individuálních projektů. Na úrovni strategie ITI předkládá nositel ITI s půlroční frekvencí *zprávu o plnění integrované strategie*. MMR monitoruje pokrok realizace integrovaných nástrojů a zpracovává *zprávu o pokroku integrovaných nástrojů*.

Zpráva o pokroku integrovaných nástrojů za rok 2017, která byla generována jako sestava v MS2014+ v dubnu 2018, je v části „Financování dle specifických cílů“ a „Indikátory“ nepřehledná. V sestavě nelze jednoznačně přiřadit údaje za SC 1.2 IROP k jednotlivým schváleným strategiím ITI a ani zjistit souhrnný údaj za všechny strategie ITI. Údaje jsou na 30 řádcích z celkových 125 uvedeny bez bližší specifikace a bez konečné agregace. Tento stav je důsledkem nastavení datových polí, která jsou automaticky generována ze schválených strategií ITI, avšak nejsou agregována.

Zpráva o pokroku integrovaných nástrojů za rok 2018 nebyla zpracována ve stanoveném termínu, tj. do konce února 2019, ani ke dni ukončení kontroly v červnu 2019. Důvodem jsou problémy s agregací dat v MS2014+, což MMR řeší s dodavatelem informačního systému.

Z monitorování naplňování územní dimenze zpracovává MMR *zprávu o plnění územní dimenze*. Tuto povinnost, včetně stanovených termínů zveřejnění, Ministerstvu ukládá *Národní dokument o územní dimenzi*.

K datu ukončení kontroly NKÚ v červnu 2019 nebyla na webových stránkách územní dimenze zveřejněna *Zpráva o plnění územní dimenze za rok 2018*. MMR v rozporu s *Národním dokumentem o územní dimenzi* nedodrželo termín pro její zveřejnění, kterým byl konec ledna 2019.

### **Integrované územní investice i přes jejich složitost a zpoždění mají pozitivní efekt**

V programovém období 2007–2013, kdy byla podpora směřována do oblasti veřejné dopravy z jednotlivých ROP, realizovaná opatření nezohledňovala synergické vazby. V konečném důsledku tato opatření vedla k nekonceptnosti, realizovaly se pouze dílčí investice, které samy o sobě neměly možnost výchozí situaci zásadním způsobem změnit<sup>30</sup>. Oproti tomu projekty ITI tím, že jsou součástí ucelených strategických dokumentů, v sobě zahrnují synergické vazby s dalšími intervencemi v rámci území vymezeného strategií ITI. Zejména opatření zrealizovaná v aktivitě „Terminály“ a „Telematika“ vykazují vysokou míru synergických efektů i s dalšími oblastmi, které jsou podporovány v rámci územní dimenze. Podpora aktivity „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“, zejména pokud se jednalo pouze o obměnu dopravních prostředků, neprokazuje dostatečnou synergickou vazbu na další oblasti v daném území. Projekty ITI by měly být zaměřeny především na realizaci větších strategických projektů s významným dopadem pro řešená území.<sup>31</sup> Projekty prosté obměny vozových parků místních dopravců nejsou svým charakterem strategickými projekty. Obměna vozového parku je nutná pro alespoň udržení stávajících cestujících ve veřejné městské a regionální dopravě. Pokud by některá vozidla dosloužila a nebyla za ně náhrada, pravděpodobně by se nepřepřivilo tolik cestujících. NKÚ zastává názor, že ke komplexnímu řešení problémů v území přispívají ve větší míře projekty zaměřené na nákup ekologických vozidel s cílem zvýšení četnosti spojů, zavedení nové linky, jejím prodloužením apod. Z tohoto pohledu by se jednalo o projekty, které jsou doplňující pro dosažení žádoucích synergických efektů. V současné době je ale stav takový, že ve vazbě na 50. výzvu měly největší alokaci mezi kontrolovanými ZS ITI výzvy na vozidla, přičemž většina z nich byla jen obnovou.

<sup>30</sup> Vyhodnocení opatření realizovaných v programovém období 2007–2013 a podpořených z ROP vychází z evaluačních zpráv, v jejichž rámci byly posuzovány přínosy, efekty a dopady realizovaných intervencí.

<sup>31</sup> Kapitola 5 písm. c) *Zprávy o pokroku při provádění Dohody o partnerství k 31. 12. 2018*.

Implementace integrovaných nástrojů v SC 1.2 IROP má potenciál přispět k dosahování synergických efektů v rámci územní dimenze a komplexnějším řešením problémů s výraznějším efektem zejména v oblastech telematiky a budování terminálů. V případě podpory směřované na obnovu vozového parku nízkoemisními a bezemisními vozidly je vhodnější využívat soutěžních individuálních výzev.

#### **Analýza nákupu dopravních prostředků v kontrolovaných projektech ITI:**

Ze sedmi kontrolovaných projektů ITI pouze v jednom případě<sup>32</sup> pořídil příjemce všech deset vozidel s cílem rozšířit vozový park. Ve třech projektech<sup>33</sup> zakoupily příjemci 32 vozidel pouze jako náhradu za stávající. Ve zbývajících třech projektech pořídili příjemci celkem 48 dopravních prostředků, z toho jich pouze 18 rozšiřovalo vozový park, zbývajících 30 bylo pořízeno s cílem obměnit vozový park. Na obměnu vozového parku tak v souhrnu bylo pořízeno 69 % nových vozidel, k rozšíření vozového parku příjemci nakoupili 31 % dopravních prostředků.

Posouzení projektových záměrů a hodnocení projektových žádostí o podporu projektů ITI i přes složitě nastavený proces probíhá ve srovnatelném časovém úseku jako hodnocení žádostí o podporu individuálních projektů.

#### **Výsledky analýzy délky administrace projektových záměrů ITI a žádostí o podporu projektů:**

Na vzorku 28 projektů ITI, u nichž v době kontroly MMR vydalo rozhodnutí o poskytnutí dotace, byla zjištěna celková průměrná doba na administraci projektových záměrů a projektových žádostí 236 dnů. Při přičtení doby mezi vydáním „vyjádření řídicího výboru ITI o souladu projektového záměru se strategií ITI“, která činila 46 dnů, se jedná o celkem 282 dny.

Průměrná doba na administraci žádostí o podporu individuálních projektů zjištěná ze sestav generovaných v MS2014+ se pohybovala od 234 dnů u výzvy č. 24 na podporu aktivity „Terminály“ do 301 dne u výzvy č. 22, která se týkala aktivity „Telematika“. Počet hodnocených žádostí v rámci jedné výzvy na individuální projekty však převyšoval počet podaných projektových záměrů, respektive žádostí o podporu projektů ITI v rámci jedné výzvy pro ITI projekty vyhlašované statutárními městy.

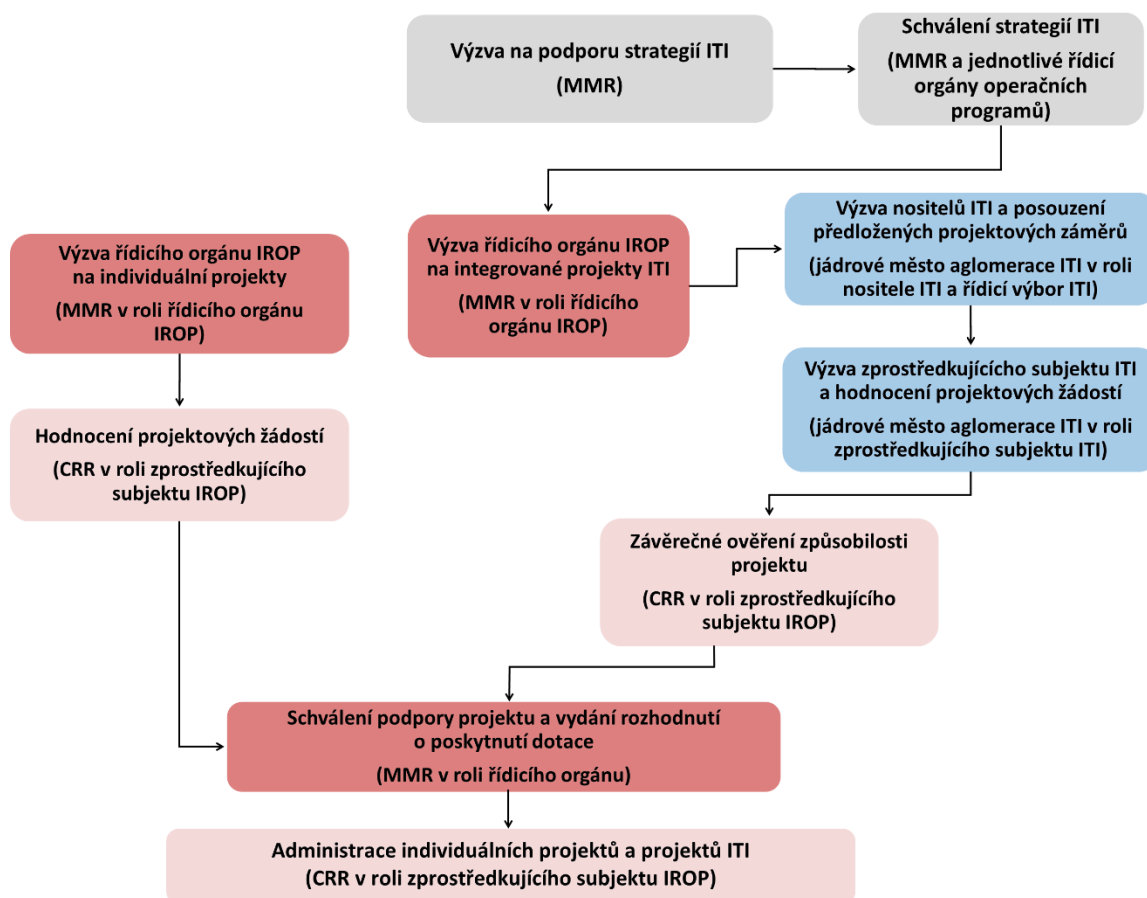
## **6. Řídicí a kontrolní systém IROP**

Posouzení nastavení a účinnosti řídicího a kontrolního systému IROP ve SC 1.2 zahrnovalo ověření systému přidělování dotací formou individuálních výzev a formou výzev pro integrované projekty ITI. Jednotlivé činnosti a subjekty, které je vykonávají, včetně vazeb v systému poskytování podpory znázorňuje schéma č. 2.

<sup>32</sup> Projekt č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_045/0004399.

<sup>33</sup> V projektu č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_045/0006867 pořízeno celkem 19 dopravních prostředků; v projektu č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_045/0005669 pořízeno celkem 11 dopravních prostředků; v projektu č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_045/0005148 pořízeny dva dopravní prostředky.

**Schéma č. 2: Systém poskytování podpory v rámci SC 1.2 IROP se zohledněním územní dimenze aplikované prostřednictvím integrovaného nástroje ITI**



**Legenda:** ● Činnosti zajišťované MMR z pozice gestora územní dimenze. ● Činnosti zajišťované jádrovými městy metropolitních oblastí a sídelních aglomerací v roli nositele ITI a zprostředkujícího subjektu ITI. ● Činnosti zajišťované MMR v roli ŘO IROP. ● Činnosti zajišťované CRR v roli zprostředkujícího subjektu IROP.

**6.1 Řízení výzev a hodnocení žádostí o podporu individuálních projektů**

**Výzvy byly řízeny dle stanovených pravidel**

MMR v roli ŘO IROP vyhlásilo čtyři kolové soutěžní výzvy k předkládání žádostí o podporu na realizaci vybraných aktivit. Jejich přehled včetně alokací zdrojů z EU a SR je uveden v tabulce č. 4.

**Tabulka č. 4: Přehled výzev a jejich alokací na vybrané aktivity SC 1.2 IROP (v mil. Kč)**

Číslo výzvy	Zaměření výzvy	Alokace z rozpočtu	
		EU	ČR
20	Nízkoemisní a bezemisní vozidla	3 413,53	200,80
22	Telematika pro veřejnou dopravu	223,44	39,43
24	Výstavba a modernizace přestupních terminálů	1 088,00	64,00
73	Výstavba a modernizace přestupních terminálů	569,50	33,50

Zdroj: MS2014+.

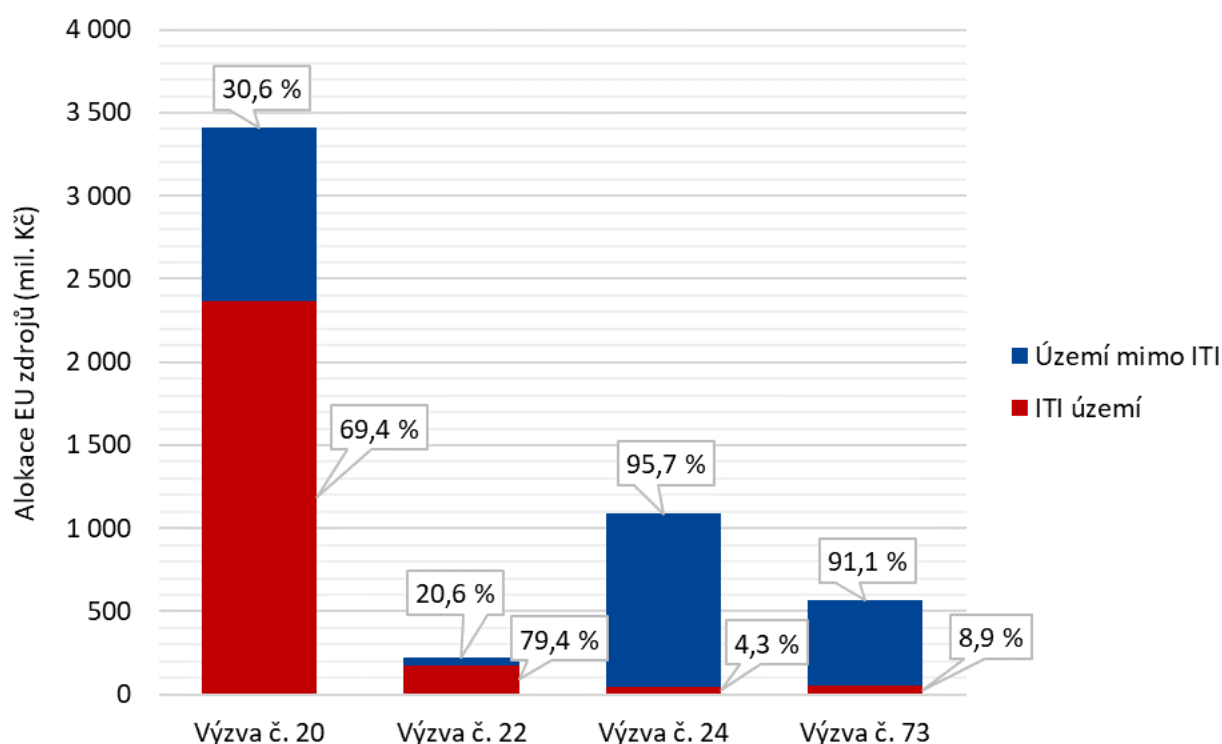
Pozn.: Alokace jsou uvedeny ve znění schválených změn do května 2019.

System v oblasti použití správného druhu výzev z hlediska zacílení, dodržování harmonogramu vyhlášení, vlastní administrace výzev včetně jejich změn, nastavilo MMR v roli ŘO IROP v souladu s požadavky na něj kladenými.

### Alokace výzev pro individuální projekty je z velké části směřována do území ITI

Na základě hodnocení projektových žádostí v kolových výzvách na podporu individuálních projektů uspěly a podporu obdržely i projekty realizované v územích ITI. Tyto projekty mohou získávat podporu z IROP v rámci výzvy č. 50.

**Graf č. 6: Územní rozdělení alokace zdrojů EU kolových výzev pro individuální projekty (v mil. Kč)**



**Zdroj:** graficky zpracoval NKÚ podle dat poskytnutých MMR.

Podstatnou část alokovaných zdrojů EU v aktivitě „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“ (výzva č. 20) a „Telematika“ (výzva č. 22) schválilo MMR v právních aktech o poskytnutí podpory ve prospěch projektů realizovaných v území ITI (viz graf č. 6). Individuální projekty nepodléhají posouzení souladu se strategiemi integrovaného území a nemusí tak přispívat k ucelenému řešení územních problémů.

### Vstupní data pro hodnocení přijatelnosti nebyla ověřována

Součástí hodnocení individuálních projektů je ověření splnění podmínek přijatelnosti a formálních náležitostí žádostí o podporu a věcné hodnocení těchto žádostí. Provedení hodnocení individuálních projektů bylo v rámci implementace a řízení IROP delegováno na CRR.

V rámci nastaveného systému hodnocení předložených žádostí o podporu v rámci SC 1.2 IROP nebylo řádně ověřováno specifické kritérium přijatelnosti ohledně dat a výpočtů obsažených

v CBA/finanční analýze<sup>34</sup>. Uvedené kritérium vyjadřovalo, zda projekt s celkovými způsobilými výdaji vyššími než 100 mil. Kč dosáhne minimálně stanovené hodnoty ukazatelů. Ukazatelem je čistá současná hodnota v rámci ekonomické návratnosti investice a pro splnění kritéria musela dosáhnout kladné hodnoty. Do výpočtu ukazatele vstupují data zadávaná příjemcem přímo do MS2014+<sup>35</sup>, která CRR neověřovalo z hlediska relevantnosti. Dílčí ověřování podle kritérií v rámci hodnocení žádosti o podporu z hlediska přijatelnosti nezahrnovalo ověření pravdivosti těchto vstupních dat. V procesu hodnocení tak nebylo možné odhalit chybné údaje ovlivňující výslednou hodnotu ukazatele. Při použití správných vstupních dat u žádostí s tímto nedostatkem bez změny dalších parametrů vychází čistá současná hodnota v rámci ekonomické návratnosti investice záporná.

MMR v roli ŘO IROP nedostatečně stanovilo postupy pro hodnocení efektivnosti projektů ze SC 1.2 IROP z hlediska přijatelnosti. Ze strany MMR jako ŘO IROP nebyla respektována zásada řádného finančního řízení stanovená ve finančním nařízení<sup>36</sup>. MMR v roli ŘO IROP nepostupovalo v souladu s obecným nařízením<sup>37</sup>, neboť neřídilo proces v souladu se zásadou řádného finančního řízení a neuplatnilo vhodné postupy při výběru operací. Nedostatek v systému hodnocení vede ve smyslu ustanovení obecného nařízení<sup>38</sup> ke vzniku systémové nesrovnalosti, neboť existuje vysoká pravděpodobnost, že se zjištěný nedostatek bude vyskytovat i u dalších projektů.

***Příklady žádostí o podporu, ve kterých byla použita chybná vstupní data pro výpočet ukazatele čisté současné hodnoty v rámci ekonomické návratnosti investice:***

*Dva příjemci v žádosti o podporu projektů<sup>39</sup> uvedly chybná vstupní data pro výpočet ukazatele.*

*Při výpočtu socioekonomického dopadu první příjemce nekalkuloval s polovinou obyvatel, která měla být projektem dotčena, ale kalkuloval s hodnotou 50krát vyšší. Výsledek socioekonomického dopadu projektu byl tedy 50krát nadhodnocen. V případě použití správného výpočtu socioekonomického dopadu projektu by čistá současná hodnota v rámci ekonomické návratnosti projektu byla záporná.*

<sup>34</sup> CBA = cost benefit analysis, tj. analýza nákladů a přínosů.

<sup>35</sup> Modul CBA v MS2014+.

<sup>36</sup> Zásada řádného finančního řízení je stanovena v odst. 1 a 2 článku 30 nařízení (EU, Euratom) č. 966/2012 Evropského parlamentu a Rady ze dne 25. října 2012, kterým se stanoví finanční pravidla o souhrnném rozpočtu Unie a o zrušení nařízení Rady (ES, Euratom) č. 1605/2002, respektive v článku 33 odst. 1 písm. b) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU, Euratom) č. 2018/1046 ze dne 18. července 2018, kterým se stanoví finanční pravidla pro souhrnný rozpočet Unie, mění nařízení (EU) č. 1296/2013, (EU) č. 1301/2013, (EU) č. 1303/2013, (EU) č. 1304/2013, (EU) č. 1309/2013, (EU) č. 1316/2013, (EU) č. 223/2014 a (EU) č. 283/2014 a rozhodnutí č. 541/2014/EU a zrušuje nařízení (EU, Euratom) č. 966/2012.

<sup>37</sup> Soulad se zásadou řádného finančního řízení a uplatnění vhodných postupů pro výběr operací jsou vymezeny v článku 125 odst. 1, respektive v článku 125 odst. 3 písm. a) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013 ze dne 17. prosince 2013 o společných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti, Evropském zemědělském fondu pro rozvoj venkova a Evropském námořním a rybářském fondu, o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti a Evropském námořním a rybářském fondu a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 1083/2006.

<sup>38</sup> Systémová nesrovnalost je stanovena v článku 2 odst. 38) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013.

<sup>39</sup> Projekt č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_022/0001390 a č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_045/0007419.



Druhý příjemce měl při výpočtu socioekonomického dopadu vycházet z hodnoty 3 528 (tj. zvýšení počtu přepravených cestujících v důsledku realizace projektu za rok). Při samotném výpočtu socioekonomického dopadu bylo toto číslo násobeno celkovým počtem dní v roce (tj. 365krát). Výsledek socioekonomického dopadu projektu byl tedy 365krát nadhodnocen. V případě použití správného výpočtu socioekonomického dopadu projektu by skutečně čistá hodnota v rámci ekonomické návratnosti projektu byla záporná.

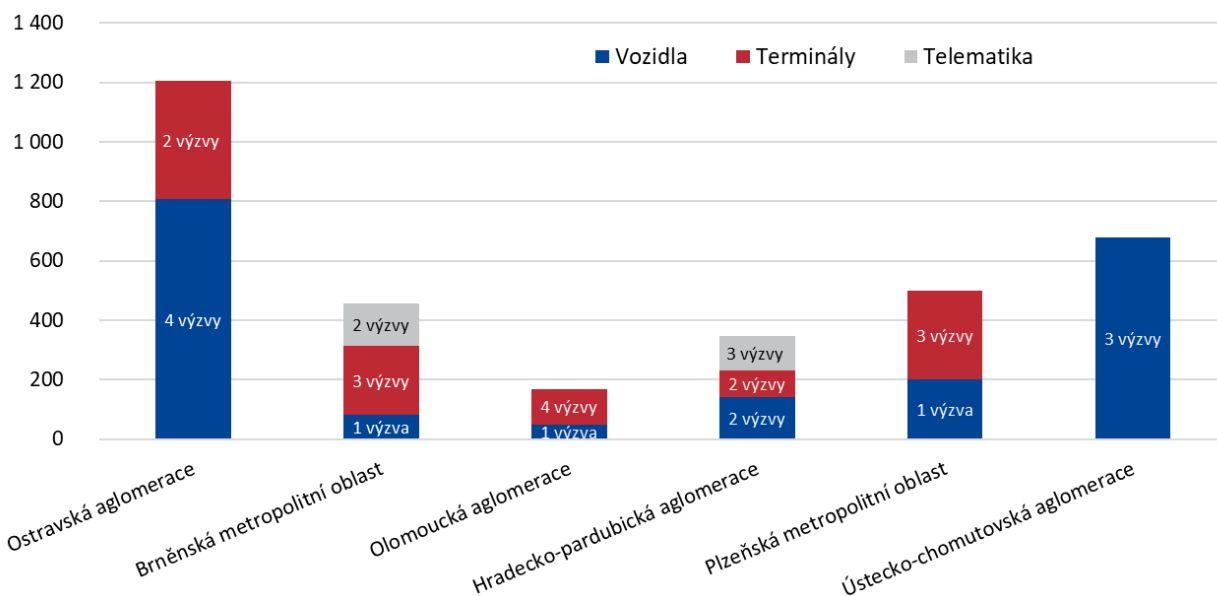
Pokud by byl v IROP nastaven řádný postup pro ověření relevantnosti vstupních dat použitých v CBA/finanční analýze, nesplnily by žádosti o podporu uvedené v příkladech výše specifické kritérium přijatelnosti. V jejich případě mělo tedy dojít k výzvě žadatele k napravení chybných údajů a doplnění dat, které by mohlo ovlivnit hodnotu výsledku, protože kritérium je napravitelné. Pokud by žadatel data nenapravil nebo nedoplnil, nemělo MMR v roli ŘO IROP podporu přiznat vůbec, neboť kritérium má vylučovací charakter.

## 6.2 Řízení výzev a hodnocení žádostí o podporu projektů ITI

### Výzvy nositelů ITI nespĺňovaly všechny požadované náležitosti

Nositelé ITI vyhlásili ke konci roku 2018 ve vazbě na výzvu č. 50 celkem 31 výzev<sup>40</sup> k předkládání projektových záměrů se zaměřením na aktivity vozidla, terminály a telematika podle opatření určených jejich strategií ITI. V návaznosti na ně následně statutární města jako ZS ITI vyhlásila výzvy k předkládání žádostí o podporu s celkovou alokací 3 356 mil. Kč z EU. Podrobnosti o alokaci a zaměření výzev ZS ITI jsou uvedeny v grafu č. 7.

**Graf č. 7: Alokace zdrojů EU a zaměření výzev ZS ITI vyhlášených ve vazbě na výzvu č. 50 (v mil. Kč)**



**Zdroj:** MS2014+ a webové stránky IROP.

NKÚ prověřil 19 výzev nositelů ITI a na ně navázaných 19 výzev ZS ITI s celkovou alokací z EU ve výši 2 560 mil. Kč a 134 mil. Kč ze SR.

<sup>40</sup> Bez pražské metropolitní oblasti.

Ve 12 kontrolovaných výzvách nositelů ITI nebyly uvedeny požadované hodnoty indikátorů příslušného opatření integrované strategie, ačkoliv *Metodický pokyn pro využití integrovaných nástrojů v programovém období 2014–2020* (dále též „MPIN“) nositelům ITI uložil povinnost je vyčíslit. MMR jako řídicí orgán IROP tuto skutečnost při posouzení výzev nositelů ITI před vyhlášením neověřoval.

Uvedení příslušných hodnot indikátorů ve výzvách nositelů ITI by podle názoru MMR mělo být pouze doporučující. Stanovení hodnot indikátorů ve výzvách by mohlo být vnímáno jako blokační, protože při nesplnění hodnoty indikátorů by nemohly být předloženy projektové záměry posuzovány a dále administrovány. NKÚ se s názorem MMR ztotožňuje, avšak pro zrušení závaznosti tohoto ustanovení musí MMR vydat změnu MPIN, ve které příslušné ustanovení upraví. Ke dni ukončení kontroly NKÚ žádné takové opatření přijato nebylo.

### **Posouzení projektových záměrů nositelem ITI nezahrnovalo hodnocení integrovanosti projektů**

Řídicí výbory ITI posuzovaly projektové záměry zejména z hlediska jejich souladu s integrovanou strategií a měly je koordinovat tak, aby realizací projektů v daném území bylo dosaženo co největší synergie. Podstatou integrovaných projektů je zejména to, že mají vazbu na jiné projekty a z toho plynoucí schopnost využít svého potenciálu pro vytváření synergií a komplementarit. Pouze dva nositelé ITI měli v hodnoticích kritériích pro posouzení souladu předkládaných projektových záměrů zahrnuto posouzení integrovanosti projektů.

Statutární města Brno a Olomouc v roli nositelů ITI skutečně hodnotila vazbu posuzovaného projektového záměru na jiné připravované nebo již realizované projekty v daném území. Zbývající čtyři statutární města v roli nositelů ITI neposuzovala vazbu na jiné projekty. Jejich hodnoticí kritéria neobsahovala žádné kritérium, ze kterého by bylo zřejmé, že se řídicí výbor ITI zabýval posouzením toho, zda se prostředky z ESIF využívají integrovaně.

Výstupem z posouzení projektových záměrů prováděného řídicím výborem ITI (dále též „ŘV ITI“) je *vyjádření o souladu projektového záměru s integrovanou strategií*, které má povahu doporučení k realizaci projektu pro ŘO IROP. Ve vzorku 34 kontrolovaných projektových záměrů ŘV ITI v šesti případech neuvedl ve *vyjádření o souladu projektového záměru s integrovanou strategií* přehled souvisejících projektových záměrů v rámci integrovaného řešení, ačkoliv mu tato povinnost byla stanovena v MPIN. Řídicí výbor ITI u šesti projektových záměrů buď neuvedl žádný související projektový záměr předkládaný do jiných specifických cílů IROP nebo do jiného operačního programu, anebo konstatoval, že s předmětným projektovým záměrem žádný další nesouvisí.

U šesti projektových záměrů tak existovalo riziko, že ŘV ITI vydal *vyjádření o souladu projektového záměru s integrovanou strategií* pro projekt ITI, který nebyl integrovaný.

### **Pro hodnocení projektů ITI z hlediska hospodárnosti a efektivnosti nebyla stanovena vhodná kritéria**

Zprostředkující subjekty ITI nastavily pro hodnocení integrovaných projektů objektivní a relevantní kritéria, která zajišťovala soulad projektů s cíli výzvy, strategiemi ITI a IROP. Kritéria hodnotila přijatelnost projektů, splnění formálních náležitostí a posuzovala předkládané projekty z hlediska potřebnosti a účelnosti.

U všech kontrolovaných ZS ITI měla zohledňovat některá ze stanovených kritérií i aspekt hospodárnosti a efektivnosti, ale ve skutečnosti žádné posuzování efektivnosti ani hospodárnosti projektů neprobíhalo. Výjimkou bylo jedno kritérium ZS ITI olomoucké aglomerace, které skutečně hodnotilo projektové žádosti z hlediska hospodárnosti. Pouze v jediném případě byla skutečně hodnocena efektivnost projektových žádostí, a to u ZS ITI ústecko-chomutovské aglomerace. Ostatní kritéria všech ZS ITI efektivnost projektů nehodnotila, ačkoliv některým z nich byl přiřazen aspekt efektivnosti.

**Příklady správné aplikace hlediska hospodárnosti a efektivnosti v kritériích pro hodnocení:**

*Předložené projektové žádosti ZS ITI olomoucké aglomerace byly posuzovány podle cen pořizovaných vozidel, kdy větším počtem bodů byly ohodnoceny projekty s nižší jednotkovou cenou podle stanovených limitů.*

*Hodnocení z hlediska efektivnosti bylo prováděno ZS ITI ústecko-chomutovské aglomerace. Jedno z kritérií posuzovalo v rámci hodnocení efektivnosti také synergie předkládaných projektových žádostí.*

**Příklady nevhodně stanovených kritérií pro hodnocení efektivnosti a hospodárnosti:**

*Většina ZS ITI stanovila pro hodnocení efektivnosti projektů kritérium „projekt je v souladu s podmínkami výzvy ZS ITI“. Z dílčích otázek tohoto kritéria nebylo patrné, že by byla hodnocena efektivnost, jelikož ZS ITI nehodnotily výsledky projektů ve vztahu k jejich rozpočtům, ale zabývaly se hodnocením termínů realizace, relevance cílových skupin, dopadů přínosů projektů na cílové skupiny nebo procenty míry podpory podle typu žadatele.*

*Aspekt hospodárnosti přiřadily všechny ZS ITI kritériím, ve kterých se reálně hodnotily pouze minimální a maximální hranice celkových způsobilých výdajů nebo jejich limity, pokud byly výzvami ZS ITI stanoveny. Faktické hodnocení hospodárnosti, tedy posouzení předpokládaných cen zdrojů na realizace projektů z hlediska jejich obvyklosti v místě a čase, ZS ITI neprováděly.*

Věcné hodnocení projektů, tedy vyhodnocení kvality projektových žádostí předložených na jednotlivé výzvy ZS ITI, prováděly pouze tři ze šesti kontrolovaných ZS ITI. Z toho ZS ITI plzeňské metropolitní oblasti hodnotil projekty z věcného hlediska pouze u aktivity „Terminály“.

**Žadatel stanovil hodnoty indikátoru chybně a ZS ITI chybu při hodnocení nezjistil**

Statutární město Ostrava v roli ZS ITI při hodnocení dvou žádostí o podporu nesprávně vyhodnotilo splnění napravitelného kritéria hodnocení zabývajícího se nastavením indikátoru „počet osob přepravených veřejnou dopravou“. Příjemci v nich nenastavili vstupní a cílovou hodnotu indikátoru podle *metodických listů indikátorů*, podle kterých měly být hodnoty stanoveny na základě reprezentativního sčítání ve vhodném úseku linek veřejné dopravy, na kterých budou podpořena vozidla běžně nasazována.

Nesprávné hodnoty o počtu osob přepravených veřejnou dopravou na úrovni projektů se následně promítají do agregovaných hodnot indikátoru na SC 1.2 IROP, takže neposkytují věrohodné údaje o přínosu realizovaných opatření.

**Příklady chybného nastavení indikátoru „Počet osob přepravených veřejnou dopravou“:**

Příjemce u jednoho ze svých projektů<sup>41</sup>, který se vztahoval k autobusové a trolejbusové přepravě osob, zahrnul do výchozí a cílové hodnoty počet přepravených osob za celou síť MHD, tj. také přepravených tramvajemi.

U druhého projektu<sup>42</sup> zaměřeného na pořízení tramvají tentýž příjemce do hodnot indikátoru zahrnul počty osob přepravených trolejbusy a autobusy, které však v rámci projektu neměly být pořizovány.

**Hodnoty indikátoru nebyly prověřovány ani při závěrečném ověření způsobilosti**

Provedení závěrečného ověření způsobilosti projektů ITI bylo v rámci provádění a řízení IROP delegováno na CRR. Jde o specifickou část hodnoticího procesu, která je relevantní jen pro integrované projekty ITI a projekty komunitně vedeného místního rozvoje (dále též „CLLD“<sup>43</sup>).

V rámci nastaveného postupu závěrečného ověření způsobilosti projektů ITI nebylo řádně prověřováno hodnoticí kritérium<sup>44</sup>, které se týkalo příspěvku projektu k eliminaci negativních vlivů dopravy na životní prostředí včetně příspěvku projektu ke snížení množství emisí primárních částic a prekursorů sekundárních částic a ke zvýšení počtu osob přepravených veřejnou dopravou.

Dle stanoveného postupu měla být výchozí hodnota indikátoru „počet osob přepravených veřejnou dopravou“ zjišťována reprezentativním sčítáním na vhodném úseku linek veřejné dopravy, na kterých budou podpořená vozidla běžně nasazována. Ve skutečnosti však byly výchozí a dosažené cílové hodnoty indikátorů stanoveny bez vazby výlučně na příslušný projekt a byly řádově nadhodnocené, protože zahrnovaly přepravní výkony za celou dopravní síť.

Nastavený postup hodnocení prostřednictvím otázky stanovené v kontrolním listě pro závěrečné ověření způsobilosti projektů ITI neukládal povinnost ověření relevantnosti uvedené hodnoty indikátoru, respektive výpočtu uvedené hodnoty. MMR v roli ŘO IROP nedostatečně nastavilo postupy pro ověření uvedeného kritéria. Vzhledem k tomu, že cílová hodnota indikátoru není pro příjemce závazná a její nedosažení není předmětem sankcí, je dopad tohoto nedostatku pro příjemce jen ve formální rovině. Na úrovni systému má tento nedostatek negativní dopad na možnosti agregace indikátorů a znemožnění věcného monitorování přínosu realizovaných intervencí.

**6.3 Výběr projektů a poskytnutí dotace**

**Rozhodnutí o poskytnutí dotace zcela nezaručuje realizaci projektu podle žádosti o podporu**

Příjemci jsou při předkládání žádostí o podporu povinni splnit požadavky příslušné výzvy na předkládání projektů a související pravidla a podmínky. Splnění předepsaných povinností příjemce deklaruje především v žádosti o podporu a jejích povinných přílohách. Veškerá dokumentace projektu je uložena v monitorovacím systému MS2014+ pod jeho jedinečným registračním číslem.

<sup>41</sup> Projekt č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_045/0007419.

<sup>42</sup> Projekt č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_045/0010661.

<sup>43</sup> Projekty CLLD nebyly předmětem kontrolní akce č. 18/24.

<sup>44</sup> Jednalo se o napravitelné hodnoticí kritérium.

Úspěšným žadatelům je podpora ze SC 1.2 IROP přiznána na základě rozhodnutí o poskytnutí dotace. Nedílnou součástí rozhodnutí jsou *podmínky rozhodnutí o poskytnutí dotace*. Z textu těchto dokumentů není zřejmé, že příjemci jsou zavázáni postupovat dle předložené žádosti o podporu a jejích příloh. Text rozhodnutí a jeho podmínek neobsahuje například vymezení dílčích cílů a přínosů projektu nebo konkrétní parametry pořizovaných vozů. Tyto informace žadatel uvádí pouze ve studii proveditelnosti projektu.

NKÚ při kontrole identifikoval riziko, že příjemce neprovede úkony, které deklaroval v projektové žádosti, zejména ve studii proveditelnosti. MMR v roli ŘO IROP nastavilo postupy, které riziko snižují. Příjemce nesmí provést bez předchozího souhlasu žádné změny, které mají vliv na aktivity projektu, splnění účelu a cíle projektu nebo na dobu realizace projektu.

***Příklad realizace projektu v jiném rozsahu než uváděl příjemce v žádosti o podporu:***

*Příjemce uvedl v žádosti o podporu, respektive ve studii proveditelnosti, že bude v rámci projektu<sup>45</sup> pořizovat pouze plně nízkopodlažní a bezbariérová vozidla. NKÚ zjistil, že z pořizovaných 21 vozidel šest minibusů bylo pouze částečně nízkopodlažní a bezbariérové. U těchto minibusů nebyl zajištěn bezbariérový přístup celým vozidlem, což je v rozporu s tím, co příjemce uvedl v žádosti o podporu.*

Dle názoru MMR je pro realizaci projektu v souladu s projektovou žádostí postačující uvést v rozhodnutí registrační číslo projektu jako zastřešujícího identifikátoru všech projektových dat uložených v MS2014+. NKÚ se s názorem MMR neztotožňuje, neboť pouhé uvedení registračního čísla bez bližšího vysvětlení nezaručuje, že příjemce zrealizuje projekt zejména podle předložené studie proveditelnosti.

**Ministerstvo neověřuje obsah dokumentů, kterými je dotace příjemci přiznána**

Přípravou dokumentu *podmínky rozhodnutí o poskytnutí dotace* je pověřeno CRR, MMR připravuje dokument *registrace akce a rozhodnutí o poskytnutí dotace*. Před vydáním a odesláním obou dokumentů příjemci neprobíhá kontrola, zda jsou v obou dokumentech uvedeny stejné informace.

MMR v roli ŘO IROP nestanovilo postupy před vydáním právního aktu o poskytnutí dotace dostatečně. Před vydáním právního aktu o poskytnutí podpory a jeho podmínek není z formálního hlediska ověřován soulad a shoda obou dokumentů, přičemž tyto dokumenty jsou připravovány v součinnosti dvěma subjekty.

Příklady rozdílných informací uvedených v rozhodnutí o poskytnutí dotace a jeho podmínkách:

*U dvou projektů<sup>46</sup> NKÚ zjistil, že v rozhodnutí o poskytnutí dotace jsou uvedeny jiné monitorovací indikátory než v podmínkách rozhodnutí. V obou případech rozhodnutí obsahovalo indikátor „počet osob přepravených veřejnou dopravou“, který nebyl uveden v podmínkách rozhodnutí. Oproti tomu v podmínkách byl příjemci stanoven indikátor „počet parkovacích míst pro jízdní kola“. Tento rozdíl nebyl před vydáním právního aktu o poskytnutí podpory zjištěn a právní akt byl vydán s vadou. Jediným způsobem, jak vadu napravit, je žádost o změnu ze strany příjemce, což NKÚ považuje za zvyšování administrativní zátěže na straně příjemce.*

<sup>45</sup> Projekt č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_045/0007419.

<sup>46</sup> Projekt č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_029/0001890 a č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_029/0001858.

## 6.4 Věcné řízení IROP

### Ukazatele k měření výstupů ne vždy informují o zrealizované intervenci

Globální cíl IROP je v *programovém dokumentu IROP* stanoven následovně: „Zajistit vyvážený rozvoj území, zlepšit veřejné služby a veřejnou správu pro zvýšení konkurenceschopnosti a zajištění udržitelného rozvoje v obcích, městech a regionech“. Specifický cíl 1.2 *Zvýšení udržitelných forem dopravy* není stanoven konkrétně, proto je rozveden do devíti dílčích cílů. Dílčí cíle jsou naplňovány prostřednictvím aktivit, které jsou blíže rozvedeny v *programovém dokumentu IROP*, k nimž jsou stanoveny výstupové indikátory.

Dva ze stanovených indikátorů výstupu mají ve vztahu k realizovaným projektům omezenou vypovídací schopnost, neboť sledují pouze počet pořízených plnění. V tomto případě indikátor přináší pouze minimální kvalitativní informace o tom, čeho bylo dosaženo. Podrobnější informace tak lze nalézt pouze v příloze žádosti o podporu, kterou je *studie proveditelnosti projektu*.

#### **Příklady indikátorů s omezenou vypovídací schopností:**

##### **Indikátor 7 04 01 „počet zařízení a služeb pro řízení dopravy“**

Indikátor měří dílčí cíl „zajistit potřeby specifických skupin obyvatel v dopravě“. V rámci aktivity „Telematika“ jsou sledovány jen souhrnné počty řešení (obecně je stanovena cílová hodnota „1“ za celý projekt), aniž by bylo možné konkrétněji poznat, co přesně a v kolika provedeních bylo pořízeno (akustická zařízení, informační panely apod.). V rámci aktivity „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“ nelze určit, v kolika případech byla pořízena vozidla bezbariérová, nízkopodlažní či vybavena elektronickým vizuálním a akustickým systémem pro informování cestujících včetně nevidomých a slabozrakých osob.

##### **Indikátor 7 48 01 „počet nově pořízených vozidel pro veřejnou dopravu“**

V rámci tohoto indikátoru jsou vykazovány pouze počty pořízených vozidel a zaniká informace o tom, kolik z pořízených vozidel bylo autobusů, trolejbusů, tramvají, jaké měly parametry, kolik bylo bezbariérových apod.

Výsledek intervencí v rámci SC 1.2 IROP je měřen pomocí dvou statistických indikátorů, které měří podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě a cyklistiky na přepravních výkonech. Ke sledování přínosu pro životní prostředí a udržitelný rozvoj jsou stanoveny pro interní potřeby dva environmentální indikátory „množství emisí primárních částic a prekursorů sekundárních částic v rámci podpořených projektů“ a „počet osob přepravených veřejnou dopravou“.

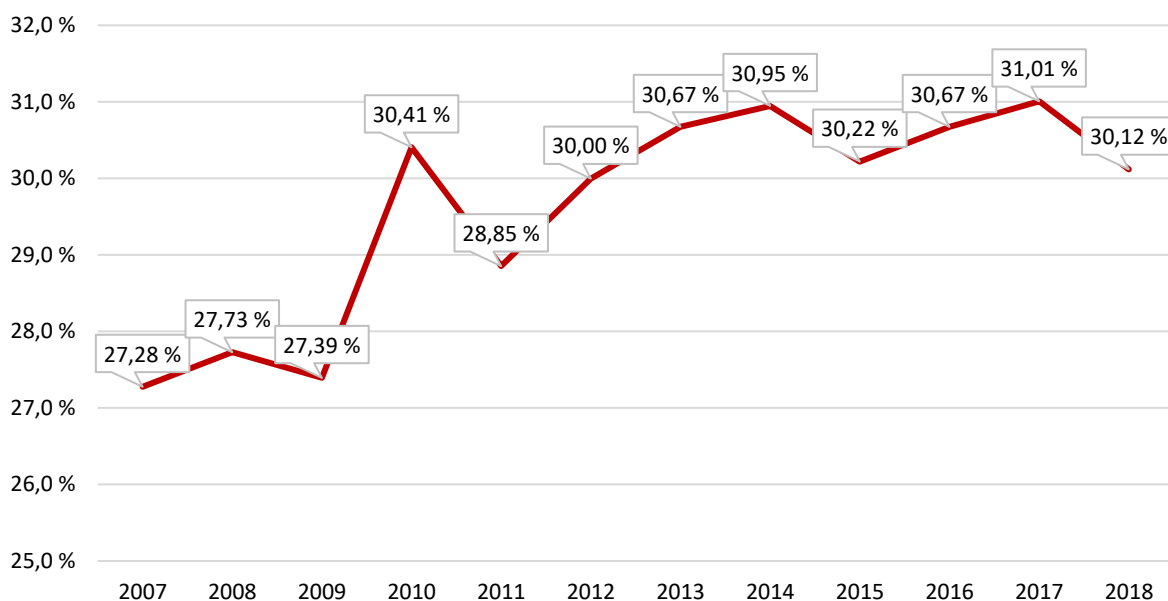
### **Podpora IROP se neprojevila na zvýšení přepravy osob veřejnou hromadnou dopravou**

Cílová hodnota výsledkového indikátoru „podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě“ je 35 %. Aktuální hodnota indikátoru uvedená v *MS2014+* je 31 %. Z dat dostupných v *MS2014+* vyplývá, že toto je zatím maximální hodnota, neboť za roky 2016 a 2017 byla vykázána hodnota 30,7 %.

Dle mezioborového srovnání přepravních výkonů osobní dopravy publikovaného v *ročenkách dopravy ČR* za roky 2011, 2013 a 2018 byl podíl veřejné hromadné veřejné dopravy (bez letecké a vodní) na celkovém přepravním výkonu za rok 2017 v hodnotě 31 % a za rok 2018 v hodnotě 30,1 %. Vývoj hodnot od roku 2007 je uveden v grafu č. 8.



**Graf č. 8: Podíl osobní veřejné hromadné dopravy (bez letecké a vodní) na celkovém přepravním výkonu**



**Zdroj:** ročenky dopravy ČR za roky 2011, 2013 a 2018; tabulka 5.1.1 *Mezioborové srovnání přepravních výkonů osobní dopravy*.

**Pozn.:** Hodnoty za individuální automobilovou dopravu byly získány na základě odborného odhadu. V roce 2010 proběhla změna metodiky sčítání silničního provozu. V roce 2018 se změnila metodika sčítání pro MHD a hodnoty byly zpětně přepočteny od roku 2014. Výpočet byl proveden jako podíl železniční, autobusové a městské hromadné dopravy v milionech osobokilometrů na přepravních výkonech celkem.

I s ohledem na dlouhodobější trendy se cílová hodnota 35 % u indikátoru „podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě“ jeví jako ambiciózní a těžko dosažitelná, což mimo jiné konstatoval také evaluátor v *Evaluaci nastavení indikátorové soustavy, prověření intervenční logiky a vyhodnocení informačních zdrojů a datové báze IROP*.

Závěry prakticky všech evaluací přínosů, efektů a dopadů intervencí realizovaných v programovém období 2007–2013 v rámci regionálních operačních programů se shodují v tom, že počet přepravených osob veřejnou dopravou je ovlivňován množstvím externích faktorů, které lze jen obtížně definovat. Stejně faktory přetrvávají, a proto bude velmi náročné vyhodnotit, zda intervence podporované z SC 1.2 IROP budou přínosné. Avšak nelze ani vyloučit pozitivní dopad těchto opatření.

Není možné prokázat, jaký konkrétní vliv na dosahovanou hodnotu indikátoru „podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě“ měly a budou mít intervence realizované prostřednictvím SC 1.2 IROP

### **Monitorovací systém neumí zobrazit přínosy realizovaných opatření pro životní prostředí a udržitelný rozvoj**

Pro interní environmentální indikátory nejsou stanoveny žádné relevantní cílové hodnoty. Na úrovni projektů se jedná o indikátory, jejichž cílová hodnota nemusí být příjemcem dosažena. Hodnoty ze závazku příjemce a dosažené hodnoty se získávají z jednotlivých podpořených projektů a agregují se do hodnot vykazovaných v *MS2014+*. Přínosy lze sledovat pouze při znalosti výchozích hodnot z projektů, které *MS2014+* v agregované podobě nezobrazuje.

Ačkoliv existuje jednotný monitorovací systém *MS2014+*, tak není schopen poskytnout souhrnná data za environmentální indikátory výsledku na úrovni SC 1.2 IROP. Absence agregace výchozích hodnot výsledkových indikátorů je v rozporu s *Metodickým pokynem pro monitorování implementace ESIF v ČR v programovém období 2014–2020*. Aby MMR v roli ŘO IROP zjistilo přínosy z realizovaných intervencí pro životní prostředí a udržitelný rozvoj, provádí agregaci hodnot za projekty mimo *MS2014+*, což nepřispívá k efektivnosti řízení IROP.

### Údaje o počtu přepravených osob veřejnou dopravou jsou nevěrohodné

Dosavadní cílová hodnota environmentálního indikátoru výsledku „počet osob přepravených veřejnou dopravou“ daná uzavřenými závazky dosahuje výše 1 417 068 989 osob. Dosaženo přitom již bylo 347 712 652 osob. Tyto hodnoty jsou zjevně nereálné a neodrážejí skutečný stav v přepravě osob. Nereálnost hodnot je způsobena tím, že příjemci chybně vykazují počet přepravených osob za celou síť, a nikoliv jenom za zlepšené úseky či za přestupující osoby. Další příčinou je skutečnost, že v případě více projektů u jednoho příjemce realizovaných v souběžném období dochází k vícenásobnému vykázání stejných přepravených osob u různých projektů. Agregací hodnot ze souběžných projektů jsou stejné přepravené osoby započítávány do hodnoty indikátoru vícekrát.

Hodnoty environmentálního indikátoru výsledku „počet osob přepravených veřejnou dopravou“ zobrazované v monitorovacím systému *MS2014+* na úrovni SC 1.2 IROP jsou nevěrohodné. MMR nenastavilo žádný korekční mechanismus, který by chybný stav a možnou duplicitu dat o počtu osob přepravených veřejnou dopravou prověřoval a korigoval. Za současného stavu nelze zjistit přínosy z realizovaných intervencí v rámci SC 1.2 IROP, které by deklarovaly přírůstek počtu osob přepravených veřejnou dopravou.

#### ***Příklady chybných hodnot indikátoru „Počet osob přepravených veřejnou dopravou“ zadaných příjemcem do monitorovacího systému MS2014+:***

*Příjemce u jednoho ze svých projektů<sup>47</sup> na pořízení elektrobuse zahrnul do výchozí a cílové hodnoty počet přepravených osob za celou síť MHD, která zahrnovala kromě autobusové dopravy také přepravu osob trolejbusy. U druhého projektu<sup>48</sup> stanovil hodnoty za celou síť MHD (400 linek v délce 323 km), ačkoliv pořizované trolejbusy plánoval nasadit na stávající autobusovou linku č. 27, která je v délce 7,5 km. V případě dvou projektů<sup>49</sup> jiného příjemce jsou stanoveny stejné hodnoty indikátoru.*

### Riziko využívání vyřazených neekologických vozidel ve veřejné dopravě

V případě nahrazování stávajících vozidel novými (nízkoemisními nebo bezemisními) přispívají projekty ke zlepšení životního prostředí zejména tím, že nevyhovující vozidla neposkytují veřejnou službu ve veřejné dopravě. NKÚ zjistil nejasnosti ve stanovení způsobu, jakým by příjemce měl prokazovat splnění podmínky, že stávající vozidla byla vyřazena z veřejných služeb pro přepravu cestujících.

Podmínku vyřazení vozidel z veřejných služeb pro přepravu cestujících zařadilo MMR pouze do pravidel pro výpočet environmentálního indikátoru „množství emisí primárních částic a prekursorů sekundárních částic v rámci podpořených projektů“. Není tak stanovena

<sup>47</sup> Projekt č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_022/0001390.

<sup>48</sup> Projekt č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_045/0007421.

<sup>49</sup> Projekt č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_022/0000773 a č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_022/0000799.



v rozhodnutí o poskytnutí dotace a ani v jeho podmínkách. Pravidla pro výpočet jsou jednou z příloh pravidel pro příjemce a žadatele. Z formulace zde uvedené není zřejmé, zda je tato podmínka povinností příjemce, respektive jakým způsobem má být splněna.

MMR v roli ŘO IROP v rozporu s pravidlem metodického pokynu<sup>50</sup> nespécifikovalo jednoznačně a srozumitelně jednu z povinností příjemce podpory z výzev č. 20 a č. 50. V případě realizace projektu v aktivitě „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“, kdy příjemce obnovoval vozový park, tak mohla vyřazená vozidla i nadále poskytovat služby ve veřejné dopravě, i když tento stav je v rozporu s cíli nejen projektu, ale i IROP.

#### **Příklady rizika poskytování služeb ve veřejné dopravě vyřazeným neekologickým vozidlem:**

V rámci jednoho projektu<sup>51</sup> předal příjemce v lednu 2018 dva autobusy k ekologické likvidaci, což doložil relevantním dokladem. Ve veřejné databázi <https://seznam-autobusu.cz/vyhledavani> NKÚ zjistil, že tyto autobusy jsou nadále využívány dopravcem, který provozuje vnitrostátní zájezdovou a linkovou dopravu. Záznamy do evidence dle zákona o odpadech se nevztahují na vozidla kategorie M3, kterými jsou i autobusy, proto ŘO IROP nemohl touto cestou ověřit, zda k likvidaci vozidel skutečně došlo.

Příjemce podpory v jednom ze svých projektů<sup>52</sup> vyřadil dva autobusy na základě kupní smlouvy uzavřené s dopravní společností, která provozuje mimo jiné linkovou autobusovou dopravu. V tomto případě není vyloučeno, že dotčené autobusy nadále poskytují veřejné služby v přepravě cestujících. Kupní smlouva neobsahovala ustanovení, že kupující nesmí vozidla používat k těmto službám.

Na základě zjištění NKÚ upřesnilo MMR prostřednictvím úpravy pravidel pro žadatele a příjemce v nově vyhlášené výzvě č. 89 „Nízkoemisní a bezemisní vozidla pro uhelné regiony“ povinnost příjemce zajistit, aby vyřazená vozidla nebyla využívána ve veřejné přepravě osob.

#### **Rozpory mezi termíny splnění stanovených indikátorů uvedených v rozhodnutí a v pravidlech**

Předepsané způsoby výpočtů výchozích, cílových a dosažených hodnot environmentálních indikátorů jsou pro příjemce upraveny v závazných pravidlech. V pravidlech pro výpočet indikátoru „množství emisí primárních částic a prekurzorů sekundárních částic v rámci podpořených projektů“ je stanoveno, že dosaženou hodnotu příjemce zjistí za první celý kalendářní rok od ukončení realizace projektu. V právním aktu o poskytnutí dotace má však příjemce stanoven termín dosažení cílové hodnoty totožný s termínem ukončení projektu. Obdobná situace je u indikátoru „počet osob přepravených veřejnou dopravou“. I v tomto případě má příjemce povinnost dosáhnout cílové hodnoty do konce realizace projektu, ale podle pravidel pro jeho výpočet se dosažená hodnota počítá za 12 měsíců od ukončení realizace projektu.

<sup>50</sup> Pravidlo č. 4 kapitoly 6.4 Metodického pokynu pro přípravu řídicí dokumentace programů v programovém období 2014–2020.

<sup>51</sup> Projekt č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_045/0005669.

<sup>52</sup> Projekt č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_045/0005093.

Dosažené hodnoty indikátorů musí příjemce vykázat v první zprávě o udržitelnosti projektu. Logicky tak v závěrečné zprávě o realizaci projektu nemůže uvést dosažené hodnoty, které by se rovnaly cílovým hodnotám indikátorů, neboť by nedodržel stanovený způsob pro výpočet dosažené hodnoty. V daném případě však nesplní termín pro naplnění cílových hodnot těchto indikátorů, který mu MMR stanovilo v právním aktu o poskytnutí dotace. Oba environmentální indikátory mají stanovenou pouze orientační cílovou hodnotu a její nesplnění nepodléhá sankcím.

Tento stav NKÚ zjistil u projektů<sup>53</sup> z výzev č. 20, č. 24 a č. 50. Jednou z příčin jeho vzniku byla tzv. tvrdá systémová kontrola termínů, prováděná v MS2014+. Monitorovací systém neumožňoval příjemci zadat u termínů dosažení cílových hodnot indikátorů pozdější datum než termín ukončení realizace projektu. U novějších výzev je stanoven termín pro splnění cílové hodnoty indikátoru „počet osob přepravených veřejnou dopravou“ o rok později než termín dokončení projektu.

### 6.5 Finanční řízení IROP

NKÚ ověřil finanční řízení IROP na výzvách vyhlášených ŘO IROP k vybraným aktivitám SC 1.2 IROP. U vybraných aktivit postačovala s výjimkou aktivity „Terminály“ pouze jedna výzva pro pokrytí stanovené alokace. V případě aktivity „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“ byla původně stanovená alokace výzvy č. 20 dokonce třikrát navyšována, což umožnilo finančně podpořit náhradní projekty v zásobníku. U aktivity „Terminály“ byla vyhlášena dodatečná výzva, která umožnila pokrýt vyčleněnou alokaci. Na čerpání stanovené alokace má negativní vliv především zpoždění realizace projektů ITI podporovaných prostřednictvím průběžné výzvy č. 50. V tabulce č. 5 je uveden stav prostředků EU alokovaných ve sledovaných výzvách a podíl již proplacených prostředků vůči alokaci dané výzvy.

**Tabulka č. 5: Stav alokovaných prostředků ze zdrojů EU ve sledovaných výzvách (v tis. Kč)**

Výzva č.	Alokace	Schváleno	Náhradní	Proplaceno	Podíl proplacených prostředků na alokaci (v %)
20	3 413 527,84	2 817 941,33	595 586,50	2 480 565,30	72,67
22	223 444,77	210 486,21	59 158,58	63 759,70	28,53
24	1 088 000,00	717 197,36	0,00	522 842,46	48,06
73	569 500,00	482 725,61	122 190,76	0,00	0,00
50	5 912 241,05	3 184 202,09	88 210,59	1 524 487,53	25,79
<b>Celkem</b>	<b>11 206 713,66</b>	<b>7 412 552,60</b>	<b>865 146,43</b>	<b>4 591 654,99</b>	<b>40,97</b>

Zdroj: podklady předané MMR.

Koncem května 2019 se čerpání prostředků ze zdrojů EU pohybovalo na úrovni cca 41 % alokace výzev. Důvodem nízkého podílu proplacených prostředků na alokaci bylo navýšení alokace výzvy č. 20, kde teprve docházelo k uzavírání závazků u náhradních projektů, neproplacení podpory ani v jednom projektu z výzvy č. 73 a zpoždění realizace projektů ITI v rámci výzvy č. 50.

<sup>53</sup> V případě indikátoru „množství emisí primárních částic a prekurzorů sekundárních částic v rámci podpořených projektů“ byl nesoulad zjištěn u 12 projektů. V případě indikátoru „počet osob přepravených veřejnou dopravou“ byl tento stav zjištěn u 10 projektů.

Riziko nevyčerpání stanovené alokace pro vybrané aktivity SC 1.2 IROP spočívá především v případném dalším zpoždění či vzniku problémů při realizaci integrovaných projektů ITI. MMR v roli ŘO IROP řídí toto riziko především prostřednictvím komunikace s nositeli ITI s cílem zajistit kontinuitu procesu implementace a efektivního čerpání rezervované alokace.

## 6.6 Kontrolní a dohledová činnost

### Ministerstvo nastavilo nedostatečně pravidla a postupy pro ověřování způsobilosti výdajů

NKÚ zjistil v kontrolním systému IROP nedostatky týkající se:

- proplácení nezpůsobilých výdajů na diagnostické a servisní zařízení,
- absence jednoznačných pravidel pro zamezení nejednotného přístupu při posuzování způsobilosti výdajů ohledně technické podpory a
- nejednoznačnosti pravidel při posuzování způsobilosti výdajů souvisejících se zárukou za jakost s výsledkem možného uplatňování nerovného přístupu k příjemcům podpory.

Nedostatečné kontrolní postupy zjistil NKÚ v oblasti výdajů na diagnostické a servisní vybavení<sup>54</sup> ve výzvách č. 20 a č. 50, které se týkaly aktivity „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“, a výdajů na technickou podporu<sup>55</sup>, které se týkaly aktivity „Telematika“. Tyto výdaje v případech, kdy nebyly vyčísleny odděleně, CRR neposuzovalo jako nezpůsobilé. V rámci kontrolního systému MMR v roli ŘO IROP nestanovilo pravidla a postupy, které by zajistily oddělení a vyčíslení výdajů, které z věcné podstaty nesplňují hledisko způsobilosti.

Pro výdaje související se zárukou za jakost<sup>56</sup>, které se týkaly aktivity „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“, MMR nastavilo nejednoznačná pravidla pro určení způsobilosti výdaje. Pravidla IROP stanovovala, že záruka za jakost je způsobilým výdajem jen v případě, že se jedná ve vztahu k danému plnění o záruku standardní a že záruční doba zohledňuje reálnou životnost dodaných komponent a nesmí ji přesahovat. Podle nastavených pravidel způsobilosti výdajů NKÚ u jednoho projektu<sup>57</sup> nemohl jednoznačně prokázat, že byla sjednána záruka za jakost ve standardní délce a standardním rozsahu, aby si příjemce z výdajů s ní souvisejících nefinancoval své provozní výdaje. Protože u různých projektů mohly být obdobné výdaje posouzeny rozdílně, existuje riziko, že MMR v roli ŘO IROP při posuzování způsobilosti výdajů a poskytování podpory uplatňovalo nejednotný přístup k příjemcům.

---

<sup>54</sup> Dle nastavených postupů a pravidel byly výdaje na diagnostické a servisní vybavení považovány za nezpůsobilé výdaje. Uvedené výdaje nespádaly mezi taxativně vymezené způsobilé výdaje.

<sup>55</sup> Dle nastavených postupů a pravidel byly výdaje na jakýkoliv záruční či pozáruční servis a provozní výdaje na technickou podporu považovány za nezpůsobilé.

<sup>56</sup> Dle nastavených postupů a pravidel byly výdaje za záruku způsobilé jen v případě, že splnily stanovené podmínky (např. svým rozsahem a délkou nesmí záruka výrazně vybočovat ze standardů běžně užívaných na daném segmentu trhu pro dané plnění, záruční doba musí zohledňovat reálnou životnost dodaných komponent a nesmí ji přesahovat).

<sup>57</sup> Projekt č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_045/0005669.

Ministerstvo nezajistilo správnost a řádnost vykazovaných výdajů z hlediska jejich způsobilosti. Ze strany MMR jako ŘO IROP nebyla respektována jedna z obecných zásad systému řízení a kontroly stanovená v obecném nařízení<sup>58</sup>. Proto NKÚ považuje nastavení pravidel a postupů pro ověření způsobilosti výdajů za rizikovou oblast kontrolního systému, kde existuje riziko vzniku systémové nesrovnalosti ve smyslu ustanovení obecného nařízení<sup>59</sup>.

### **Ministerstvo poskytlo pěti příjemcům dotaci na výdaje nezpůsobilé k financování z IROP**

Posouzení způsobilosti výdajů na servisní a diagnostické vybavení autobusů bylo provedeno rozdílně. Ve třech projektech<sup>60</sup> CRR posoudilo tyto výdaje jako nezpůsobilé, ty pak byly vyjmuty z financování a MMR na ně neposkytlo dotaci příjemcům. Uvedené posouzení výdajů jako nezpůsobilých bylo v souladu s nastavenými požadavky řídicí dokumentace IROP, neboť výdaje na servis, opravu či modernizování vozidel jsou nezpůsobilé k financování v rámci aktivity „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“.

V pěti projektech<sup>61</sup> CRR při kontrole žádostí o platbu posoudilo tytéž výdaje jako způsobilé, neboť nebyly vyčísleny odděleně. Věcná charakteristika výdajů byla však ve všech případech totožná jako v případě tří projektů, kde je CRR nebo příjemce identifikovali jako nezpůsobilé. Z hlediska účetních předpisů jsou výdaje na servisní a diagnostické vybavení samostatným majetkem, který měl příjemce ocenit a evidovat na samostatných majetkových kartách. Dotace u těchto pěti projektů nebyla krácena a MMR ji proplatilo.

Rozdílným přístupem při posuzování způsobilosti uvedených výdajů na servisní a diagnostické vybavení došlo k nerovnému přístupu k příjemcům podpory SC 1.2 IROP. MMR v roli ŘO IROP nastavilo nedostatečně procesy, které by jednoznačně zajistily oddělení a vyčíslení těchto výdajů od ostatních výdajů v případě, že je naplněna věcná charakteristika nezpůsobilosti těchto výdajů. Z důvodu nejednoznačnosti pravidel pro ověřování způsobilosti jsou obdobné či totožné výdaje posuzovány u některých příjemců jako způsobilé, u jiných jako nezpůsobilé.

Proplacením dotace na výdaje na diagnostické a servisní vybavení MMR v roli ŘO IROP porušilo podmínky způsobilosti stanovené pro poskytování podpory.

### **Změna pravidel vykazování způsobilých výdajů vyvolala nerovný přístup vůči příjemcům**

V rámci nastaveného systému vykazování způsobilých výdajů měl příjemce stanovenou informační povinnost o uplatněných smluvních pokutách za nedodržení lhůty při plnění veřejné zakázky (dále též „smluvní pokuta“). V případě přijaté smluvní pokuty musel příjemce o tuto částku snížit celkové způsobilé výdaje projektu.

<sup>58</sup> Zásada pro zajištění správnosti a řádnosti vykazovaných výdajů je stanovena v článku 72 písm. c) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013.

<sup>59</sup> Systémová nesrovnalost je stanovena v článku 2 odst. 38) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013.

<sup>60</sup> Projekt č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_045/0007419, č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_022/0001659 a č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_022/0001329.

<sup>61</sup> Projekt č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_045/0005093, č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_022/0000773, č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_022/0000799, č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_022/0001390 a č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_045/0007421.

MMR v roli ŘO IROP vydalo v prosinci 2018 *závazné stanovisko řídicího orgánu IROP č. 10*<sup>62</sup> (dále též „Stanovisko č. 10“), které výše uvedenou povinnost zrušilo. Změna se vztahovala na všechny projekty bez ohledu na to, v jaké výzvě byly podány a v jakém stádiu se nacházely. U kontrolovaných projektů NKÚ zjistil, že:

- celkem u pěti projektů z výzvy č. 50 příjemce vymohl od dodavatele smluvní pokuty, z toho u tří<sup>63</sup> z nich byly odečteny ze způsobilých výdajů;
- celkem u tří projektů z výzvy č. 20 příjemce vymohl od dodavatele smluvní pokutu, z toho u dvou<sup>64</sup> byly odečteny ze způsobilých výdajů;
- ve výzvě č. 22 příjemce vymohl smluvní pokutu u jednoho projektu<sup>65</sup> a odečetl ji od způsobilých výdajů.

MMR v roli ŘO IROP aplikovalo v průběhu realizace projektů i v rámci stejných výzev rozdílná pravidla, která měla dopad na způsobilost výdajů. Změna, kterou vyvolalo Stanovisko č. 10, ovlivnila výši poskytnuté dotace na prokázané způsobilé výdaje. V důsledku vydání Stanoviska č. 10 byli znevýhodněni příjemci, kteří podali žádosti o platbu do prosince 2018 a zároveň do tohoto data vymohli od dodavatele smluvní pokuty a o tyto částky ponížili vykazované způsobilé výdaje. Nerovný přístup aplikovaný MMR v roli ŘO IROP se týkal šesti příjemců (podrobněji viz příloha č. 5 tohoto kontrolního závěru), kterým byla proplacena dotace nižší o 4 299 tis. Kč než částka podpory přiznaná v právním aktu.

MMR jako ŘO IROP aplikovalo změnu i na běžící výzvy z důvodu odstranění tzv. gold plating<sup>66</sup>, aby příjemci nebyli dále postihováni nadbytečným krácením dotace, tj. jednalo se o změnu ve prospěch příjemců.

## 6.7 Vyhodnocení řídicího a kontrolního systému na úrovni SC 1.2 IROP

**Na základě skutečností zjištěných na úrovni MMR, CRR, statutárních měst a u příjemců hodnotí NKÚ řídicí a kontrolní systém IROP ve vztahu k prioritní ose 1, specifickému cíli 1.2, jako „částečně účinný“.** Vyhodnocení je provedeno ze skutečností uvedených v kapitole IV.6.1 až IV.6.6 tohoto kontrolního závěru:

<sup>62</sup> Stanovisko č. 10 je závazné pro všechny subjekty implementační struktury IROP, tedy pro ŘO IROP, CRR, ZS ITI, žadatele a příjemce.





<sup>63</sup> Projekt č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_045/0006867, č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_045/0005093 a č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_045/0005669.

<sup>64</sup> Projekt č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_022/0001329 a č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_022/0001659.

<sup>65</sup> Projekt č. CZ.06.1.37/0.0/0.0/16\_025/0001180.

<sup>66</sup> Gold plating – rozšíření obsahu evropské právní normy národními orgány o další povinnosti, které přinášejí nové ekonomické, finanční a regulační zátěže bez odpovídajícího přínosu pro národní ekonomiku.

Podpora prostřednictvím integrovaného nástroje ITI	Na kontrolním vzorku výzev vyhlášených statutárními městy v roli nositele ITI byly zjištěny dílčí nedostatky spočívající v absenci informací uváděných ve výzvách, které předepisoval závazný metodický pokyn.	
	Na kontrolním vzorku výzev vyhlášených statutárními městy v roli ZS ITI nebyly zjištěny nedostatky v jejich řízení.	
	Čtyři statutární města se nezabývala posouzením vazeb projektových záměrů na jiné projekty a u šesti projektových záměrů existovalo riziko, že projekt nebyl integrován v rámci území vymezeného strategií ITI.	
	Statutární města při hodnocení přijatelnosti žádostí o podporu projektů ITI stanovila kritéria s nevhodným aspektem posouzení hospodárnosti a efektivnosti.	
	Postupy pro závěrečné ověření způsobilosti u projektů ITI nezahrnovaly kontrolu relevantnosti hodnoty indikátoru, které uvedl příjemce do žádosti. CRR tak nezjistilo ve dvou případech, že hodnoty indikátoru „počet osob přepravených veřejnou dopravou“ příjemce uvedl chybně.	
Podpora prostřednictvím individuálních projektů	Na kontrolním vzorku výzev vyhlášených MMR v roli ŘO IROP nebyly zjištěny nedostatky v jejich řízení.	
	V hodnocení žádosti o podporu individuálních projektů byla zjištěna nesrovnalost na úrovni systému spočívající v nedostatečném ověřování dat, která vstupují do jednoho z kritérií při posuzování přijatelnosti projektu.	
	Před vydáním právního aktu o poskytnutí dotace není nastavena formální kontrola shody dvou dokumentů, a to registrace a rozhodnutí o poskytnutí dotace a podmínek rozhodnutí. V právním aktu o poskytnutí podpory jednoznačně nevyplývá povinnost příjemce zrealizovat projekt podle žádosti o podporu.	
	Ministerstvo si stanovilo ambiciózní a nereálnou hodnotu indikátoru „podíl veřejné osobní dopravy na celkových výkonech v osobní dopravě“, neboť využívání veřejné dopravy ovlivňuje množství externích faktorů. Zároveň není možné prokázat přínos realizovaných opatření z SC 1.2 IROP. Indikátory výstupu v aktivitách „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“ a „Telematika“ mají omezenou vypovídací schopnost. Údaje o počtu přepravovaných osob veřejnou dopravou jsou nevěrohodné. Věcné řízení je provázáno mimo jiné funkčními nedostatky v monitorovacím systému MS2014+.	
	V oblasti finančního řízení bylo zjištěno riziko nevyčerpání alokace v případě problémů s realizací integrovaných projektů ITI. MMR si je rizika vědomo a řídí jej.	
	Existují nedostatky jak v oblasti nastavení, tak v oblasti samotného výkonu kontroly na úrovni MMR i na úrovni CRR, zejména při posuzování způsobilosti výdajů. Nedostatky se týkají nejednoznačného vymezení nezpůsobilosti výdajů a postupů k jejich odhalení. V důsledku toho MMR proplatilo podporu i na nezpůsobilé výdaje. Zároveň existuje riziko nerovného přístupu k příjemcům při ověřování způsobilosti v rámci kontrol žádostí o platbu. Zjištěný stav NKÚ vyhodnotil jako riziko vzniku nesrovnalosti systémového charakteru.	

**Legenda:**  Systém je účinný.  Systém je účinný, jsou třeba určitá zlepšení.  Systém je částečně účinný.  Systém je neúčinný.

## Seznam zkratek

Akceptační dopis	akceptace integrované strategie
B+R	BIKE AND RIDE – forma kombinované přepravy s návazností cyklistické dopravy na veřejnou hromadnou dopravu
CLLD	komunitně vedený místní rozvoj
CNG	compressed natural gas (stlačený zemní plyn)
CRR	Centrum pro regionální rozvoj České republiky
ČSAD Havířov a.s.	ČSAD Havířov
DoP	<i>Dohoda o partnerství</i>
ERDF	Evropský fond pro regionální rozvoj
ESIF	evropské strukturální a investiční fondy
EU	Evropská unie
Finanční nařízení	nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU, Euratom) č. 966/2012, kterým se stanoví finanční pravidla pro souhrnný rozpočet Unie a kterým se zrušuje nařízení Rady (ES, Euratom) č. 1605/2002, respektive nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU, Euratom) č. 2018/1046, kterým se stanoví finanční pravidla pro souhrnný rozpočet Unie, mění nařízení (EU) č. 1296/2013, (EU) č. 1301/2013, (EU) č. 1303/2013, (EU) č. 1304/2013, (EU) č. 1309/2013, (EU) č. 1316/2013, (EU) č. 223/2014 a (EU) č. 283/2014 a rozhodnutí č. 541/2014/EU a zrušuje nařízení (EU, Euratom) č. 966/2012
IAD	individuální automobilová doprava
IDS	integrovaný dopravní systém
IROP	<i>Integrovaný regionální operační program</i>
ISVZ	<i>Informační systém o veřejných zakázkách</i>
ITI	integrovaná územní investice
ITS	inteligentní dopravní systém
K+R	KISS AND RIDE – forma kombinované přepravy s návazností individuální automobilové dopravy na veřejnou hromadnou dopravu
MAD	městská autobusová doprava
MHD	městská hromadná doprava
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MPIN	<i>Metodický pokyn pro využití integrovaných nástrojů v programovém období 2014–2020</i>
NAP ČM	<i>Národní akční plán čisté mobility</i>
NKÚ	Nejvyšší kontrolní úřad
Nositel ITI	nositel integrované strategie ITI (jádrová města metropolitních oblastí/sídelních aglomerací území ITI plnící funkci nositelů ITI)

Obecné nařízení	nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013, o společných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti, Evropském zemědělském fondu pro rozvoj venkova a Evropském námořním a rybářském fondu, o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti a Evropském námořním a rybářském fondu a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 1083/2006
P+R	PARK AND RIDE – parkoviště pro osobní automobily s možností přestupu na veřejnou hromadnou dopravu
Projekty ITI	integrované projekty ITI
ROP	regionální operační program
RS	registr smluv
ŘO IROP	řídící orgán IROP
ŘV ITI	řídící výbor ITI
SC 1.2 IROP	specifický cíl 1.2 „ <i>Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy</i> “
Smluvní pokuta	smluvní pokuta za nedodržení lhůty při plnění veřejné zakázky
SR	státní rozpočet ČR
Stanovisko č. 10	závazné stanovisko řídicího orgánu IROP č. 10
Strategie ITI	integrovaná strategie území ITI
Výzva č. 50	průběžná výzva č. 50 <i>Udržitelná doprava – integrované projekty ITI</i>
Výzva na strategie ITI	průběžná výzva k předkládání žádostí o podporu strategií ITI
ZS ITI	zprostředkující subjekt ITI (jádrová města metropolitních oblastí/sídelních aglomerací území ITI plnící funkci zprostředkujících subjektů IROP)



**Datová příloha ke KZ 18/24 – Podpora veřejné městské a regionální dopravy financovaná v rámci *Integrovaného regionálního operačního programu***

(Viz také odkaz <https://www.nku.cz/scripts/detail.php?id=10692>.)

V rámci kontroly NKÚ získal data o projektech podporující veřejnou městskou a regionální dopravu. Projekty se týkaly vybraných aktivit, tj. „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“, „Telematika“ a „Terminály“, které byly podpořeny v minulém programovém období 2007–2013 a ve stávajícím programovém období 2014–2020.

První část vizualizace obsahuje projekty z IROP ve stavu, v jakém se nacházely v květnu 2019. Vybrané projekty IROP kromě výstavby terminálů s parkovacími místy pro automobily nezahrnují infrastrukturní projekty pro automobilovou dopravu (např. opravy silnic, řízení silniční dopravy, dobíjecí stanice). V oblasti železniční dopravy jsou zahrnuty jen telematické aplikace určené cestujícím hromadné dopravy a budování společných terminálů s dalšími druhy hromadné dopravy (nikoliv tedy samostatné opravy železničních stanic a tratí nebo dotované nákupy vlaků).

V programovém období 2007–2013 byly obdobné projekty na podporu veřejné městské a regionální dopravy realizovány prostřednictvím sedmi regionálních operačních programů.

Vybrané projekty ROP a IROP mají obdobný charakter a několik ukazatelů vhodných ke vzájemnému porovnání. Tato skutečnost NKÚ umožnila zobrazit informace o projektech ROP a IROP společně.

## Územní dimenze a integrované nástroje

Územní dimenze představuje možnost koncentrovat prostředky ESIF ve specifických typech území zasažených regionálními disparitami.<sup>67</sup> Způsob naplňování principů územní dimenze v programech ESIF je zakotven v *Národním dokumentu k územní dimenzi*, jenž navazuje na *Dohodu o partnerství*. Principy územní dimenze jsou uplatňovány v rámci jejích typů<sup>68</sup>. Jedním z typů územní dimenze jsou integrované nástroje. V českém prostředí jsou realizovány tři integrované nástroje – *integrované územní investice (ITI)*, *integrované plány rozvoje území (IPRÚ)* a *komunitně vedený místní rozvoj (CLLD)*<sup>69</sup>.

K jednotnému přístupu pro implementaci územní dimenze byl v rámci jednotného metodického prostředí v gesci MMR zpracován MPIN<sup>70</sup>. Zpracování a schválení MPIN a následná příprava procesů v monitorovacím systému *MS2014+* byla jednou z příčin pozdního vyhlášení výzev k předkládání žádostí o podporu integrovaných strategií.

Princip partnerství v rámci plnění územní dimenze je zajištěn prostřednictvím platform, které sdružují hlavní aktéry regionálního rozvoje. Na národní úrovni je ustavena Národní stálá konference /NSK/ a v každém kraji regionální stálá konference /RSK/. Hlavním úkolem NSK je zprostředkování dialogu mezi řídicími orgány jednotlivých operačních programů participujících na realizaci územní dimenze a zástupci RSK o aktuálním nastavení a naplňování územní dimenze.

Územní dimenze pro rozvoj měst a jejich zázemí je prostřednictvím integrovaných nástrojů směřována do rozvojových území vymezených *Strategií regionálního rozvoje ČR 2014–2020*<sup>71</sup>. S využitím nástroje ITI jsou realizovány integrované územní investice v metropolitních oblastech a sídelních aglomeracích s koncentrací nad 300 tisíc obyvatel. Těmito metropolitními oblastmi jsou největší města v ČR (Praha, Brno, Ostrava, Plzeň) a dále jsou k nim přiřazeny z hlediska koncentrace obyvatelstva (nad 300 tisíc obyvatel) a určité části společných problémů i oblasti ústecko – chomutovské aglomerace, hradecko – pardubické

<sup>67</sup> Ministerstvo pro místní rozvoj vymezuje regionální disparity jako neodůvodněné regionální rozdíly v úrovni ekonomického, sociálního a ekologického rozvoje regionů. Disparitami, které je třeba řešit, jsou rozdíly vyvolané subjektivní lidskou činností, nikoliv rozdíly vzniklé z objektivních příčin, například na základě přírodních podmínek.

<sup>68</sup> Územní dimenze se dle typu člení na: 1) Integrované nástroje, 2) Jinak vymezenou územní dimenzi, 3) Rozvoj venkova, 4) Rozvoj měst a jejich zázemí, 5) Životní prostředí, 6) Dopravní dostupnost, 7) Sociální a vzdělávací sféra, 8) Trh práce a podnikání a 9) Sociální začleňování – sociálně vyloučené lokality. Podrobněji viz <https://www.mmr.cz/cs/Microsites/Uzemni-dimenze/UD-typy>.

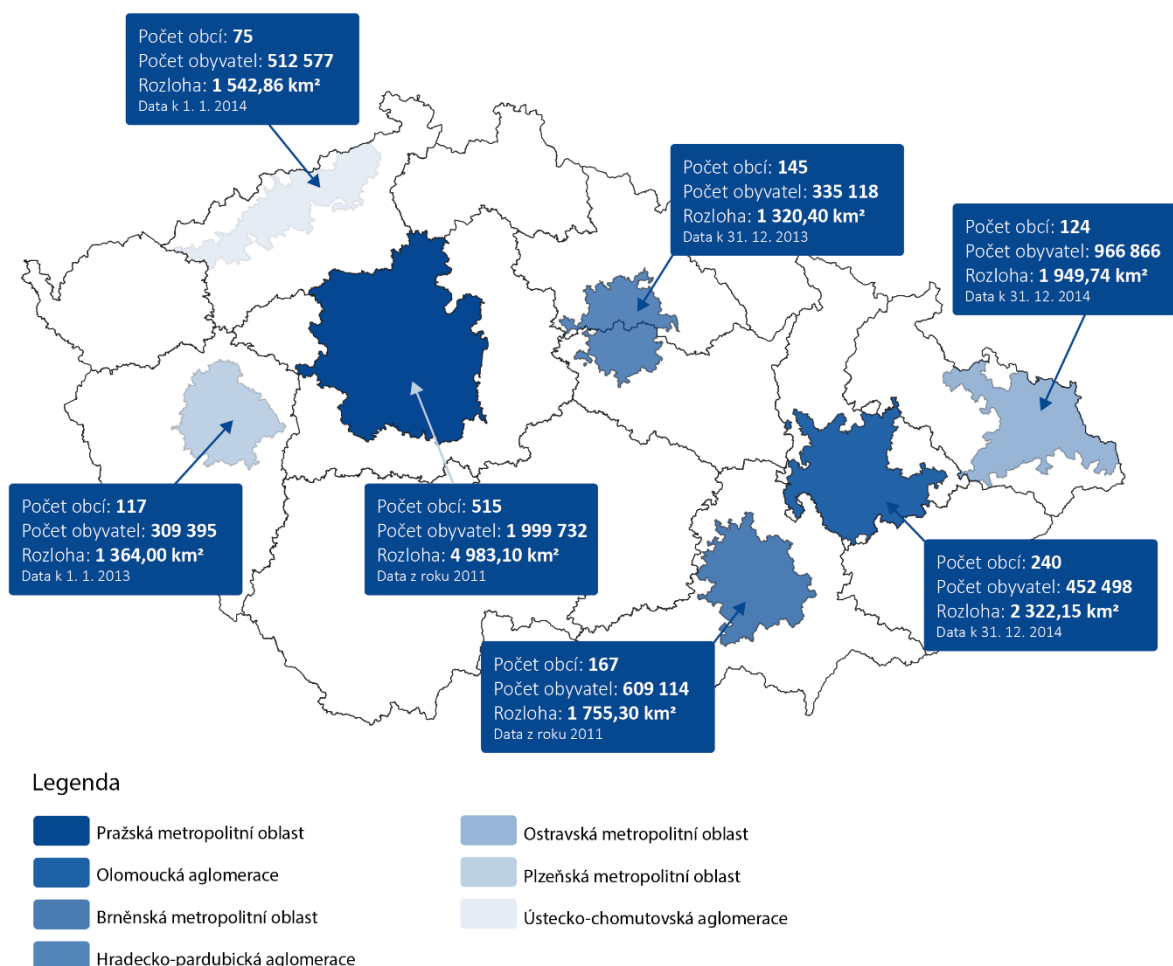
<sup>69</sup> CLLD – community-led local development, podle článků 32 až 35 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013.

<sup>70</sup> *Metodický pokyn pro využití integrovaných nástrojů v programovém období 2014–2020* byl celkem třikrát aktualizován. Nejvýraznější změny byly provedeny ve druhé verzi MPIN v listopadu 2015, kdy došlo mimo jiné k doplnění popisu role zprostředkujícího subjektu ITI (dále též „ZS ITI“), byl nastaven proces hodnocení a schvalování integrovaných projektů ITI se zapojením ZS ITI a upřesněny postupy v rámci monitorování a vyhodnocování integrovaných strategií (zejména ve vztahu k informačnímu systému pro monitorování *MS2014+*).

<sup>71</sup> *Strategie regionálního rozvoje ČR pro období 2014–2020* je základním dokumentem z pohledu územní dimenze a představuje základní dokument politiky regionálního rozvoje podle ustanovení § 5 zákona č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje. Strategie byla jedním z podkladů pro přípravu *Dohody o partnerství*.

aglomerace a olomoucké aglomerace. Celkově se v nich sdružuje 22 % obcí ČR, kde žije téměř 50 % obyvatel na území, které zaujímá přibližně 19 % rozlohy ČR (viz schéma č. 4).

#### Schéma č. 4: Integrované územní investice v programovém období 2014–2020



**Zdroj:** integrované strategie.

**Pozn.:** Údaje za celou ČR jsou k 31. 12. 2014: počet obcí = 6 253, počet obyvatel = 10 512 419, rozloha = 78 867,07 km<sup>2</sup>.

V každé metropolitní oblasti a sídelní aglomeraci je určeno jádrové město, které je nositelem integrované strategie ITI. Nositel integrované strategie ITI je zodpovědný za přípravu integrované strategie, její plnění prostřednictvím integrovaných projektů, vyhodnocování a monitoring. Statutární města čtyř metropolitních oblastí a tří sídelních aglomerací provádí výkon funkce zprostředkujícího subjektu na základě veřejnoprávní smlouvy uzavřené s řídicími orgány příslušných operačních programů, tedy v případě IROP s MMR.

Mimo správní strukturu jádrového města metropolitní oblasti a sídelní aglomerace je zřízen řídicí výbor ITI jako nezávislá platforma bez právní subjektivity. Zajišťuje řádný průběh realizace strategie ITI zejména tím, že projednává soulad projektových záměrů se strategií ITI. Dále projednává a schvaluje změny strategie ITI. Byl vytvořen na principu partnerství mezi subjekty, které působí na území vymezeného pro implementaci strategie ITI.

Přehled kontrolovaných projektů prioritní osy 1 *Integrovaného regionálního operačního programu*

Registrační číslo projektu	Název projektu	Příjemce podpory	Výše dotace			Kontrolovaný objem		
			Celkem	Zdroje EU	Zdroje SR	Celkem	Zdroje EU	Zdroje SR
CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_022/0001659	Udržitelná veřejná doprava 2016	Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s.	159 257 246,95	159 257 246,95	0,00	158 692 770,45	158 692 770,45	0,00
CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0005093	Nákup nízkoemisních vozidel pro MAD v Děčíně	Dopravní podnik města Děčína, a.s.	111 033 120,00	111 033 120,00	0,00	111 013 000,50	111 013 000,50	0,00
CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0006867	Nákup nízkopodlažních trolejbusů pro MHD v Plzni	Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.	182 587 650,00	182 587 650,00	0,00	180 725 132,12	180 725 132,12	0,00
CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_025/0001463	Zvýšení kvality dopravy v Plzeňském kraji – rozvoj systému	Plzeňský kraj	11 582 417,70	10 938 950,05	643 467,65	11 296 578,15	10 668 990,48	627 587,67
CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_029/0001890	Dopravní terminál Strakonice	ČSAD STTRANS a.s.	42 499 999,98	42 499 999,98	0,00	25 082 827,70	25 082 827,70	0,00
CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_022/0001329	Nákup 11 nízkopodlažních cyklicky dobíjených elektrobusů v roce 2017	Dopravní podnik města České Budějovice, a.s.	119 101 762,00	119 101 762,00	0,00	117 440 632,50	117 440 632,50	0,00
CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_022/0001390	Pořízení bezemisních vozidel pro účely veřejné dopravy		153 055 250,00	153 055 250,00	0,00	149 763 838,00	149 763 838,00	0,00
CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0007421	Pořízení 6 ks trolejbusů s pomocným bateriovým pohonem pro účely veřejné dopravy v Hradci Králové	Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s.	61 200 000,00	61 200 000,00	0,00	61 200 000,00	61 200 000,00	0,00
CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_029/0001858	Modernizace přestupního terminálu v Kolíně	Město Kolín	44 801 222,37	42 312 265,57	2 488 956,80	30 838 621,50	29 125 364,75	1 713 256,75

Registrační číslo projektu	Název projektu	Příjemce podpory	Výše dotace			Kontrolovaný objem		
			Celkem	Zdroje EU	Zdroje SR	Celkem	Zdroje EU	Zdroje SR
CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_022/0000773	Nákup CNG autobusů pro MHD Brno – II. etapa	Dopravní podnik města Brna, a.s.	167 393 900,00	167 393 900,00	0,00	167 369 802,50	167 369 802,50	0,00
CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_022/0000799	Nákup CNG autobusů pro MHD Brno – III. etapa		73 967 000,00	73 967 000,00	0,00	73 959 350,00	73 959 350,00	0,00
CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_025/0001481	Elektronické informační panely		21 024 495,00	21 024 495,00	0,00	8 540 525,12	8 540 525,12	0,00
CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0004399	Nákup nízkopodlažních trolejbusů pro MHD v Brně		79 999 960,00	79 999 960,00	0,00	79 999 960,00	79 999 960,00	0,00
CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_025/0001180	Zavedení TELEMATIKY ve společnosti ČSAD Havířov a.s.	ČSAD Havířov a.s.	10 699 498,03	10 699 498,03	0,00	9 891 490,80	9 891 490,80	0,00
CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0005669	Pořízení nízkoemisních a bezemisních vozidel pro MHD Havířov		79 007 925,00	79 007 925,00	0,00	77 460 499,52	77 460 499,52	0,00
CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0007419	ITI – Obnova vozového parku MHD v DPO V.	Dopravní podnik Ostrava a.s.	171 581 464,95	171 581 464,95	0,00	170 065 798,46	170 065 798,46	0,00
CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_022/0001234	Nákup bezemisních vozidel pro MHD	Dopravní podnik města Olomouce, a.s.	164 012 600,00	164 012 600,00	0,00	36 694 500,00	36 694 500,00	0,00
CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0005148	Nákup modernizovaných tramvají pro MHD		32 190 350,00	32 190 350,00	0,00	31 823 014,50	31 823 014,50	0,00
CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0003328	Revitalizace autobusového nádraží v Mohelnici	Město Mohelnice	52 846 005,87	49 910 116,65	2 935 889,22	48 835 575,95	46 122 488,40	2 713 087,55

**Zdroj:** vydaná rozhodnutí o poskytnutí dotace.

### **Analýza cílů deklarovaných příjemci v kontrolovaných projektech ve vazbě na dílčí cíle stanovené v SC 1.2 IROP**

V programovém dokumentu IROP schváleném Evropskou komisí dne 4. 6. 2015 byly v rámci specifického cíle 1.2 *Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy* stanoveny následující dílčí cíle:

- posílit přepravní výkony veřejné dopravy,
- snížit zátěže plynoucí z IAD,
- rozvinout vozový park městských autobusů s alternativním pohonem,
- rozvinout a provázat IDS v silničním provozu ve městech a aglomeracích,
- zajistit potřeby specifických skupin obyvatel v dopravě,
- zajistit bezpečnost a bezbariérovost dopravy v zájmu zvýšení podílu udržitelných forem dopravy,
- zajistit dopravní dostupnost práce, služeb a vzdělání,
- využít potenciál nemotorové dopravy k mobilitě pracovních sil,
- vytvořit podmínky pro mobilitu a optimalizaci sítě cyklostezek a cyklotras.

NKÚ kontroloval 19 projektů realizovaných 13 příjemci podpory. Vazbu kontrolovaných projektů na specifický cíl 1.2 IROP uváděli příjemci podpory ve studii proveditelnost, která byla přílohou žádosti o podporu. Na základě informací uvedených v těchto studiích identifikoval NKÚ dílčí cíle, které měly být v rámci jednotlivých projektů naplněny.

K vyhodnocení naplnění těchto dílčích cílů vycházel NKÚ zejména z informací příjemců podpory o jejich přepravních výkonech, údajích o jejich infrastruktuře a vozovém parku a dalších relevantních informací a to za období od roku 2013 (poslední rok minulého programového období) do roku 2018 (kdy byly všechny prověřované projekty zrealizovány). Nejširší základnou těchto dat disponovali příjemci podpory charakteru dopravců.

Na základě dostupných dat provedl NKÚ mimo jiné vyhodnocení z dlouhodobého hlediska (mezi rokem ukončení realizace projektů 2018 a výchozím rokem 2013) a krátkodobého hlediska (mezi rokem ukončení realizace projektů 2018 a rokem předcházejícím, tj. rokem 2017).

Z hlediska struktury příjemců podpory se jednalo o deset dopravců, dvě města a jeden kraj. Všichni dopravci až na jednoho realizovali projekty zaměřené na opatření „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“ (13 projektů) s tím, že dva z těchto dopravců rovněž realizovali projekty zaměřené na opatření „Telematika“ (dva projekty). Tři projekty zaměřené na opatření „Terminály“ realizovala města a jeden z dopravců. Jeden projekt zaměřený na opatření „Telematika“ realizoval kraj.

#### **Identifikované dílčí cíle a jejich naplnění:**

- **Posílit přepravní výkony veřejné dopravy**

Tento dílčí cíl byl NKÚ identifikován u šesti projektů (pět projektů vztahujících se k opatření „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“ a jeden projekt vztahující se k opatření „Telematika“). Kontrolou NKÚ bylo zjištěno, že v případě dvou projektů byl tento dílčí cíl naplněn; v případě čtyř projektů nebylo možné na základě dostupných dat naplnění tohoto cíle jednoznačně vyhodnotit.

Z údajů od všech dopravců (tedy nejen těch, u kterých byl tento dílčí cíl identifikován), kteří realizovali opatření „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“ a „Telematika“ o počtu přepravených

osob, bylo kontrolou NKÚ zjištěno, že z dlouhodobého hlediska jeden dopravce zaznamenal pokles přepravených cestujících ve výši 9 %, sedm dopravců zaznamenalo nárůst přepravených cestujících v rozmezí od 3 % do 39 % a u jednoho dopravce nebylo možné změnu v počtu přepravených osob z důvodu neporovnatelnosti dat vyhodnotit. Z krátkodobého hlediska zaznamenalo osm dopravců nárůst v počtu přepravených osob v rozmezí od 1 % do 25 % a jeden dopravce pokles o 4 %.

V případě projektů zaměřených na realizaci opatření „Terminály“ a rovněž projektu zaměřeného na opatření „Telematika“, kterou realizoval kraj (bez ohledu na skutečnost, zda byl tento dílčí cíl u nich identifikován), nebylo možné z důvodu nedostatečné datové základny zjistit, zda přispívají ke zvyšování počtu osob přepravených veřejnou dopravou.

Z hlediska ujetých místových kilometrů (ukazatel nabízené přepravní práce) zaznamenali z dlouhodobého hlediska tři dopravci jejich pokles ve výši 2 % a 13 %. U šesti dopravců došlo k nárůstu ujetých místových kilometrů v rozmezí od 1 % do 10 %. Z krátkodobého hlediska došlo k poklesu ujetých místových kilometrů v rozmezí od 2 % do 7 % u čtyř dopravců, u jednoho dopravce zůstal tento údaj nezměněn a u čtyř dopravců došlo k nárůstu v rozmezí od 1 % do 3 %.

Mezi motivační ukazatele, které mohou ovlivnit častější využívání veřejné hromadné dopravy, patří mimo jiné délka provozní sítě a četnost spojů.

Délka provozní sítě se z dlouhodobého hlediska zkrátila v rozmezí od 9 % do 21 % u tří dopravců, u tří dopravců se nezměnila a u tří dopravců došlo k jejímu prodloužení v rozmezí od 3 % do 8 %. Z krátkodobého hlediska došlo ke zkrácení délky provozní sítě u jednoho dopravce, a to o 12 %; u jednoho dopravce se délka provozní sítě prodloužila o 3 % a v případě sedmi dopravců se její délka nezměnila.

Četnost spojů se z dlouhodobého hlediska snížila v rozmezí od 1 % do 8 % u čtyř dopravců, u pěti dopravců došlo k jejímu prodloužení v rozmezí od 2 % do 15 %. Z krátkodobého hlediska došlo ke snížení četnosti spojů u tří dopravců, a to o 2 % a 3 %; u jednoho dopravce se četnost spojů nezměnila a v případě pěti dopravců se jejich počet zvýšil v rozmezí od 1 % do 8 %.

- **Snížit zátěže plynoucí z IAD**

Tento dílčí cíl byl NKÚ identifikován u devíti projektů (šest projektů vztahujících se k opatření „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“, jeden projekt vztahující se k opatření „Telematika“ a dva projekty vztahující se k opatření „Terminály“). Kontrolou NKÚ bylo zjištěno, že v případě tří projektů byl tento dílčí cíl naplněn; v případě jednoho projektu tento dílčí cíl naplněn nebyl a v případě pěti projektů nebylo možné na základě dostupných dat naplnění tohoto cíle jednoznačně vyhodnotit.

U hodnocení naplnění tohoto dílčího cíle vycházel NKÚ z předpokladu jeho věcné souvislosti s dílčím cílem „Posílit přepravní výkony veřejné dopravy“. Lze totiž předpokládat, že v případě zvyšujícího se počtu osob přepravených veřejnou dopravou by měl být důsledkem pokles podílu individuální automobilové dopravy a tím i zátěže z ní plynoucí. Jednalo se tedy o zprostředkovaný (nepřímý) pohled.

Jeden z dopravců k vyhodnocování tohoto dílčího cíle uvedl, že při vyhodnocování pracuje s ukazatelem „dělba přepravní práce“ (*modal split*), jehož vývoj ovšem sám nezjišťuje z důvodu náročnosti procesu získávání relevantních dat. Z uvedeného důvodu využívá dokument, který v této souvislosti zpracovává statutární město, které v rámci tohoto dokumentu sleduje a plánuje vývoj dělby přepravní práce – aktuální verze tohoto dokumentu

byla zpracována v roce 2015, přičemž se předpokládá, že k dalšímu zpracování tohoto dokumentu dojde až v roce 2020, tj. v rozpětí pěti let.

**NKÚ zastává názor, že vyhodnocování naplnění tohoto dílčího cíle je zřejmě nejnáročnější ze všech dílčích cílů, neboť předpokládá znalost podílu individuální automobilové dopravy příjemcem podpory v místě realizace projektu.**

- **Rozvinout vozový park městských autobusů s alternativním pohonem**

Tento dílčí cíl byl NKÚ identifikován u osmi projektů (vztahujících se k opatření „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“). Kontrolou NKÚ bylo zjištěno, že v případě všech projektů byl tento dílčí cíl naplněn.

Z údajů od všech dopravců (tedy nejen těch, u kterých byl tento dílčí cíl identifikován), kteří realizovali opatření „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“, bylo NKÚ zjištěno, že dva dopravci zařadili do svého vozového parku CNG autobusy poprvé v roce 2018, tři dopravci vůbec CNG autobusy ve svém vozovém parku nepoužívají a čtyři dopravci CNG autobusy začali provozovat již dříve. Počet CNG autobusů se v roce 2018 u jednotlivých dopravců pohyboval v rozmezí od 20 do 160 kusů.

Elektrobusy v roce 2018 provozovalo pět dopravců, a to v počtu od 1 do 23 kusů. Tři z těchto dopravců začali s provozem elektrobusů právě v roce 2018.

Celkový počet autobusů bez ohledu na pohon (nafta, CNG, elektřina) se u prověřovaných dopravců v roce 2018 pohyboval v rozmezí od 40 do 342 kusů.

- **Rozvinout a provázat IDS v silničním provozu ve městech a aglomeracích**

Tento dílčí cíl byl NKÚ identifikován u 10 projektů (čtyři projekty vztahujících se k opatření „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“, tři projekty vztahující se k opatření „Telematika“ a tři projekty vztahující se k opatření „Terminály“). Kontrolou NKÚ bylo zjištěno, že v případě šesti projektů byl tento dílčí cíl naplněn; v případě čtyř projektů nebylo možné na základě dostupných dat naplnění tohoto cíle jednoznačně vyhodnotit.

V rámci vyhodnocení tohoto dílčího cíle NKÚ zjišťoval mimo jiné údaje o počtu dopravních prostředků umožňujících komunikaci s centrálním dispečinkem integrovaného dopravního systému daného kraje. V případě autobusů umožňovaly tuto komunikaci v roce 2018 autobusy tří dopravců, kteří realizovali opatření „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“. Autobusy ostatních šesti dopravců ve sledovaném období (2013–2018) tuto komunikaci neumožňovaly. Trolejbusy provozovalo šest z devíti dopravců, přičemž trolejbusy tří z těchto dopravců ve sledovaném období komunikaci s centrálním dispečinkem integrovaného dopravního systému daného kraje neumožňovaly. Tramvaje provozovali čtyři z devíti dopravců, přičemž komunikaci s centrálním dispečinkem integrovaného dopravního systému daného kraje ve sledovaném období umožňovaly tramvaje pouze jednoho dopravce.

V případě projektů zaměřených na opatření „Terminály“ bylo zjištěno, že v roce 2018 umožňoval komunikaci s centrálním dispečinkem integrovaného dopravního systému daného kraje jeden ze tří realizovaných terminálů. V případě projektu zaměřeného na opatření „Telematika“, v jehož rámci byl příjemcem podpory kraj, umožňovalo od roku 2018 komunikaci s centrálním dispečinkem integrovaného dopravního systému daného kraje 13 přestupních uzlů.



- **Zajistit potřeby specifických skupin obyvatel v dopravě**

Tento dílčí cíl byl NKÚ identifikován u 13 projektů (devět projektů vztahujících se k opatření „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“, tři projekty vztahující se k opatření „Telematika“ a jeden projekt vztahující se k opatření „Terminály“). Kontrolou NKÚ bylo zjištěno, že v případě 12 projektů byl tento dílčí cíl naplněn; v případě jednoho projektu nebylo možné na základě dostupných dat naplnění tohoto cíle jednoznačně vyhodnotit.

Z údajů od všech dopravců (tedy nejen těch, u kterých byl tento dílčí cíl identifikován), kteří realizovali opatření „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“ a „Telematika“, bylo NKÚ zjištěno, že u všech typů dopravních prostředků (autobusy, trolejbusy a tramvaje) docházelo z krátkodobého i dlouhodobého hlediska k rozšiřování počtu nízkopodlažních vozidel a vozidel vybavených akustickým anebo vizuálním informačním systémem, popřípadě byl zjištěn plný stav těchto vozidel.

Rovněž všechny tři terminály a přestupní uzly realizované v rámci opatření „Terminály“ a opatření „Telematika“, v jehož rámci byl příjemcem podpory kraj, byly v roce 2018 vybaveny akustickým anebo vizuálním informačním systémem.

- **Zajistit bezpečnost a bezbariérovost dopravy v zájmu zvýšení podílu udržitelných forem dopravy**

Tento dílčí cíl byl NKÚ identifikován u 14 projektů (13 projektů vztahujících se k opatření „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“ a jeden projekt vztahující se k opatření „Terminály“). Kontrolou NKÚ bylo zjištěno, že v případě všech projektů byl tento dílčí cíl naplněn.

V případě bezbariérovosti dopravy vycházel NKÚ z údajů uvedených v hodnocení předchozího dílčího cíle, neboť jsou relevantní i pro tento dílčí cíl. V případě bezpečnosti vycházel NKÚ především z údajů o stáří provozovaných vozidel.

Z údajů o stáří dopravních prostředků od všech dopravců (tedy nejen těch, u kterých byl tento dílčí cíl identifikován), kteří realizovali opatření „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“, bylo v případě autobusů kontrolou NKÚ zjištěno, že z dlouhodobého hlediska došlo u dvou dopravců ke zvýšení věku provozovaných autobusů o 1 % a 15 %; u sedmi dopravců došlo ke snížení věku provozovaných autobusů v rozmezí od 6 % do 41 %. Z krátkodobého hlediska zaznamenalo sedm dopravců snížení věku provozovaných autobusů v rozmezí od 2 % do 38 %; u dvou dopravců došlo ke zvýšení věku provozovaných autobusů o 2 % a 11 %.

V případě trolejbusů došlo z dlouhodobého hlediska u jednoho dopravce ke zvýšení věku provozovaných trolejbusů o 83 %, u pěti dopravců došlo ke snížení věku provozovaných trolejbusů v rozmezí od 4 % do 39 %; zbývající tři dopravci trolejbusy neprovozovali. Z krátkodobého hlediska zaznamenali čtyři dopravci snížení věku provozovaných trolejbusů v rozmezí od 8 % do 51 %, u jednoho dopravce došlo ke zvýšení věku provozovaných trolejbusů o 10 % a v jednom případě (u jednoho dopravce) zůstalo stáří trolejbusů nezměněno.

V případě tramvají došlo z dlouhodobého hlediska u dvou dopravců ke zvýšení věku provozovaných tramvají o 10 % a 34 %, u jednoho dopravce došlo ke snížení věku provozovaných tramvají o 17 %, v jednom případě (u jednoho dopravce) zůstalo stáří tramvají nezměněno; zbývajících pět dopravců tramvaje neprovozovalo. Z krátkodobého hlediska zaznamenali dva dopravci snížení věku provozovaných tramvají o 12 % a 24 % a dva dopravci zvýšení věku provozovaných tramvají o 3 % a 9 %.

- **Zajistit dopravní dostupnost práce, služeb a vzdělání**

Tento dílčí cíl byl NKÚ identifikován u sedmi projektů (pět projektů vztahujících se k opatření „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“ a dva projekty vztahující se k opatření „Terminály“). Kontrolou NKÚ bylo zjištěno, že v případě čtyř projektů byl tento dílčí cíl naplněn; v případě tří projektů nebylo možné na základě dostupných dat naplnění tohoto cíle jednoznačně vyhodnotit.

V souvislosti s vyhodnocením tohoto dílčího cíle zjišťoval NKÚ od všech dopravců (tedy nejen těch, u kterých byl tento dílčí cíl identifikován), kteří realizovali opatření „Nízkoemisní a bezemisní vozidla“, údaje o počtu linek, délce linek, délce provozní sítě, počtu zastávek v rámci provozní sítě a četnosti spojů. Údaje o délce provozní sítě a četnosti spojů jsou již výše uvedeny u dílčího cíle „posílit přepravní výkony veřejné dopravy“, neboť jsou relevantní i pro něj.

Počet linek se z dlouhodobého hlediska snížil u tří dopravců, a to v rozmezí od 4 % do 7 %; u dvou dopravců zůstal nezměněn a u čtyř dopravců došlo k jeho zvýšení v rozmezí od 7 % do 14 %. Z krátkodobého hlediska zůstal počet linek stejný u šesti dopravců; u jednoho dopravce se snížil o 1 % a u dvou dopravců zvýšil o 4 %.

Délka linek se z dlouhodobého hlediska zkrátila u dvou dopravců o 3 % a 6 %; u jednoho dopravce zůstala nezměněna a u šesti dopravců došlo k jejímu prodloužení v rozmezí od 3 % do 14 %. Z krátkodobého hlediska zůstala délka linek stejná u sedmi dopravců; u jednoho dopravce se snížila o 9 % a u jednoho dopravce zvýšila o 4 %.

Počet zastávek v rámci provozní sítě se z dlouhodobého hlediska snížil u dvou dopravců o 1 % a 2 %; u dvou dopravců zůstal nezměněn a u pěti dopravců došlo k jeho zvýšení v rozmezí od 2 % do 6 %. Z krátkodobého hlediska zůstal počet zastávek stejný u dvou dopravců; u dvou dopravců se snížil o 1 % a 7 % a u pěti dopravců zvýšil v rozmezí od 1 % do 16 %.

V případě terminálů byly relevantní údaje týkající se počtu linek majících na terminálu zastávku ve sledovaném období (2013–2018) k dispozici jen u jednoho projektu, u kterého byl tento počet z dlouhodobého hlediska nezměněn a z krátkodobého hlediska se snížil o 4 %. U zbývajících dvou projektů zaměřených na opatření „Terminály“ byla zjištěna „pouze“ data za rok 2018. Údaj o počtu spojů majících zastávku na terminálu ve sledovaném období byl k dispozici rovněž jen u jednoho projektu, u kterého se tento počet z dlouhodobého hlediska zvýšil o 7 % a z krátkodobého hlediska o 2 %.

- **Využít potenciál nemotorové dopravy k mobilitě pracovních sil**

Tento dílčí cíl nebyl NKÚ identifikován u žádného z prověřovaných projektů.

- **Vytvořit podmínky pro mobilitu a optimalizaci sítě cyklostezek a cyklotras**

Tento dílčí cíl byl NKÚ identifikován u jednoho projektu (vztahujícího se k opatření „Terminály“). Kontrolou NKÚ bylo zjištěno, že tento dílčí cíl byl naplněn.

NKÚ zjišťoval u příjemců podpory, kteří realizovali opatření „Terminály“, mimo jiné údaje o počtu vytvořených parkovacích míst pro jízdní kola v rámci terminálu a jejich využití. Počet takovýchto nově vytvořených parkovacích míst v roce 2018 se u tří projektů pohyboval v rozmezí od 12 do 32, přičemž jejich využití sledoval pouze jeden z příjemců.

## Matice dílčích cílů identifikovaných NKÚ v jednotlivých projektech

Název příjemce	Registrační číslo projektu	Název projektu	Posílit přepravní výkony veřejné dopravy	Snižit zátěž plynoucí z IAD	Rozvinout vozový park městských autobusů s alternativním pohonem	Rozvinout a provádět IDS v silničním provozu ve městech a aglomeracích	Zajistit potřeby specifických skupin obyvatel v dopravě	Zajistit bezpečnost a bezbariérovost dopravy v zájmu zvýšení podílu udržitelných forem dopravy	Zajistit dopravní dostupnost práce, služeb a vzdělání	Využít potenciál nemotorové dopravy k mobilitě pracovních sil	Vytvořit podmínky pro mobilitu a optimalizaci sítě cyklostezek a cyklotras
Dopravní podnik měst Chomutov a Jirkov a.s.	CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_022/0001659	Udržitelná veřejná doprava 2016	-	A	A	-	A	A	-	-	-
Dopravní podnik města Děčína, a. s.	CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0005093	Nákup nízkoemisních vozidel pro MAD v Děčíně	?	?	A	A	A	A	-	-	-
Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.	CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0006867	Nákup nízkopodlažních trolejbusů pro MHD v Plzni	A	A	-	-	A	A	A	-	-
Plzeňský kraj	CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_025/0001463	Zvýšení kvality dopravy v Plzeňském kraji – rozvoj systému	-	-	-	?	?	-	-	-	-
ČSAD STTRANS a.s.	CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_029/0001890	Dopravní terminál Strakonice	-	?	-	A	-	-	A	-	-
Dopravní podnik města České Budějovice, a.s.	CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_022/0001329	Nákup 11 nízkopodlažních cyklicky dobíjených elektrobusesů v roce 2017	?	?	A	-	A	A	-	-	-
Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s.	CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_022/0001390	Pořízení bezemisních vozidel pro účely veřejné dopravy	-	-	A	-	-	A	-	-	-
	CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0007421	Pořízení 6 ks trolejbusů s pomocným bateriovým pohonem pro účely veřejné dopravy v Hradci Králové	-	-	-	-	-	A	-	-	-
Město Kolín	CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_029/0001858	Modernizace přestupního terminálu v Kolíně	-	N	-	A	A	A	A	-	A
Dopravní podnik města Brno, a.s.	CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_022/0000773	Nákup CNG autobusů pro MHD Brno – II. etapa	-	-	A	?	A	A	?	-	-
	CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_022/0000799	Nákup CNG autobusů pro MHD Brno – III. etapa	-	-	A	?	A	A	?	-	-
	CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_025/0001481	Elektronické informační panely	A	A	-	A	A	-	-	-	-
	CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0004399	Nákup nízkopodlažních trolejbusů pro MHD v Brně	-	?	-	?	A	A	?	-	-
ČSAD Havířov, a.s.	CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_025/0001180	Zavedení TELEMATIKY ve společnosti ČSAD Havířov a.s.	-	-	-	A	A	-	-	-	-
	CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0005669	Pořízení nízkoemisních a bezemisních vozidel pro MHD Havířov	?	-	A	-	A	A	-	-	-
Dopravní podnik Ostrava a.s.	CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0007419	ITI – Obnova vozového parku MHD v DPO V.	?	?	A	-	A	A	A	-	-
Dopravní podnik města Olomouce, a.s.	CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_022/0001234	Nákup bezemisních vozidel pro MHD	-	-	-	-	-	A	-	-	-
	CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0005148	Nákup modernizovaných tramvají pro MHD	-	-	-	-	-	A	-	-	-
Město Mohelnice	CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0003328	Revitalizace autobusového nádraží v Mohelnici	-	-	-	A	-	-	-	-	-

**Legenda:** „-“ = dílčí cíl nebyl pro daný projekt identifikován; „A“ = dílčí cíl byl naplněn; „N“ = dílčí cíl nebyl naplněn; „?“ = naplnění dílčího cíle nebylo možné jednoznačně vyhodnotit. Šedě podbarveno = projekty Terminály; červeně podbarveno = projekty Telematika; bez podbarvení = projekty Vozidla. CNG = compressed natural gas (stlačený zemní plyn); DPO = Dopravní podnik Ostrava a.s.; MAD = městská autobusová doprava; MHD = městská hromadná doprava.

Identifikován:	68	6	9	8	10	13	14	7	0	1
Naplněn:	50	2	3	8	6	12	14	4	0	1
Nenaplněn:	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Nebylo možné vyhodnotit:	17	4	5	0	4	1	0	3	0	0
Vozidla	50	5	6	8	4	9	13	5	0	0
Telematiky	8	1	1	0	3	3	0	0	0	0
Terminály	10	0	2	0	3	1	1	2	0	1

## Přehled projektů s vymoženými smluvními pokutami od dodavatelů

Projekt č.	Datum proplacení žádosti o platbu / popis stavu	Příjmy z vymožené smluvní pokuty (v Kč)	Podíl dotace ERDF (85 %) (v Kč)	Původně přiznaná dotace v RoPD (v Kč)	Skutečně vyplacená dotace (v Kč)	Rozdíl mezi původní a skutečně proplacenou dotací (v Kč)
CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0006867	16. 07. 2018	2 191 197,50	1 862 517,88	182 587 650,00	180 725 132,12	1 862 517,88
CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0005093	19. 10. 2018	23 670,00	20 119,50	111 033 120,00	111 033 000,50	119,50
CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0007419	Sankce byla příjemci vrácena – dotace 272 850 Kč	NR	NR	NR	NR	NR
CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0005669	28. 06. 2018	570 000,00	484 500,00	79 007 925,00	77 460 499,52	1 547 425,48
CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_045/0004399	Smluvní pokuta ve výši 501 695,90 Kč byla dodavatelem uhrazena po podání žádosti o platbu, po lhůtě splatnosti, zároveň před proplacením způsobilých výdajů na základě žádosti o platbu a před účinností Stanoviska č. 10.	NR	NR	NR	NR	NR
CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_022/0001234	Sankce ve výši 1 mil. Kč uplatněna, nicméně v souladu se Stanoviskem č. 10 od způsobilých výdajů neodečtena.	NR	NR	NR	NR	NR
CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_022/0001329	31. 10. 2018	4 285 050,00	3 642 292,50	119 101 762,00	117 440 632,50	1 661 129,50
CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_022/0001659	15. 08. 2018	224 694,00	190 989,90	159 257 246,95	158 590 515,45	666 731,50
CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_025/0001180	27. 04. 2018	117 360,00	99 756,00	10 699 498,03	9 891 490,80	808 007,23
<b>Na základě korekce způsobilých výdajů z důvodu smluvních pokut snížen nárok na dotaci</b>			<b>6 300 175,78</b>	<b>NR</b>	<b>NR</b>	<b>NR</b>
<b>Příjemcům byla v daných případech skutečně snížena dotace (součet zvýrazněných částek = částka dotace nepřiznaná v důsledku korekce v mezích skutečně neproplacené částky oproti přiznané v rozhodnutích o přiznání dotace)</b>			<b>4 299 012,78</b>	<b>NR</b>	<b>NR</b>	<b>NR</b>

Zdroj: MS2014+.