



08/19

Finanční prostředky určené na rozvoj a modernizaci vodních cest a přístavů

Kontrolní akce byla zařazena do plánu kontrolní činnosti Nejvyššího kontrolního úřadu (dále jen „NKÚ“) na rok 2008 pod číslem 08/19. Kontrolní akci řídil a kontrolní závěr vypracoval člen NKÚ Ing. Jiří Adámek.

Cílem kontroly bylo prověřit poskytování a nakládání s finančními prostředky určenými na rozvoj a modernizaci vodních cest a přístavů.

Kontrolováno bylo období od roku 2005 do června 2008. V případě věcných souvislostí i období navazující. Kontrola byla prováděna od května do listopadu 2008.

Kontrolované osoby:

Ministerstvo dopravy (dále jen „MD“),
Státní fond dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI“),
Ředitelství vodních cest České republiky (dále jen „ŘVC“),
Povodí Labe, státní podnik (dále jen „Povodí Labe“).

Námítky proti kontrolním protokolům, které podaly MD a ŘVC, byly vypořádány vedoucími skupin kontrolujících rozhodnutími o námítkách. Odvolání proti rozhodnutí o námítkách, která podaly MD a ŘVC, byla vypořádána usneseními Kolegia NKÚ.

Kolegium NKÚ na svém I. zasedání, konaném dne 12. ledna 2009,

schválilo usnesením č. 7/II/2009

kontrolní závěr v tomto znění:

I. Úvod

Vnitrozemská vodní doprava se na přepravních objemech nákladní dopravy v České republice podílela v letech 2005 až 2007 cca 0,4 %. Bylo jí přepraveno v průměru 2,1 mil. tun zboží ročně, přičemž ze 71 % se na tom podílela mezinárodní přeprava.

Nejvýznamnější vodní cestou v České republice je labsko-vltavská vodní cesta. Tato cesta je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T. Finanční prostředky určené na rozvoj a modernizaci vodních cest a přístavů byly v uplynulých obdobích vynakládány především na akce týkající se labské vodní cesty. Celkem na ně byly vynaloženy ze státního rozpočtu, SFDI a Evropské unie finanční prostředky ve výši 3,6 mld. Kč, jak je uvedeno v tabulce č. 1.

Tabulka č. 1 – Finanční prostředky vynaložené na labskou vodní cestu (v mil. Kč)

Zdroj financování	Do roku 2004	V letech 2005 až 2007	Předpoklad na rok 2008	Celkem
Státní rozpočet	387,6	-	-	387,6
SFDI	1 458,4	874,2	281,1	2 613,7
Evropská unie	-	277,0	330,0	607,0
Celkem	1 846,0	1 151,2	611,1	3 608,3

Zdroj: sdělení MD č. j. 21/2008-910-IVD/9 z 3. září 2008.



Kontrola byla zaměřena především na stanovení a plnění koncepčních záměrů a cílů a na průběh přípravy a stavební realizace vybraných akcí týkajících se labské vodní cesty. Kontrolované osoby měly v kontrolovaných oblastech vymezeny především tyto činnosti:

- MD odpovídalo za vypracování koncepčních dokumentů a za stanovení koncepčních záměrů a cílů. Schvalovalo příslušné akce k realizaci.
- SFDI (právní osoba zřízená zákonem č. 104/2000 Sb. ke dni 1. července 2000) poskytoval ze svého rozpočtu na základě smluv finanční prostředky na realizaci akcí.
- ŘVC (organizační složka státu zřízená MD) a Povodí Labe (státní podnik, jehož zakladatelem je Ministerstvo zemědělství) byly příjemci finančních prostředků a investory akcí týkajících se vodních cest a přístavů. ŘVC se kromě toho podílelo na vypracování koncepčních dokumentů.

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

II. Stanovení a plnění koncepčních záměrů a cílů

Koncepce rozvoje a modernizace vodních cest byla MD v uplynulých letech řešena v několika dokumentech (zejména v *Programu podpory rozvoje vodní dopravy v České republice do roku 2005* z roku 1996, *Návrhu rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010* z roku 1999 a *Dopravní politice České republiky pro léta 2005 – 2013* z roku 2005). Z těchto dokumentů vyplýval jako nejvýznamnější cíl dobudování labské, popř. labsko-vltavské, vodní cesty a zajištění jejího spolehlivého využití dosažením doporučených parametrů stanovených vyhláškou č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, a *Evropskou dohodou o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu* (sdělení č. 163/1999 Sb.).

Dále MD zpracovalo dokumenty, které řešily především finanční potřeby a časový harmonogram rozvoje a modernizace vodních cest, zejména programy ev. č. 327 520 – *Podpora rozvoje vodních cest* z roku 1997 a ev. č. 227 520 – *Rozvoj a modernizace vodních cest a přístavů* z roku 2005, vedené v informačním systému programového financování, který spravuje Ministerstvo financí (dále jen „ISPROFIN“), *Harmonogram a finanční zajištění realizace Návrhu rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010* z roku 2001, *Harmonogram výstavby dopravní infrastruktury v letech 2008 až 2013* z roku 2007 a operační programy *Infrastruktura* z roku 2004 a *Doprava* z roku 2007, které řešily spolufinancování akcí z prostředků Evropské unie.

Kontrolou uvedených dokumentů byly především zjištěny následující skutečnosti:

- 1. MD jednoznačně nevymezilo všechny akce, které je nutno realizovat pro dosažení cílového stavu, a neurčilo ani celkovou finanční potřebu.** V dokumentech byla převážně v obecné poloze vymezena pouze část akcí nebo soubory akcí, jako např. zlepšení podmínek na dolním Labi, dokončení splavnosti Labe do Pardubic a rekonstrukce plavebních komor na středním Labi. Dokumenty se překrývaly, přitom obsahovaly rozdílné věcné, časové i finanční podmínky. Neposkytovaly dostatečný podklad pro objektivní schvalování akcí k realizaci, zejména nezabezpečovaly z pohledu vzájemné návaznosti jejich optimální časovou realizaci.

MD věrohodným způsobem neprokázalo potřebnost investic na rozvoj a modernizaci labské vodní cesty. Nepředložilo žádné doklady, které by prokazovaly míru efektivnosti celkových finančních prostředků předpokládaných na dobudování labské vodní cesty. Potřebnost finančních prostředků zdůvodňovalo v dokumentech především obecnými tvrzeními o vyšší ekonomičnosti, ekologičnosti a spolehlivosti vodní dopravy proti jiným druhům dopravy a jejím významem pro mezinárodní vodní dopravu. Společensko-ekonomická hodnocení efektivnosti provádělo až ŘVC jako součást investičních záměrů akcí, předkládaných MD ke schválení.

Tato hodnocení však ŘVC provádělo jen pro dílčí části labské vodní cesty, nebyla objektivní ani řádně doložena. Například:

- ŘVC vypracovalo jako součást aktualizovaného investičního záměru akce *Stupeň Přelouč II* z roku 2006 společné hodnocení efektivnosti za akci *Plavební stupeň Děčín* a soubory akcí týkajících se *Splavnění Labe do Pardubic*. Zdůvodnilo to tím, že se oba projekty ve svých efektech navzájem doplňují. Proč do hodnocení nezahrnulo také další akce (uváděné v koncepčních materiálech s investiční potřebou přesahující 2,5 mld. Kč), které rovněž podmiňují dosažení předpokládaných efektů, však ŘVC neuvedlo. Z údajů uvedených v hodnocení lze dovodit, že ekonomická efektivnost akce *Plavební stupeň Děčín* byla čtyřikrát vyšší, než efektivnost souboru akcí *Splavnění Labe do Pardubic*.

Ekonomická efektivnost tří hodnocených scénářů měřená ukazatelem „vnitřní výnosové procento“ se pohybovala od 5 % do 10 %. Vycházela především z úspor nákladů přepravců dosažených vyšším zapojováním vodní dopravy na labské vodní cestě do přepravních řetězců. Nárůst přepravního objemu vodní dopravy byl uvažován z 500 mil. tun v roce 2006 na 2 200 mil. tun v roce 2020, tj. o 340 %. Zdrojem přepravního potenciálu má být převod přepravy zboží ze železniční na vodní dopravu (např. podíl vodní dopravy na celkovém objemu mezinárodních přeprav zboží přes Děčín má vzrůst z 10,8 % v roce 2006 na 39,8 % v roce 2015). ŘVC nepředložilo doklady, ze kterých by bylo možno ověřit správnost stanovení uváděných přepravních objemů a správnost stanovení sazeb dovozného použitých ve výpočtech k ocenění výnosů z vyššího zapojení vodní dopravy.

V hodnocení byla předpokládána také přeprava zboží do Pardubic. S náklady na vybudování suchozemské části přístavu Pardubice, včetně související dopravní infrastruktury však počítáno nebylo.

- Obdobné nedostatky v hodnocení efektivnosti byly zjištěny u souboru akcí realizovaných ŘVC týkajících se zvýšení podjezdných výšek čtyř mostů (železniční mosty Nymburk a Kolín a silniční mosty Poděbrady a Valy u Přelouče) na nejméně 5,25 m. Cílem realizace akcí bylo odstranění jedné z překážek pro využití přepravy kontejnerů a nadměrných nákladů do přístavu Pardubice.

Výpočty hodnocení efektivnosti z roku 2004 vycházely z celkových nákladů na realizaci akcí ve výši 433 mil. Kč a výnosů v letech 2010 až 2039 v celkové výši 2 398 mil. Kč, vyplývajících z úspory nákladů za dopravné především díky převedení kontejnerových přeprav (na trase Pardubice – Mělník – Hamburk) a přeprav nadrozměrných nákladů (z prostoru hradeckopardubické aglomerace do Hamburku, resp. jiných evropských států) ze železniční a silniční dopravy na vodní dopravu. V roce 2007 provedlo ŘVC aktualizaci hodnocení efektivnosti. Důvodem bylo pozastavení realizace akce *Stupeň Přelouč II* a z toho důvodu i akce *Silniční most Valy u Přelouče*. Aktualizovaná analýza vycházela z celkových nákladů ve výši 404 mil. Kč a výnosů ve výši 1 537 mil. Kč.

Doklady, ze kterých by bylo možno ověřit správnost údajů o nákladech a výnosech použitých při hodnocení společensko-ekonomické efektivnosti, ŘVC nedoložilo. V době kontroly činily skutečné náklady na dokončené akce týkající se mostů v Poděbradách a Nymburce celkem 195,6 mil. Kč a náklady na most v Kolíně byly odhadovány ve výši 768,9 mil. Kč, tj. celkem 964,5 mil. Kč, což je o 139 % více, než bylo použito v aktualizovaném hodnocení efektivnosti.

V aktualizovaném hodnocení efektivnosti byly jako cílové přístavy na místo Pardubic předpokládány Chvaletice nebo Kolín. Podmínkou pro realizaci většího rozsahu kontejnerové přepravy v těchto přístavech je vybudování terminálu s potřebným vybavením a infrastrukturu-



rou. S náklady na vybudování terminálu v přístavu Pardubice, popř. Chvaletice nebo Kolín, nebylo v hodnocení počítáno.

2. Investiční potřeba, doba realizace, ale i věcná náplň akcí nebo jejich souborů se v jednotlivých dokumentech měnily. Přitom z nich nebylo vždy zřejmé, zda postihovaly dobudování celé labské vodní cesty, nebo jen její část. Například investiční potřeby a doby realizace akcí se měnily takto:

- V dokumentu *Program rozvoje vodní dopravy v České republice do roku 2005* z roku 1996 MD uvedlo investiční potřebu na dobudování labsko-vltavské vodní cesty ve výši 6,3 mld. Kč a realizaci všech akcí předpokládalo v období 1998 až 2005.
- V aktualizované dokumentaci programu ev. č. 327 520 z roku 2000 předpokládalo potřebu již ve výši 10,4 mld. Kč a dokončení staveb zařazených do programu do konce roku 2006.
- V dokumentu *Harmonogram a finanční zajištění realizace Návrhu rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010* z roku 2001 MD uvedlo investiční potřebu 10,6 mld. Kč a termíny dokončení splavnění Labe do Pardubic do roku 2006, souborů akcí na dolním Labi do roku 2007 a ostatních akcí na Labi (zejména plavební komory a zvyšování podjezdů výšky mostů) do roku 2010.
- Podle aktualizované dokumentace programu ev. č. 227 520 z roku 2007 činila celková investiční potřeba 6,0 mld. Kč a doba realizace posledních akcí byla posunuta na rok 2013. K tomuto programu MD uvedlo, že není přepracováním programu ev. č. 327 520, ale jeho nástavbou. Vzájemnou návaznost obou programů však nebylo možno z předložených докладů objektivně vyhodnotit.
- V dokumentu *Harmonogram výstavby dopravní infrastruktury v letech 2008 až 2013* z roku 2007 bylo uvedeno 28 akcí s celkovým objemem investičních potřeb 7,4 mld. Kč, z toho 6,1 mld. Kč pro období 2008 až 2015. V tomto dokumentu např. chyběla akce *Stupeň Přelouč II* s předpokládanými náklady 2,4 mld. Kč, která je klíčová pro dosažení předpokládaných přínosů ze splavnění Labe do Pardubic. Důvodem bylo, že MD harmonogram každoročně aktualizuje a realizace akce byla pozastavena.

Z uvedeného je zřejmé, že **v letech 1996 až 2007 došlo k posunu termínu dobudování labské vodní cesty o více než 10 let** (z původního termínu do roku 2005 za horizont roku 2015). Dosud byly realizovány především akce řešící dílčí problémy některých plavebních úseků. Rozhodující akce nebo soubory akcí podmiňující splnění cíle uvedeného v předchozím bodu, a tím dosažení předpokládaných nárůstů objemů přeprav a ekonomických přínosů, realizovány nebyly. Termíny dokončení jejich realizace nebyly do doby ukončení kontroly ujasněny. Například u akce:

- *Stupeň Přelouč II*, která je součástí souboru akcí *Splavnění Labe do Pardubic*, měly podle aktualizovaného investičního záměru z roku 2006 proběhnout stavební práce v letech 2006 až 2010. Do doby ukončení kontroly však zahájeny nebyly, neboť ŘVC nezískalo všechna potřebná povolení, jak je podrobněji rozvedeno v části IV. tohoto kontrolního závěru. ŘVC předpokládá zahájení stavebních prací o pět let později, a to v průběhu roku 2011.
- *Plavební stupeň Děčín*, s jejímž dokončením se ve společensko-ekonomickém hodnocení (provedeném společně se souborem akcí *Splavnění Labe do Pardubic*) počítalo do roku 2010, v době kontroly teprve probíhalo zpracování dokumentace vlivu na životní prostředí. MD předpokládá dokončení hodnocení vlivu na životní prostředí do září 2010. Předpokládaný termín dokončení akce nevedlo.

MD nevyhodnotilo důsledky několikaletého posunu realizace rozhodujících akcí *Stupeň Přelouč II* a *Plavební stupeň Děčín*. Posun realizace akce *Stupeň Přelouč II* ovlivní například dosažení přínosů z výše uvedených souborů akcí týkajících se mostů nebo splavnění Labe do Pardubic. Posun realizace akce *Plavební stupeň Děčín* ovlivní především dosažení přínosů ze

zvýšení mezinárodní přepravy, které bylo předpokládáno u většiny akcí. MD také nevyhodnotovalo důsledky posunu realizace ve vazbě na další akce připravované k zahájení stavební realizace, tj. zda by nebylo efektivnější odsunout jejich realizační termíny do doby vyjasnění termínů stavební realizace uvedených rozhodujících akcí.

III. Zabezpečování realizace koncepčních záměrů a cílů

MD nevytvořilo dostatečně transparentní a účinný systém řízení, sledování a financování realizace akcí, kterými měly být naplňovány koncepční záměry a cíle dobudování labské vodní cesty, jak ukazují zjištění v následujících bodech.

1. Do roku 2000 byly všechny akce evidovány a financovány z programu ev. č. 327 520. V souvislosti se vznikem SFDI již MD některé akce do tohoto programu neevidovalo a financování jejich realizace probíhalo podle pravidel SFDI. V souvislosti s předpokládaným zapojením prostředků EU do financování akcí pak MD od roku 2006 další část akcí evidovalo v programu ev. č. 227 520. V některých případech byly akce evidovány v obou programech, jak je uvedeno v bodu 3. této části kontrolního závěru.
2. Financování akcí zaevidovaných MD do programů ev. č. 327 520 a ev. č. 227 520 neprobíhalo podle pravidel platných pro financování programů z prostředků státního rozpočtu (stanovených do roku 2001 zásadami Ministerstva financí, od roku 2001 vyhláškou č. 40/2001 Sb., o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku, resp. vyhláškou č. 560/2006, která ji od roku 2007 nahradila). Důvodem bylo, že se na financování akcí od roku 2000 přestaly podílet prostředky státního rozpočtu a na prostředky SFDI, které je nahradily, se uvedená pravidla nevztahují.

Akce, kterými měly být naplňovány koncepční záměry a cíle, schvalovalo k realizaci MD. Používalo při tom postupy podle § 5 vyhlášky č. 40/2001 Sb., resp. vyhlášky č. 560/2006 Sb., ale další průběh realizace již důsledně nesledovalo. Financování akcí probíhalo na základě smluv uzavřených mezi SFDI a investorem. SFDI se však nezabýval věcným vymezením akcí a ani ve smlouvách nestanovil závazné technické parametry. SFDI se rovněž blíže nezabýval změnami v průběhu realizace akcí. Časové a ekonomické změny pouze promítl formou dodatků do smluv uzavřených s investory. Závěrečná vyhodnocení akcí, vypracovaná investory, schvalovalo MD.

3. Údaje ISPROFIN, týkající se akcí evidovaných MD v programech ev. č. 327 520 a ev. č. 227 520, neposkytovaly správné informace. Důvodem bylo, že MD důsledně neaktualizovalo v případech změn údaje zanesené do ISPROFIN při schvalování akcí a ty tak v řadě případů neodpovídaly skutečnosti. Například:
 - V obou programech MD evidovalo akce shodného jména *Přístav Mělník, 1. bazén – překladní zed' kontejnerového terminálu* s technickými parametry, které byly ve dvou případech shodné a v ostatních odlišné. U akce evidované v programu ev. č. 327 520 však nebyla uvedena žádná investiční potřeba a realizační termíny byly stanoveny na březen 2005 až prosinec 2006. V programu ev. č. 227 520 byla uvedena investiční potřeba ve výši 75,3 mil. Kč a realizační termíny byly stanoveny na listopad 2005 až červen 2007. MD k tomu sdělilo, že se jedná o dvě etapy úprav překladní zdi.

Do doby ukončení kontroly byla v termínu od června do prosince 2006 realizována akce z programu ev. č. 327 520 s náklady 75,0 mil. Kč. MD k tomu předložilo doklad z října 2006, z kterého je zřejmé, že dodatkem č. 1 k investičnímu záměru zvýšilo náklady akce ze 71,1 mil. Kč na 75,4 mil. Kč a stanovilo realizační termíny na červen až prosinec 2006.



Dále předložilo doklad z června 2006, z kterého je zřejmé, že schválilo investiční záměr na 2. etapu uvedené akce s náklady 38,4 mil. Kč a termíny realizace březen až prosinec 2008. Rozpory s údaji v ISPROFIN však nevysvětlilo.

4. MD v řadě případů schválilo rozhodující projektové parametry navržené investorem, přestože byly jen velmi obecné a rozsah akcí věcně nevymezovaly. Například u akce:
- *VD Čelakovice, rekonstrukce zdi plavební komory* byl stanoven jediný parametr akce a to „zdi plavební komory – 2 ks“, který akci žádným způsobem např. plošně nebo objemově nevymezoval.
 - *Silniční most přes Labe v Poděbradech a Rekonstrukce železničního mostu Nymburk* byl tento parametr stanoven jen jako „zvýšení stávajícího mostu – 1 ks“.

IV. Průběh přípravy a stavební realizace akcí

Celkem bylo prověřeno 14 akcí (z toho 8 na ŘVC a 6 na Povodí Labe), z nichž dvě nebyly dokončeny. Na kontrolované akce bylo do doby kontroly vynaloženo 962,2 mil. Kč (z toho 790,3 mil. Kč prostřednictvím ŘVC a 171,9 mil. Kč prostřednictvím Povodí Labe). Na kontrolované nedokončené akce předpokládalo ŘVC vynaložit ještě 3 054,3 mil. Kč.

Významnější nedostatky byly zjištěny u ŘVC například u akce:

- *Most přes Labe v Poděbradech* došlo z důvodu nedostatků v zadávací dokumentaci na výběr dodavatele stavby k vícepracím ve výši 17,9 mil. Kč, tj. navýšení ceny o 19%.
- *Rekonstrukce železničního mostu Nymburk* zadalo ŘVC dodavateli stavby jako samostatnou zakázku zajištění výluky na železniční trati. Zakázku zadalo v jednacím řízení bez uveřejnění podle § 23 odst. 4 písm. a) zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, aniž by pro tento způsob zadání byly splněny podmínky stanovené tímto zákonem. Smluvní cena za hodinu výluky byla o 27% vyšší, než měl dodavatel sjednáno s poskytovatelem výluk. Důvod, proč bylo zajištění výluky zadáno (na rozdíl od jiných) akcí jako samostatná zakázka nebo proč si výluky u jejich poskytovatele nezajistilo samo, ŘVC nevysvětlilo. Celkem ŘVC uhradilo za zajištění výluk 12,0 mil. Kč. Doklady prokazující správnost úhrady nedoložilo.
- *Rekonstrukce železničního mostu v Kolíně* nebudou dodrženy ekonomické a časové parametry. Náklady na realizaci akce byly v době kontroly uvažovány ve výši 915,0 mil. Kč, tj. o 366% vyšší, než bylo původně uváděno. Do doby ukončení kontroly nemělo ŘVC ujasněno technické řešení, nebyl zpracován investiční záměr ani nebylo zahájeno územní řízení. Stavební realizace měla přitom proběhnout v letech 2008 až 2009. Dokončení akce přitom podmiňuje dosažení předpokládaných výnosů souboru akcí týkajících se zdvihání podjezdových výšek čtyř mostů, jak bylo uvedeno v bodu 1. části II. tohoto kontrolního závěru.
- *Stupeň Přelouč II* nebude dodržen termín dokončení prosinec 2010. Stavební realizace měla být zahájena v říjnu 2006, ale dosud zahájena nebyla. Předpokládané náklady na realizaci stavby činí 2 403,0 mil. Kč. K zahájení stavební realizace nezískalo ŘVC výjimku ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů živočichů. Výjimku Ministerstvo životního prostředí sice v listopadu 2003 vydalo, ale ta byla na základě žaloby občanského sdružení v únoru 2006 zrušena a vrácena k dalšímu řízení. V březnu 2007 Ministerstvo životního prostředí udělení výjimky zamítlo. ŘVC podalo u CHKO Železné Hory v květnu 2008 novou žádost o udělení výjimky, která byla v srpnu 2008 zamítnuta. ŘVC se proti zamítnutí odvolalo. Z obdobných důvodů ŘVC do doby ukončení kontroly nezískalo ani souhlasné stanovisko k zásahu do významných krajinných prvků (bylo vydáno v srpnu 2001, ale po odvolání občanských sdružení bylo v červnu 2008 zrušeno), rozhodnutí o umístění stavby (bylo vydáno v prosinci 2004, ale v odvolacích řízeních bylo nakonec v červnu 2008 zrušeno) a stavební povolení (vydaná část povolení byla v červnu 2008 zrušena). ŘVC v těchto případech podalo proti zrušujícím rozsudkům Krajského soudu v Hradci Králové kasační stížnosti. Do doby



ukončení kontroly nebylo v uvedených věcech příslušnými orgány rozhodnuto. ŘVC i přesto, že nemělo potřebná rozhodnutí a povolení, uzavřelo smlouvu s dodavatelem stavby s cenou 2 322,0 mil. Kč a termínem realizace stanoveným na prosinec 2006 až červen 2011. Dodavatel z důvodů vzniklých na straně ŘVC do doby ukončení kontroly stavební práce nezačal. ŘVC nepředložilo žádné doklady, kterými by prokázalo, jak tento stav upravilo ve smluvním vztahu s dodavatelem.

- *Přístav Děčín – Rozbělesy, modernizace přístavní zdi* nebyly dodrženy základní technické parametry schválené MD. Modernizace přístavní zdi byla provedena v délce 201 m místo 160 m a úpravy přístavního bazénu v objemu 850 m³ místo 5 000 m³. Třetí parametr – „počet zhotovených vázacích prvků“ – byl dodržen. Skutečné náklady stavby 25,0 mil. Kč byly o 2,3 mil. Kč vyšší než náklady schválené MD.

V. Shrnutí a vyhodnocení

Kontrola byla zaměřena na finanční prostředky poskytované na rozvoj a modernizaci labské vodní cesty. Na uvedený účel bylo do roku 2008 z prostředků státního rozpočtu, SFDI a Evropské unie vynaloženo celkem 3 608 mil. Kč. Nakládání s finančními prostředky bylo prověřeno u 14 vybraných akcí, na které bylo do doby kontroly vynaloženo 962 mil. Kč. Z nich dvě akce nebyly dokončeny a na jejich dokončení se předpokládají prostředky ve výši 3 054 mil. Kč.

Kontrolou zjištěný stav ukázal na nedostatky, které mohou mít negativní dopady na hospodárnost a účelnost finančních prostředků vynakládaných na realizaci koncepčních záměrů a cílů rozvoje a modernizace labské vodní cesty. Především MD:

- komplexně nevymezilo v koncepčních dokumentech věcné, časové a finanční podmínky pro dosažení cílového stavu, zejména nebyly vymezeny všechny akce, ujasněn jejich rozsah, finanční potřeba a časová období realizace;
- neprokázalo věrohodným způsobem potřebnost investic na dobudování labské vodní cesty; hodnocení efektivnosti bylo prováděno pouze za jednotlivé akce nebo jejich soubory, hodnocení však v řadě případů vycházela z nevěrohodných, nedostatečně doložených a změněným podmínkám neodpovídajících vstupních údajů;
- nevytvořilo dostatečně transparentní a účinný systém řízení, sledování a financování realizací akcí; příprava a stavební realizace akcí neprobíhala podle pravidel platných pro financování z prostředků státního rozpočtu, neboť akce byly financovány z prostředků SFDI, který nemá zákonnou povinnost řídit se těmito pravidly;
- schválilo v řadě případů parametry, které byly stanoveny jen velmi obecně a nevymezovaly rozsah akcí.

Zásadním problémem byla skutečnost, že termín dobudování labské vodní cesty byl v letech 1996 až 2007 postupně odsunut až o více než 10 let za horizont roku 2015. Příčinou bylo zejména nezískání potřebných rozhodnutí a povolení k zahájení stavební realizace. V původních termínech nebudou především dokončeny klíčové akce, a to *Stupeň Přelouč II* a *Plavební stupeň Děčín*. Dosavadní vývoj ukazuje, že dokončení těchto akcí nelze očekávat před rokem 2015. Jejich dokončení však podmiňuje dosažení předpokládaných přínosů u řady dalších akcí. MD nevyhodnotilo důsledky tohoto stavu na plnění stanoveného cíle a na dosažení předpokládaných přínosů z dobudování labské vodní cesty a pokračovalo v realizaci navazujících akcí podle jejich připravenosti.

Kontrolou vybraných akcí byly zjištěny dílčí nedostatky u většiny akcí realizovaných ŘVC. Např.:

- z důvodu nedostatků v přípravě akce došlo k vícepracím v hodnotě 18 mil. Kč a navýšení ceny o 19 %,
- v jednacím řízení bez uveřejnění byla zadána zakázka v ceně 10,1 mil. Kč (bez DPH), aniž by pro tento způsob zadání byly splněny podmínky stanovené zákonem č. 137/2006 Sb.,



- nejasnost technického řešení akce vedla ke zvýšení předpokládaných nákladů o 366 % na 915 mil. Kč a odsunu předpokládaného termínu realizace minimálně o dva roky, přitom dokončení akce je podmínkou pro dosažení předpokládaných přínosů u dalších akcí obdobného charakteru dokončených v letech 2007 a 2008 s celkovými náklady 232,8 mil. Kč,
- uzavření smlouvy s dodavatelem stavební realizace akce s termínem zahájení v době, kdy ŘVC nemělo potřebná rozhodnutí a povolení, a nevypořádání smluvního vztahu s dodavatelem, který z uvedeného důvodu nemohl poskytovat plnění po dobu delší než 22 měsíců.