



Univerzita
Pardubice
Dopravní fakulta
Jana Pernera

Certifikovaná metodika pro účely využití prostředků OPD v rámci podpory parku přepravních jednotek pro kombinovanou dopravu

Metodika vznikla v rámci projektu TAČR TB0500MD004 „Návrh systému podpory kontinentální kombinované dopravy - přepravní jednotky“ podpořeného Ministerstvem dopravy

Autoři:

doc. Ing. Jaromír Široký, Ph.D.

prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.

Ing. Petr Nachtigall, Ph.D.

Ing. Jaroslav Novák

Ing. Pavlína Hlavsová

Pardubice, srpen 2016

Obsah

1.	Cíl metodiky	2
2.	Definice základních pojmů	3
3.	Význam zavedení metodiky.....	5
4.	Vlastní popis metodiky	7
4.1.	Forma podpory	7
4.2.	Příjemce dotace.....	11
4.3.	Podmínky pro poskytování dotace	11
4.4.	Kontrola, výběr a schvalování žádostí.....	12
4.5.	Hodnocení žádosti a projektu	13
4.6.	Kontrola dodržování podmínek programu	14
5.	Uplatnění certifikované metodiky	15
6.	Ekonomické aspekty navržené podpory	16
7.	Ekologické aspekty navržené podpory	21
10.	Seznam zkratk	23
11.	Seznam použité související literatury a další zdroje.....	24
12.	Seznam publikací, které předcházely metodice	25

1. Cíl metodiky

Metodika, vytvořená v rámci řešení projektu TAČR TB0500MD004 „Návrh systému podpory kontinentální kombinované dopravy - přepravní jednotky“ podpořeného Ministerstvem dopravy České republiky, vychází ze zjištěných skutečností. Snahou projektu je zvýšit výkonnost kombinované dopravy (dále jen „KD“) prostřednictvím umožnění podpory modernizace a rozšíření parku přepravních jednotek, využitelných zejména na kontinentálních linkách KD a vytvořit konkurenceschopný intermodální systém jako alternativu k přímé silniční nákladní dopravě. Výsledným efektem bude docílení zvýšení podílu KD na přepravním trhu v ČR a zlepšení její konkurenceschopnosti.

Cílem metodiky je návrh optimálního způsobu podpory směřované do oblasti vybavování dopravců, přepravců, operátorů KD, příp. speditérů/zasílatelů přepravními jednotkami pro kontinentální KD.

2. Definice základních pojmů

Dopravce - provozovatel dopravy pro vlastní nebo cizí potřebu, je zároveň účastníkem přepravního vztahu založeného smlouvou o přepravě.

Intermodální doprava - doprava zboží v jedné a téže přepravní jednotce nebo silničním vozidle, která (nebo které) postupně užije (užijí) různých druhů dopravy bez manipulace se samotným zbožím při překládce mezi jednotlivými druhy dopravy.

Kombinovaná doprava - intermodální doprava, kdy hlavní úsek trasy se realizuje po železnici, vnitrozemskou vodní cestou nebo na moři a počáteční a/nebo koncový úsek po silnici, označovaný jako silniční svoz nebo rozvoz, je podle možnosti co nejkratší, resp. dopravně-manipulační systém zabezpečující přepravu a překládku zboží uloženého po celou dobu přepravy včetně překládky ve stejné přepravní jednotce.

Kontinentální kombinovaná doprava - kombinovaná doprava, kdy zásilka v rozhodující části přepravní trasy je přepravována po železnici, resp. vnitrozemské vodní cestě (koncová či počáteční část přepravní cesty může být realizována po silnici) a místo odeslání a i určení je v rámci jednoho kontinentu, resp. pevniny.

Kontejner ACTS - přepravní jednotka systému odvalovacích kontejnerů uzpůsobených pro horizontální překládku. Vlastní překládka (silnice - železnice) se provádí horizontálně, tj. bez potřeby speciálních překládacích mechanismů a je možná prakticky u každé koleje, podél které je zpevněná plocha. Kontejnery ACTS mají unifikované základní vnější rozměry délky 5 950 mm, šířky 2 500 mm (šířka max. 2 600 mm je přípustná u chladírenských odvalovacích kontejnerů) a výšky až do 2 600 mm, přičemž při přepravě na železnici jsou určitá omezení, která jsou dána příslušnými průjezdnými profily železničních tratí. Tím je umožněno realizovat přepravu po železnici v maximální délce trasy (tj. do nejbližší vhodné železniční stanice nebo na vlečku) a minimalizovat přepravu po silnici (svoz a rozvoz).

Převpravce - odesílatel a příjemce nákladu (zboží).

Přívěs - přípojný silniční nemotorové vozidlo určené k tažení jiným vozidlem.

Přívěsová souprava - jízdní souprava, skládající se z nákladního automobilu a z přívěsu.

Silniční návěs - přípojný silniční nemotorové vozidlo, konstruované pro spojení s tahačem.

Silniční intermodální návěs - silniční návěs s upravenou konstrukcí, která umožňuje jeho překládku pomocí vertikálního překládacího mechanismu vybaveného kleštinami. Jeho technické parametry zpravidla odpovídají běžně vyráběným silničním návěsům. Tento návěs umožňuje přepravu až 34 europalet (800 x 1 200 mm) a mají vnitřní výšku 3,05 m a délku 13,72 m, což odpovídá 2,25 TEU.

Vnitrozemský kontejner - kontejner určený s ohledem na rozměry a konstrukci pro kontinentální přepravu, neboť je nelze s ohledem na rozměry šachtových úložišť námořních plavidel/lodí v těchto plavidlech/lodích přepravovat. Šířka kontejneru je 2 550 mm. Vzhledem k vnitřním rozměrům se do kontejneru může umístit 14 europalet (800 x 1 200 mm) v jedné vrstvě (u 20stopého kontejneru s označením SD PW), což je o 3 více než u 20stopého kontejneru ISO řady 1. Další možností vnitrozemského kontejneru je speciálně upravený 20stopý kontejner pro přepravu dřevní hmoty a sypkých materiálů (biomasa, odpad, granuláty a mnohé další). Kontejner má pevné stěny a nemá ani v jedné ze stěn dveře. Nad dolními prvky jsou boční stěny rozšířeny (vybouleny) až na 2 900 mm a dále se šířka kontejneru kónicky snižuje na 2 830 mm.

Výměnná nástavba - výměnná nástavba je určena výhradně pro kontinentální dopravu silniční a železniční. Oproti kontejnerům ISO řady 1 je výměnná nástavba delší a tím má i větší ložný objem (např. cca 42 m³ při délce 7 150, 7 450 a 7 820 mm), neboť vnější rozměry jsou prakticky

plně přizpůsobeny maximálně povoleným rozměrům silničních vozidel a tak vnitřní rozměry odpovídají ložení paletami 800/1 000 x 1 200 mm ve dvou řadách.

Zasílatel (speditér) - právnická osoba, obstarávající vlastním jménem a na účet příkazce přepravu věcí (zboží) z místa odeslání do místa určení za provizi.

Zásilka kombinované přepravy - přepravní jednotka a zboží v ní uložené, nebo prázdná přepravní jednotka, která je podána k přepravě s příslušnými přepravními doklady a příp. i s dalšími doklady a dokumenty.

3. Význam zavedení metodiky

V současné době se stále nepříznivě vyvíjí dělba přepravní práce (Modalsplit) mezi jednotlivými dopravními mody. Pro zvrácení tohoto nepříznivého trendu je třeba část přeprav realizovaných dosud silniční dopravou převést na jiné druhy dopravy, šetrnější k životnímu prostředí. Smyslem podpory pořízení přepravních jednotek je zejména posílení šetrnějších druhů dopravy k životnímu prostředí.

Přesunem části přeprav realizovaných silniční nákladní dopravou na jiné druhy dopravy, šetrnější k životnímu prostředí prostřednictvím KD, se vytvoří reálné předpoklady pro snížení ekologické zátěže území dopravou. Tento záměr koresponduje s celkovou strategií Ministerstva dopravy (jde zejména o zlepšování dopravní obslužnosti území a zkvalitňování infrastruktury, při respektování principů udržitelného rozvoje). Toho hodlá Ministerstvo dopravy (dále jen „MD“) dosáhnout redukcí negativních vlivů dopravy na životní prostředí a zlepšením životních podmínek v ČR prostřednictvím motivačního nástroje, tj. podporou z veřejných zdrojů a to státního rozpočtu ČR a strukturálních fondů Evropské unie (dále jen „EU“).

Význam KD spočívá především v tom, že může výrazným způsobem ovlivnit Modalsplit a přispět k trvale udržitelné mobilitě. Cesta k vytvoření dobře fungujícího systému KD vede přes zlepšení možností kooperace mezi jednotlivými druhy dopravy, což má za následek určité odlehčení silniční infrastruktury od silniční nákladní dopravy, zvyšování bezpečnosti dopravy, jakož i snižování míry zátěže životního prostředí.

V členských státech EU a obdobně i v ČR v posledních letech vzrůstá podíl silniční nákladní dopravy. Poměr přepravních výkonů mezi silniční a železniční přepravou v tkm je v EU cca 5,5 : 1. V ČR je zatím situace příznivější, poměr přepravních výkonů mezi silniční a železniční přepravou je 2,5 : 1¹. V letech 1995 až 2014 poklesl podíl železnice na přepravě celkem z 39,3 % na 24,2 %, což je pokles přepravních výkonů z 22,62 mld. tkm na 14,86 mld. tkm.

Má-li se KD uplatnit na přepravním trhu, je třeba podporovat její rozvoj a to alespoň částečným vyrovnáním vyšších nákladů, které vykazuje v porovnání se silniční dopravou. Do výsledné ceny KD se započítává nejen cena za železniční přepravu, ale i zejména náklady za pronájem přepravních jednotek, za překládku, na manipulaci v překladištích, provozní režie překladiště, režie operátora. Na většině tras je nutné počítat s delší přepravní vzdáleností po železnici, či po vnitrozemské vodní cestě oproti silnici.

Celkové náklady za přepravu v KD se dále zvyšují i o náklady na svoz a rozvoz přepravních jednotek silniční dopravou do a z překladiště, což s ohledem na směr přepravy často způsobuje další prodloužení celkové přepravní vzdálenosti. Dále je nutné počítat i z větší přepravovanou hmotností, neboť hmotnost samotné přepravní jednotky (kontejner, výměnná nástavba) činí cca 2 až 3,5 t. U silničního intermodálního návěsu je rozdíl hmotnosti oproti konvenčnímu silničnímu návěsu 0,5 až 1 t.

Základní myšlenkou režimu podpory mají být opatření, pomocí kterých bude dosaženo navýšení kontinentálních přeprav KD s využitím přepravních jednotek, zejména vnitrozemských kontejnerů, silničních intermodálních návěsů, výměnných nástaveb, příp. kontejnerů ACTS. Základní cíl veřejné podpory v tomto navrhovaném programu spočívá v pořízení přepravních jednotek pro kontinentální KD, což je konformní s cíli Evropské unie, a to zejména s Bílou knihou – Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, konkrétně přesun

¹ Údaje vycházejí z Dopravní statistiky, kde jsou zpracovány statistické údaje o všech druzích dopravy. Statistické údaje u silniční dopravy na území ČR zahrnují přepravy věcí vozidly registrovanými jak v ČR, tak i v státech EU. Statistické údaje jsou k dispozici: <https://www.sydos.cz/cs/prepravaCR.htm>.

30 % přeprav zboží na vzdálenost delší než 300 km ze silniční na jiné druhy dopravy do roku 2030. Obdobný závazek je implementován do schválené Dopravní politiky ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050². Je také plně v souladu se schváleným Operačním programem Doprava pro období 2014-2020 (dále jen „OPD“), konkrétně se jedná o specifický cíl 1.3 Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy.

² Bod 2.2 - Bílá kniha – Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému - Dokument představuje novou evropskou dopravní politiku pro období 2012 – 2020 s výhledem do roku 2050, na kterou pak následně navazuje Politika transevropských dopravních sítí (TEN-T) jakožto hlavní evropský nástroj pro rozvoj dopravní infrastruktury pro dálkové přepravní proudy s cílem podpořit jednotný evropský trh. Bílá kniha zahrnuje 40 konkrétních iniciativ pro vybudování konkurenceschopného dopravního systému v příštím desetiletí. Hlavním a novým cílem je zásadně snížit závislost Evropy na dovážené ropě a snížit uhlíkové emise o 60 % do roku 2050, přestat používat konvenční pohon ve městech, využívat 40 % nízkouhlíkových paliv v letecké dopravě, o 40 % snížit emise ve vodní dopravě. Toho chce dosáhnout:

- přesunutím 50 % přepravy nákladů na střední a dlouhé vzdálenosti ze silniční na železniční a vodní dopravu a v případě osobní dopravy výrazně zvýšit podíl železniční dopravy (a to i z dopravy letecké na vzdálenosti do 1000 km, zatímco letecké dopravě se tím uvolní vzdušný prostor pro dálkové lety).
- zaváděním alternativních energií pro dopravu.
- zaváděním účinnějších motorů.
- aplikací systémů ITS ve všech druzích dopravy s cílem optimalizovat dopravní a přepravní procesy (rozpracováno v Politice EU v oblasti ITS).

4. Vlastní popis metodiky

V následující části metodiky jsou řešeny zejména otázky:

- forma podpory, výše dotace a uznatelných výdajů – jaké jednotlivé záměry budou podporovány, jaká bude výše dotace vyjádřena výši uznatelných nákladů a jakou skladbu budou mít uznatelné výdaje;
- příjemce dotace – které subjekty v oblasti KD mohou využít dané dotace (velké, střední a malé podniky) a jejich územní vymezení;
- podmínky pro poskytnutí dotace – jaké budou podmínky pro poskytnutí dané dotace, v jakém časovém horizontu, hodnocení a průběžné monitorování dotace, čerpání dotace, splnění indikátorů, jaké budou očekávané přínosy záměru oproti stávajícímu stavu, apod.

Mezi další podmínky dotace musí být skutečnost, že dotace nesmí vést k narušení hospodářské soutěže mezi nesilničními druhy dopravy.

4.1. Forma podpory

Forma podpory je přímá nevratná neinvestiční dotace (dále jen „dotace“), tj. finanční podpora jednotlivých záměrů ze státního rozpočtu ČR (dále jen „SR“), poskytovaná MD. Poskytovatelem dotace a správcem programu „Podpora kombinované dopravy“ (dále jen „Program“) je MD.

Dotace bude poskytována jednorázově na podporu nákupu přepravních jednotek využitelných zejména na linkách kontinentální KD formou procentuální částky uznatelných výdajů (pořizovací ceny přepravní jednotky). Míra podpory by měla zohlednit nejen rozdíl pořizovací ceny přepravních jednotek určených pro kontinentální KD, ale také určitou motivaci daného žadatele o dotaci (dopravci, přepravci, operátoři KD, speditéři/zasilatelé) využívajícího doposud silniční dopravu k využití KD, tím, že určité riziko při vstupu do nového segmentu bude eliminováno snížením investičních nákladů nutných pro vybavení nutnou technikou umožňující využití právě přepravních jednotek určených pro kontinentální KD. Má-li být KD dále rozvíjena, je potřeba toto riziko spojené se vstupem nového segmentu snížit.

Míra podpory by měla odpovídat rozdílu celkových investičních nákladů potřebné techniky (prostředků) při použití přímé silniční dopravy a KD. Výsledná míra podpory pořízení přepravních jednotek by měla zohlednit faktory:

1. rozdíl pořizovacích (investičních) nákladů mezi silničním návěsem běžné stavby a silničním intermodálním návěsem, resp. adekvátními přepravními jednotkami a jejich nosiči (včetně monitorovací jednotky);
2. rozdíl (potřebné k navýšení) počtu silničních intermodálních návěsů, resp. přepravních jednotek a jejich nosičů s ohledem na delší dobu oběhu oproti přímé silniční dopravě (43-47 %).

S ohledem na rozdílnost pořizovacích cen uvedených přepravních jednotek byly stanoveny pro daný program dvě základní skupiny přepravních jednotek:

1. „Mobilní přepravní jednotka“ – zahrnující silniční intermodální návěsy.
2. „Stabilní přepravní jednotka“ – zahrnující výměnné nástavby a vnitrozemské kontejnery.

Pro výše uvedené dvě skupiny přepravních jednotek kontinentální KD byly stanoveny míry podpory pořízení těchto přepravních jednotek v rámci daného programu. U obou skupin přepravních jednotek se míra podpory odvíjí nejen od výše rozdílu pořizovací ceny dané přepravní jednotky, ale zejména eliminací investičních nákladů nutných pro vybavení nutnou technikou umožňující využití dané skupiny přepravních jednotek. Významným faktorem pro uplatnění daného uživatele na trhu je pořízení většího počtu přepravních jednotek, než je nutné

u využití přímé silniční dopravy. Tato složka zohledňuje i další faktory, kterými jsou zvýšení doby přepravy přepravní jednotky v rámci KD (porovnání doby oběhu přímé silniční dopravy a kontinentální KD) či nižší časové využití přepravních jednotek oproti použití silničních souprav běžné stavby. Při stanovení míry podpory u silničních intermodálních návěsů, resp. výměnných nástaveb se vychází z průměrných hodnot pořizovacích cen jednotlivých přepravních jednotek. Výpočty teoretické míry podpory jsou uvedeny v následující Tab. 1 a 2.

Tab. 1 - Výpočet teoretické míry podpory pro skupinu přepravních jednotek „Mobilní přepravní jednotka“

Položka		Silniční návěs běžné stavby	Silniční intermodální návěs	Rozdíl	
				EUR	%
1	Pořizovací cena [EUR]	24 300	26 000	1 700	7,00
2	Dodatečná výbava T&T [EUR]	---	1 000	1 000	100,00
3	Pořizovací cena celkem [EUR]	24 300	27 000	2 700	11,11
4	Poměr silničních návěsů (poměr oběhu silničního návěsu)	1,00	1,45	0,45	45,00
5	Souhrn nákladů (poměr investiční náročnosti)	24 300	39 150	14 850	61,11

Zdroj: řešitelé

Tab. 2 - Výpočet teoretické míry podpory pro skupinu přepravních jednotek „Stabilní přepravní jednotka“

Položka		Silniční přívěsová souprava	Silniční přívěsová souprava s výměnnými nástavbami třídy C	Rozdíl	
				EUR	%
1	Pořizovací cena [EUR]	151 850	161 500	9 650	6,35
2	Dodatečná výbava T&T [EUR]	---	2 000	2 000	100,00
3	Pořizovací cena celkem [EUR]	151 850	163 500	11 650	7,67
4	Poměr silničních souprav (poměr oběhu silniční soupravy)	1,00	1,45	0,45	45,00
5	Souhrn nákladů (poměr investiční náročnosti)	151 850	237 075	85 225	56,12

Zdroj: řešitelé

Vypočtená hodnota míry podpory u obou skupin přepravních jednotek („Mobilní přepravní jednotka“ a „Stabilní přepravní jednotka“) je stanovena na základě teoretického výpočtu. Pro přiblížení se reálným podmínkám provozu KD je potřeba uvést níže popsané faktory, které mohou ovlivnit výslednou hodnotu míry podpory:

- Při porovnání doby oběhu silničního návěsu, příp. silniční přívěsové soupravy v přímé silniční dopravě či KD je poměr oběhu cca 1,45 (45 %). I při průměrné době oběhu 70 hod u KD může daná přepravní jednotka (silniční intermodální návěs, výměnná nástavba, apod.) dosáhnout 2 oběhy za týden (při počtu 52 týdnů se jedná o dosažení 104 oběhů za kalendářní rok). Při plánovaném využití 1 podpořené přepravní jednotky na 48 jízd/přeprav uskutečněných za kalendářní rok v KD (reálný provoz 48 týdnů v roce³) je tato hodnota více než dvojnásobná. Z reálného vzorku přeprav se zejména silniční intermodální návěs nevyužívá výhradně v KD na 100 %, ale i v přímé silniční dopravě (reálná hodnota se pohybuje v rozmezí 80-90 % v KD). Obdobně se využívá i silniční přívěsová souprava s výměnnými nástavbami. Proto lze daný poměr oběhu silničního návěsu, příp. silniční přívěsové soupravy u přímé silniční dopravě a KD snížit o hodnotu 10 % (určeno odborným odhadem) na výslednou hodnotu 1,35 (35 %) a zohlednit tak reálný provoz přepravních jednotek KD.
- Při použití KD je potřeba zohlednit také nižší počet potřebných tahačů pro zajištění svozu a rozvozu (nasazených silničních přívěsových souprav) než v přímé silniční dopravě. Dochází tak k úspoře finančních prostředků. U dopravců s větším počtem nasazených přepravních jednotek (10 a více) dochází k úspoře jednoho až dvou tahačů (podle náročnosti zajištění svozu a rozvozu) v KD než v přímé silniční dopravě a dvou silničních přívěsových souprav pro přepravu výměnných nástaveb. Při průměrné pořizovací ceně tahače 130 000 EUR či průměrné pořizovací ceně silniční soupravy pro přepravu výměnných nástaveb 140 000 EUR se jedná o úsporu cca. 10 %. Tato hodnota je zohledněna u výpočtu celkových přímých nákladů snížením souhrnu nákladů o průměrnou hodnotu 10 %.
- Podklady pro výpočet byly brány jen z ČR, kde není KD rozšířena na úrovni jako např. v SRN či Rakousku. V současné době je v ČR v provozu jen velmi nízký počet linek kontinentální KD a nabízených jednotlivých spojů. Také železniční síť pro KD je ve zmiňovaných státech mnohem hustší a umožňuje tak kratší svozy a rozvozy silniční dopravou. Navýšení počtu linek kontinentální KD a zejména nabízených spojů může přispět k nárůstu přeprav v KD. Tím může v budoucnu dojít ke snížení doby oběhu u přeprav v KD.
- U společností zabývajících se silniční a kombinovanou dopravou dochází při porovnání přímé silniční dopravy a KD také k provozním úsporám. Jedná se zejména o nižší počet najetých silničních km (řádově o 85 % méně najetých silničních km u KD než u přímé silniční dopravy) a tím i nižší provozní náklady, např. na pneumatiky, maziva, servis, apod. Také s využitím KD dochází k úspoře na silniční dani, která může v závislosti na počtu jízd v KD dosáhnout slevy až 90 % na dané silniční vozidlo. Je zde potřeba také zmínit, že s menším počtem tahačů či silničních přívěsových souprav u KD dochází i k úspoře počtu řidičů a tím i provozních nákladů (mzdy řidičů).
- Dlouhodobý vývoj pořizovacích cen se pohybuje v rozmezí +/- 3% (tato odchylka je dána poptávkou u jednotlivých druhů přepravních jednotek). Případné snížení či zvýšení pořizovací ceny dané přepravní jednotky významně neovlivní výslednou hodnotu míry podpory. Při zvýšené poptávce lze předpokládat spíše setrvání ceny na současné úrovni.

Nelze s přesností zohlednit všechny faktory, které mohou ovlivnit výslednou výši podpory pořízení přepravních jednotek kontinentální KD. Výše uvedené faktory přibližují danou skutečnost reálným podmínkám provozu přepravních jednotek KD. Výsledná navržená hodnota míry podpory, která zohledňuje výše uvedené faktory, je vyčíslena v následujících Tab. 3 a 4.

³ Teoretický odhadovaný počet jízd v rámci KD je jednou za týden, tedy 52 jízd za kalendářní rok. Ovšem s ohledem na svátky během roku, vánoční a novoroční svátky a další časová omezení (zákazy jízd) v kalendářním roce, lze uvažovat s reálnou hodnotou počtu jízd 48 v kalendářním roce.

Tab. 3 - Výpočet reálné míry podpory pro skupinu přepravních jednotek „Mobilní přepravní jednotka“

Položka		Silniční návěs běžné stavby	Silniční intermodální návěs	Rozdíl	
				EUR	%
1	Pořizovací cena [EUR]	24 300	26 000	1 700	7,00
2	Dodatečná výbava T&T [EUR]	---	1 000	1 000	100,00
3	Pořizovací cena celkem [EUR]	24 300	27 000	2 700	11,11
4	Reálný poměr silničních návěsů (poměr oběhu silničního návěsu)	1,00	1,35	0,35	35,00
5	Souhrn přímých investičních nákladů [EUR]	24 300	36 450	39 150	61,11
6	Koeficient úspory tahačů	1,0	1,1	0,1	10,00
7	Celkové přímé investiční náklady [EUR]	24 300	32 805	8 505	35,00

Zdroj: řešitelé

Tab. 4 - Výpočet reálné míry podpory pro skupinu přepravních jednotek „Stabilní přepravní jednotka“

Položka		Silniční přívěsová souprava	Silniční přívěsová souprava s výměnnými nástavbami třídy C	Rozdíl	
				EUR	%
1	Pořizovací cena [EUR]	151 850	161 500	9 650	6,35
2	Dodatečná výbava T&T [EUR]	---	2 000	2 000	100,00
3	Pořizovací cena celkem [EUR]	151 850	163 500	11 650	7,67
4	Reálný poměr silničních návěsů (poměr oběhu silničního návěsu)	1,00	1,35	0,35	35,00
5	Souhrn přímých investičních nákladů [EUR]	151 850	220 725	68 875	45,36
6	Koeficient úspory silničních přívěsových souprav	1,0	1,1	0,1	10,00
7	Celkové přímé investiční náklady [EUR]	151 850	198 653	46 803	30,10

Zdroj: řešitelé

Na základě výše uvedených faktorů se navrhuje pro skupinu přepravních jednotek „Mobilní přepravní jednotka“ výsledná míra podpory pořízení přepravních jednotek ve výši 35 % a pro skupinu přepravních jednotek „Stabilní přepravní jednotka“ 30 %.

Z poskytnutých údajů o stávajícím využití přepravních jednotek kontinentální KD od operátora Bohemiakombi vyplývá, že přeprava silničních intermodálních návěsů je více než dvojnásobná než přeprava výměnných nástaveb (přeprava vnitrozemských kontejnerů je na celkové přepravě zanedbatelná). U operátora Metrans je podíl vnitrozemských kontejnerů velice nízký oproti přepravě kontejnerů řady ISO 1. Proto řešitelé navrhují, aby byl daný program pro podporu pořízení přepravních jednotek zaměřen zejména na silniční intermodální návěsy, výměnné nástavby, případně vnitrozemské kontejnery (zejména PW kontejnery).

Tato výše podpory komplexně zohledňuje pořízení nových přepravních jednotek kontinentální KD pro příjemce dotace (dopravce, přepravce, operátor KD, speditér/zasílatel), který si danou přepravní jednotku pořídí. Uvedená míra podpory zohledňující požadavky vyvolané použitím dané přepravní jednotky v rámci logistického řetězce.

Navržená míra podpory pořízení přepravních jednotek kontinentální KD koresponduje s podobnou mírou podpory, která je v současnosti vyhlášena v Rakousku v rámci programu SA.41100 Special Guidelines for the Programme of Aid for Innovative Combined Transport for 2015-2020 pod názvem Zvláštní pokyny pro program podpory pro inovace v kombinované dopravě pro období 2015-2020, kde míra podpory tohoto programu byla ustanovena na 30 % uznatelných nákladů pro pořízení zejména výměnných nástaveb, adaptérů pro silniční návěsy běžné stavby umožňující vertikální překládku, kontejnerů ACTS a silničních vozidel pro jejich přepravu a manipulaci.

4.2. Příjemce dotace

Žadatelem o dotaci mohou být malé, střední a velké (dopravci, přepravci, operátoři KD, speditéři/zasílatelé). K dotaci mají přístup všechny společnosti v EU. Dotaci mohou obdržet žadatelé, zřizovaní podle § 2 odst. 2 zákona č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, kteří mají sídlo v ČR, popř. zde mají organizační složku podniku zřízenou podle § 7 uvedeného zákona.

Příjemcem dotace je konkrétní žadatel o dotaci (dále jen „Žadatel“), kterému vznikají uznatelné výdaje, splnil stanovené podmínky a obdržel „Rozhodnutí o poskytnutí dotace“ (dále jen „Rozhodnutí“).

Nově pořízené přepravní jednotky kontinentální KD (silniční intermodální návěsy, výměnné nástavby, vnitrozemské kontejnery) budou po dobu sledování plnění programu ve vlastnictví příjemce podpory⁴.

4.3. Podmínky pro poskytování dotace

Dotace se poskytuje na základě „Žádosti o poskytnutí dotace“ předkládané žadatelem (budoucím „příjemcem dotace“). Žadatel doručí správci Programu, v termínu určeném výzvou, žádost o poskytnutí dotace včetně požadovaných příloh. Dotace může být poskytnuta jen při dodržení následujících podmínek:

- a) Předmětem podpory jsou přepravní jednotky určené pro kontinentální KD.
- b) Dotace nesmí vést k narušení hospodářské soutěže mezi nesilničními druhy dopravy.
- c) Každý dotovaný záměr bude hodnocen a průběžně monitorován v souladu s podmínkami stanovenými v Programu. Každou žádost o dotaci posuzuje dle stanovených kritérií Hodnotící komise.

⁴ Ke změně majitele přepravní jednotky pořízené z programu podpory může dojít jen se souhlasem MD.

- d) V žádosti o dotaci musí být uveden očekávaný přínos záměru oproti stávajícímu stavu, tj. s ohledem na silniční dopravu. Jedná se o parametry týkající se objemu přepravy (přepravené tuny) a počet jízd/přeprav uskutečněných po železnici.
- e) Příjemce dotace musí prokázat zajištění celkového financování nákupu přepravních jednotek.
- f) Pro projekty předkládané není stanovena minimální velikost projektů. Lze tedy žádat o podporu na jakoukoli částku.
- g) Příjemce dotace je povinen při jejím čerpání postupovat v souladu se zákonem č. 218/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů (Zákon o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů).
- h) Dotace musí být vyčerpána v průběhu kalendářního roku, ve kterém byla přidělena, nejpozději do termínu stanoveného poskytovatelem dotace.
- i) Dotace podléhá zúčtování za příslušný kalendářní rok, v souladu s pokyny Ministerstva financí pro zúčtování prostředků SR. Příjemce dotace je povinen s poskytovatelem dotace ve stanoveném termínu v rámci finančního vypořádání dotaci finančně vypořádat.
- j) Dotace je nepřevoditelná mezi podnikatelskými subjekty.
- k) Užití dotace je účelově vázáno, podmínky jejího použití, účel, na který je poskytována a označení příjemce obsahuje Rozhodnutí.
- l) Příjemce dotace je povinen vést oddělené účetnictví a evidenci podle zvláštního právního předpisu.
- m) Dotaci lze poskytnout pouze na krytí uznatelných výdajů na pořízení přepravních jednotek pro podnikatelské subjekty se sídlem na území ČR, které budou přepravovat zásilky KD na linkách KD a překládaných na překladištích v ČR.
- n) Dotaci nelze kumulovat s místními, regionálními či státními dotacemi.
- o) Veškerou protiprávní dotaci musí její příjemce vrátit.

4.4. Kontrola, výběr a schvalování žádostí

Termíny pro předkládání „žádostí o poskytnutí dotace“ vyhlašuje správce programu výzvou. Žadatel doručí správci programu ve stanoveném termínu „Žádost o poskytnutí dotace“ včetně předepsaných příloh. Správce programu ve výzvě zveřejní, mimo podmínek uvedených v tomto programu, další podrobnosti upřesňující program v příslušném roce.

Každý projekt bude detailně posouzen a zkontrolován po formální stránce, dále bude předmětem hodnocení podle výběrových kritérií a nejvhodnější projekty budou vybrány k financování. Řídící orgán (Ministerstvo dopravy) může v rámci posuzování žádosti provést kontrolu u žadatele pro ověření údajů obsažených v žádosti.

Na podporu není právní nárok.

Každý žadatel je povinen v rámci žádosti o podporu doložit monitorovací ukazatele projektu a zejména uvést kvantifikaci vybraných indikátorů, které mají vazbu na indikátory stanovené v rámci OPD. Indikátory budou mít klíčový význam při hodnocení realizace projektu a při jejich nedodržení může dojít i k částečnému nebo úplnému odebrání poskytnuté dotace. Indikátory mají tři úrovně:

- indikátory výstupu – vyjadřují rozsah uskutečněných aktivit a jsou součástí průběžného monitorovacího procesu (např. počet přepravních jednotek);
- indikátory výsledku – charakterizují přímé účinky programu na uživatele (zvýšení objemu přepravy);

- indikátory dopadu – vyjadřují střednědobé až dlouhodobé účinky programu na sociálně ekonomickou situaci, na kterou jsou globální a specifické cíle programu zaměřeny (zvýšení přepravního výkonu).

4.5. Hodnocení žádosti a projektu

Každá žádost bude hodnocena bodově dle následujících kritérií:

- A. Efektivnost projektu - bodů celkem (min., max.)
poměrná výše podpory v Kč,
celospolečenský přínos v Kč snížením emisí.
- B. Dosahované cíle dle OPD - bodů celkem (min., max.)
zvýšení přeprav alternativní nákladní dopravou v t (s využitím KD),
snížení emisí silniční nákladní dopravy v t.
- C. Navrhované hodnoty indikátorů - bodů celkem (min., max.)
počet přepravních jednotek,
záměr zvýší objem přepravy přepravních jednotek takovými druhy dopravy, které jsou šetrnější k životnímu prostředí (železniční) oproti stávajícímu stavu,
zvýšení přepravního objemu,
zvýšení přepravního výkonu.
- D. Kvalita investičního záměru - bodů celkem (min., max.)
navrhovaný záměr je v souladu s platnou Dopravní politikou ČR a jejími navazujícími dokumenty a s Bílou knihou EU (dle bodu 2.2 - Bílá kniha),
navržený záměr vede ke zvýšení objemu KD,
navržený záměr příznivě ovlivní modalsplit žadatele,
navržený záměr vede ke zlepšení kvality životního prostředí v důsledku přesunu ze silniční dopravy na druhy dopravy šetrnější k životnímu prostředí,
zdůvodnění potřeby realizace,
popis současného stavu,
zabezpečení budoucího provozu.
- E. Hodnocení projektu - celkový počet bodů (min., max.)

Součástí každé žádosti je souhrnná tabulka navrhovaných parametrů projektu, tj. výčet hlavních indikátorů s uvedením výchozí a plánované hodnoty (viz Tab. 5).

Tab. 2 – Dosahované hodnoty indikátorů

Název indikátoru	Měrná jednotka	Výchozí hodnota	Plánovaná hodnota	Navýšení o (ks, t, tkm)
Přepravní jednotka	ks			
Zvýšení objemu přepravy	t			
Zvýšení přepravního výkonu	tkm			

Zdroj: řešitelé

4.6. Kontrola dodržování podmínek programu

Užití dotace podléhá kontrole ze strany správce programu a dalších orgánů státní správy (finanční orgány, NKÚ, atd.). Správce programu provádí kontrolu využívání poskytnuté dotace. Hlavními indikátory kontroly jsou:

- počet realizovaných jízd/přeprav v rámci KD podpořenými přepravními jednotkami;
- u každého příjemce podpory se posuzuje celkový počet realizovaných jízd/přeprav v rámci KD, což řeší případné problémy s dočasným výpadkem u jednotek s technickou odstávkou, apod.;
- využití 1 podpořené přepravní jednotky je stanoveno na 48 jízd/přeprav uskutečněných za kalendářní rok po železnici (reálný provoz 48 týdnů v roce⁵);
- každý příjemce podpory bude povinně vykazovat objem přepravy v tunách dohromady za všechny podpořené jednotky;
- výkaz o využití podpořených přepravních jednotek se sestavuje na podkladě faktur/nákladních listů vystavených železničními dopravci a příp. potvrzené operátory KD;
- údaje o využití/ukazatele se týkají pouze dotovaných přepravních jednotek.

Použije-li účastník programu peněžní prostředky SR k jinému účelu, než na který byly poskytnuty, případně nedodrží rozhodující podmínky programu taxativně uvedené v „Rozhodnutí“, vystavuje se za „porušení rozpočtové kázně“ sankcím podle odst. 3, § 44, zákona č. 218/2000 Sb., v platném znění.

⁵ Teoretický odhadovaný počet jízd v rámci KD je jednou za týden, tedy 52 jízd za rok. Ovšem s ohledem na svátky během roku, vánoční a novoroční svátky a další časová omezení (zákazy jízd) v kalendářním roce, lze uvažovat s reálnou hodnotou počtu jízd 48 v kalendářním roce.

5. Uplatnění certifikované metodiky

Snahou metodiky je zvýšit výkonnost KD prostřednictvím umožnění podpory modernizace a rozšíření parku přepravních jednotek, využitelných zejména na kontinentálních linkách KD a vytvořit vyvážený intermodální systém jako alternativu k přímé silniční nákladní dopravě. Výsledným efektem bude docílení zvýšení podílu KD na přepravním trhu v ČR a zlepšení její konkurenceschopnosti.

6. Ekonomické aspekty navržené podpory

Program na podporu pořízení přepravních jednotek kontinentální KD je určen na podporu malých, středních a velkých podniků (dopravců, přepravců či operátorů KD, speditérů/zasilatelů). Nově pořízené přepravní jednotky (silniční intermodální návěsy, výměnné nástavby, vnitrozemské kontejnery) budou po dobu sledování plnění programu ve vlastnictví příjemce podpory⁶. Pro stanovení ekonomických přínosů daného programu je potřeba zmínit aspekty a předpoklady, které jsou u tohoto programu stanoveny. Z hlediska vykazování a splnění hodnotících kritérií se sledují navržené ukazatele u podnikatelských subjektů po dobu 5 let⁷.

Celkový počet jednotlivých typů přepravních jednotek, které budou podpořeny daným programem, je závislý na následujících faktorech:

- pořizovací cena dané přepravní jednotky,
- míra podpory pro danou přepravní jednotku,
- zájem příjemce podpory o nákup dané přepravní jednotky.

Na základě výše uvedených faktorů se pak celková podpora programu CPP (viz vztah 1) ve výši 180 000 000 Kč rozdělí mezi jednotlivé skupiny přepravních jednotek („Mobilní přepravní jednotka“ a „Stabilní přepravní jednotka“). Pro první skupinu, kterou tvoří silniční intermodální návěsy, je stanovena celková podpora na pořízení CP_{MPJ} ; pro druhou skupinu, kterou tvoří výměnné nástavby a vnitrozemské kontejnery, je stanovena celková podpora na pořízení CP_{SPJ} .

$$CPP = CP_{MPJ} + CP_{SPJ} \text{ [Kč]} \quad (1)$$

Pro každou skupinu přepravních jednotek („Mobilní přepravní jednotka“ a „Stabilní přepravní jednotka“) lze stanovit celkovou podporu na pořízení dané přepravní jednotky CP_{PJ} . Ta je dána vztahem 2.

$$CP_{PJ} = PC_{PJ} \times MP_{PJ} \times n_{PJ} \text{ [Kč]} \quad (2)$$

kde CP_{PJ}celková míra podpory pro danou skupinu přepravních jednotek [Kč],
 PC_{PJ}pořizovací cena daného typu přepravní jednotky [Kč],
 MP_{PJ}míra podpory programu pro danou skupinu přepravních jednotek [%],
 n_{PJ}celkový počet pořízených přepravních jednotek daného typu [ks].

Na základě výše uvedeného vztahu 2 lze určit předpokládaný počet jednotlivých typů přepravních jednotek podporovaný daným programem. Dle resortní statistiky jsou stanoveny podíly podporovaných přepravních jednotek („Mobilní přepravní jednotka“ – 80 % a „Stabilní přepravní jednotka“ – 20 %) ⁸ na celkovém počtu podporovaných přepravních jednotek a při

⁶ Ke změně majitele přepravní jednotky pořízené z programu podpory může dojít jen se souhlasem MD.

⁷ Doba 5 let je stanovena v souladu s obecnými pravidly pro sledování plnění projektů v programech za účasti fondů EU (Metodický pokyn pro způsobilost výdajů a jejich vykazování v programovém období 2014-2020). Proto je stanoveno sledované období po zavedení přepravní jednotky do provozu na dobu 5 let.

⁸ Z celkové přepravy výměnných nástaveb a silničních intermodálních návěsů na linkách provozovaných je dle

stanovené míře podpory dané programem. Na základě tohoto podílu lze stanovit předpokládaný počet přepravních jednotek, které jsou podporované programem (viz Tab. 6). Celkový počet podporovaných přepravních jednotek je stanoven bez ohledu na procentuální zastoupení dané přepravní jednotky na celkovém počtu přepravních jednotek zakoupených příjemcem dotace.

Tab. 6 - Předpokládaný počet jednotlivých typů přepravních jednotek podporovaný daným programem

Přepravní jednotka	Podíl přepravních jednotek [%]	Míra podpory programu [%]	Pořizovací cena přepravní jednotky [Kč]	Počet přepravních jednotek podpořených programem [ks]
		MP_{PJ}	PC_{PJ}	n_{PJ}
"Mobilní přepravní jednotka" *	80	35	729 000	564
"Stabilní přepravní jednotka" **	20	30	324 000	370
Souhrn				934

*Poznámka: Skupinu „Mobilní přepravní jednotka“ reprezentují silniční intermodální návěsy a pořizovací cena přepravní jednotky odpovídá nejvíce využívanému typu silničního intermodálního návěsu.

**Poznámka: Skupinu „Stabilní přepravní jednotka“ reprezentují převážně výměnné nástavby. Proto pořizovací cena přepravní jednotky odpovídá nejvíce využívané přepravní jednotce – výměnné nástavbě třídy C.

Zdroj: řešitelé

Na základě stanoveného počtu přepravních jednotek, které budou podpořeny při nákupu daným programem, je možno určit předpokládaný objem přepravy (hrt a čt) a přepravní výkon (tkm) realizovaný přepravními jednotkami pořízenými s podporou daného programu. Vypočtené hodnoty jsou vztaženy na sledované období.

Pro stanovení objemu přepravy je nutno vycházet z určitých předpokladů:

- počet přepravních jednotek daného typu podpořených daným programem za jednoho příjemce dotace (počet pořízených přepravních jednotek),
- využití 1 podpořené přepravní jednotky na 48⁹ jízd/přeprav uskutečněných za kalendářní rok po železnici v rámci kontinentální KD,
- počet let ve sledovaném období = 5 let,
- brutto a netto hmotnost dané přepravní jednotky.

Na základě výše uvedených předpokladů lze stanovit celkový objem přepravy COP (dle vztahu 3) jako součet objemů přepravy u jednotlivých skupin přepravních jednotek (celkový objem přepravy u skupiny „Mobilní přepravní jednotka“ COP_{MPJ} , celkový objem přepravy u skupiny „Stabilní přepravní jednotka“ COP_{SPJ}).

$$COP = COP_{MPJ} + COP_{SPJ} \text{ [hrt]} \quad (3)$$

resortní statistiky MD 20 % přepravených výměnných nástaveb (do podílu 38 % výměnných nástaveb jsou započítány kontejnery ISO řady 1 a vnitrozemské kontejnery 24', 26', 30') a 80 % silničních intermodálních návěsů.

⁹ Teoretický odhadovaný počet jízd v rámci KD je jednou za týden, tedy 52 jízd za rok. Ovšem s ohledem na svátky během roku, vánoční a novoroční svátky a další časová omezení (zákazy jízd) v kalendářním roce, lze uvažovat s reálnou hodnotou počtu jízd 48 v kalendářním roce.

Pro jednotlivou skupinu přepravních jednotek lze stanovit celkový objem přepravy dle vztahu 4.

$$COP_{PJ} = 5 \times n_{PJ} \times n_j \times P_L \text{ [hrt]} \quad (4)$$

kde COP_{PJ}objem přepravy pro danou skupinu přepravních jednotek [hrt],
 n_{PJ}celkový počet podpořených přepravních jednotek [ks],
 n_j počet jízd/přeprav uskutečněných za rok v rámci KD [počet jízd],
 P_L brutto hmotnost dané skupiny přepravních jednotek [hrt].

Jelikož je potřeba stanovit i celkový objem přepravy v čt, je nutné znát skutečné hmotnosti přepraveného zboží danými přepravními jednotkami. Jelikož tyto hodnoty jsou většinou považovány za obchodní tajemství a nejsou veřejné, lze vycházet z údajů o tzv. brutto hmotnosti v provozních podmínkách. Pak lze určit celkový objem přepravy v čt (viz Tab. 7).

Tab. 7 - Očekávaný roční a celkový objem přepravy vztažený na počet přepravních jednotek podporovaný daným programem

Přepravní jednotka	Počet přepravních jednotek podpořených programem [ks]	Max. brutto hmotnost [hrt]	Provozní brutto hmotnost [čt]	Roční objem přepravy [tis. hrt]	Celkový objem přepravy za 5 let [tis. hrt]	Roční objem přepravy [tis. čt]	Celkový objem přepravy za 5 let [tis. čt]
	n_{PJ}	P_{hrt}	$P_{čt}$	COP^1_{hrt}	COP^5_{hrt}	$COP^1_{čt}$	$COP^5_{čt}$
"Mobilní přepravní jednotka"	564	39	36	1055,81	5279,04	974,59	4872,96
"Stabilní přepravní jednotka"	370	16	10	284,16	1420,80	177,60	888,00
Souhrn	934			1339,97	6699,84	1152,19	5760,96

Zdroj: řešitelé

Na základě výpočtu je stanoven očekávaný objem přepravy za sledované období 5 let u jednotlivých skupin přepravních jednotek podporovaných daným programem na hodnotu 6 699,84 tis. hrt (5 760,96 tis. čt). Tato hodnota bude naplněna v případě, že bude zachován poměr mezi jednotlivými skupinami přepravních jednotek („Mobilní přepravní jednotka“ 80 % a „Stabilní přepravní jednotka“ 20 % na celkovém počtu podporovaných přepravních jednotek) a dojde k 100 % využití podpory programu. V případě jiného poměrového zastoupení podpory jednotlivých typů přepravních jednotek může dojít k změně očekávaného ročního a celkového objemu přepravy.

Pro stanovení celkového přepravního výkonu lze vycházet ze stejných předpokladů jako při stanovení celkového objemu přepravy. Na základě výše uvedených předpokladů lze stanovit celkový přepravní výkon CPV (dle vztahu 5) jako součet přepravních výkonů u jednotlivých skupin přepravních jednotek (celkový přepravní výkon u „mobilních přepravních jednotek“ CPV_{MPJ} a celkový přepravní výkon u „stabilních přepravních jednotek“ CPV_{SPJ}).

$$CPV = CPV_{MPJ} + CPV_{SPJ} \text{ [hrt]} \quad (5)$$

Pro jednotlivou skupinu přepravních jednotek lze stanovit celkový přepravní výkon dle vztahu 6.

$$CPV_{PJ} = COP_{PJ} \times l_{PJ} \text{ [hrtkm]} \quad (6)$$

kde CPV_{PJ}přepavní výkon pro danou skupinu přepravních jednotek [hrt],
 COP_{PJ}objem přepravy pro danou skupinu přepravních jednotek [hrt],
 l_{PJ}průměrná přepravní vzdálenost KD pro danou skupinu přepravních jednotek [km].

Na základě očekávaného objemu přepravy lze stanovit i přepravní výkon (viz Tab. 8) vztahený na průměrnou přepravní vzdálenost KD, která činí 600 km¹⁰ (průměrná vzdálenost linek kontinentální KD nabízených operátory KD v ČR).

Tab. 8 - Očekávaný roční a celkový přepravní výkon vztahený na počet přepravních jednotek podporovaný daným programem [hrtkm]

Přepravní jednotka	Počet přepravních jednotek podpořených programem [ks]	Roční objem přepravy [tis. hrt]	Celkový objem přepravy za 5 let [tis. hrt]	Roční přepravní výkon [mil. hrtkm]	Celkový objem přepravy za 5 let [mil. hrtkm]
	n_{PJ}	COP^1_{hrt}	COP^5_{hrt}	CPV^1_{hrt}	CPV^5_{hrt}
"Mobilní přepravní jednotka"	564	1055,81	5279,04	633,48	3167,42
"Stabilní přepravní jednotka"	370	284,16	1420,80	170,50	852,48
Souhrn	934	1339,97	6699,84	803,98	4019,90

Zdroj: řešitelé

Obdobným způsobem lze stanovit celkový přepravní výkon, který zohledňuje tzv. brutto hmotnosti v provozních podmínkách. Lze tedy určit přepravní výkon v čtkm (viz Tab. 9).

Tab. 9 - Očekávaný roční a celkový přepravní výkon vztahený na počet přepravních jednotek podporovaný daným programem [čtkm]

Přepravní jednotka	Počet přepravních jednotek podpořených programem [ks]	Roční objem přepravy [tis. hrt]	Celkový objem přepravy za 5 let [tis. hrt]	Roční přepravní výkon [mil. čtkm]	Celkový objem přepravy za 5 let [mil. čtkm]
	n_{PJ}	$COP^1_{čt}$	$COP^5_{čt}$	$CPV^1_{čt}$	$CPV^5_{čt}$
"Mobilní přepravní jednotka"	564	974,59	4872,96	584,76	2923,78
"Stabilní přepravní jednotka" *	370	177,60	888,00	106,56	532,80
Souhrn	934	1152,19	5760,96	691,32	3456,58

Zdroj: řešitelé

Na základě výpočtu je stanoven očekávaný přepravní výkon za sledované období 5 let u jednotlivých skupin přepravních jednotek podporovaných daným programem na hodnotu 4 019,90 mil. hrtkm (3 456,58 mil. čtkm). Tato hodnota bude naplněna v případě, že bude zachován poměr mezi jednotlivými skupinami přepravních jednotek („Mobilní přepravní

¹⁰ Průměrná přepravní vzdálenost 600 km není jen po území ČR, a proto také všechny výpočty ukazatelů vztahujících se k přepravnímu výkonu za použití průměrné přepravní vzdálenosti nebudou dosaženy v plné výši na území ČR.

jednotka“ 80 % a „Stabilní přepravní jednotka“ 20 % na celkovém počtu podporovaných přepravních jednotek) a dojde k 100 % využití podpory programu. V případě jiného poměrového zastoupení podpory jednotlivých typů přepravních jednotek může dojít k změně očekávaného ročního a celkového přepravního výkonu za sledované období.

Vypočtená hodnota očekávaného přepravního výkonu naplňuje hodnoty indikátoru stanovené OPD, kde se předpokládá cílová hodnota 2 800 mil. tkm v roce 2023 (výchozí hodnota pro rok 2015 byla stanovena na 2 447,6 mil. tkm). Při předpokládaném plnění programu dojde k naplnění stanoveného indikátoru OPD. Je ovšem třeba uvést, že při výpočtu přepravního výkonu se předpokládá, že průměrná přepravní vzdálenost v KD je 600 km (není jen po území ČR). Výše uvedené hodnoty přepravního výkonu (ročního, celkového) nebudou dosaženy v plné výši na území ČR.

7. Ekologické aspekty navržené podpory

Při stanovování ekonomických aspektů je třeba uvést i aspekty ekologické, které jsou velmi významné. Spojováním jednotlivých druhů dopravy a především převedením části objemu přímé silniční nákladní dopravy na železniční přispívá KD ke snižování negativního dopadu dopravy na životní prostředí¹¹.

Při převedení přepravy zboží z přímé silniční dopravy na kontinentální KD dojde ke snížení emisí (zejména oxidu uhličitého, ale také oxidu dusíku či prachových částic)¹². Na základě stanoveného očekávaného objemu přepravy a přepravního výkonu lze stanovit snížení emisí právě převedením přepravy zboží na kontinentální KD.

Při stanovení emisí CO₂ lze vycházet z předpokladu, že průměrná přepravní vzdálenost KD je 600 km. Na základě údajů získaných ze společnosti Kombiverkehr, která je významným operátorem KD v Evropě, a významných operátorů KD v ČR (Bohemiakombi, Metrans, ČD-DUSS, RCO), lze stanovit hodnoty emisí při využití přímé silniční dopravy a kontinentální KD (viz Tab. 10). Při využití kontinentální KD dochází na dané trase o délce 600 km ke snížení emisí CO₂ o 0,798 t při jedné jízdě po železnici (rozdíl celkových hodnot emisí u přímé silniční dopravy a kontinentální KD).

Tab. 10 - Stanovení emisí CO₂ u přímé silniční dopravy a kontinentální KD [t]

Položka	Přímá silniční doprava	Kontinentální KD	Rozdíl
Silnice	1,025	0,000	1,025
Železnice	0,000	0,213	- 0,213
Překládka	0,000	0,014	- 0,014
Celkem	1,025	0,227	0,798

Zdroj: Kombiverkehr, ČD-DUSS, řešitelé

Obdobným způsobem se dá vycházet i při stanovení emisí NO_x (viz Tab. 11).

¹¹ Zásady dopravní ekologie spočívají v analýze nepříznivých vlivů jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí, v prevenci, v omezování a odstraňování znečištění či poškozování přírody a v ochraně životního prostředí jako celku. Doprava je součástí nejen hospodářství, ale i samotného životního prostředí. Každý druh dopravy zapříčiňuje určitý stupeň znečištění, které ovlivňuje především ovzduší, vodu, porosty, půdu a ostatní ekosystémy. Závažné jsou i důsledky dopravy na faunu a především na člověka. Zejména se jedná o emise prachových částic, přízemní vrstvu ozónu, polycyklických aromatických uhlovodíků (PAH), oxidů dusíku, těkavých organických látek (VOC), oxidu uhelnatého CO, podíl na tvorbě přízemního ozónu a přímé i nepřímé emise skleníkových plynů oxidu uhličitého CO₂ a metanu CH₄ a tím i skleníkového efektu. Určitou roli hrají i emise oxidu siřičitého SO₂, zejména ty nepřímé vznikající při výrobě elektrické energie. Emise v silniční dopravě (mimo jiné NO₂) se podílejí na vzniku kyselého deště. Na živé tvory negativně působí i hluk a vibrace, rozsáhlé záboru půdy a dělicí efekty komunikací, zvláště pak vodních kanálů a silnic dálničního typu.

¹² Kontinentální KD účinně přispívá k ekologizaci dopravy zejména snižováním negativních vlivů přímé silniční nákladní dopravy. Při dodržení zásad platných pro kontinentální KD dochází k:

- snižování emisí;
- snižování hladiny dopravního hluku;
- hospodaření s odpady ve správném režimu;
- zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích;
- snižování energetické náročnosti;
- snižování záboru půdy a dělicích efektů, zejména u silnic dálničního typu.

Tab. 11 - Stanovení emisí NO_x u přímé silniční dopravy a kontinentální KD [t]

Položka	Přímá silniční doprava	Kontinentální KD	Rozdíl
Silnice	0,008	0,000	0,008
Železnice	0,000	0,001	- 0,001
Překládka	0,000	0,000	0,000
Celkem	0,008	0,001	0,007

8. Zdroj: Kombiverkehr, ČD-DUSS, řešitelé

Na základě předpokládaného počtu jízd nově pořízených přepravních jednotek KD podpořených programem lze stanovit množství emisí CO₂ a NO_x pro dané skupiny přepravních jednotek (viz Tab. 12).

Tab. 12 - Snížení emisí CO₂ a NO_x při využití přepravních jednotek KD podpořených programem [t]

Přepravní jednotka	Počet přepravních jednotek podpořených programem [ks]	Počet jízd za rok [počet]	Emise CO ₂ [t]	Emise NO _x [t]
"Mobilní přepravní jednotka"	564	48	21603	190
"Stabilní přepravní jednotka"	370	48	14172	124
Souhrn	934		35776	314

9. Zdroj: Kombiverkehr, ČD-DUSS, řešitelé

Na základě Tab. 410-12 bylo stanoveno snížení emisí CO₂ a NO_x (za sledované období 5 let) na základě očekávaného počtu jízd za rok (48) u jednotlivých skupin přepravních jednotek podporovaných daným programem na hodnotu 35 776 t CO₂ a 314 t NO_x. Tato hodnota bude naplněna v případě, že bude zachován poměr mezi jednotlivými skupinami přepravních jednotek („Mobilní přepravní jednotka“ 80 % a „Stabilní přepravní jednotka“ 20 % na celkovém počtu podporovaných přepravních jednotek) a dojde k 100 % využití podpory programu. V případě jiného poměrového zastoupení podpory jednotlivých typů přepravních jednotek může dojít k změně očekávaného snížení emisí CO₂ a NO_x za sledované období.

10. Seznam zkratk

ACTS	Abroll-Container Transport Systém - systém odvalovacích kontejnerů
čt	čisté tuny (jednotka objemu přepravy)
čtkm	čisté tunokilometry (jednotka přepravního výkonu)
ČR	Česká republika
EU	Evropská unie
hrt	hrubé tuny (jednotka objemu přepravy)
hrtkm	hrubé tunokilometry (jednotka přepravního výkonu)
ISO	International Organization for Standardization - mezinárodní organizace pro standardizaci
ITS	Intelligent transport systems – Inteligentní systémy dopravy
ks	kus
Kč	koruna česká
KD	kombinovaná doprava
MD	Ministerstvo dopravy
MF	Ministerstvo financí
NKÚ	Nejvyšší kontrolní úřad
OPD	Operační program doprava
PW	Palletwide - šířka pro uložení dvou palet vedle sebe
SR	státní rozpočet
t	tuna
TEN-T	Trans-European Transport Networks - Transevropská dopravní síť
TEU	Twenty-foot equivalent unit - normalizovaná statistická jednotka KP, odpovídající kontejneru délky 20 stop, pro počítání kontejnerů, výměnných nástaveb a silničních intermodálních návěsů různé délky a pro popis kapacity dopravních prostředků (především plavidel) nebo překladišť.
tkm	tunokilometr (jednotka přepravního výkonu)

11. Seznam použité související literatury a další zdroje

- (1) Bílá kniha – Koncepce veřejné dopravy 2015-2020 s výhledem do roku 2030. MD ČR [online]. 2016 [cit. 2016-05-22]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/09044F16-6D71-470D-88D8-727F6B52C117/0/MD_Bila_kniha.pdf
- (2) Bílá kniha - Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, Brusel, 28.3.2011. [online]. 2016 [cit. 2016-04-13]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:CS:DOC>
- (3) Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050. MD ČR [online]. 2016 [cit. 2016-04-13]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/099AB8C6-3DD2-4621-9E83-FA26B84B4A24/0/DP1420verze15_01_2013.pdf
- (4) Global Logistics for Central Europe. Metrtrans [online]. 2016 [cit. 2016-01-16]. Dostupné z: <http://www.metrtrans.eu/>
- (5) Multimodální přepravní systémy. CVUT Fakulta dopravní [online]. 2015 [cit. 2015-03-31]. Dostupné z: <http://www.fd.cvut.cz/projects/k612x1mp/vn.html>
- (6) Návrh nového rozložení rozvojových programů a koordinace národních a evropských podpůrných programů s ohledem na využívání finančních prostředků z fondů EU v období 2007-2013, pro Ministerstvo pro místní rozvoj zpracovala DHV CR, spol. s r.o., [online]. 2015 [cit. 2015-02-10]. Dostupné z: http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/5b2d87fe-0528-44d6-b889-b8bd69480148/200610_zaverecna_zprava_5b2d87fe-0528-44d6-b889-b8bd69480148.pdf?ext=.pdf
- (7) NOVÁK, J. - CEMPÍREK, V. - NOVÁK, I. - ŠIROKÝ, J. Kombinovaná přeprava, Univerzita Pardubice, 342 s., Pardubice, 2015, ISBN 978-80-7395-948-7.
- (8) N 226/2006 Combined Transport, Wien, 05.04.2006 pod názvem Štátna pomoc č. N 226/2006 – Slovenská republika - Štátna pomoc pre kombinovanú dopravu. [online]. 2016 [cit. 2016-05-15]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_N226_2006
- (9) Projekt FV355/2012/MOVE/D1/ETU/SI2.659386 pod názvem Analýza kombinované dopravy ve státech EU byla zpracována konsorciem KombiConsult GmbH (Frankfurt am Main), Intermodality Ltd (Lewes), PLANCO Consulting GmbH (Essen) a Gruppo CLAS S.p.A. (Milano). [online]. 2016 [cit. 2016-01-20]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>
- (10) Public consultation on Combined Transport: Report on the contributions received. [online]. 2016 [cit. 2016-03-20]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/transport/media/consultations/doc/2014-combined-transport/summary.pdf>
- (11) Sonderrichtlinien - IKV Innovationsförderprogramm Kombiniertes Güterverkehr (1.1.2015 bis 31.12.2020), Herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien pod názvem Zvláštní pokyny pro inovační program podpory KD. [online]. 2016 [cit. 2016-05-20]. Dostupné z:

- <https://www.awsg.at/Content.Node/files/kurzinfo/Kombinierter-Gueterverkehr-Merkblatt.pdf>
- (12) SA.32603 Subsidy scheme "Ferrobonus" for combined transport pod názvem Dotační program pro kombinovanou dopravu pro období 2010-2012 a SA.38152 Support scheme for rail transport pod názvem Režim podpory pro železniční dopravu pro období 2014-2017. [online]. 2016 [cit. 2016-04-10]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_32603.
- (13) SA.33486 Förderprogramm Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr, Brusel, 05.08.2011 pod názvem Financování překládacích zařízení pro kombinovanou dopravu. [online]. 2016 [cit. 2016-04-12]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/242238/242238_1469822_54_2.pdf
- (14) SA.33993 Aid for the provision of certain combined transport services by rail in Austria pod názvem Podpora pro poskytování služeb kombinované dopravy po železnici v Rakousku na období 2012-2017. [online]. 2016 [cit. 2016-04-10]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_33993.
- (15) SA 38152 Support scheme for rail transport (2014/N) — Italy — Emilia Romagna region — aid in favour of rail freight transport, Brusel, 13.6.2014 pod názvem Podpora železniční nákladní dopravy. [online]. 2016 [cit. 2016-05-08]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_38152
- (16) SA.41100 Special Guidelines for the Programme of Aid for Innovative Combined Transport for 2015-2020 pod názvem Zvláštní pokyny pro program podpory pro inovace v kombinované dopravě pro období 2015-2020. [online]. 2016 [cit. 2016-05-20]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_41100
- (17) Šerý, J. Zavedení výměnných nástaveb ve firmě DB Schenker, Bakalářská práce, Univerzita Pardubice, 2016, 83 stran.
- (18) Úřední věstník Evropské unie [online]. 2016 [cit. 2016-01-11]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:276:FULL:CS:PDF>
- (19) Úřední věstník Evropské unie [online]. 2010 [cit. 2015-02-11]. Dostupné z: http://eur-lex.europa.eu/legalcontent/CS/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2013.348.01.0001.01.CES
- (20) Úřední věstník Evropské unie [online]. 2010 [cit. 2015-02-11]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:348:0129:0171:CS:PDF>

12. Seznam publikací, které předcházely metodice

ŠIROKÝ, J. - CEMPÍREK, V. – HLAVSOVÁ, P. – CHALUPOVÁ VOHÁNKOVÁ, H. Aspekty rozvoje kontinentální kombinované dopravy v ČR. *Perner's Contacts*, 2016, vol. XI, no. 1, s. 167-180. ISSN: 1801-674X.

ŠIROKÝ, J. - CEMPÍREK, V. Porovnání provozně ekonomických ukazatelů přímé silniční dopravy a kontinentální kombinované dopravy, CMDTOUR Žilina 2016, v tisku.

ŠIROKÝ, J. - HLAVSOVÁ, P. – Chalupová Vohánková, H. Aspects of combined transport development in the Czech Republic. ICTTE Belgrade 2016, v tisku.
