



## Kontrolní závěr z kontrolní akce

18/16

### Rozvoj vodních cest a podpora vodní dopravy

Kontrolní akce byla zařazena do plánu kontrolní činnosti Nejvyššího kontrolního úřadu (dále také „NKÚ“) na rok 2018 pod číslem 18/16. Kontrolní akci řídil a kontrolní závěr vypracoval člen NKÚ Ing. Jan Málek.

Cílem kontroly bylo prověřit, zda jsou peněžní prostředky určené na rozvoj vodních cest a vodní dopravy poskytovány účelně a efektivně tak, aby byly plněny cíle stanovené pro tuto oblast koncepčními a na ně navazujícími dokumenty.

Kontrola byla prováděna u kontrolovaných osob v období od července 2018 do března 2019. Kontrolovaným obdobím bylo období od roku 2014 do doby ukončení kontroly, v případě věcných souvislostí i období předcházející.

Kontrolované osoby:

Ministerstvo dopravy (dále také „MD“),  
Ředitelství vodních cest ČR (dále také „ŘVC“).

**Kolegium NKÚ** na svém IX. jednání, které se konalo dne 24. června 2019,

**schválilo** usnesením č. 10/IX/2019

**kontrolní závěr** v tomto znění:

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

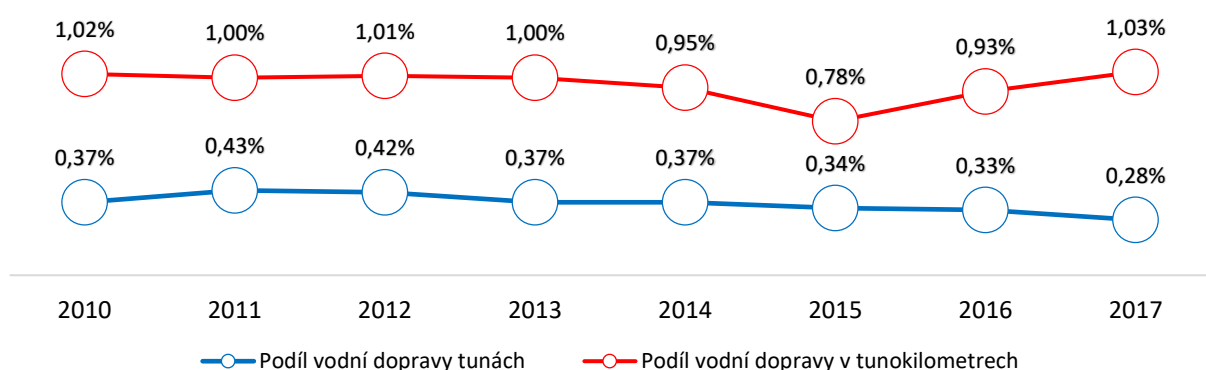
## Klíčová fakta

**625,7 mil. Kč** náklady vynaložené ŘVC na přípravu dosud nezahájeného projektu „Plavební stupeň Děčín“

**302,1 mil. Kč** náklady vynaložené ŘVC na přípravu dosud nezahájeného projektu „Plavební stupeň Přelouč II“

V České republice bylo v roce 2017 přepraveno 459,4 mil. tun zboží po silnici, 96,5 mil. tun zboží po železnici a 1,6 mil. tun zboží po vodních cestách. Podíl nákladní říční dopravy na těchto přepravách zůstává velmi nízký.<sup>1</sup>

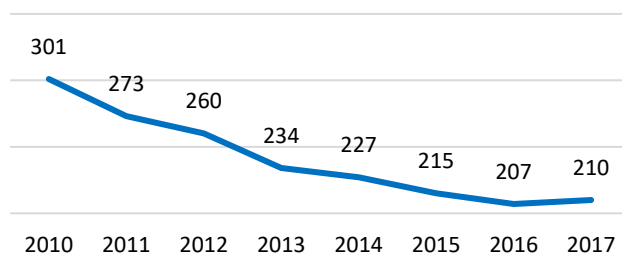
### Podíl vodní dopravy na přepravě zboží v ČR



**Zdroj:** dopravní ročenky ČR 2015 a 2017.

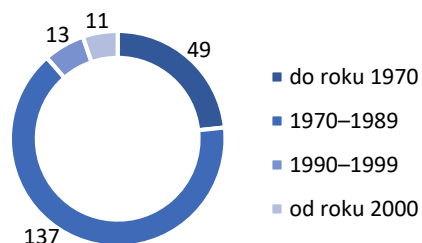
Počet plavidel nákladní říční dopravy v letech 2010–2017 klesl skoro o třetinu. Téměř 90 % plavidel je starších 30 let.

### Počet plavidel vnitrozemské vodní dopravy registrovaných v ČR



**Zdroj:** dopravní ročenky ČR 2015 a 2017.

### Věková struktura plavidel nákladní vodní dopravy registrovaných v ČR (2017)



<sup>1</sup> Údaje nezahrnují přepravu věcí leteckou dopravou a ropovody.

## I. Shrnutí a vyhodnocení

- Cíle stanovené pro oblast vodní dopravy dopravní politikou a na ni navazujícími dokumenty MD nejsou plněny. Podíl nákladní vodní dopravy na celkovém objemu přeprav zůstává nízký. K převodu části přeprav ze silnice na vodní cesty nedochází. Peněžní prostředky poskytované na rozvoj vodních cest a podporu nákladní vodní dopravy proto NKÚ nepovažuje ve vztahu ke stanoveným cílům za účelně a efektivně vynaložené.
- Hlavní příčinou poklesu nákladní vodní dopravy a překážkou pro její rozvoj je především nedostatečná spolehlivost splavnosti labsko-vltavské vodní cesty v úseku Ústí nad Labem – státní hranice. Řešením je podle MD výstavba plavebního stupně v Děčíně. S touto stavbou však Ministerstvo životního prostředí (dále také „MŽP“) nesouhlasí.

Proces posuzování vlivů tohoto projektu na životní prostředí (EIA) byl zahájen již v roce 2005. Po 14 letech a vynaložení částky 625,7 mil. Kč stále není dokončen. Názory MD a MŽP na výstavbu plavebního stupně v Děčíně se nadále zásadně rozcházejí. Konflikt veřejného zájmu na ochraně lokalit soustavy *Natura 2000* a veřejného zájmu na rozvoji vodní dopravy není vyřešen.

- V koncepčních a na ně navazujících dokumentech MD pro oblast rozvoje vodních cest přetrvávají rozpory. Hodnocení efektivnosti investic vychází z nedostatečně doložených vstupních údajů. Na tuto skutečnost NKÚ upozornil již v předchozích kontrolních akcích<sup>2</sup>. NKÚ proto nepovažuje za objektivně a jednoznačně prokázané důvody převažujícího veřejného zájmu na rozvoji vodní dopravy, které se opírají o výsledky vyhodnocení ekonomické efektivnosti veřejných investic do rozvoje infrastruktury vodních cest<sup>3</sup> a které MD zahrnuje do koncepce vodní dopravy<sup>4</sup>.

Vynakládání dalších prostředků na rozvoj vodních cest pro nákladní dopravu bez vyřešení všech zásadních problémů omezujících využitelnost labsko-vltavské vodní cesty a bez přípravy projektů v rámci uceleného dopravního řešení je spojeno s rizikem neúčelného a neefektivního vynakládání peněžních prostředků státního rozpočtu.

- MD schválilo urychlené zahájení projektu rekonstrukce silničního mostu přes Labe mezi obcemi Valy a Mělice, který byl původně součástí souboru staveb řešících splavnění Labe do Pardubic. Most se nachází na plavebním úseku odděleném od labsko-vltavské vodní cesty využívané pro nákladní dopravu nesplavným úsekem u Přelouče. Kromě toho chybí

---

<sup>2</sup> Kontrolní akce č. 08/19 – *Finanční prostředky určené na rozvoj a modernizaci vodních cest a přístavů* (kontrolní závěr byl zveřejněn v částce 1/2009 *Věstníku NKÚ*) a kontrolní akce č. 14/03 – *Peněžní prostředky určené na rozvoj a modernizaci vodních cest a přístavů a na podporu multimodální nákladní přepravy* (kontrolní závěr byl zveřejněn v částce 4/2014 *Věstníku NKÚ*).

<sup>3</sup> Dokument *Komplexní vyhodnocení ekonomické efektivnosti veřejných investic do rozvoje infrastruktury vodních cest vhodných pro nákladní vnitrozemskou dopravu v ČR* z února 2016.

<sup>4</sup> Dokument *Koncepce vodní dopravy pro období 2016–2023* vzala vláda na vědomí usnesením ze dne 25. září 2017 č. 685, ke *Koncepci vodní dopravy pro období 2016–2023*.

i nákladní přístav v Pardubicích. Rozhodnutí MD o zahájení rekonstrukce mostu je do doby dokončení projektů *Plavební stupeň Děčín* a *Plavební stupeň Přelouč II* z pohledu vodní dopravy spojeno s rizikem neúčelného a nehospodárného vynakládání peněžních prostředků. Investorem stavby je ŘVC a většina nákladů má být financována z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury. Pardubický kraj, který je vlastníkem mostu, se má na nákladech na rekonstrukci ve výši 213 mil. Kč podílet jen z cca jedné čtvrtiny.

➤ Prvním komplexním materiálem obsahujícím souhrnné vyhodnocení technické a ekonomické proveditelnosti koridoru Dunaj–Odra–Labe (dále také „DOL“) je studie z prosince 2018, jejíž zpracování zajistilo MD. Z této studie vyplývá, že výstavba koridoru v plné variantě DOL by byla spojena s řadou rizik, která by mohla způsobit neúčelnost a neefektivnost vynakládání prostředků. Zároveň není vytvořen předpoklad pro účelné pokračování přípravy projektu, neboť dosud mj. nebylo dosaženo jednoznačně vyjádřené a právně závazně potvrzené shody všech států, kterých se tento mezinárodní projekt přímo týká.

➤ Podporou modernizace plavidel nákladní říční dopravy ve výši 53,4 mil. Kč, o jejímž poskytnutí v letech 2008–2015 rozhodlo MD, bylo dosaženo pouze dílčích cílů. Zajištěno není významné zefektivnění provozu modernizovaných plavidel, ani jejich dlouhodobé využívání s přínosy ve prospěch České republiky. NKÚ proto výše uvedené peněžní prostředky nepovažuje za dostatečně účelně a efektivně vynaložené.

➤ Nejasné nastavení podmínek pro optimální alokaci podpory nezaručuje účelnost a efektivnost vynaložení peněžních prostředků ani v dalších letech, tedy podpory v celkovém předpokládaném objemu 420 mil. Kč, o jejímž poskytnutí MD v době kontroly rozhodovalo.

➤ MD nevytvořilo systém indikátorů umožňující měřit míru dosažení stanovených cílů a poskytující podklad pro vyhodnocení efektivnosti podpory poskytnuté na modernizaci plavidel. V době od zahájení realizace programu č. 127 550 v roce 2008 do doby ukončení kontroly NKÚ účinky poskytnuté podpory MD souhrnně nevyhodnotilo.

➤ MD řádně neplnilo povinnosti správce programu č. 127 550, neboť dostatečně nekontrolovalo a nevyhodnocovalo plnění podmínek, které stanovilo příjemcům podpory na modernizaci plavidel.

➤ MD řádně neplnilo povinnosti řídicího orgánu operačního programu *Doprava 2007–2013*, neboť v případě šesti ze sedmi kontrolovaných projektů schválilo následné monitorovací zprávy za roky 2016 a 2017, přestože obsahovaly zásadní nedostatky v prokazování plnění stanovených podmínek. Některé podmínky pro využití modernizovaných plavidel MD formulovalo nekonkrétně, takže neumožňují provést kontrolu jejich splnění s jednoznačným výsledkem.

➤ **U tří projektů NKÚ zjistil využití plavidel ve výrazně nižším než stanoveném minimálním rozsahu** (např. u jednoho z modernizovaných plavidel bylo v roce 2016 vykázáno celkem 215 dní odstávek, v roce 2017 to bylo dokonce 326 dní). **Příjemci podpory v souhrnné výši 4,4 mil. Kč tím porušili podmínky poskytnuté podpory.**

## II. Informace o kontrolované oblasti

Zákonem č. 114/1995 Sb.<sup>5</sup> a jeho prováděcí vyhláškou<sup>6</sup> je stanoveno rozdělení vodních cest do druhů a tříd s příslušnými základními parametry. Požadavek na přizpůsobení sítě vnitrozemských vodních cest parametrům odpovídajícím klasifikaci evropských vnitrozemských vodních cest a na zajištění jejich splavnosti v průběhu celého plavebního období vyplývá z *Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu* (dále také „dohoda AGN“)<sup>7</sup>.

Nejdůležitější vodní cestou v České republice je labsko-vltavská vodní cesta, která je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T<sup>8</sup>. Společně s uvažovaným průplavním spojením Dunaj–Odra–Labe je zahrnuta do dohody AGN. Podle *Koncepce vodní dopravy pro období 2016–2023* (dále také „KVD“) MD pro nákladní říční dopravu uvažuje s využitím 247 km dlouhého úseku Labe od státní hranice po Pardubice a 65 km dlouhého úseku Vltavy od Mělníka po Prahu-Radotín (včetně vyústění části toku Berounky).

Překážkou využití labsko-vltavské vodní cesty pro nákladní dopravu je především nespolehlivá splavnost 40 km dlouhého úseku od Ústí nad Labem po státní hranici s Německem. Dále je to nesplavnost 2 km dlouhého úseku u Přelouče a absence koncového nákladního přístavu na středním Labi s dostatečně kapacitním napojením na pozemní komunikace. Tyto nedostatky MD ve spolupráci s ŘVC navrhuje řešit výstavbou plavebního stupně Děčín (dále také „PSD“), plavebního stupně Přelouč II (dále také „PSP“) a přístavu v Pardubicích.

MD je ústředním orgánem státní správy, který zodpovídá za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy a v rozsahu své působnosti za její uskutečňování.<sup>9</sup> Zodpovídá mj. za rozvoj dopravních sítí v České republice a do jeho působnosti spadá i problematika výstavby, obnovy a modernizace vodních cest. MD je rovněž správcem programu č. 127 550 – *Modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy* (dále také „program č. 127 550“) a řídicím

<sup>5</sup> Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě.

<sup>6</sup> Vyhláška č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí.

<sup>7</sup> *Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu* (AGN) přijatá Českou republikou a vyhlášená ve *Sbírce zákonů* pod č. 163/1999 Sb.; vstoupila v platnost dne 26. 7. 1999.

<sup>8</sup> Síť silničních a železničních koridorů, mezinárodních letišť a vodních cest schválená nařízením Evropského parlamentu a rady č. 1315/2013/EU ze dne 11. prosince 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU.

<sup>9</sup> Ustanovení § 17 zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky.

orgánem operačního programu *Doprava 2007–2013* (dále také „OPD“) a operačního programu *Doprava* pro programové období 2014–2020 (dále také „OPD2“), z nichž byla, resp. je poskytována podpora na modernizaci nákladních říčních plavidel.

O poskytování podpory infrastrukturním projektům na vodních cestách rozhodovalo MD na základě záměrů projektů zpracovaných ŘVC, které je organizační složkou státu zřízenou MD a zabezpečující přípravu a realizaci výstavby a modernizace dopravně významných vodních cest a dalších staveb nutných pro provoz na vodních cestách, jejich správu a údržbu.

Finanční prostředky na podporu těchto projektů byly v letech 2007–2015 poskytovány z OPD a z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (dále také „SFDI“). Od roku 2014 byly na labsko-vltavské vodní cestě realizovány spíše jen menší projekty, zejména rekonstrukce plavebních komor. Financovány byly z prostředků SFDI. V letech 2015–2019 byla z rozpočtu SFDI na přípravu a realizaci projektů ŘVC uvolněna celková částka 1 037 mil. Kč. O podpoře velkých projektů rozvoje vodních cest a vodní dopravy bylo uvažováno i v dokumentaci OPD2. Příslušný specifický cíl však byl z OPD2 v dubnu 2017 vyňat. Hodnotu již dokončených infrastrukturních projektů na labsko-vltavské vodní cestě MD vyčíslilo na 160 mld. Kč.

Modernizaci plavidel pro nákladní říční dopravu MD podporovalo v letech 2008–2015 z programu č. 127 550, resp. OPD. Tato podpora je zahrnuta i v OPD2 v rámci specifického cíle 1.5 – *Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku*. O poskytnutí podpory konkrétním projektům modernizace plavidel z OPD2 MD do doby ukončení kontroly NKÚ nerozhodlo.

### **III. Rozsah kontroly**

Kontrolní akcí č. 18/16 prověřil NKÚ nakládání s peněžními prostředky státního rozpočtu, SFDI a Evropské unie (dále také „EU“) určenými na přípravu a výstavbu infrastrukturních projektů na vodních cestách a na podporu modernizace nákladních říčních plavidel. Kontrole bylo podrobena šest infrastrukturních projektů s celkovým objemem nákladů 1 388 mil. Kč a sedm projektů modernizace nákladních plavidel s celkovým objemem nákladů 28,7 mil. Kč.

Kontrola na MD byla zaměřena zejména na:

- koncepční činnost MD v oblasti rozvoje vodních cest a vodní dopravy,
- stanovení cílů podpory a vytvoření systému ukazatelů umožňujícího objektivně vyhodnocovat míru jejich dosažení,
- účelnost a efektivnost poskytování podpory na modernizaci nákladních říčních plavidel včetně vyhodnocení účinků poskytnuté podpory,
- plnění povinností správce programu č. 127 550 a řídicího orgánu OPD v oblasti podpory modernizace nákladních říčních plavidel.

Kontrola na ŘVC byla zaměřena zejména na:

- hospodárnost a efektivnost vynakládání prostředků na přípravu a realizaci infrastrukturních projektů na labsko-vltavské vodní cestě,
- soulad postupu ŘVC při zadávání veřejných zakázek s právními předpisy<sup>10</sup>.

Kontrola navázala na kontrolní akce č. 08/19 a č. 14/03, při nichž NKÚ zjistil v činnosti MD opakující se nedostatky, zejména nevytvoření účinného systému řízení investic, nepodložená ekonomická hodnocení projektů, nedůsledné vyhodnocování jejich skutečných přínosů a absenci ucelené koncepce vodní dopravy.

MD na nedostatky zjištěné v kontrolní akci č. 14/03 reagovalo nápravným opatřením, podle něhož mělo zpracovat koncepci vodní dopravy s kontrolním termínem 31. 12. 2015. Dále přijalo mj. opatření, v němž podmínilo zahájení stavebních prací na projektech splavnění Labe do Pardubic vydáním územního rozhodnutí projektu řešícího zlepšení plavebních podmínek na dolním Labi a zajištěním finančních zdrojů na jeho realizaci. Vláda uložila ministru dopravy usnesením ze dne 7. prosince 2015 č. 1001<sup>11</sup> zajistit realizaci těchto opatření. Kontrolní výbor Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky usnesením ze dne 28. dubna 2016 č. 191<sup>12</sup> navíc doporučil ministru dopravy rozšířit soubor opatření o opatření reagující na připomínky NKÚ týkající se mj. odstranění rozporů mezi koncepčními materiály MD a vyřešení absence měřicích a vyhodnocovacích mechanismů.

#### **IV. Podrobné skutečnosti zjištěné kontrolou**

##### **Dopravně-politické cíle, koncepce vodní dopravy, plavební stupně Děčín a Přelouč II**

Jedním z cílů dopravní politiky<sup>13</sup> je snížení emisí v dopravě, kterého má být dosaženo zejména přesunutím části přepravy nákladů na střední a dlouhé vzdálenosti ze silniční na železniční a vodní dopravu a zaváděním účinnějších motorů. Podle stanoveného indikátoru by měl podíl přepravního objemu v železniční a vodní dopravě na celkovém objemu nákladní dopravy u přeprav nad 300 km v roce 2020 dosáhnout 50 %. Součástí cílů a opatření dopravní politiky je rovněž modernizace a dobudování dopravní infrastruktury sítě TEN-T. Vyřešena má být mj. nespolehlivá splavnost labsko-vltavské vodní cesty v přeshraničním úseku Labe.

<sup>10</sup> Zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách; zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek.

<sup>11</sup> Usnesení vlády České republiky ze dne 7. prosince 2015 č. 1001, *ke Kontrolnímu závěru Nejvyššího kontrolního úřadu z kontrolní akce č. 14/03 Peněžní prostředky určené na rozvoj a modernizaci vodních cest a přístavů a na podporu multimodální nákladní přepravy.*

<sup>12</sup> Usnesení kontrolního výboru Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky ze dne 28. dubna 2016 č. 191, *ke Kontrolnímu závěru Nejvyššího kontrolního úřadu z kontrolní akce č. 14/03 – Peněžní prostředky určené na rozvoj a modernizaci vodních cest a přístavů a na podporu multimodální nákladní přepravy.*

<sup>13</sup> Dokument schválila vláda České republiky usnesením ze dne 12. června 2013 č. 449, *k Dopravní politice České republiky pro období let 2014 až 2020 s výhledem do roku 2050.*

Cíle a priority v oblasti infrastrukturních projektů MD konkretizovalo v *Dopravních sektorových strategiích, 2. fáze*<sup>14</sup> (dále také „DSS2“). Pro sedm projektů na Labi byly v DSS2 uvedeny celkové náklady 4,4 mld. Kč (náklady na PSD v DSS2 nebyly vyčísleny). Na další 2,2 mld. Kč byly vyčísleny náklady na projekty na Vltavě. V DSS2 je uvedeno, že pro oblast vodní dopravy měla být do roku 2013 zpracována samostatná koncepce.

MD zpracovalo dokument *Koncepce vodní dopravy pro období 2016–2023* který vláda svým usnesením ze dne 25. září 2017 č. 685<sup>15</sup> vzala na vědomí. Za nezbytnou podmínku pro rozvoj, resp. další existenci nákladní vodní dopravy na labsko-vltavské vodní cestě MD v koncepci označilo výstavbu PSD s odůvodněním, že bez něj není možné zajistit spolehlivou splavnost Labe v úseku Ústí nad Labem – státní hranice a hrozí útlum nebo i zastavení vodní dopravy. MD zároveň upozornilo na výrazně negativní vliv PSD na veřejný zájem na ochraně lokalit soustavy *Natura 2000*<sup>16</sup> a konflikt tohoto veřejného zájmu s veřejným zájmem na rozvoji vodní dopravy.

Existenci naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu na rozvoji vodní dopravy MD doložilo dokumentem *Koncepce vodní dopravy pro období 2016–2023 a její významně negativní vliv na lokality soustavy Natura 2000, popis a zhodnocení dotčených veřejných zájmů z hlediska směrnice Rady 92/43/EHS* (dále také „KVD – Natura 2000“). Vycházelo přitom z dokumentu *Komplexní vyhodnocení ekonomické efektivity veřejných investic do rozvoje infrastruktury vodních cest vhodných pro nákladní vnitrozemskou dopravu v ČR* (dále také „Komplexní vyhodnocení“). Na základě KVD – Natura 2000 vláda usnesením ze dne 17. ledna 2018 č. 46<sup>17</sup> rozhodla, že existují naléhavé důvody převažujícího veřejného zájmu na schválení KVD ve variantě zahrnující výstavbu PSD.

NKÚ zjistil, že souhrn nákladů uvažovaný v Komplexním vyhodnocení není úplný a konečný pro dosažení cílového stavu vodních cest, neboť mj. pomíjí náklady na dobudování přístavní infrastruktury, jejíž existencí je rozvoj nákladní vodní dopravy podmíněn, nebo náklady na opatření pro zajištění bezpečné plavby ve smyslu zákona č. 114/1995 Sb.<sup>18</sup>. Komplexní vyhodnocení rovněž neřeší problematiku vzájemného vztahu nákladní a osobní, resp. rekreační plavby, ani problematiku investic do obnovy plavidel potřebných pro uvažovaný nárůst nákladní vodní dopravy. Náklady projektů potřebných pro zajištění spolehlivé

<sup>14</sup> Dokument schválila vláda České republiky usnesením ze dne 13. listopadu 2013 č. 850, o *Dopravních sektorových strategiích, 2. fáze*. Dokument představuje základní resortní koncepci MD formulující v návaznosti na dopravní politiku priority a cíle v oblasti rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury ve střednědobém horizontu roku 2020 a rámcově i v dlouhodobém horizontu až do roku 2050.

<sup>15</sup> Usnesení vlády České republiky ze dne 25. září 2017 č. 685, ke *Koncepci vodní dopravy pro období 2016–2023*.

<sup>16</sup> *Natura 2000* je soustava chráněných území, které vytvářejí na svém území podle jednotných principů státy EU na základě Směrnice Evropského parlamentu a rady č. 2009/147/ES ze dne 30. listopadu 2009, o ochraně volně žijících ptáků, a Směrnice Evropského parlamentu a rady č. 92/43/EHS ze dne 21. května 1992, o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin.

<sup>17</sup> Usnesení vlády České republiky ze dne 17. ledna 2018 č. 46, o *posouzení převahy veřejných zájmů na schválení Koncepce vodní dopravy pro období 2016–2023 vč. opatření „Realizace stavebních opatření odstraňujících úzká místa omezující plavební provoz“ zahrnujícího návrh záměru „Plavební stupeň Děčín“*.

<sup>18</sup> Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě.



splavnosti labsko-vltavské vodní cesty uvažované v Komplexním vyhodnocení jsou výrazně nižší než náklady projektů v DSS2 a v KVD. Přehled o investičních nákladech těchto projektů je uveden v příloze č. 1 tohoto kontrolního závěru.

Hodnocení ekonomické efektivity investic na labsko-vltavské vodní cestě v Komplexním vyhodnocení obsahuje předpoklady o nárůstech objemů nákladní vodní dopravy, jejichž reálnost a objektivnost není dostatečně zřejmá. V Komplexním vyhodnocení byl použit dopravní model vycházející z jiných předpokladů a docházející k jiným výsledkům, než tomu bylo v DSS2. Objem zboží přepraveného po vnitrozemských vodních cestách stagnuje či klesá ve většině členských států EU.

**Tabulka č. 1: Přeprava zboží po vnitrozemských vodních cestách v ČR a sousedních státech (v mil. tkm)**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Česká republika	43	42	38	25	27	33
Polsko	130	161	131	91	109	88
Slovenská republika	1 189	931	986	1 006	906	742
Rakousko	2 375	2 123	2 191	2 352	2 177	1 806
Německo	62 278	55 027	58 488	60 071	59 093	55 315

Zdroj: Ročenka dopravy 2017.

**Z důvodu zjištění nedostatků na straně nákladů i přínosů NKÚ nepovažuje výsledky Komplexního vyhodnocení za věrohodné a objektivně prokazující efektivnost investic na labsko-vltavské vodní cestě.**

Podmínkou schválení KVD s významnými negativními vlivy na lokality soustavy *Natura 2000* je dle zákona č. 114/1992 Sb.<sup>19</sup> uložení a zajištění kompenzačních opatření. Ministerstvo životního prostředí (dále také „MŽP“) dne 16. 11. 2018 předložilo vládě materiál, v němž ji informovalo o nemožnosti stanovit kompenzační opatření a uvedlo požadavek na vypuštění záměru PSD z návrhu KVD, což MD neakceptovalo. Vláda svým usnesením ze dne 20. listopadu 2018 č. 781<sup>20</sup> vyslovila s informací MŽP nesouhlas. O možnosti provedení kompenzačních opatření na území jiného členského státu EU nebylo do doby ukončení kontroly NKÚ rozhodnuto. Nedořešeno zůstává i právně závazné ukotvení požadavků na zajištění spolehlivé splavnosti Labe na německém území. Názorový spor mezi MD a MŽP ve věci výstavby PSD přetrvává. Na zpracování podkladů souvisejících s přípravou záměru PSD vyložilo ŘVC celkem již 625,7 mil. Kč. Tato částka byla financována převážně z rozpočtu SFDI.

<sup>19</sup> Ustanovení § 45i odst. 9 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

<sup>20</sup> Usnesení vlády České republiky ze dne 20. listopadu 2018 č. 781, o informaci o nemožnosti stanovit kompenzační opatření týkající se řešení významného negativního vlivu zlepšení plavebních podmínek v úseku mezi Ústím nad Labem a státní hranicí prostřednictvím vodního díla Plavební stupeň Děčín na předmět ochrany č. 3270 (bahnitě říční náplavy) v EVL Labské údolí a předmět ochrany bobr evropský v EVL Labské údolí a EVL Porta Bohemica.

**Z důvodu dlouhodobě přetrvávající nespolehlivé splavnosti labsko-vltavské vodní cesty NKÚ považuje peněžní prostředky, které byly vynaloženy na dokončení investic na podporu nákladní vodní dopravy, za potenciálně přinejmenším z části neúčelně a neefektivně vynaložené. Jejich celkovou hodnotu MD vyčíslilo na 160 mld. Kč.**

Například realizace projektu *Veřejný přístav Ústí n. L. – Vaňov, modernizace překladní hrany s povodňovou ochranou plavidel* s celkovými náklady 104 mil. Kč měla přinést navýšení přepravy kontejnerů mezi Vaňovem a Hamburkem o 1 944 kusů ročně. V kategorii zemědělských substrátů a ostatních sypkých materiálů bylo počítáno s okamžitým navýšením o 112 tisíc tun, z čehož 75 tisíc tun mělo připadnout na přesun ze silnice a zbytek ze železnice. V provedeném ex-post hodnocení však MD konstatovalo, že ekonomická úspěšnost tohoto projektu nebyla prokázána, neboť místo předpokládaného nárůstu objemu přepravy sypkých substrátů došlo k poklesu a překládka kontejnerů a nadrozměrného zboží nebyla vůbec zahájena. Důvod MD spatřovalo ve vnějších vlivech, které znemožnily nebo ztížily používání labsko-vltavské vodní cesty, zejména nevybudování PSD, a uvedlo, že objemy přepravy nelze spolehlivě predikovat. Tyto skutečnosti ale MD mělo zohlednit již při schvalování uvedeného projektu.

Podle MD by nerealizace PSD vedla k útlumu vodní dopravy, či jejímu úplnému zastavení. Variantu dalšího využití labsko-vltavské vodní cesty bez dokončení PSD MD nerozpracovalo. Do doby vydání závazného rozhodnutí o realizaci tohoto záměru jsou tedy s rizikem ekonomické neúspěšnosti spojeny všechny další rozvojové investice na labsko-vltavské vodní cestě.

Projekt *Plavební stupeň Přelouč II* připravuje ŘVC již od roku 1994. V roce 2001 u něj byl zakončen proces posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) kladným stanoviskem. O projekt se pak několik let vedla řada soudních sporů, jejichž výsledkem byl rozsudek rušící již vydaná územní rozhodnutí a stavební povolení. V letech 2012–2014 byla vydána a v důsledku námitek a odvolání podaných ekologickými organizacemi znovu zrušena další územní rozhodnutí. Po novele zákona č. 100/2001 Sb.<sup>21</sup> Nejvyšší správní soud zrušil platné výjimky dle zákona č. 114/1992 Sb. a vrátil je k novému rozhodnutí odvolacímu orgánu MŽP. Z těchto důvodů bude nutno opakovat posuzování vlivů na životní prostředí (EIA). Před zahájením procesu EIA bude nutno projít procesem posouzení vlivu koncepčního řešení na životní prostředí (SEA), v jehož rámci bude vymezen koridor pro splavnění Labe u Přelouče a také vymezena lokalita koncového přístavu Pardubice. V době kontroly projektu ŘVC zajišťovalo hydrogeologický průzkum a biologický monitoring jako podklad pro zmíněný proces SEA. Na přípravu projektu ŘVC dosud vynaložilo částku 302,1 mil. Kč, která byla financována převážně z rozpočtu SFDI.

---

<sup>21</sup> Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí).

## Silniční most přes Labe mezi Valy a Mělicemi

Projekt *Silniční most přes Labe mezi Valy a Mělicemi* (dále jen „projekt Valy – Mělice“) byl původně součástí souboru opatření, který měl zajistit splavnění Labe pro nákladní vodní dopravu v úseku mezi Chvaleticemi a budoucím přístavem v Pardubicích v rámci souborného projektu *Prodloužení splavnosti Labe do Pardubic*. Tento souborný projekt měl prodloužit splavnost labsko-vltavské vodní cesty o 24 km do Kunětic. Jeho klíčovou součástí bylo vybudování PSP a přístavu v Pardubicích.

V záměru projektu Valy – Mělice s předpokládanými celkovými investičními náklady 178,7 mil. Kč je uveden odkaz na ekonomické hodnocení výše uvedeného souborného projektu s tím, že pro dosažení ekonomických efektů prodloužení vodní cesty je nezbytné realizovat všechny vzájemně související investiční akce, a dále je zmíněna i vazba na PSD. V případě PSD i PSP ale dosud nebyl dokončen proces posuzování jejich vlivů na životní prostředí, a o jejich realizaci tedy nemohlo být rozhodnuto.

Most tvoří přemostění Labe na silnici III. třídy spojující obce Valy a Mělice. Nachází se v říčním úseku Kunětice–Přelouč, který je dopravně významnou vodní cestou<sup>22</sup>, na níž musí být u nově stavěných nebo rekonstruovaných mostů zajištěna nejmenší podjezdná výška 7,0 m nad nejvyšší plavební hladinou stanovenou plavebním úřadem<sup>23</sup>. Stávající most je tvořen mostním provizoriem instalovaným v roce 1986 a dle mostního listu je stavební stav jeho nosné konstrukce špatný. Provoz je na něm omezen na osobní dopravu.

Most je v majetku Pardubického kraje, který zodpovídá za jeho stav. V případě, že byl tento stav shledán nevyhovujícím s potřebou most neodkladně rekonstruovat, byl vlastník mostu, a nikoliv ŘVC, povinen při rekonstrukci zajistit, aby jeho parametry (mj. podjezdná výška) odpovídaly platným právním předpisům. V záměru projektu Valy – Mělice přitom ŘVC použilo formulace a řazení informací vyvolávající dojem, že v daném případě je zajištění navýšení jeho podjezdné výšky povinností státu.

MD v lednu 2016 záměr projektu Valy – Mělice schválilo s podmínkou, že k jeho realizaci dojde až po získání pravomocného stavebního povolení pro PSP. V říjnu 2016 ale tuto podmínku zrušilo a uložilo ŘVC, aby zahájilo kroky vedoucí k uzavření smlouvy o spolupráci na projektu s Pardubickým krajem a aby při financování jeho přípravy a realizace postupovalo podle schválených rozpočtů SFDI. Důvodem byl dopis hejtmana Pardubického kraje, jímž potvrdil spoluúčast kraje na financování projektu ve výši 47 mil. Kč, tzn. z cca jedné čtvrtiny. ŘVC v záměru projektu Valy – Mělice uvedlo, že po jeho dokončení nový most bezúplatně převede do majetku Pardubického kraje.

<sup>22</sup> Ustanovení § 3 odst. 4 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě.

<sup>23</sup> Ustanovení § 8 odst. 1 vyhlášky MD č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí.

Otevřené zadávací řízení na stavební práce v rámci projektu Valy – Mělice zahájené v březnu 2018 s předpokládanou hodnotou veřejné zakázky 168 mil. Kč ŘVC v květnu 2018 zrušilo, když předtím vyloučilo všechny čtyři účastníky pro nesplnění podmínek zadávacího řízení z důvodu překročení předpokládané ceny veřejné zakázky, kterou v zadávacích podmínkách stanovilo jako nepřekročitelnou. V říjnu 2018 ŘVC zahájilo nové otevřené zadávací řízení na zhotovitele stavby s předpokládanou hodnotou veřejné zakázky 189,2 mil. Kč. Na základě hodnocení tří předložených nabídek vybralo dodavatele, s nímž v prosinci 2018 uzavřelo smlouvu s cenou 213,3 mil. Kč. V období od ledna 2016 do února 2019 ŘVC na projekt Valy – Mělice vyčerpalo z rozpočtu SFDI celkem 0,8 mil. Kč.

**Realizace projektu Valy – Mělice je z pohledu vodní dopravy do doby dokončení PSD a PSP spojena s rizikem neúčelného a nehospodárného vynakládání peněžních prostředků. Pokud byl důvodem pro urychlení realizace uvedeného projektu špatný stav mostu komplikující dopravu na silnici III. třídy, měl být projekt navržen s cílem vyřešit tento stav, a to včetně příslušného odůvodnění nezbytnosti jeho realizace. Financování projektu měl v tomto případě zajistit Pardubický kraj.**

### **Vodní koridor Dunaj–Odra–Labe**

Vodní koridor Dunaj–Odra–Labe se stal součástí transevropské dopravní sítě TEN-T v rámci přístupových dohod mezi Českou republikou a EU, následně ale byl tento projekt z dopravní sítě TEN-T vyňat. Hlavním důvodem bylo nezařazení navazujícího úseku Odry na polském území do sítě TEN-T.

Vláda České republiky usnesením ze dne 20. července 2009 č. 929<sup>24</sup> mj. uložila ministru dopravy prověřit ve spolupráci s ministrem zahraničních věcí na mezinárodní úrovni potřebnost DOL a zajistit projednání koridoru DOL s představiteli Polska, Rakouska, Slovenska, Německa, s Evropskou komisí a se signatáři dohody AGN s cílem posoudit v úplných evropských souvislostech problematiku jeho možné realizace, přepravní účinnosti a investiční náročnosti jednotlivých větví a předložit vládě do 31. prosince 2010 informaci o výsledcích tohoto prověření.

Usnesením ze dne 19. ledna 2011 č. 49<sup>25</sup>, termín pro splnění tohoto úkolu vláda České republiky prodloužila do 31. prosince 2013. Dokument *Prověření potřebnosti průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe*, který MD předložilo vládě v roce 2014, a v němž mj. navrhlo další prodloužení termínu pro splnění úkolu do 30. června 2015, vláda neprojednala, protože MD jej stáhlo z programu jednání. V dopravní politice si MD stanovilo úkol řešit přípravu DOL v závislosti na výsledcích studie proveditelnosti s termínem do konce roku 2015.

V roce 2014 MD pozastavilo zadání vypracování studie proveditelnosti záměru DOL z důvodu absence mezinárodní shody na tomto záměru. Zpracování této studie MD zadalo až v roce

---

<sup>24</sup> Usnesení vlády ze dne 20. července 2009 č. 929, o *Politice územního rozvoje České republiky 2008*.

<sup>25</sup> Usnesení vlády ze dne 19. ledna 2011 č. 49, k *prověření potřebnosti průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe*.

2016 na základě průběhu jednání, jehož výsledkem byl podpis společného memoranda Česka, Polska a Slovenska ke koridoru DOL v lednu 2017. Memorandum deklaruje zájem zúčastněných států o uvedený projekt. Žádný právně závazný dokument vymezující závazky jednotlivých států týkající se projektu však do doby ukončení kontroly NKÚ nebyl uzavřen.

V období let 1998–2018 MD vypracovalo, resp. zajistilo vypracování celkem 55 analýz, studií a dalších dokumentů týkajících se záměru DOL. Náklady na tyto materiály MD vyčíslilo jen u šesti z nich, a to v celkové částce 34,2 mil. Kč. Z toho 27 mil. Kč připadá na dokument *Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe* z prosince 2018 (dále také „studie DOL“).

Studie DOL je prvním komplexním materiálem, jehož výsledkem je souhrnné a zároveň podrobné vyhodnocení technické a ekonomické proveditelnosti projektu DOL. V rámci technické analýzy se tato studie zabývala celkem osmnácti variantami možných tras koridoru DOL, z nichž doporučila jednu trasu pro každou z větví s variantním řešením napojení dunajské větve na Dunaj nebo na Váh. V případě labské větve se zabývala vybudováním plavebního spojení mezi Pardubicemi a napojením na dunajsko-oderskou větev. Navýšením parametrů labsko-vltavské vodní cesty v úseku do Pardubic se nezabývala.

**Z výsledků studie DOL vyplývá, že výstavba koridoru DOL v plné variantě propojující Dunaj, Odru a Labe by byla spojena s řadou rizik, která by mohla způsobit neúčelnost a neefektivnost vynakládání prostředků na přípravu a realizaci projektu v tomto rozsahu. Kromě dvou úseků Labe s problematickou splavností, které mají být řešeny plavebními stupni Děčín a Přelouč II, je u labské větve DOL velkým rizikem její investiční náročnost a vysoká citlivost na možnou změnu kritických proměnných (navýšení investičních nákladů a snížení přepravní poptávky).**

Celkové předpokládané investiční náklady plné varianty DOL činí 613,9 mld. Kč, z toho na labskou větev připadá 302,6 mld. Kč. Roční provozní náklady pro tuto variantu byly vyčísleny na 543 mil. Kč. Výrazně méně nákladná by byla redukováná varianta propojující jen Dunaj s Odrou s předpokládanými investičními náklady 311,3 mld. Kč a ročními provozními náklady 350 mil. Kč. Rizikovost plné varianty DOL vyplývá z výsledků citlivostní analýzy, podle nichž by projekt přestal být ekonomicky efektivní při nárůstu investičních nákladů o pouhých 3,2 %, nebo při poklesu poptávky po přepravě o méně než 5 %. Citlivost redukovévané varianty na kritické proměnné je výrazně nižší. Její ekonomická efektivnost by byla zachována i při zvýšení investičních nákladů o 23 %.

**Ze studie DOL vyplývá, že DOL je (i v případě redukovévané varianty) projektem s mezinárodním významem, a to jak ve fázi přípravy a výstavby, tak následného využívání. Prvním z předpokladů pro pokračování přípravy tohoto projektu je tedy dosažení jednoznačně vyjádřené a právně závazně potvrzené shody všech států, kterých se projekt přímo týká (v redukovévané variantě je to Polsko, Slovensko, Rakousko a z důvodu využívání vody z Dunaje i Maďarsko) a Evropské unie na zájmu o jeho budoucí realizaci. Bez tohoto**

**kroku je vynakládání dalších peněžních prostředků na přípravu koridoru DOL spojeno s rizikem, že budou vynaloženy neúčelně.**

Nutnou součástí přípravy výstavby koridoru DOL v kterékoliv z variant by také bylo posouzení vlivů tohoto záměru na životní prostředí. S ohledem na rozsah tohoto projektu a jeho přesah na území jiných států (mj. lokality *Natura 2000* na území Polska) lze předpokládat, že by se jednalo o velmi časově a finančně náročný proces s nejistým výsledkem. Svědčí o tom mj. dlouhodobě neúspěšná snaha MD o dokončení posuzování vlivů na životní prostředí projektů PSD a PSP. Reálností získání kladného stanoviska příslušných orgánů ochrany přírody k realizaci projektu DOL se studie DOL blíže nezabývá.

Paradoxem vodní dopravy, který se týká velkých infrastrukturních projektů na vodních cestách, je, že hlavním argumentem pro jejich prosazování jsou ekologické přínosy těchto projektů spočívající především ve vytvoření předpokladů pro převedení části nákladní dopravy ze silnic na vodní cestu. Přitom zásadní a dlouhodobý odpor proti těmto stavbám projevují orgány ochrany přírody a ekologičtí aktivisté argumentující výrazně negativními vlivy těchto projektů na životní prostředí.

Ve studii DOL je zdůrazněna komplexnost projektu a potřeba pojímat jej jako ucelené dopravní řešení. Vysoká finanční náročnost případné výstavby koridoru DOL (i ve studii DOL doporučené redukované variantě), vzdálený časový horizont zahájení výstavby (uvažován byl rok 2030) a dokončení (rok 2040 pro redukovanou variantu) a nejistota o budoucí dostupnosti zdrojů pro jeho financování představuje další významné riziko. Nedokončení projektu kvůli případně chybějícím zdrojům na jeho financování by mohlo způsobit neúčelnost a neefektivnost již vynaložených peněžních prostředků.

Efektivnost koridoru DOL se opírá o společenskoekonomické přínosy, které vycházejí z předpokladů, jejichž správnost, resp. s ohledem na velmi vzdálený časový horizont pravděpodobnost jejich naplnění, nebylo možno z dokladů předložených ke kontrole ověřit. Ze studie DOL je nicméně alespoň zřejmý postup, kterým byly tyto předpoklady stanoveny, i zdroje údajů, z nichž vycházejí.

Záměr DOL není zahrnut v KVD, ani v Komplexním vyhodnocení, a to ani jako výhledový projekt. Studie DOL se naopak nezabývá vlivem dokončení koridoru ve variantě Dunaj–Odra na využití labsko-vltavské vodní cesty, ani možností, že např. z důvodu neprovedení výstavby PSD či PSP bude provoz vodní dopravy na labsko-vltavské cestě omezen. Je přitom zřejmé, že obě tyto vodní cesty se v segmentu mezinárodních přeprav (export a import do a z České republiky) mohou vzájemně ovlivňovat.

### **Podpora modernizace nákladních říčních plavidel**

MD v období let 2008–2015 rozhodovalo o poskytování podpory určené na modernizaci nákladních říčních plavidel jako správce programu č. 127 550 a jako řídicí orgán OPD. Program

č. 127 550 byl členěn do tří podprogramů. Tomuto členění odpovídaly i cíle programu s důrazem na snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí (snížením emisí výfukových plynů ze spalovacích motorů plavidel a převedením části přepravy z pozemních druhů doprav na vnitrozemskou vodní dopravu), zvýšení multimodality nákladní dopravy a na zvýšení bezpečnosti plavby.

Uvedený program byl navržen jako prováděcí dokumentace OPD za účelem naplnění jeho cílů, konkrétně specifického cíle 6 – *Zvýšení multimodality v nákladní přepravě a zlepšení vnitrozemské vodní dopravy*, v rámci prioritní osy 6 – *Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy*. Globálním cílem prioritní osy 6 OPD bylo zvýšení multimodality v nákladní přepravě a zlepšení vnitrozemské vodní dopravy. Specifickými cíli bylo zatraktivnění multimodální nákladní přepravy za účelem snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví snížením podílu silniční nákladní dopravy a zlepšení vnitrozemské vodní dopravy. Předpokládanými výsledky a dopady poskytované podpory mělo být zvýšení podílu vnitrozemské vodní dopravy na přepravních objemech v nákladní dopravě a tím i snížení vlivu silniční dopravy na životní prostředí.

Ministerstvo financí (dále také „MF“) schválilo dokumentaci programu č. 127 550 v říjnu 2007. Stanovilo termín jeho realizace do 31. 12. 2013 a termín pro vypracování návrhu jeho závěrečného vyhodnocení do 30. 6. 2014. Zároveň stanovilo bilanci potřeb a zdrojů financování potřeb programu, indikátory dvou a parametry tří podprogramů.

**V dokumentaci programu č. 127 550, v dokladech, jimiž MF tuto dokumentaci schválilo, ani v jiných dokladech, které MD předložilo ke kontrole, není dostatečně vysvětleno, jak byly stanoveny hodnoty indikátorů, jak bude měřeno jejich plnění a jaká je jejich relevance k plnění stanovených cílů.** Například v případě indikátoru „*snížení počtu plavebních nehod*“ není zřejmé, jaká je výchozí základna pro porovnání počtu plavebních nehod, jaké plavební nehody budou či nebudou v tomto měření zohledněny a jak bude prokazována a posuzována jejich případná (ne)souvislost s provedenou modernizací plavidel.

Výše podpory, kterou MF stanovilo v rámci bilance potřeb a zdrojů financování potřeb programu (386,6 mil. Kč) neodpovídá výši podpory, kterou uvedlo MD v dokumentaci programu (443,5 mil. Kč). Rovněž parametry, které MF stanovilo pro dva podprogramy, neodpovídají hodnotám parametrů, které navrhlo MD v dokumentaci. MD například navrhlo modernizaci celkem 52 lodních motorů, ale MF tento počet navýšilo na 151 lodních motorů. Důvod těchto rozdílů MD nevysvětlilo. Obdobné nesrovnalosti se týkají i ukazatelů, které MF stanovilo při schválení aktualizované dokumentace programu č. 127 550 v srpnu 2014.

Při této aktualizaci byly celkové finanční potřeby programu z 905,1 mil. Kč sníženy na 224,5 mil. Kč (tj. o více než 75 %). Výrazně redukovány byly i jeho parametry, resp. věcné cíle. Například počet modernizovaných lodních motorů klesl ze 151 na 50, tj. o 67 %. Důsledky těchto změn se MD nezabývalo. V rámci schválení aktualizované dokumentace programu

č. 127 550 MF prodloužilo termín realizace programu do konce roku 2015 a termín pro vypracování návrhu jeho závěrečného vyhodnocení do 30. 6. 2017.

MD závěrečné vyhodnocení programu č. 127 550 do doby ukončení kontroly NKÚ neprovedlo. Odůvodnilo to potřebou vyhodnotit indikátor „*snížení počtu plavebních nehod*“ stanovený MF pro podprogram č. 3 za celé pětileté období po ukončení programu č. 127 550. Toto zdůvodnění však nic nemění na skutečnosti, že **MD nevypracovalo a nepředložilo MF ke schválení závěrečné vyhodnocení programu v závazně stanoveném termínu. Nesplnilo tak povinnost uloženou mu právním předpisem<sup>26</sup>.**

MD předložilo ke kontrole NKÚ pouze rozpracovaný návrh (draft) tohoto vyhodnocení, v němž mj. konstatovalo, že věcných cílů programu č. 127 550 nebylo z větší části dosaženo. Oproti původním předpokladům MD byla provedena modernizace lodního parku České republiky určeného pro nákladní vodní dopravu ve výrazně menším rozsahu.

Z programu č. 127 550 a oblasti podpory 6.3 OPD bylo podpořeno 35 projektů modernizace plavidel. Původně stanovený objem finančních potřeb byl z částky 903,1 mil. Kč (dle dokumentace programu č. 127 550), resp. 905,1 mil. Kč (dle bilance potřeb stanovené MF při schválení této dokumentace v roce 2007), snížen na 224,5 mil. Kč (dle bilance potřeb stanovené MF při schválení aktualizace dokumentace programu č. 127 550 v roce 2014). Celkový objem nákladů realizovaných projektů dosáhl jen výše 115,7 mil. Kč, tj. cca 13 % původně stanovené a 52 % aktualizované hodnoty v bilanci potřeb programu č. 127 550. Celkový objem podpory poskytnuté těmto projektům činil 53,4 mil Kč.

V rámci ekologizace motorů plavidel měla být podle původních předpokladů provedena výměna celkem 151 pohonných jednotek plavidel za nízkoemisní. Po aktualizaci dokumentace programu byl tento počet snížen na 50 pohonných jednotek. Provedena však byla výměna jen 13 pohonných jednotek na sedmi plavidlech. Nízkoemisních pomocných jednotek mělo být pořízeno 100 kusů, resp. po aktualizaci dokumentace programu 90 kusů. Pořízena nebyla žádná.

Obdobně tomu bylo s plněním věcných cílů zaměřených na zvýšení bezpečnosti vnitrozemské plavby. Podle původních předpokladů mělo být pořízeno 50 kusů, po aktualizaci dokumentace programu 30 kusů příďových dokormidlovacích zařízení. Pořízeny byly pouze tři kusy. Radarových zařízení mělo být pořízeno 44 kusů, po aktualizaci dokumentace programu 37 kusů, ale pořízeny byly pouze dva kusy. Zařízení „autopilot“ mělo být pořízeno 60 kusů, ale při aktualizaci dokumentace programu byla tato položka z věcných cílů programu č. 127 550 vypuštěna. Výměna obšívek plavidel byla provedena ve zhruba polovičním rozsahu.

Podpora poskytnutá na modernizaci plavidel nebyla určena na celkovou modernizaci plavidel, ale na modernizaci jen jejich dílčích částí. MD přitom v podmínkách poskytování této podpory

---

<sup>26</sup> Vyhláška č. 560/2006 Sb., o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku.



nezohlednilo morální a celkový technický stav plavidel, u nichž měla být částečná modernizace provedena (s výjimkou požadavku na zachování způsobilosti plavidla k provozu po dobu udržitelnosti projektu). Není tedy zajištěno, že nebyla podpořena modernizace plavidel, která nebudou pro provoz moderní nákladní dopravy dlouhodobě využitelná (např. z důvodu morálního zastarání, špatného stavu jejich nemodernizovaných částí, nevyhovující přepravní kapacity či jiných parametrů). MD k tomu uvedlo, že poskytování podpory na výstavbu nových plavidel, případně na celkovou modernizaci plavidla blížící se povaze pořízení nového plavidla, nebylo s ohledem na podmínky stanovené Evropskou komisí možné.

**Ke zvýšení podílu vnitrozemské vodní dopravy na přepravních objemech v nákladní dopravě nedošlo. Tento podíl v období let 2006–2015 naopak poklesl a zůstává nevýznamný.** Objem emisí CO<sub>2</sub> v nákladní vodní dopravě v uvedeném období klesl o 5 tis. tun, v nákladní silniční dopravě o 165 tis. tun. Podíl vodní dopravy na emisích CO<sub>2</sub> z nákladní dopravy v roce 2006 činil 0,26 % a v roce 2015 činil 0,20 %. Obdobně je tomu i u dalších emisních látek. **Účinky a dopady podpory poskytované v rámci programu č. 127 550 a OPD na plnění cílů tohoto programu, cílů OPD i cílů stanovených v dané oblasti dopravní politikou, jsou velmi malé.**

Dopady a účinky podpory poskytnuté na modernizaci plavidel se MD nezabývalo ani při vyhodnocení OPD. V dokumentu *Závěrečná zpráva o provádění OPD 2007–2013* z října 2017 MD nevedlo žádné bližší informace o tom, jaký byl vliv projektů modernizace plavidel na plnění cílů prioritní osy 6 OPD (zatraktivnění multimodální nákladní přepravy za účelem snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví snížením podílu silniční nákladní dopravy, zlepšení vnitrozemské vodní dopravy) a dosažení očekávaných výsledků a dopadů poskytnuté podpory (zvýšení podílu vnitrozemské vodní dopravy na přepravních objemech především v nákladní dopravě a tím i snížení vlivu silniční dopravy na životní prostředí). Důsledky výrazně nižšího rozsahu skutečně provedené modernizace plavidel oproti původním předpokladům se MD při vyhodnocení OPD nezabývalo.

MD v době od zahájení programu č. 127 550 v roce 2007 do doby ukončení kontroly NKÚ nevyhodnotilo hospodárnost, efektivnost a účelnost prostředků vynaložených na podporu modernizace plavidel a nezabývalo se účinky a dopady podpory poskytnuté v této oblasti. Tato skutečnost svědčí o tom, že MD řádně neplnilo povinnost stanovenou právním předpisem<sup>27</sup>.

Míru vlivu této podpory na zlepšení celkového stavu plavidel a možnost jejich lepšího využití v dalším období NKÚ nemohl vyhodnotit. MD se při rozhodování o poskytnutí podpory celkovým stavem plavidel blíže nezabývalo. Počet plavidel nákladní říční dopravy v letech 2010–2017 klesl skoro o třetinu. Téměř 90 % plavidel je starších 30 let. Údaje o věkové struktuře plavidel uváděné v ročenkách dopravy nezohledňují provedené modernizace plavidel.

---

<sup>27</sup> Ustanovení § 39 odst. 3 zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla).

**V žádostech o poskytnutí podpory z programu č. 127 550 a OPD, dokumentech z jejich hodnocení a příslušných rozhodnutích MD o poskytnutí podpory NKÚ zjistil rozpory v některých údajích (vymezení cílů, hodnoty monitorovacích ukazatelů a jejich vazba na deklarované cíle projektu, informace o spotřebě motorů atd.). Ze žádostí o poskytnutí podpory vyplývá, že modernizace plavidel bude mít jen velmi malý vliv na jejich využití. Například nárůst přepravního objemu po výměně obšívky jednoho z plavidel byl v projektové žádosti vyčíslen na 439 tun za 5 let (tj. 0,6 %), což ve finančním vyjádření představuje částku 3 618 Kč. V případě remotorizace jiného plavidla byl ekonomický efekt navýšení celkového objemu přeprav vyčíslen na 11 372 Kč za 5 let.**

**Účinek podpory poskytnuté v letech 2008–2015 v celkovém objemu 53,4 mil. Kč (z toho 45,4 mil. Kč z prostředků EU a 8,0 mil. Kč z prostředků státního rozpočtu) na modernizaci plavidel se nijak neprojevil v podobě nárůstu objemu či podílu nákladní vodní dopravy na přepravních objemech. Dosaženo bylo jen dílčích cílů OPD a programu č. 127 550. Zajištěno není významné zefektivnění provozu modernizovaných plavidel, ani zajištění jejich dlouhodobého využívání s pozitivními efekty ve prospěch České republiky. NKÚ proto peněžní prostředky vynaložené na podporu modernizace plavidel nepovažuje za dostatečně účelně a efektivně vynaložené.**

**U dvou kontrolovaných projektů NKÚ zjistil rozpor mezi stanovenými a skutečně dosaženými hodnotami závazných parametrů. V projektové žádosti u jednoho z těchto projektů žadatel o podporu uvedl nesprávnou výměru měněné obšívky a tuto nesrovnalost před vydáním rozhodnutí o poskytnutí dotace neodstranil, přestože jej MD vyzvalo k aktualizaci příslušných formulářů. Nedodržením závazného parametru pak příjemce podpory porušil podmínky, které mu MD stanovilo v rozhodnutí o poskytnutí dotace. MD při následné kontrole projektu postupovalo benevolentně a uvedený nedostatek nesprávně vyhodnotilo jen jako administrativní pochybení příjemce, a to bez jakýchkoliv opatření a s odůvodněním neodpovídajícím skutečnosti.**

Závěrečné monitorovací zprávy projektů MD schvalovalo s velkým časovým odstupem po jejich vypracování a předložení příjemci (v jednom případě až téměř po třech letech). Toto prodloužení MD vysvětlilo personálními důvody.

Součástí rozhodnutí MD o poskytnutí dotací byly podmínky vymezující způsob používání modernizovaných plavidel. MD jimi stanovilo mj. povinnost příjemce podpory prokázat využití plavidla pro přepravu z České republiky do zahraničí, ze zahraničí do České republiky nebo pro vnitrostátní přepravu po více než nadpoloviční počet dní v kalendářním roce. Při výpočtu se přitom u plavidla využívaného v mezinárodních přepravách neměly započítat dny tzv. nízkých vodních stavů (dny, kdy byl stav vodočtu v Ústí nad Labem nižší než 170 cm) a dále dny, kdy „nebylo možné z objektivních důvodů s tímto plavidlem přepravovat věci (například modernizace plavidla v souladu s tímto programem)“.

Formulace uvedené podmínky je v části týkající se odpočtu dní, kdy nebylo možné z objektivních důvodů s plavidlem přepravovat věci, nekonkrétní, neumožňující provést kontrolu splnění této podmínky s jednoznačným výsledkem. **Kontrolou následných monitorovacích zpráv sedmi kontrolovaných projektů NKÚ zjistil významné nedostatky ve vykazování údajů o využití plavidel.**

Ve výkazech u jednotlivých plavidel příjemci uváděli různé počty dnů s nízkými vodními stavy. Do dnů přeprav započítávaly i přístavné jízdy (dny, kdy se plavidlo bez nákladu přemísťovalo do místa nakládky), nebo i dny, kdy se prázdné plavidlo přemísťovalo do místa, kde bylo odstaveno např. z důvodu oprav a údržby nebo čekání na další přepravu. Některé dny přitom započítali dvakrát.

Výrazné jsou i rozdíly ve vykázaných dobách jízdy ve stejných dopravních relacích (s týmiž místy nakládky a vykládky). Např. jedno z plavidel absolvovalo přístavnou jízdu z Hamburгу do Neštěmic (Ústí nad Labem) v únoru 2016 za 6 dní, ale obdobnou trasu z Hamburгу do Lovosic v březnu 2016 za 13 dní. Počátkem července 2016 tomuto plavidlu trvala přístavná jízda z Hamburгу do Děčína 7 dní, ale na přelomu července a srpna 2016 to bylo 15 dní.

V některých výkazech příjemci vykazovali dny nemožnosti přepravy souhrnně s označením „opravy, údržba, pohotovost“, „čekání, opravy, údržba“ atd. Přitom v řadě případů nebylo zřejmé, o jaké opravy se jedná, kdy byly prováděny a kolik dnů připadá na opravy a kolik na ostatní důvody nepoužívání plavidla v daném období. **V případě některých plavidel byl vykázan velmi vysoký počet dnů oprav, resp. nevyužití plavidla.** Např. u jednoho z plavidel bylo v roce 2016 vykázáno celkem 215 dní odstávek, u nichž byla v poznámce zmíněna mj. oprava plavidla, v roce 2017 to bylo dokonce 326 dní. Naopak u jiného plavidla nebyl ve výkazu za rok 2016 vykázáno žádný odpočet dnů oprav.

**U tří projektů modernizace plavidel s celkovým objemem vyplacené podpory 4,4 mil. Kč NKÚ zjistil, že vykázaný rozsah jejich využití v letech 2016 a 2017 je výrazně nižší než minimum, které MD stanovilo. Příjemci podpory tím závažně a opakovaně porušili podmínky poskytnuté podpory, a dopustili se tak porušení rozpočtové kázně.**

**S ohledem na výše uvedené skutečnosti NKÚ konstatuje, že MD u projektů, které byly podrobeny kontrole, neplnilo řádně povinnosti správce programu č. 127 550, neboť dostatečně nekontrolovalo a nevyhodnocovalo plnění podmínek, které stanovilo příjemcům podpory. Zároveň neplnilo řádně povinnosti řídicího orgánu OPD, neboť opakovaně schvalovalo následné monitorovací zprávy projektů obsahující zásadní nedostatky v prokazování plnění těchto podmínek.**

MD k tomu uvedlo, že pro další období optimalizovalo a zpřehlednilo výkazy pro prokazování splnění uvedených podmínek a v únoru 2018 provedlo s příjemci školení, na němž nové výkazy prezentovalo. Dále uvedlo, že nedostatky, které NKÚ zjistil v následných monitorovacích zprávách za roky 2016 a 2017 řeší s příslušnými příjemci.

Po ukončení poskytování podpory na modernizaci plavidel z OPD a programu č. 127 550 v roce 2015 do doby ukončení kontroly NKÚ MD na modernizaci plavidel neposkytlo žádnou podporu. Podpora modernizace plavidel byla zahrnuta do OPD2 v opatření pro plnění specifického cíle 1.5 – *Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku*. Tato podpora by měla být poskytována v letech 2016–2021 s vyhodnocením v roce 2027, a to v celkovém předpokládaném objemu 420 mil. Kč.

Oproti podmínkám, které MD pro příjemce podpory stanovilo v programu č. 127 550 a OPD, MD podmínky podpory poskytované z OPD2 zmírnilo, když omezilo počet dnů, ze kterého se vypočítává více než nadpoloviční počet dnů s pozitivními efekty plynoucími z modernizace plavidel pro ČR, a zkrátilo dobu pro povinné plnění této podmínky z pěti na tři roky. Zároveň navýšilo maximální výši podpory ze 49 % na 85 %. Příjemci dotací budou moci při odpočtu uplatnit mj. *„přiměřený počet dnů čekání na nakládku či připojení tlačného člunu či nutných pro čištění plavidla po vykládce“* nebo *“přiměřený počet dnů věnovaných nezbytné údržbě nebo opravě plavidla včetně najetí loděnice – přistavení plavidla k údržbě či opravě“*.

MD nestanovilo konkrétní postup pro posuzování a kontrolu objektivnosti odpočtu dnů s nemožností přepravovat s plavidlem náklad, a to zejména s ohledem na přiměřenost počtu dnů čekání na nakládku, dnů nutných pro čištění plavidla, dnů přístavných jízd a dnů oprav a údržby plavidla.

MD v srpnu 2017 vyhlásilo dvě výzvy, na jejichž základě přijalo 27 žádostí o podporu s celkovým objemem finančních nákladů projektů 219,2 mil. Kč. Odborná hodnotící komise MD však žádnou z těchto žádostí nedoporučila ke schválení z důvodu zásadních nesrovnalostí ve finanční analýze projektů a dalších nedostatků. Na tuto situaci MD reagovalo uspořádáním školení pro zájemce o podporu v červnu 2018. Následně v srpnu 2018 vyhlásilo další čtyři výzvy, na jejichž základě přijalo 93 žádostí o podporu s celkovým objemem finančních nákladů projektů 509,7 mil. Kč. Předmětem těchto projektů je částečná modernizace 39 nákladních plavidel. V době ukončení kontroly NKÚ MD tyto žádosti kontrolovalo a žádnou z nich zatím neschválilo.

**Poskytování další podpory na modernizaci nákladních říčních plavidel při přetrvávající nespolehlivé splavnosti labsko-vltavské vodní cesty a bez dostatečných záruk jejich dlouhodobého a intenzivního využívání s pozitivními efekty ve prospěch České republiky je podle NKÚ spojeno s významným rizikem neúčelného a neefektivního vynakládání prostředků.**

## Seznam použitých zkratk:

DOL	vodní koridor Dunaj–Odra–Labe
DSS2	<i>Dopravní sektorové strategie, 2. fáze</i>
EIA	posouzení vlivu projektu na životní prostředí
EVL	evropsky významná lokalita
KA	kontrolní akce
KVD	<i>Koncepce vodní dopravy pro období 2016–2023</i>
MD	Ministerstvo dopravy
MF	Ministerstvo financí
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NKÚ	Nejvyšší kontrolní úřad
OPD1	operační program <i>Doprava 2007–2013</i>
OPD2	operační program <i>Doprava</i> (pro programové období 2014–2020)
PSD	projekt <i>Plavební stupeň Děčín</i>
PSP	projekt <i>Plavební stupeň Přelouč II</i>
ŘVC	Ředitelství vodních cest ČR
SEA	posouzení vlivu koncepce na životní prostředí
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury

## Investiční náklady staveb na labsko-vltavské vodní cestě (v mil. Kč)

	Komplexní vyhodnocení (únor 2016)	Koncepce vodní dopravy (srpen 2016)	Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (srpen 2013)
<b>Labe</b>			
Plavební stupeň Děčín	3 734,8	5 150,0	4 189,0
Plavební komora Brandýs n. L.	68,3	-	323,0
Plavební komora Velký Osek – modernizace	79,0	-	92,0
Stabilizace podmínek v přístavu Chvaletice	64,9	88,0	88,0
Plavební stupeň Přelouč II	2 210,2	3 063,0	3 063,0
Most Valy – Mělice	177,1	223,0	214,0
Modernizace plavebního stupně Srnojedy	315,6	418,0	418,0
Přístav Pardubice	171,1	224,0	224,0
Zvýšení překladních kapacit – přístav Rozbělesy	24,0	-	-
Zvýšení překladních kapacit – přístav Vaňov	48,0	-	-
<b>Labe celkem</b>	<b>6 893,0</b>	<b>9 166,0</b>	<b>8 611,0</b>
<b>Vltava</b>			
Zvýšení ponorů na Vltavě (Mělník – Praha Radotín)	232,9	308,0	65,0
Úprava ohlaví plavební komory Hořín	181,9	242,0	230,0
Zabezpečení podjezdových výšek na Vltavě – mosty	768,3	1 004,0	1 004,0
Modernizace rejd plavební komory Štvanice	77,6	102,0	45,0
Plavební komora Praha – Staré Město	490,6	650,0	650,0
<b>Vltava celkem</b>	<b>1 752,2</b>	<b>2 306,0</b>	<b>1 994,0</b>
<b>Labe a Vltava celkem</b>	<b>8 645,2</b>	<b>11 472,0</b>	<b>10 605,0</b>

Zdroj: koncepční dokumenty MD.

## Investiční a neinvestiční náklady na dopravní infrastrukturu podle druhů dopravy (v mil. Kč, v %)

Investiční výdaje										
	2013		2014		2015		2016		2017	
Silnice	16 827,3	61,5 %	16 631,7	54,2 %	24 156,6	42,0 %	22 958,3	52,8 %	25 910,9	60,5 %
Železnice	8 717,7	31,9 %	12 787,3	41,7 %	31 784,5	55,3 %	18 423,7	42,4 %	14 890,8	34,8 %
Vodní cesty	186,1	0,7 %	263,1	0,9 %	412,5	0,7 %	264,2	0,6 %	190,0	0,4 %
Ostatní	1 616,1	5,9 %	1 001,1	3,3 %	1 148,2	2,0 %	1 821,5	4,2 %	1 804,5	4,2 %
Celkem	27 347,2		30 683,2		57 501,8		43 467,7		42 796,2	

Neinvestiční výdaje										
	2013		2014		2015		2016		2017	
Silnice	13 334,3	56,2 %	16 166,5	57,2 %	18 674,8	50,2 %	20 742,6	56,3 %	18 988,6	55,7 %
Železnice	9 812,1	41,3 %	11 665,3	41,3 %	18 038,0	48,5 %	15 596,0	42,3 %	14 422,0	42,3 %
Vodní cesty	120,1	0,5 %	123,7	0,4 %	204,0	0,5 %	168,9	0,5 %	171,4	0,5 %
Ostatní	473,3	2,0 %	317,5	1,1 %	292,5	0,8 %	341,9	0,9 %	479,7	1,4 %
Celkem	23 739,8		28 273,0		37 209,3		36 849,4		34 061,7	

Zdroj: Ročenka dopravy 2017.