

Informace z kontrolní akce 06/18 – Finanční prostředky určené na rekonstrukce a modernizace železničních tratí

Kontrolní akce byla zařazena do plánu kontrolní činnosti Nejvyššího kontrolního úřadu (dále jen „NKÚ“) na rok 2006 pod číslem 06/18. Kontrolní akci řídil a kontrolní závěr vypracoval člen NKÚ Ing. Jirí Adámek.

Cílem kontroly bylo prověřit hospodaření s finančními prostředky poskytnutými na program rekonstrukce a modernizace železničních tratí.

Kontrolované osoby:

- Ministerstvo dopravy (dále jen „MD“);
- Státní fond dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI“).
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, (dále jen „SŽDC“) a v rámci ní její vnitřní organizační složky – stavební správy Olomouc, Plzeň a Praha.

I. Úvod

Program ev. č. 327 320 „Rekonstrukce a modernizace vybraných železničních tratí“ (dále jen „program“) byl zahájen v roce 1993. Termín jeho ukončení nebyl stanoven. Zdroje financování podle údajů v informačním systému programového financování (dále jen „ISPROFIN“) ze srpna 2006 jsou uvedeny v tabulce č. 1.

Tabulka č. 1 – Zdroje financování programu

(v mil. Kč)

Zdroj financování	Celkem k 31. 12. 2003	Rok 2004	Rok 2005	Předpoklad 2006	Celkem do roku 2006
Prostředky ze SFDI	8 436	5 335	7 436	7 096	28 303
Prostředky z fondů EU	275	31	315	858	1 479
Prostředky státního rozpočtu	9 583				9 583
Úvěry se státní zárukou	587				587
Ostatní zdroje	1 739	207	412	262	2 620
Souhrn investičních zdrojů	20 620	5 573	8 163	8 216	42 572

Příjemcem finančních prostředků programu a investorem byla od roku 2004 SŽDC, která prostřednictvím stavebních správ zabezpečuje přípravu a stavební realizaci akcí. Rozhodujícím zdrojem financování akcí byly prostředky SFDI, který je také (podle zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury a o změně zákona č. 171/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky ve věcech převodů majetku státu na jiné osoby a o Fondu národního majetku České republiky, ve znění pozdějších předpisů) odpovědný za jejich efektivní využití. Na poskytování prostředků uzavíral SFDI se SŽDC smlouvy, kterými byl mj. stanoven účel použití prostředků a podmínky pro jejich čerpání.

Do programu byly od roku 2004 zařazovány také projekty (akce) financované ze strukturálních fondů Evropské unie (dále jen „EU“) prostřednictvím operačního programu „Infrastruktura“. MD odpovídalo za jeho řízení a SFDI zabezpečoval předfinancování akcí spolufinancovaných z prostředků EU.

Kontrola byla zaměřena na efektivnost, účelnost a hospodárnost finančních prostředků vynakládaných z programu. Ověřováno bylo zabezpečování realizace programu, především systém výběru akcí zařazených do programu, a průběh realizace akcí.

Kontrola byla podrobena realizace 38 akcí o celkové investiční potřebě 37 818 mil. Kč (výběrový soubor), z nich 19 bylo v přípravě, u 6 probíhala stavební realizace a 13 bylo ukončených. Akce byly vybrány metodou náhodného výběru z 80 akcí registrovaných v ISPROFIN o celkové investiční potřebě 62 928 mil. Kč (základní soubor), u kterých byla v kontrolovaném období zahájena nebo ukončena realizace. Velikost a struktura výběrového souboru byla zvolena tak, aby byla zabezpečena jeho reprezentativnost a zjištění mohla být s 95% spolehlivostí zobecněna na celý základní soubor. Výběrový soubor představoval 48 % akcí základního souboru.

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

II. Zabezpečování realizace programu a akcí

1. Informační systém programového financování

Účast státního rozpočtu na financování programu upravují § 12 a § 13 zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla), a vyhláška č. 40/2001 Sb., o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku.

Podle zákona č. 218/2000 Sb. dokumentace programu obsahuje zejména harmonogram jeho přípravy a realizace, bilanci potřeb a zdrojů, specifikaci cílů a vyhodnocení efektivnosti vynaložených finančních prostředků. **Financování akcí z programu ev. č. 327 320 probíhalo bez schválené dokumentace programu.** MD předložilo dokumentaci programu zpracovanou podle vyhlášky č. 40/2001 Sb. ke schválení Ministerstvu financí v červnu 2001. To se jí však nezabývalo se zdůvodněním, že státní rozpočet nebyl od roku 2000 zdrojem financování.

Cílem programu uvedeným v jeho dokumentaci bylo uvádění tratí do referenčního stavu, odstranění dočasných omezení rychlosti, minimalizace trvalých omezení rychlosti, zamezení dalšího zhoršování technických parametrů tratí regionálního charakteru, zavádění zařízení pro dálkové ovládání dopravní, zavádění nových technologií umožňujících zvýšení bezpečnosti, rychlosti, plynulosti a spolehlivosti, vytváření jednotného telekomunikačního prostředí, výstavba napájecích systémů elektrické trakce a zabezpečovacího zařízení apod. MD nestanovilo pro hodnocení plnění takto obecně vymezeného cíle žádná hodnotící kritéria. Chyběly i termíny realizace programu.

Věcné, časové a finanční ukazatele konkrétních akcí zabezpečujících dosažení cílů programu se evidují v ISPROFIN. Registraci akcí provádí podle zákona č. 218/2000 Sb. správce programu – MD. **Údaje ISPROFIN týkající se akcí programu nebyly od roku 2000 ve všech případech aktualizovány a od roku 2006 již nejsou vůbec doplňovány.**

MD tento stav zdůvodnilo neúčastí státního rozpočtu na financování programu od roku 2000, s tím, že program měl sloužit jako podklad pro financování akcí z prostředků SFDI. MD přesto až do roku 2005 provádělo registraci akcí v ISPROFIN. Od roku 2006 byly akce

zaměřené na rekonstrukce a modernizace železničních tratí registrovány pouze v informačním systému SFDI, kde bylo zaregistrováno 28 akcí o celkových investičních nákladech 2 199 mil. Kč. **SFDI však při schvalování akcí k financování ze svého rozpočtu nevychází ze zabezpečování cílů a dalších parametrů programu, neboť není v této oblasti vázán zákonem č. 218/2000 Sb.** Dokumentaci programu ani neměl k dispozici.

ISPROFIN tak ztratil svou vypovídací schopnost a údaje v něm nebyly věrohodné. Např. podle údajů ISPROFIN uvedených v tabulce č. 1 bylo v roce 2005 poskytnuto z rozpočtu SFDI na financování programu 7 436 mil. Kč, podle výroční zprávy SFDI to však bylo 7 806 mil. Kč. Pro rok 2006 byly v ISPROFIN uváděny prostředky z rozpočtu SFDI ve výši 7 096 mil. Kč, kdežto ve schváleném rozpočtu SFDI bylo 5 762 mil. Kč, tj. o 19 % méně.

Program má být podle sdělení MD ukončen a vyhodnocen po provedení závěrečného vyhodnocení všech nedokončených akcí, jejichž financování bylo započato s účastí prostředků státního rozpočtu.

2. Výběr akcí k realizaci

Schvalování akcí k realizaci na základě investičního záměru obsahujícího věcné, časové a finanční určení akce, její technicko-ekonomické zdůvodnění a vyjádření efektivity vložených prostředků by mělo zabezpečit, aby při omezených zdrojích, kdy nelze realizovat všechny navržené akce, byly realizovány akce s nejvyšší efektivitou vložených prostředků, řádně připravené a odpovídající cílům programu. Takovýto postup upravuje vyhláška č. 40/2001 Sb. i vnitřní předpisy SFDI týkající se financování programů.

a) Vyjádření efektivity vložených prostředků akcí navržených k realizaci lze provádět na základě analýzy nákladů a přínosů, kterou jsou hodnoceny nejen účinky na železniční dopravní infrastrukturu a u dopravců, ale i společenské účinky, jako jsou dopady na bezpečnost provozu, na čas cestujících a rychlost přepravy zboží, na emise a další. Základní ukazatele hodnocení především jsou:

- čistá současná hodnota (rozdíl mezi současnými hodnotami přínosů z investice a výdaji na její pořízení, vypočtený při zvolené diskontní sazbě – úrokové míře; varianta investic, která má vyšší současnou hodnotu, je efektivnější);
- vnitřní výnosové procento (diskontní sazba, při které se čistá současná hodnota rovná nule; varianta investic, která má vyšší vnitřní výnosové procento, je výnosnější).

Výsledky hodnocení společensko-ekonomické efektivity však nebyly základním kritériem pro výběr akce k realizaci. Výběr byl prováděn posuzováním různých kritérií, která nebyla pevně stanovena, a byl závislý na objektivních i subjektivních názorech osob zúčastněných při jednáních o sestavení rozpočtu SFDI.

Z 65 akcí základního souboru, u kterých byly k dispozici výpočty ekonomické efektivity, bylo k realizaci schváleno 20 akcí se zápornou čistou současnou hodnotou nebo vnitřním výnosovým procentem nižším než diskontní sazba použitá zpracovateli při výpočtech. Tyto akce jsou z pohledu hodnocení ekonomické efektivity považovány za nevhodné. Jejich schválení k realizaci i přes toto hodnocení nebylo zdůvodněno ani nebyly analyzovány příčiny nízké ekonomické efektivity, s cílem přijetí opatření k jejímu zvýšení.

Hodnocení společensko-ekonomické efektivity nebyla prováděna tak, aby vypočtené výsledky byly objektivním podkladem pro výběr akcí. Především:

- hodnocení byla prováděna podle různých metodik. Nedostatek byl odstraněn až v září 2006, kdy MD vydalo „Prováděcí pokyny pro hodnocení efektivnosti investic železničních staveb“, které mj. stanovují základní kalibrovaná data pro příslušné výpočty;
- pro výpočty nebyly vymezeny společenské účinky, které vzniknou realizací akcí, ani způsob jejich hodnocení, včetně způsobu stanovení nákladů, které vzniknou během provozování investic;
- byly používány rozdílné diskontní sazby (v rozsahu 1 % až 8 %). Prováděcími pokyny MD ze září 2006 byla tato sazba stanovena ve výši 5 %;
- byla používána rozdílná výpočtová doba životnosti projektu (v rozsahu 9 let až 50 let). Evropskou komisí doporučená doba životnosti v oblasti železniční dopravy je 30 let.

Například v hodnocení ekonomické efektivnosti akce „Železniční uzel Brno 1. část osobního nádraží“, která byla provedena v roce 2004 v rámci studie proveditelnosti přestavby železničního uzlu Brno jako celku (výstavba byla rozdělena do pěti etap), byly zjištěny následující nedostatky:

- nebyly posuzovány varianty možné přestavby uzlu. Porovnávána byla pouze výstavba nového nádraží v odsunuté poloze s tzv. referenční variantou (rekonstrukcí železničního uzlu ve stávající poloze);
- úspora režijních nákladů o 30 %, která má plynout z úspory zaměstnanců, nebyla zdůvodněna a byla stanovena pouze odhadem zpracovatele;
- do úspor času cestujících nebyl započítán negativní dopad přesunu cestujících na nové nádraží. Finanční vyjádření této úspory nebylo rovněž zdůvodněno;
- v celkových investičních nákladech varianty s výstavbou nového nádraží nebylo uvažováno s náklady na výstavbu nezbytné městské infrastruktury.

Navíc výpočty společensko-ekonomické efektivnosti ukázaly, že akce je v navržené podobě nepřijatelná (čistá současná hodnota byla záporná a vypočtené vnitřní výnosové procento 2,38 bylo nižší než použitá diskontní sazba ve výši 3 %).

Při změnách investičních nákladů nebylo hodnocení ekonomické efektivnosti již většinou aktualizováno. V některých případech přitom docházelo ještě v průběhu přípravy k zvýšení nákladů proti nákladům, s kterými bylo v hodnocení počítáno, o více než 50 %.

b) K realizaci byly schváleny i akce nedostatečně připravené, s neujasněnou obsahovou náplní a koncepcí a s nezajištěnými zdroji financování. Docházelo tak k jejich následnému vyřazování, posunutí termínů realizace a zvyšování investičních nákladů. Tyto nedostatky byly zjištěny u 13 % akcí.

Například:

- Akce „Dálkové ovládání zab. zař. Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou“ měla být realizována v období květen 2004 až prosinec 2005 s náklady 116 mil. Kč. Přípravná dokumentace byla zpracována v listopadu 2003. V průběhu přípravy došlo ke změnám, které vedly k nárůstu nákladů na 435 mil. Kč. Vzhledem k vysokým nákladům bylo v únoru 2005 rozhodnuto rozdělit akci na více staveb. Následně bylo rozhodnuto akci nedělit a provést zásadní redukci nákladů na 200 mil. Kč. Nová přípravná dokumentace byla zpracována v červnu 2005. Její schvalování však trvalo až do dubna 2006. V době kontroly byla akce vyřazena z realizace. Důvodem byla neujasněnost provozování osobní železniční dopravy v daném úseku (příslušný krajský úřad podle sdělení SŽDC neuvažuje v tomto úseku s jejím financováním).

- Akce „Interoperabilita v trať. úseku Břeclav – Brno“ byla zařazena k realizaci v době, kdy nebyl zpracován její investiční záměr a známa věcná náplň. Původní termín realizace duben až listopad 2005 byl prodloužen na srpen 2006 až listopad 2007 a investiční náklady zvýšeny z 10 mil. Kč na 120 mil. Kč.
- Na akci „Dálkové ovládání zab. zař. Plzeň – Žatec 2. část“ byl projekt stavby zpracován již v roce 2001. Projekt byl následně z důvodu nezabezpečení finančních prostředků několikrát redukován a opět rozšiřován. Schválen byl až v roce 2004. V průběhu realizace v roce 2006 pak docházelo k dalším změnám v technologii ohřevu výhybek, řízení osvětlení, rádiového systému apod. Celkové náklady se zvýšily z 300 mil. Kč na 345 mil. Kč.

Uvedené nedostatky vedly k tomu, že přípravná dokumentace a projekty staveb musely být doplňovány a přepracovávány. Měly současně vliv na zvýšení ceny projektové dokumentace. U 15 akcí výběrového souboru se cena přípravné dokumentace zvýšila o 30 mil. Kč, tj. o 24 %, a u 14 akcí výběrového souboru se cena projektů staveb zvýšila o 33 mil. Kč, tj. o 10 %. U akcí základního souboru tak může zvýšení cen projektových dokumentací činit 131 mil. Kč.

c) Do programu bylo zařazeno i 19 akcí s celkovými náklady 32 298 mil. Kč, které se týkaly železničních uzlů a traťových úseků ležících na I. a II. železničním koridoru. Tyto koridory byly pořizovány v rámci jiných programů. Realizací uvedených akcí v rámci programu ev. č. 327 320 byla zkrácena pořizovací cena těchto koridorů. Kromě toho akce přesahují cíl programu uvedený v bodě 1 této části kontrolního závěru, neboť výrazně zlepšují technické parametry tratí a zvyšují jejich rychlosti.

Cíl programu přesahuje také dalších 15 akcí zařazených do programu ev. č. 327 320 s celkovými náklady 6 142 mil. Kč, které se týkají III. a IV. železničního koridoru. Tyto koridory jsou v současnosti pořizovány rovněž v rámci jiných programů. Většina z uvedených akcí však byla do programu zařazena před schválením programů týkajících se III. a IV. koridoru.

Touto problematikou se podrobněji zabývaly kontrolní akce NKÚ zaměřené na výstavbu železničních koridorů provedené v minulých obdobích (např. kontrolní akce č. 03/26, jejíž kontrolní závěr byl zveřejněn ve Věstníku NKÚ v částce 3/2004).

3. Realizace akcí v rámci operačního programu „Infrastruktura“

Z programu bylo financováno 7 akcí (projektů), u nichž bylo schváleno spolufinancování z prostředků EU v rámci operačního programu „Infrastruktura, opatření Modernizace tratí celostátního významu a důležitých železničních uzlů“, a jedna akce (projekt) byla navržena ke schválení. Jiné žádosti nebyly pro toto opatření předloženy. Šlo o projekty, které již měly v době zpracování žádosti schválený investiční záměr.

MD vykonávalo na základě dohody uzavřené v květnu 2004 s Ministerstvem životního prostředí některé činnosti a pravomoci řídicího orgánu operačního programu „Infrastruktura“. Šlo např. o příjem, kontrolu a hodnocení žádostí, uzavírání smlouvy o financování s konečnými příjemci prostředků a kontrolu realizace projektu. V činnosti MD byly zjištěny některé nedostatky v hodnocení žádostí a uzavírání smluv o financování projektu:

- MD nestanovilo pro hodnocení efektivnosti projektů spodní hranici vnitřního výnosového procenta, pro kterou je projekt ještě přijatelný. Podle doporučení v Průvodci pro analýzu nákladů a přínosů Evropské komise (Generální ředitelství pro regionální politiku) je projekt přijatelný, je-li vnitřní výnosové procento vyšší než diskontní sazba použitá při výpočtu čisté současné hodnoty. Spodní hranici vnitřního výnosového procenta stanovila hodnotící komise (jmenovaná náměstkem ministra dopravy) ve výši 2 %, avšak bez vztahu k použité diskontní sazbě.

Komise hodnotila některá kritéria formálně. V řadě případů nebyly k hodnocení ani dostatečné podklady prokazující opodstatněnost přiděleného počtu bodů.

Například:

- u pěti projektů přidělila komise u kritéria „Studie proveditelnosti (Feasibility Study) prokazuje proveditelnost a životaschopnost projektu“ z 5 možných plný počet bodů a u dalších dvou projektů přidělila v průměru 4,3 body, ačkoliv studie proveditelnosti nebyly zpracovány;
- u jednoho projektu přidělila komise u kritéria „Projekt zvýší dostupnost obce/části obce apod. (ESS)“ plný počet 5 bodů, ačkoliv žádné nové spojení, které by zlepšilo dostupnost obcí, realizací projektu nevznikalo. Obdobně tomu bylo i u dalších dvou projektů, kde však komise přidělila v průměru 3,7 bodu, resp. 3 body. MD k tomu sdělilo, že toto kritérium si vyžádala Evropská komise, ale pro ČR nemá vypovídací schopnost, neboť je lze uplatňovat pouze v místech postrádajících kvalitní spojení silniční dopravou.
- Smlouvy o financování projektu byly MD uzavírány s více než půlročním zpožděním po vydání rozhodnutí ministra životního prostředí o poskytnutí účelové dotace z prostředků Evropského fondu pro regionální rozvoj, v některých případech i po ukončení příslušného projektu. SŽDC tak byla opožděně zavázána dodržovat podmínky čerpání finančních prostředků na projekt.

4. Zadávání veřejných zakázek

Kontrola byl u 38 akcí výběrového souboru podroben výběr dodavatelů projektových dokumentací a staveb. Zadávání veřejných zakázek se v kontrolovaném období řídilo zákony č. 40/2004 Sb., o veřejných zakázkách, a č. 199/1994 Sb., o zadávání veřejných zakázek. Při kontrole byly zjištěny následující nedostatky:

- U sedmi zakázek neproběhlo zadání transparentním způsobem. Například u zakázky na dodání projektu stavby jedné akce byly předloženy dva záznamy z otevírání nabídek s různými nabídkovými cenami jediného uchazeče. V jiném případě SŽDC nepředložila nabídku druhého uchazeče na dodání přípravné dokumentace akce. Z dokumentace této zakázky nebyl zřejmý ani způsob hodnocení nabídek. U další akce v případě výběru dodavatele přípravné dokumentace komise nehodnotila kritérium „navržené technické řešení“ a pořadí zdůvodnila tím, že vítězný uchazeč podal cenově nejvýhodnější nabídku, dodržel technické řešení a bude se na díle podílet jako subdodavatel.
- U 23 zakázek (v pěti případech šlo o zakázky zadávané podle zákona č. 40/2004 Sb., v ostatních případech podle zákona č. 199/1994 Sb.), týkajících se 22 akcí, byla ekonomická výhodnost nabídek hodnocena i podle dílčích kritérií, která se netýkala vlastností předmětu zakázky. Tato kritéria, jako např. zkušenosti řídicích a klíčových pracovníků, technické a materiální vybavení, finanční a ekonomická způsobilost, představují způsobilost uchazeče splnit zakázku a jejich splnění je předpokladem pro účast v dalším hodnocení.

- U čtyř zakázek byly nedostatky v hodnocení nabídek. Například nabídky na dodání přípravné dokumentace jedné akce byly hodnoceny i podle dílčího kritéria, které nebylo uvedeno v soutěžních podmínkách. Ve zbylých třech případech (týkajících se výběru dodavatelů projektových dokumentací) nebyli z hodnocení vyloučeni uchazeči, kteří nesplnili kvalifikační předpoklady.
- Ve dvou případech (týkajících se výběru dodavatelů staveb) nebyla dodržena sedmidenní lhůta pro uvolnění jistoty stanovená zákonem č. 40/2004 Sb. V prvním případě byla jistota uvolněna za 18 a ve druhém za 17 dní.

5. Stavební realizace akcí

Kontrola byla provedena u 19 akcí výběrového souboru, u nichž probíhala nebo byla ukončena stavební realizace. Zaměřena byla především na plnění prací a výkonů včetně změn proti schváleným technicko-ekonomickým parametrům a správnost vykázaných údajů o jejich provedení. Při kontrole byly z pohledu rozsahu zjištěny méně významné nedostatky:

- Vícepráce činily 348 mil. Kč, tj. 6 % z celkových cen výběrového souboru. V rozsahu 223 mil. Kč byly eliminovány méněpracemi. Na jejich vzniku se kromě objektivních příčin podílely chyby v projektech, podkladech správců infrastruktury, neujasněná technická řešení ze strany investora a jeho dodatečné požadavky a změny v druzích materiálů. Například:
 - U akce „Rekonstrukce výhybek a ZZ v žst. Most“ se cena zvýšila o 4 554 tis. Kč z důvodu chyb v projektu stavby, kdy navržené upevnění výhybek neodpovídalo technickým podmínkám. Cena byla dále zvýšena o 3 812 tis. Kč z důvodu rozšíření rekonstrukce koleje, o 1 658 tis. Kč z důvodu dopracování technických řešení u zabezpečovacího zařízení a odstranění projektem stanoveného nevhodného rozmístění návěstidel, o 7 511 tis. Kč z důvodu odstranění technických nedostatků ve funkčnosti stavědla a bezpečnosti jízdy.
 - U akce „Optimalizace traťového úseku Břeclav – státní hranice ČR/SR“ byla cena zvýšena o 571 tis. Kč z důvodu chyby v projektu stavby, kde nebylo počítáno s výškovou a směrovou úpravou napojení rekonstruované koleje na navazující, o 3 230 tis. Kč z důvodu kolize základu s inženýrskými sítěmi a starými základy zapříčiněné nedostatečnými podklady správce předanými projektantovi.
 - U akce „Modernizace žst. Hluboká nad Vltavou“ došlo ke zvýšení ceny o 15 243 tis. Kč z důvodu nahrazení starého zabezpečovacího zařízení novým, vyšší kategorie, požadovaným SŽDC až v průběhu realizace.
 - U akce „Průjezd žst. Choceň“ byla z důvodu nezajištění potřebné výše finančních prostředků snížena cena zakázky o 84 982 tis. Kč vypuštěním některých prací a použitím užitého materiálu ve větším rozsahu, než bylo předpokládáno. Při stavební realizaci se ukázala nezbytnost realizovat některé vypuštěné práce a použít nový materiál ve větším rozsahu, neboť by došlo ke snížení bezpečnosti a funkčnosti stavby. Celkem byla cena zpětně navýšena o 11 584 tis. Kč.
- U dvou akcí SŽDC uhradila konečné faktury v celkové výši 18 774 tis. Kč, ačkoliv práce na zakázkách nebyly skončeny.
- U jedné akce SŽDC uhradila 163 tis. Kč za práce nesouvisející s realizací akce, týkající se následné výsadby a péče o výsev.
- V jednom případě SŽDC zahájila stavbu stavebního objektu bez stavebního povolení.

III. Shrnutí a vyhodnocení

Kontrola byla zaměřena na realizaci programu ev. č. 327 320 „Rekonstrukce a modernizace vybraných železničních tratí“. Kontrolovaného období se týkalo 80 akcí programu o celkové investiční potřebě 62 928 mil. Kč, z nichž ke kontrole realizace bylo vybráno 38 akcí o celkové investiční potřebě 37 818 mil. Kč.

Financování akcí neprobíhalo podle pravidel pro financování programu stanovených zákonem č. 218/2000 Sb. a vyhláškou č. 40/2001 Sb. Nebyla schválena dokumentace programu, nebyl stanoven termín ukončení programu ani hodnotící kritéria pro plnění jeho cílů. Od roku 2000, kdy byly prostředky státního rozpočtu na financování programu nahrazeny prostředky SFDI, přestalo MD postupně plnit funkci správce programu, ačkoliv program neukončilo a do roku 2005 provádělo registraci akcí v ISPROFIN. SFDI však není v oblasti financování programu vázán zákonnými pravidly pro financování programu. Při schvalování akcí k realizaci nevycházel ze zabezpečování cílů a dalších parametrů programu. Dokumentaci programu ani neměl k dispozici. Systém financování programu tak ztrácel účinnost a přestal plnit svoji funkci.

Výběr akcí k realizaci nebyl prováděn podle pevně stanovených hodnotících kritérií a na základě výsledků hodnocení společensko-ekonomické efektivity. Ve značné míře umožňoval subjektivní přístup výběru a byl závislý na názorech osob zúčastněných při jednáních o sestavení rozpočtu SFDI na příslušný rok.

Hospodárnost a účelnost finančních prostředků vynakládaných na rekonstrukce a modernizace železničních tratí negativně ovlivňovalo schvalování akcí s nízkou společensko-ekonomickou efektivností. Potřeba jejich realizace nebyla vždy zdůvodňována ani nebyly analyzovány příčiny nízké efektivity. V řadě případů byly k realizaci schvalovány nedostatečně připravené akce. To vedlo k posunům realizačních termínů, zvyšování investičních nákladů a někdy i k vyřazení akce z realizace.

Při zadávání veřejných zakázek na výběr dodavatelů projektových dokumentací a staveb byly zjištěny nedostatky především v hodnocení nabídek a transparentnosti výběru.

Méně významné nedostatky z pohledu rozsahu nebo dopadů na hospodárnost a účelnost nakládání s finančními prostředky byly zjištěny u akcí spolufinancovaných z prostředků EU v rámci operačního programu „Infrastruktura“ a při stavební realizaci akcí.