



Kontrolní závěr z kontrolní akce

23/13

Peněžní prostředky státu a Evropské unie určené na rozvoj nákladní kombinované dopravy

Kontrolní akce byla zařazena do plánu kontrolní činnosti Nejvyššího kontrolního úřadu (dále také „NKÚ“) na rok 2023 pod číslem 23/13. Kontrolní akci řídili členové NKÚ Ing. Jan Málek, Ing. Roman Procházka a Ing. Pavel Hrnčíř, kontrolní závěr vypracoval člen NKÚ Ing. Pavel Hrnčíř.

Cílem kontroly bylo prověřit, zda peněžní prostředky státu a Evropské unie určené na rozvoj nákladní kombinované dopravy jsou vynakládány účelně, hospodárně a v souladu s právními předpisy.

Kontrolované osoby:

Ministerstvo dopravy (dále také „MD“);

ČD-DUSS Terminál, a.s., Lovosice;

České přístavy, a.s., Praha;

ČSAD LOGISTIK Ostrava a.s.;

TKD OSTRAVA MOŠNOV, s.r.o.;

T-PORT, spol. s r.o., Praha;

UPLINE CZ s.r.o., Jinočany;

VELLERIN, a.s., Jinočany.

Kontrolováno bylo období od roku 2015 do doby ukončení kontroly, v případě věcných souvislostí i období předcházející.

Kontrola byla u kontrolovaných osob prováděna v době od května 2023 do března 2024.

Kolegium NKÚ na svém VIII. jednání, které se konalo dne 10. června 2024,

schválilo usnesením č. 8/VIII/2024

kontrolní závěr v tomto znění:

Rozvoj nákladní kombinované dopravy

Podpora je zaměřena na přepravu zboží v přepravní jednotce nebo silničním vozidle s užitím různých druhů dopravy bez manipulace se samotným zbožím. Převážná část trasy se uskutečňuje po železnici nebo vodní cestou. Důvodem podpory je snaha o ekologizaci přepravy zboží na delší vzdálenosti vyšším využitím železniční či vodní dopravy a nižším využitím silniční nákladní dopravy.

4,70 mld. Kč

Plánovaná výše
podpory příjemcům
v letech 2015 až 2023

0,65 mld. Kč

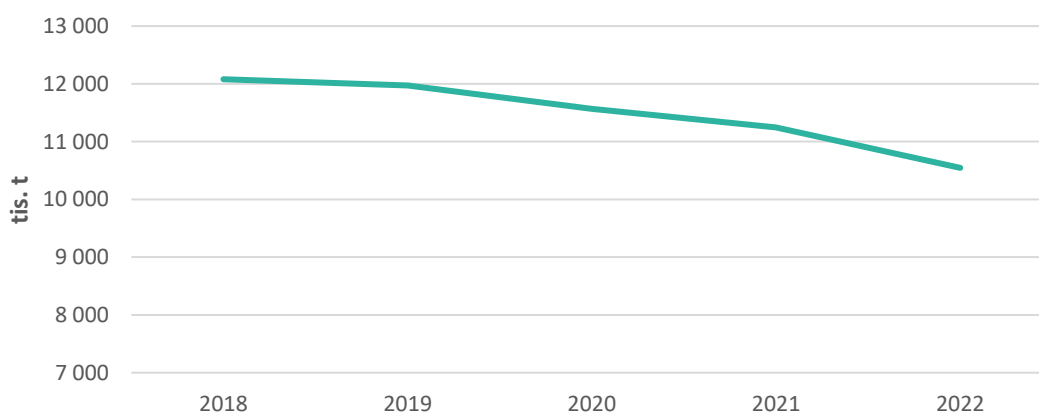
Poskytnutá výše podpory
příjemcům v letech 2015 až
2023

14

Počet podpořených
projektů na rozvoj nákladní
kombinované dopravy

Vliv podpory na rozvoj nákladní kombinované dopravy je minimální; celkový přepravený objem v kombinované dopravě v ČR klesá, železniční nákladní doprava stagnuje, vodní nákladní doprava prakticky neexistuje a silniční nákladní doprava naopak roste.

VÝVOJ CELKOVÉHO PŘEPRAVENÉHO OBJEMU V KOMBINOVANÉ DOPRAVĚ V ČR OD DOKONČENÍ PRVNÍHO PODPOŘENÉHO PROJEKTU



I. Shrnutí a vyhodnocení

NKÚ provedl kontrolu peněžních prostředků státu a Evropské unie vynakládaných na rozvoj nákladní kombinované dopravy. Cílem kontroly bylo prověřit, zda peněžní prostředky určené na rozvoj nákladní kombinované dopravy jsou vynakládány účelně, hospodárně a v souladu s právními předpisy. Kontrola byla provedena u poskytovatele podpory MD a u sedmi příjemců podpory, u nichž bylo podrobena kontrole všech 14 podpořených projektů, na které MD poskytlo celkem 648,4 mil. Kč.

Z hlediska účelnosti podpora poskytnutá na rozvoj nákladní kombinované dopravy zatím nepřispěla k většímu využití nákladní kombinované dopravy. NKÚ zjistil riziko, že národní cíl převést 30 % silniční nákladní přepravy nad 300 km na železniční či vnitrozemskou vodní dopravu do roku 2030 nebude splněn. MD plánovalo podpořit projekty na rozvoj nákladní kombinované dopravy ve výši 4 697 mil. Kč, ve skutečnosti však poskytlo podporu jen 14 projektům v celkové výši 648,4 mil. Kč. Dosavadní přínosy podpořených projektů ve vztahu k celkovému přepravenému objemu v kombinované dopravě v ČR jsou minimální, přepravený objem v nákladní kombinované dopravě klesá. Navíc existuje riziko, že podpořené projekty nebudou v následujících letech dosahovat předpokládané přepravní objemy. MD dosud nezajistilo odstranění překážek bránících rozvoji nákladní kombinované dopravy. Důsledkem je stagnace železniční nákladní dopravy, zanedbatelná vodní nákladní doprava a nárůst silniční nákladní dopravy.

NKÚ u MD nezjistil nevhodné použití poskytnuté podpory ani porušení právních předpisů. U šesti kontrolovaných projektů NKÚ zjistil nedosahování předpokládaných výsledků. U dvou projektů NKÚ zjistil neoprávněné použití peněžních prostředků v celkové výši 11,1 mil. Kč.

Výše uvedené celkové vyhodnocení vyplývá z následujících zjištění:

1. Cíl většího využití železniční a vodní dopravy nebude pravděpodobně splněn

Podpora rozvoje nákladní kombinované dopravy má přispět k naplnění cíle uvedeného v dokumentu *Bílá kniha – Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému*, a to do roku 2030 převést 30 % silniční nákladní přepravy¹ nad 300 km na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či vnitrozemskou vodní dopravu. Skutečnosti zjištěné kontrolou NKÚ, a to minimální přínosy poskytnuté podpory, dosud nevyřešené překážky rozvoje nákladní kombinované dopravy ze strany MD, stagnace železniční nákladní dopravy, zanedbatelná vodní nákladní doprava a růst silniční nákladní dopravy, významnou mírou přispívají k riziku, že stanovený cíl nebude v ČR pravděpodobně splněn.

2. MD nevyužilo 86 % peněžních prostředků alokovaných na rozvoj nákladní kombinované dopravy

MD plánovalo v letech 2015 až 2023 poskytnout na podporu výstavby či modernizaci přepravišť kombinované dopravy a na pořízení přepravních jednotek celkem 4 697,4 mil. Kč. Skutečně však příjemcům podpory poskytlo MD 648,4 mil. Kč a k 14. prosinci 2023 proplatilo

¹ Dle materiálu *Informace o způsobu zajištění přesunu minimálně 30% podílu přepravních výkonů nákladní dopravy nad 300 km ze silniční na železniční dopravu do roku 2030* předloženého na jednání vlády ČR dne 20. července 2016 se jedná o přepravní výkony.

534,2 mil. Kč. Důvodem nízkého využití alokovaných peněžních prostředků podpory byly především nevyřešené překážky rozvoje kombinované dopravy ze strany MD uvedené v bodě 5 a nepřipravenost projektů.

3. Vliv poskytnuté podpory na rozvoj nákladní kombinované dopravy je zatím minimální

Vliv podpořených projektů na rozvoj nákladní kombinované dopravy je minimální. MD v programovém dokumentu OPD 2 nastavilo cílovou hodnotu ukazatele přepraveného výkonu v kombinované dopravě² velmi nízko a k jejímu překročení došlo již v roce 2018 bez vlivu podpořených projektů. Dosažené hodnoty přepraveného objemu v kombinované dopravě³ vykázané příjemci podpory v letech 2019 až 2022 činily pouze 3,47 % až 6,80 % z celkového přepraveného objemu v kombinované dopravě v ČR. Od dokončení prvního podpořeného projektu v roce 2018 přepravený objem v kombinované dopravě za celou ČR klesal.

4. MD nastavilo podmínky podpory tak, že poskytnutá podpora nemusí mít vliv na rozvoj nákladní kombinované dopravy ani v budoucnu

MD v podmínkách podpory zavázalo příjemce podpory naplnit roční přepokládané přepravené objemy v nákladní kombinované dopravě alespoň jednou během pětileté doby udržitelnosti⁴. Po jejím uplynutí již příjemci podpory nejsou povinni udržovat či zvyšovat výkon a objem v kombinované dopravě a ani zajišťovat veřejný nediskriminační přístup⁵ do překladiště nákladní kombinované dopravy. NKÚ proto upozorňuje na riziko, že v době udržitelnosti nedojde k naplnění přínosů podpory na rozvoj nákladní kombinované dopravy. Nastavení doby udržitelnosti kratší než do roku 2030 dále přináší riziko, že podpořené projekty nebudou mít vliv na plnění cíle rozvoje nákladní kombinované dopravy uvedeného v odst. 1.

5. MD dosud nezajistilo odstranění překážek bránících rozvoji nákladní kombinované dopravy

Pro vyšší využití železniční nákladní dopravy v nákladní kombinované dopravě existuje několik limitujících faktorů, které nejsou ze strany MD dosud vyřešeny. Jde o nedostatečnou kapacitu železniční dopravní infrastruktury, která je z velké části vyčerpaná vlaky osobní dopravy, dále o nedostatečnou spolehlivost železniční dopravy, nedostatečné parametry železniční infrastruktury a vysoké poplatky za využití železniční dopravní cesty v porovnání se zpoplatněním silniční infrastruktury. Využití vodní nákladní dopravy v nákladní kombinované dopravě prakticky neexistuje, jejímu využití brání dlouhodobá nespolehlivost labské vodní cesty. MD v kontrolovaném období nerealizovalo účinná opatření na zajištění splavnosti labské vodní cesty s cílem přispět k rozvoji nákladní kombinované dopravy.

² Přepravní výkon (v tunových kilometrech) je součinem hmotnosti zásilky (objemu přepravy) a vzdálenosti, na kterou byla zásilka přepravena.

³ Přepravený objem je množství tun přepravených pro železnici nebo vnitrozemské vodní cestě do a z podporovaných překladišť a přeložených v rámci těchto překladišť.

⁴ Doba udržitelnosti (trvalost operace) je doba pěti let od data, kdy projekt nabyl centrální stav „projekt finančně ukončen ze strany řídicího orgánu“, tzn. od data proplacení poslední žádosti o platbu příjemci podpory.

⁵ Překladiště s veřejným (otevřeným) přístupem je překladiště kombinované dopravy, kde základní služby musí jeho provozovatel poskytnout každému zákazníkovi/zájemci o přepravu věcí (zboží) kombinovanou dopravou na nediskriminačním základě, za předem stanovených a zveřejněných podmínek a za ceny provozovatelem předem stanovené a zveřejněné.

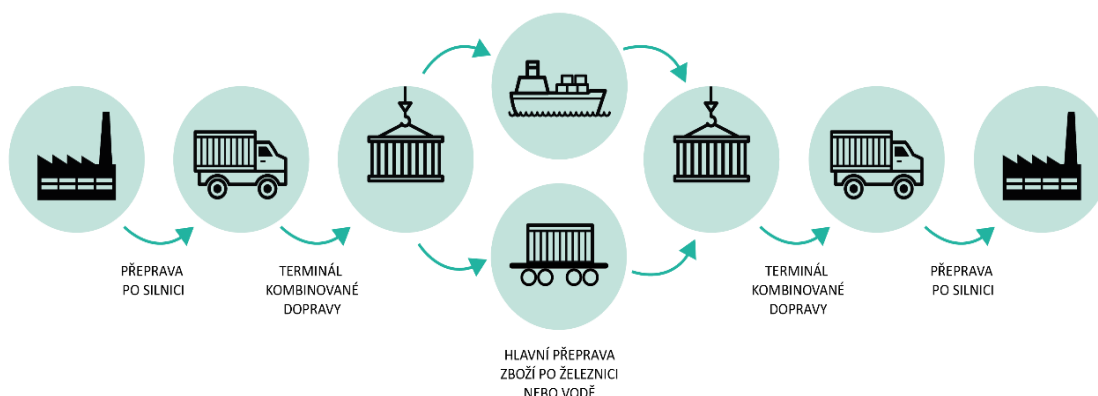
6. NKÚ zjistil u šesti kontrolovaných projektů riziko nedosažení předpokládaných výsledků. U dvou projektů NKÚ zjistil porušení podmínek podpory

U šesti kontrolovaných projektů NKÚ zjistil významné riziko nedosahování předpokládaných výsledků, z toho u dvou neplnění předpokládaných přepravních objemů a u čtyř nízké využití pořízených přepravních jednotek v rozmezí od 0,5 % do 32 % plánovaných počtů přeprav v průběhu doby udržitelnosti. NKÚ u dvou kontrolovaných projektů zjistil neoprávněné použití peněžních prostředků a oba případy vyhodnotil jako skutečnosti nasvědčující porušení rozpočtové kázně v celkové výši 11,1 mil. Kč. Podle *Koncepce nákladní dopravy pro období 2017–2023 s výhledem do roku 2030*⁶ (dále také „Koncepce nákladní dopravy“) má být v oblasti rozvoje nákladní kombinované dopravy cílem navržených opatření mj. dosahování konkurenceschopnějších cen v nákladní kombinované dopravě. NKÚ ale zjistil, že u kontrolovaných projektů, resp. v podpořených překladištích nákladní kombinované dopravy, vlivem poskytnuté podpory ke snížení ceny překládky nedošlo.

II. Informace o kontrolované oblasti

Kombinovaná doprava je přeprava zboží v jedné a téže přepravní jednotce nebo silničním vozidle, která postupně užije různých druhů dopravy bez manipulace se samotným zbožím při měnících se druzích dopravy, kdy převážná část trasy se uskutečňuje po železnici, vnitrozemskou vodní cestou a přičemž počáteční (svoz) a/nebo závěrečná část (rozvoz) probíhá po silnici a je zpravidla co nejkratší. Důvodem podpory nákladní kombinované dopravy je snaha o ekologizaci přepravy zboží na delší vzdálenosti vyšším využitím železniční či vodní dopravy a nižším využitím silniční dopravy.

Obrázek č. 1: Schéma nákladní kombinované dopravy



Zdroj: vypracoval NKÚ.

Ministerstvo dopravy je podle ustanovení § 17 zákona České národní rady č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy, ústředním orgánem státní správy ve věcech dopravy. Zodpovídá za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy a v rozsahu své působnosti za její uskutečňování. Podle ustanovení § 22 téhož zákona je MD povinno zkoumat společenskou problematiku v okruhu své působnosti, analyzovat dosahované

⁶ *Koncepce nákladní dopravy pro období 2017–2023 s výhledem do roku 2030* byla schválena usnesením vlády ČR ze dne 25. ledna 2017 č. 57, o *Koncepci nákladní dopravy pro období 2017–2023 s výhledem do roku 2030*.

výsledky a činit opatření k řešení aktuálních otázek. MD je řídicím orgánem operačního programu *Doprava* pro období let 2014–2020 (dále také „OPD 2“) a programu *Doprava 2021–2027* (dále také „OPD 3“) a rozhoduje mj. o poskytnutí podpory projektům na rozvoj nákladní kombinované dopravy.

Cílem Koncepce nákladní dopravy je stanovit priority pro oblast logistiky a nákladní dopravy a vytvořit takové prostředí, ve kterém může logistika a nákladní doprava zajišťovat potřebnou úroveň služeb pro zajištění konkurenceschopnosti ekonomiky a zároveň hospodárně využívat existující zdroje. Koncepce v analytické části uvádí problémové okruhy pro oblast nákladní kombinované dopravy a v návrhové části stanovila mj. opatření *podpořit investice do překladišť kombinované dopravy s veřejným přístupem* a *vytvořit program na podporu pořízení přepravních jednotek pro kontinentální přepravy*.

Podporu rozvoje nákladní kombinované dopravy nastavilo MD v programovém dokumentu OPD 2 v rámci specifického cíle 1.3 *Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy* (dále také „SC 1.3 OPD 2“). Realizace SC 1.3 OPD 2 má přispívat k naplnění cíle uvedeného v evropské dopravní politice nazvané *Bílá kniha – Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému*, a to do roku 2030 převést 30 % silniční nákladní přepravy nad 300 km na jiné druhy dopravy (na železniční či vnitrozemskou vodní dopravu).

Výši alokace pro SC 1.3 OPD 2 stanovilo MD ve výši 187 894 852 €, tj. 4 697,4 mil. Kč. Hlavními cílovými skupinami byli provozovatelé multimodální (zejména kombinované) dopravy, dopravci a zasilatelé. Příjemci podpory byli vlastníci/správci dotčené infrastruktury a dopravních prostředků. Podporovanými aktivitami byly:

- překladiště kombinované dopravy – modernizace a výstavba,
- napojení terminálů na dopravní infrastrukturu železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, výstavba a modernizace terminálů a vybavení mechanismy, zavádění ITS,
- výstavba doprovodné infrastruktury veřejného terminálu,
- podpora nových technologií překládky a dopravních prostředků souvisejících s příslušnou technologií,
- podpora přepravních jednotek pro kombinovanou dopravu.

U podpory výstavby a modernizace překladišť nákladní kombinované dopravy MD stanovilo míru spolufinancování ve výši 49 % způsobilých nákladů a u pořízení přepravních jednotek kombinované dopravy stanovilo míru spolufinancování ve výši 30 % způsobilých nákladů. V celkem šesti výzvách (z toho čtyři výzvy zaměřené na podporu výstavby a modernizace překladišť a dvě výzvy na pořízení přepravních jednotek kombinované dopravy) MD podpořilo celkem 14 projektů s celkovým objemem schválené podpory ve výši 648,4 mil. Kč. Z toho na 10 projektů modernizace a výstavby překladišť kombinované dopravy připadá 617,5 mil. Kč a na čtyři projekty pořízení přepravních jednotek kombinované dopravy připadá 30,9 mil. Kč. Celková výše skutečně proplacené podpory k datu 14. prosince 2023 činila celkem 534,2 mil. Kč.

Údaje o schválené výši podpory a skutečném čerpání peněžních prostředků příjemci podpory v rámci SC 1.3 OPD 2 jsou uvedeny v příloze tohoto kontrolního závěru.

III. Rozsah kontroly

Cílem kontroly bylo prověřit, zda peněžní prostředky státu a Evropské unie určené na rozvoj nákladní kombinované dopravy jsou vynakládány účelně, hospodárně a v souladu s právními předpisy.

Na MD byla kontrole podrobena jeho koncepční, řídicí a kontrolní činnost v oblasti podpory rozvoje nákladní kombinované dopravy, včetně kontroly odstranění relevantních nedostatků zjištěných při předchozích kontrolních akcích č. 14/03⁷ a č. 18/16⁸. Kontrola prověřila, zda MD vytvořilo předpoklady pro účelné a hospodárné využití podpory (vynakládání peněžních prostředků) a nakolik byly tyto předpoklady naplněny, tzn. jaké jsou skutečné výsledky a přínosy poskytnuté podpory. Kontrola se zaměřila na problémy a rizika omezující rozvoj nákladní kombinované dopravy. Vyhodnoceno bylo plnění národních cílů v oblasti podpory nákladní kombinované dopravy ve vazbě na plnění závazků ČR vůči Evropské unii v oblasti převodu části přepravních objemů v nákladní dopravě ze silniční dopravy na železniční a vnitrozemskou vodní dopravu a v oblasti mezinárodní nákladní kombinované dopravy.

U příjemců podpory bylo kontrole podrobeno naplnění cílů, přínosů a ekonomických předpokladů projektů, jimiž byla zdůvodněna potřeba podpory projektů, a dodržení podmínek, které byly příjemcům podpory stanoveny. Kontrole bylo podrobeno dodržení podmínek udržitelnosti projektů (zajištění dostupnosti a dlouhodobého využití vybudované nebo modernizované infrastruktury a mechanismů pro kombinovanou dopravu). Kontrolována byla legalita, účelnost a hospodárnost vynaložení peněžních prostředků.

Za účelné považuje NKÚ takové použití veřejných prostředků, které zajistí optimální míru dosažení cílů při plnění stanovených úkolů⁹ (vztah mezi zamýšleným a skutečným dopadem sledované činnosti), tj. zda realizace podpořených projektů vedla k naplnění stanovených cílů a očekávaných přínosů podpory na rozvoj nákladní kombinované dopravy.

Za hospodárné považuje NKÚ takové použití veřejných prostředků, které zajistí plnění stanovených úkolů s co nejnižším vynaložením těchto prostředků při zajištění odpovídající kvality plnění úkolů¹⁰, tj. zda výdaje příjemců na stavební práce a na pořízení mechanismů a přepravních jednotek podpory odpovídaly cenám obvyklým v místě a čase.

Kontrolovaným obdobím bylo období od roku 2015 do doby ukončení kontroly, v případě věcných souvislostí i období předcházející.

Celkový kontrolovaný objem peněžních prostředků v rámci specifického cíle 1.3 OPD 2 činil 534 212 951 Kč, což představuje celkový objem proplacených peněžních prostředků příjemcům podpory. Na úrovni příjemců podpory bylo kontrole podrobeno všech 14 podpořených projektů v rámci SC 1.3 OPD 2.

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

⁷ Kontrolní závěr z kontrolní akce č. 14/03 – *Peněžní prostředky určené na rozvoj a modernizaci vodních cest a přístavů a na podporu multimodální nákladní přepravy* byl zveřejněn v částce 4/2014 *Věstníku NKÚ*.

⁸ Kontrolní závěr z kontrolní akce č. 18/16 – *Rozvoj vodních cest a podpora vodní dopravy* byl zveřejněn v částce 4/2019 *Věstníku NKÚ*.

⁹ Dle ustanovení § 2 písm. o) zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole).

¹⁰ Dle ustanovení § 2 písm. m) zákona č. 320/2001 Sb.

IV. Podrobné skutečnosti zjištěné kontrolou

1. Cíl většího využití železniční a vodní dopravy nebude pravděpodobně splněn

Podpora rozvoje nákladní kombinované dopravy v rámci SC 1.3 OPD 2 má přispívat k naplnění cíle uvedeného v evropské dopravní politice, a to do roku 2030 převést 30 % silniční nákladní přepravy nad 300 km na jiné druhy dopravy (na železniční či vnitrozemskou vodní dopravu).

Pro výpočet podílu jednotlivých druhů nákladní dopravy na celkovém výkonu na území ČR nelze z důvodu rozdílné metodiky pro sledování výkonů jednotlivých druhů nákladní dopravy použít údaje o přepravních výkonech uváděné v ročenkách dopravy MD. V případě silniční nákladní dopravy je sledována přeprava pouze vozidly registrovanými v ČR, přičemž započtena je i délka trasy na území jiných států. Započtena naopak není tranzitní přeprava zboží přes území ČR vozidly registrovanými v jiných zemích. Obdobně je tomu u nákladní vodní dopravy, kde je započtena přeprava začínající nebo končící na území ČR včetně trasy na území jiných států realizovaná plavidly s registrací v ČR. V případě železniční nákladní dopravy je sledována přeprava všemi dopravci, a to jen na území ČR. Porovnávat vzájemně přepravní výkony silniční a železniční nákladní dopravy jen na základě těchto údajů nelze, a proto bude obtížné vyhodnotit splnění uvedeného cíle.

MD poskytlo NKÚ přehled počtu vozokilometrů¹¹ ujetých vozidly nákladní dopravy¹² kategorie N3 (motorová vozidla s maximální hmotností převyšující 12 tun¹³) v letech 2015 až 2023 na zpoplatněné síti dálnic v ČR. Vývoj počtu vozokilometrů ujetých vozidly nákladní dopravy kategorie N3 ukazuje tabulka č. 1.

Tabulka č. 1: Vývoj vozokilometrů přepočtených na délku zpoplatněných úseků dálnic ujetých vozidly nákladní dopravy nad 12 t v letech 2015 až 2023 na zpoplatněné síti dálnic

Rok	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Vozokilometry přepočtené na délku zpoplatněných úseků dálnic v roce 2023 (v mil.)	2 003,9	2 188,3	2 358,5	2 520,0	2 621,6	2 322,5	2 620,4	2 721,2	2 603,8

Zdroj: informace MD na základě podkladů ŘSD; vypracoval NKÚ.

Z tabulky č. 1 vyplývá, že v ČR v roce 2023 oproti roku 2015 došlo k nárůstu počtu vozokilometrů ujetých vozidly nákladní dopravy kategorie N3 o cca 29,9 %¹⁴, tj. dochází k nárůstu silniční nákladní dopravy. Graf č. 1 ilustruje nárůst silniční nákladní dopravy.

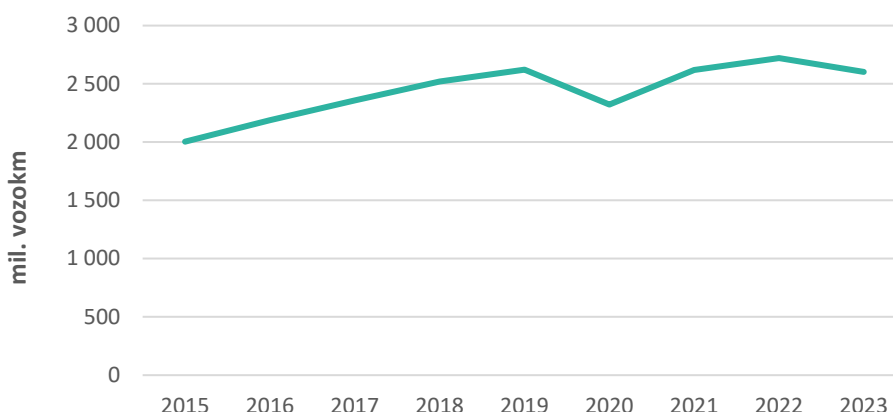
¹¹ Jednotka dopravního výkonu; jde o počet kilometrů, které ujede dané vozidlo.

¹² Jedná se o vozidla registrovaná v ČR i v zahraničí.

¹³ Dle ustanovení § 4 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 153/2023 Sb., o schvalování technické způsobilosti vozidel a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

¹⁴ Uvedená hodnota 29,9 % byla stanovena NKÚ jako podíl nárůstu počtu ujetých vozokilometrů v roce 2023 oproti počtu ujetých vozokilometrů v roce 2015. (Při započtení menší délky zpoplatněných úseků v roce 2015 činí počet 2 003,9 milionů vozokilometrů.)

Graf č. 1: Vývoj počtu vozokilometrů ujetých vozidly nákladní dopravy nad 12 t v letech 2015 až 2023 na zpoplatněné síti dálnic v ČR



Zdroj: informace MD na základě podkladů ŘSD; vypracoval NKÚ.

Pozn.: Vývoj počtu kilometrů ujetých nákladními vozidly nad 12 t na zpoplatněné síti dálnic v ČR: křivka vývoje zohledňuje nárůst délky zpoplatněných úseků. Roky 2015 až 2022 jsou přepočteny na délku v roce 2023.

Z údajů ročenek dopravy MD uvedených v tabulce č. 2 vyplývá, že v období 2015 až 2022 se přepravní výkon v železniční nákladní dopravě zásadně nezvyšoval, resp. pohyboval se v rozmezí 15 261 až 16 368 mil. tkm, tj. v letech 2015 až 2022 přepravní výkon v železniční nákladní dopravě stagnuje. Přepravní výkon vodní nákladní dopravy zůstává zanedbatelný.

Tabulka č. 2: Přehled vývoje přepravního výkonu jednotlivých druhů nákladní dopravy (v mil. tkm)

Rok	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Železniční doprava	15 261	15 619	15 843	16 564	16 180	15 251	16 326	16 368
Silniční doprava	58 714	50 315	44 274	41 073	39 059	56 090	63 756	65 794
Vnitrozemská vodní doprava	585	620	623	554	569	509	517	535

Zdroj: ročenky dopravy, kapitola 5.2.1.1. *Mezioborové srovnání přepravních výkonů nákladní dopravy.*

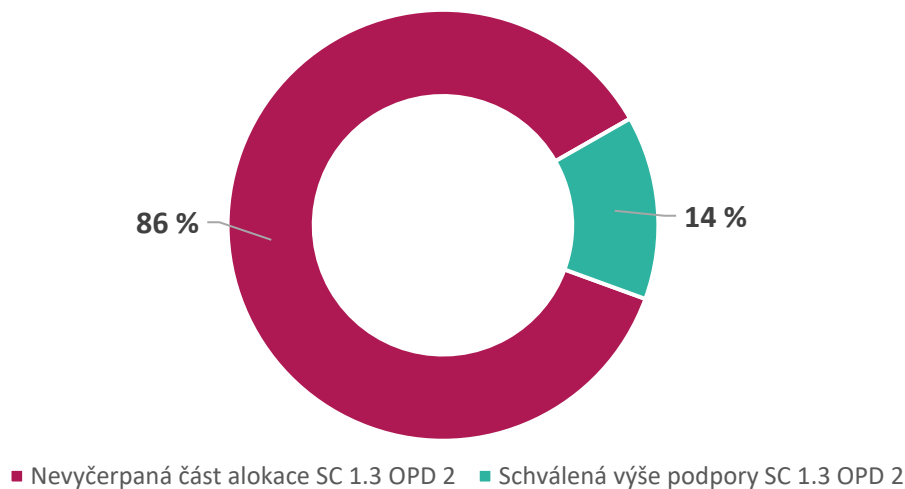
NKÚ zjištěné skutečnosti, tj. minimální přínos poskytnuté podpory na rozvoj nákladní kombinované podpory (viz kapitola IV. bod 3), nedosahování cílových hodnot výsledkových ukazatelů u některých podpořených projektů (viz kapitola IV. bod 4 a 6), dosud nevyřešené překážky rozvoje nákladní kombinované dopravy ze strany MD (viz kapitola IV. bod 5), stagnace železniční nákladní dopravy, zanedbatelná vodní nákladní doprava (viz tabulka č. 2) a růst silniční nákladní dopravy (viz tabulka č. 1), významnou mírou přispívají k riziku, že stanovený cíl nebude splněn.

2. MD nevyužilo 86 % alokovaných peněžních prostředků na rozvoj nákladní kombinované dopravy

MD stanovilo výši alokace pro SC 1.3 OPD 2 na podporu rozvoje nákladní kombinované dopravy ve výši 187 894 852 EUR, tj. 4 697,4 mil. Kč. Alokaci MD stanovilo na základě odhadu absorpční kapacity se zohledněním finančních potřeb, které vzešly ze *Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů*¹⁵.

¹⁵ *Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů* byla schválena usnesením vlády ČR ze dne 21. prosince 2009 č. 1571, o *Strategii podpory logistiky z veřejných zdrojů*.

Graf č. 2: Využití podpory alokované pro SC 1.3 OPD 2



Zdroj: informace MD; vypracoval NKÚ.

V šesti výzvách zaměřených na podporu výstavby a modernizace překladišť a pořízení přepravních jednotek kombinované dopravy bylo na MD předloženo pouze 24 žádostí o podporu s celkovou požadovanou výší podpory 1 021,4 mil. Kč. MD rozhodlo o poskytnutí podpory celkem 17 projektům s celkovým objemem požadované podpory 822,9 mil. Kč. Tři žadatelé o podporu své žádosti o podporu následně stáhli, takže celkově bylo v šesti výzvách podpořeno 14 projektů s celkovým objemem schválené podpory ve výši 648,4 mil. Kč, tj. celkem 14 % alokovaných peněžních prostředků na SC 1.3 OPD 2. Z toho na 10 projektů modernizace a výstavby překladišť kombinované dopravy připadá 617,5 mil. Kč a na čtyři projekty pořízení přepravních jednotek kombinované dopravy připadá 30,9 mil. Kč. Celková výše skutečně proplacené podpory příjemcům podpory k datu 14. prosince 2023 činila celkem 534,2 mil. Kč. Nevyužité peněžní prostředky alokované na SC 1.3 OPD 2 ve výši 4 049,0 mil. Kč, tj. 86 % alokovaných peněžních prostředků, MD převedlo v rámci OPD 2 na realizaci SC 1.1 *Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy*.

Důvodem nízkého využití alokovaných peněžních prostředků v rámci SC 1.3 OPD 2 na rozvoj nákladní kombinované dopravy byly především nevyřešené překážky uvedené v kapitole IV. bod 5 a nepřipravenost projektů ze strany potenciálních příjemců podpory.

V dalším programovém období 2021 až 2027 v rámci OPD 3 zahrnuje MD podporu rozvoje nákladní kombinované dopravy do SC 1.1 *Rozvoj udržitelné, klimaticky odolné, inteligentní, bezpečné, udržitelné a intermodální sítě TEN-T* a zaměřilo ji pouze na rozvoj terminálů intermodální dopravy. Podporu pořízení přepravních jednotek na rozdíl od OPD 2 a podporu rozvoje kombinované dopravy v rámci vodních cest v OPD 3 již MD neplánuje. Na podporu rozvoje terminálů intermodální dopravy stanovilo MD alokaci ve výši celkem 23 076 900 € (576,9 mil. Kč), tj. cca 8krát méně než v OPD 2.

3. Vliv poskytnuté podpory na rozvoj nákladní kombinované dopravy je zatím minimální

MD sleduje přínosy SC 1.3 OPD 2 průběžně prostřednictvím naplnění ukazatele výsledku *výkon v kombinované přepravě* na základě statistických údajů dle ročenky dopravy a vykazuje je ve výročních zprávách OPD 2. Dále MD sleduje přínosy prostřednictvím ročních zpráv o udržitelnosti projektů od příjemců podpory v případě ukazatele výsledku *přepravený objem*

v kombinované přepravě, který sleduje na úrovni projektů a nevykazuje ve výročních zprávách OPD 2. MD uceleným vyhodnocením přínosů podpory v rámci SC 1.3 OPD 2 nedisponuje. NKÚ proto porovnal celkové dosažené hodnoty ukazatele výsledku *přepravený objem v kombinované přepravě* všech podpořených projektů v rámci realizace SC 1.3 OPD 2 v letech 2019 až 2022 (dle zpráv o udržitelnosti) s celkovým přepraveným objemem v kombinované dopravě v rámci ČR v letech 2019 až 2022 podle Ročenky dopravy.

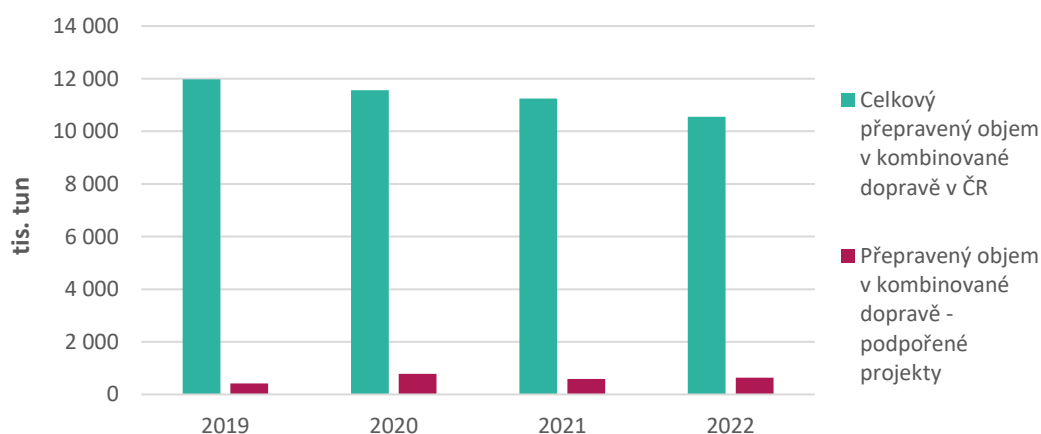
Tabulka č. 3: Podíl přepraveného objemu z podpořených projektů na celkovém přepraveném objemu v kombinované dopravě v ČR

Rok	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Čisté tuny celkem v ČR (tis. t)	10 504	11 026	9 769	12 080	11 970	11 566	11 245	10 546
Přepravený objem podpořené projekty (tis. t)	-	-	-	-	415,4	786,4	587,4	640,6
Podíl projektů na objemech ČR v %	-	-	-	-	3,47	6,80	5,22	6,07

Zdroj: informace MD, ročenky dopravy; vypracoval NKÚ.

Z tabulky č. 3 vyplývá, že celkový přepravený objem v nákladní kombinované dopravě v době od dokončení prvního podpořeného projektu klesá. Podíl přepraveného objemu v nákladní kombinované dopravě podpořenými projekty z SC 1.3 OPD 2 na celkovém přepraveném objemu za ČR v roce 2019 činil jen 3,47 %, v roce 2020 činil 6,80 %, v roce 2021 činil 5,22 % a v roce 2022 činil 6,07 %. Uvedená data ilustruje graf č. 3.

Graf č. 3: Podíl podpořených projektů k celkovému přepravenému objemu v nákladní kombinované dopravě v ČR



Zdroj: roční zprávy o udržitelnosti podpořených projektů za období 2019 až 2022, ročenky dopravy; vypracoval NKÚ.

Vzhledem k nízkému podílu přepraveného objemu podpořených projektů v rámci SC 1.3 OPD 2 k celkovému přepravenému objemu v nákladní kombinované dopravě v ČR v letech 2019 až 2022 hodnotí NKÚ dosavadní přínos poskytnuté podpory na rozvoj nákladní kombinované dopravy jako minimální.

Pro SC 1.3 OPD 2 v programovém dokumentu stanovilo MD na úrovni programu jeden ukazatel výsledku *výkon v kombinované přepravě*. Výchozí hodnotu stanovilo ve výši 2 477 602 tis. tkm a cílovou hodnotu v roce 2023 MD stanovilo odhadem ve výši

2 800 000 tis. tkm. Zdrojem dat pro sledování naplnění tohoto ukazatele je statistická ročenka MD o přepravách kontejnerů, nástaveb, návěsů a přívěsů po železnici. Přehled plnění ukazatele výsledku *výkon v kombinované přepravě* v letech 2015 až 2022 uvádí tabulka č. 4.

Tabulka č. 4: Dosažené hodnoty ukazatele výsledku výkon v kombinované přepravě

Rok	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
[tis. tkm/rok]	2 531 016	2 642 213	2 658 132	3 247 543	3 250 278	3 074 543	3 149 466	3 087 771

Zdroj: ročenky dopravy, výroční zprávy OPD 2.

Z přehledu dosažených hodnot ukazatele výsledku *výkon v kombinované přepravě* v letech 2015 až 2022 vyplývá, že MD cílovou hodnotu tohoto ukazatele nastavilo velmi nízko. Z přehledu dále vyplývá, že cílová hodnota tohoto ukazatele ve výši 2 800 000 tis. tkm/rok byla překročena již v průběhu roku 2018 o 447 543 tis. tkm/rok. NKÚ zjistil, že u tohoto ukazatele výsledku byla cílová hodnota ve výši 2 800 000 tis. tkm/rok dosažena již v roce 2018, tj. v době, kdy žádný podpořený projekt nebyl v době udržitelnosti (nevykazoval plnění ukazatele výsledku), resp. byla dosažena bez vlivu podpořených projektů. Na konci roku 2018 v rámci SC 1.3 OPD 2 byla teprve dokončena realizace jednoho projektu, tři projekty byly schváleny k podpoře a tři projekty měly podanou žádost o podporu.

4. MD nastavilo podmínky podpory tak, že poskytnutá podpora nemusí mít vliv na rozvoj nákladní kombinované dopravy ani v budoucnu

Udržitelnost projektu je doba, po kterou musí příjemce podpory udržet výstupy projektu. K udržení výstupů projektu je příjemce podpory zavázán v právním aktu o poskytnutí podpory. Doba udržitelnosti nastavilo MD na pět let. V této době je příjemce povinen umožnit za stanovených podmínek veřejný přístup k překladišti a umožnit kontrolu nad dodržováním veřejného přístupu, zajistit provoz překladiště a dodržování stanovených podmínek a cen služeb, dále nesmí během doby udržitelnosti projektu zatížit majetek, na který byla poskytnuta podpora, zástavním právem či zajišťovacím převodem práva.

MD nastavená doba udržitelnosti podpořených projektů v rámci SC 1.3 OPD 2 skončí v rozmezí let 2024 až 2027, a není tak zaručen provoz překladišť kombinované dopravy a pořízených přepravních jednotek i po této době. Po ukončení doby udržitelnosti nejsou příjemci podpory povinni udržovat či zvyšovat výkon a objem v kombinované dopravě, dosahovat minimálního počtu přeprav v rámci kontinentální kombinované dopravy a ani zajišťovat veřejný nediskriminační přístup do překladiště kombinované dopravy. Nastavení doby udržitelnosti kratší než do roku 2030 přináší riziko, že podpořené projekty v rámci SC 1.3 OPD 2 nebudou mít vliv na plnění cíle – do roku 2030 převést 30 % silniční nákladní přepravy nad 300 km na jiné druhy dopravy. Nastavení delší doby udržitelnosti by bylo relevantní k zajištění cíle rozvoje nákladní kombinované dopravy.

Uvedený příklad č. 1 dokládá existenci rizika nenaplnění přínosů poskytnuté podpory i v době po uplynutí doby udržitelnosti.

Příklad č. 1

Projekt *Jednotky Obrnice* měl za cíl pořízení 40 přepravních jednotek (kontejnerů) pro nákladní kombinovanou dopravu a tím umožnit převedení současně realizovaných silničních přeprav na přepravy v rámci kombinované dopravy. MD na něj poskytlo celkem 2 784 649 Kč. Projekt předpokládal dosáhnout celkem 42 240 t přepraveného objemu ročně. NKÚ zjistil, že příjemce

podpory v prvních třech letech (období 05/2020 až 05/2023) doby udržitelnosti dosáhl pouze 15 188 t přepraveného objemu v kombinované dopravě, tj. cca 12 % plánovaného přepraveného objemu za toto období. Z důvodu nízkého plnění plánovaného přepraveného objemu a krátké zbývající doby na splnění cílové hodnoty přepraveného objemu NKÚ identifikoval významné riziko, že plánované přepravní objemy nebudou plněny ani po uplynutí doby udržitelnosti v 05/2025.

MD v podmínkách podpory stanovilo povinnost dosáhnout cílovou (plánovanou) hodnotu ukazatelů výsledku *přepravený objem v kombinované přepravě* a *výkon v kombinované přepravě* včetně stanovení sankcí za jejich nesplnění. V rámci upřesňujících dotazů k jednotlivým výzvám však MD stanovilo příjemcům podpory povinnost naplnění ukazatele výsledku *přepravený objem v kombinované přepravě* alespoň v jednom roce udržitelnosti. Pokud u projektu dojde k dosažení cílové hodnoty ukazatele dříve než v posledním roce udržitelnosti, musí příjemce podpory i nadále vykazovat skutečné hodnoty ukazatelů, ale cílovou hodnotu již nemusí naplnit. MD tak nezavázalo příjemce podpory k dosažení cílových hodnot ukazatele výsledku ve všech letech doby udržitelnosti projektů.

NKÚ zjistil, že MD nestanovilo podmínky podpory tak, aby zajistilo dosažení předpokládaných (očekávaných) přínosů poskytnuté podpory. NKÚ upozorňuje na riziko nenaplnění přínosů poskytnuté podpory v rámci SC 1.3 OPD 2 příjemci podpory jak v době udržitelnosti, tak i po jejím uplynutí.

5. MD dosud nezajistilo odstranění překážek bránících rozvoji nákladní kombinované dopravy

Překážky rozvoje nákladní kombinované dopravy uvedlo MD v koncepčních materiálech Koncepce nákladní dopravy a *Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050*¹⁶. Problémem u nákladní kombinované dopravy je nižší nabídková cena u silniční nákladní dopravy, nedostatečné parametry¹⁷ a kapacita železniční infrastruktury a nedostatečná spolehlivost železniční dopravy. Uvedené překážky rozvoje nákladní kombinované dopravy MD dosud nevyřešilo.

Využití vodní nákladní dopravy v nákladní kombinované dopravě prakticky neexistuje, zásadní překážkou pro vyšší využití vodní nákladní dopravy v ČR je dlouhodobá nespolehlivost labské vodní cesty. Tento stav popsáný v kontrolních závěrech z kontrolních akcí č. 14/03 a č. 18/16 nadále přetrvává. MD ve sledovaném období nerealizovalo účinná opatření týkající se zajišťování splavnosti labské vodní cesty s cílem přispět k rozvoji nákladní kombinované dopravy. Dle vyjádření MD je klíčovým projektem *Plavební stupeň Děčín*, avšak v procesech posuzování vlivů na životní prostředí nedošlo k žádnému pokroku a pro řešení se dosud nepodařilo stanovit kompenzační opatření.

¹⁶ *Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050* byla schválena usnesením vlády ČR ze dne 12. června 2013 č. 449, k *Dopravní politice České republiky pro období let 2014 až 2020 s výhledem do roku 2050*.

¹⁷ Nedostatečné parametry infrastruktury pro nákladní vlaky – nevyhovující užitná délka staničních kolejí pro vlaky délky alespoň 740 m, místní omezení prostorové průchodnosti a traťové třídy zatížení.

6. NKÚ zjistil u šesti kontrolovaných projektů riziko nedosažení předpokládaných výsledků. U dvou projektů NKÚ zjistil porušení podmínek podpory

NKÚ prověřil všech 14 podpořených projektů v rámci SC 1.3 OPD 2. U dvou kontrolovaných projektů NKÚ zjistil významné riziko nenaplnění předpokládaných přepravních objemů a u čtyř projektů nízké využití pořízených přepravních jednotek v rozmezí od 0,5 % do 32 % plánovaných přeprav v průběhu doby udržitelnosti.

Příklady č. 2 a 3 ilustrují skutečnosti nedosažení plánovaných přepravených objemů a neplnění minimálního počtu přeprav pořízenými přepravními jednotkami v nákladní kombinované dopravě.

Příklad č. 2

Projekty *Výstavba překladiště KD Kolín* a *Doplnění překladiště KD Kolín* měly za cíl vybudovat a významně doplnit otevřené překladiště nákladní kombinované dopravy v Kolíně. MD na ně poskytlo celkem 46 544 995 Kč. Projekty předpokládaly dosahovat přepraveného objemu v kombinované dopravě 272 064 t v prvním roce udržitelnosti, 286 572 t v druhém roce udržitelnosti a dále 301 080 t ročně ve zbývajících třech letech. NKÚ zjistil, že v roce 2020 příjemce podpory nerealizoval na překladišti žádné přepravené objemy, v roce 2021 činily přepravené objemy pouze 28,12 % a v roce 2022 činily 36,04 % z plánovaných přepravních objemů. Z důvodu nízkého plnění cílových hodnot přepravených objemů za první tři roky doby udržitelnosti NKÚ identifikoval riziko, že u podpořených projektů ani v dalších dvou letech nedojde k dosažení plánovaných přepravených objemů v kombinované dopravě.

Příklad č. 3

Projekt *Jednotky Intermodal* měl za cíl navýšit objem přeprav v nákladní kombinované dopravě prostřednictvím pořízení 200 ks přepravních jednotek. MD na něj poskytlo celkem 13 747 298 Kč. Projekt předpokládal dosahovat 9 600 přeprav ročně. NKÚ zjistil, že příjemce podpory v prvních dvou letech udržitelnosti realizoval pouze 2 790 přeprav z 19 200 plánovaných, tj. 14,5 % plánovaných ročních přeprav v kombinované dopravě. Z důvodu nízkého plnění minimálního počtu přeprav pořízenými přepravními jednotkami NKÚ identifikoval riziko, že u podpořeného projektu ani v dalších třech letech nedojde k dosažení plánovaného počtu přeprav v kombinované dopravě.

NKÚ u dalších dvou kontrolovaných projektů zjistil neoprávněné použití peněžních prostředků a oba případy NKÚ vyhodnotil jako skutečnosti nasvědčující porušení rozpočtové kázně v celkové výši 11 052 517 Kč. V jednom případě příjemce podpory nevyužil pořízené přepravní jednotky pro nákladní kombinovanou dopravu a ve druhém případě příjemce využil část podpory na úhradu nezpůsobilých výdajů.

Příklad č. 4 uvádí zjištěné porušení podmínek podpory.

Příklad č. 4

Předmětem projektu *Pořízení a obnova návěsů pro kombinovanou dopravu* bylo pořízení 30 ks návěsů pro nákladní kombinovanou dopravu s cílem zachovat, resp. navýšit objem přeprav v nákladní kombinované dopravě. MD na něj poskytlo celkem 7 538 400 Kč. NKÚ zjistil, že příjemce podpory porušil podmínky, za kterých mu byla podpora poskytnuta, když pořízené přepravní jednotky pro nákladní kombinovanou dopravu použil v 6 864 případech přeprav v rámci silniční dopravy (tj. 99,5 % všech přeprav podpořenými přepravními jednotkami),

a nikoliv v rámci nákladní kombinované dopravy. NKÚ vyhodnotil tento případ jako skutečnost nasvědčující porušení rozpočtové kázně v celkové výši 7 538 400 Kč.

Podle Koncepce nákladní dopravy má být v oblasti rozvoje nákladní kombinované dopravy cílem navržených opatření mj. dosahování konkurenceschopnějších cen v nákladní kombinované dopravě, a to cestou snižování jednotkových nákladů za překládku silnice/železnice (optimalizace překládkových technologií) a cestou snižování jednotkových přepravních nákladů na železnici (zefektivňování technologie vozby, inovace ve vozidlovém parku, nové přepravní jednotky).

Z vývoje ceny překládky¹⁸ v podpořených překladištích nákladní kombinované dopravy (viz tabulka č. 5) je zřejmé, že vlivem poskytnuté podpory ke snížení ceny překládky nedošlo, vývoj cen překládky reaguje na vývoj inflace.

Tabulka č. 5: Ceny překládky loženého kontejneru v podpořených překladištích (v €)

Překladiště kombinované nákladní dopravy	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Lovosice	-	-	-	-	-	37,0	39,0
Černá za Bory	46,0	47,0	47,0	47,0	48,8	56,0	61,8
Mělník	-	-	-	-	40,0	47,0	52,0
Kolín	-	-	46,8	47,0	48,8	56,0	61,8
Obrnice	44,0	44,0	44,0	46,6	48,0	55,4	57,7
Ostrava Mošnov	45,0	45,0	45,0	45,0	45,0	57,0	63,1
Ústí nad Labem	-	-	-	-	-	48,0	53,0

Zdroj: údaje poskytnuté příjemci podpory, veřejně dostupné ceníky (pro rok 2024); vypracoval NKÚ.

NKÚ z veřejně dostupných zdrojů zjistil ceny překládky (silnice/železnice) loženého kontejneru v Německu, Polsku a Maďarsku (viz tabulka č. 6).

Tabulka č. 6: Přehled cen překládky dle veřejně dostupných ceníků v zemích EU

Stát	Provozovatel	Lokalita	Aktuální cena v € (pro rok 2024)
Německo	DUSS	Všechny mimo Landshut	27,50
Německo	DB Cargo	Všechny	27,50
Polsko	LOCONI	Warszawa	56
		Radomsko	50
Maďarsko	PSP Terminal	Szeged/ Kiskundorozsma	70

Zdroj: veřejně dostupné ceníky provozovatelů překladišť nákladní kombinované dopravy; vypracoval NKÚ.

Ceny za překládku v ČR se dle aktuálních ceníků kontrolovaných příjemců podpory pohybují v rozpětí 39,0 až 63,1 €. Tyto ceny jsou srovnatelné s cenami na překladištích nákladní kombinované nákladní dopravy v Polsku a Maďarsku, kde cenové rozpětí činí 50 až 70 € za překládku. V Německu je cena překládky nižší a činí 27,50 €.

¹⁸ Překládka je manipulace ložné jednotky ze železničního vozu na plochu překladiště a z plochy na silniční vozidlo (nebo obráceně). Ložnou jednotkou může být např. kontejner, výměnná nástavba, přívěs nebo návěs a jedná se o překládku z jednoho druhu dopravy do druhého bez nakládky či vykládky zboží do nebo z ložných jednotek.

Seznam zkratk

ČR	Česká republika
ITS	inteligentní dopravní systém (z anglicky <i>Intelligent transportation system</i>)
KD	kombinovaná doprava
MD	Ministerstvo dopravy
NKÚ	Nejvyšší kontrolní úřad
OPD 2	operační program <i>Doprava</i> (pro období let 2014–2020)
OPD 3	program <i>Doprava 2021–2027</i>
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SC	specifický cíl
TEN-T	transevropská dopravní síť
tkm	tunokilometry

Přehled podpořených a kontrolovaných projektů ze SC 1.3 OPD 2

Registrační číslo projektu	Název projektu	Příjemce podpory	Termín dokončení projektu	Schválená výše podpory (v Kč)	Skutečně poskytnutá výše podpory (v Kč)
CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_009/0000021	Pořízení kontejnerového překladače pro ČD-DUSS Terminál, a.s. v Lovosicích	ČD-DUSS Terminál, a.s.	10.09.2018	6 125 000	5 848 211
CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_010/0000123	Terminál Obrnice – Rozvoj	VELLERIN, a. s.	18.01.2019	12 960 177	12 469 108
CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_010/0000149	Výstavba překladiště KD Kolín	T-PORT, spol. s r.o.	24.04.2019	20 043 219	20 043 219
CZ.04.1.40/0.0/0.0/16_010/0000150	Modernizace překladiště KD Černá za Bory	T-PORT, spol. s r.o.	27.08.2019	24 677 022	24 677 022
CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_066/0000355	Terminál kombinované dopravy Ostrava-Mošnov	TKD OSTRAVA MOŠNOV, s.r.o.	30.06.2022	276 833 198	208 576 919
CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_066/0000356	Pořízení kolejových jeřábů – překladiště KD Mělník	České přístavy, a.s.	31.03.2022	89 234 018	86 522 149
CZ.04.1.40/0.0/0.0/18_066/0000357	Doplnění překladiště KD Kolín	T-PORT, spol. s r.o.	31.12.2019	26 514 517	26 501 777
CZ.04.1.40/0.0/0.0/19_077/0000476	Dokončení překladiště KD Kolín	T-PORT, spol. s r.o.	31.12.2023	83 974 200	52 585 440
CZ.04.1.40/0.0/0.0/19_077/0000475	Výstavba překladiště KD Ústí nad Labem	České přístavy, a.s.	30.06.2023	44 026 934	44 026 934
CZ.04.1.40/0.0/0.0/19_077/0000470	Terminál Obrnice – Stabilita	UPLINE CZ s.r.o.	28.02.2022	33 182 548	23 923 463
CZ.04.1.40/0.0/0.0/19_073/0000385	Jednotky Obrnice	UPLINE CZ s.r.o.	31.12.2019	3 030 000	2 784 649
CZ.04.1.40/0.0/0.0/19_073/0000389	Pořízení a obnova návěsů pro kombinovanou dopravu	ČSAD LOGISTIK Ostrava a.s.	01.07.2021	7 543 680	7 538 400
CZ.04.1.40/0.0/0.0/19_074/0000479	Jednotky Intermodal	UPLINE CZ s.r.o.	20.08.2020	14 652 985	13 747 298
CZ.04.1.40/0.0/0.0/19_074/0000480	Jednotky Contank	UPLINE CZ s.r.o.	25.01.2022	5 605 680	4 968 362
Celkem				648 403 178	534 212 951

Zdroj: informace MD, data ke dni 14. prosince 2023; vypracoval NKÚ.