**II.**

**Zpráva o stavu kombinované dopravy**

1. Kombinovaná doprava
   * Úvod a základní pojmy
2. Legislativní rámec
   * Směrnice 92/106/EHS o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy
   * Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů
   * Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů
   * Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů
3. Vývoj kombinované dopravy
   * Vývoj kombinované dopravy v letech 2000 – 2018
4. Podpora kombinované dopravy z veřejných zdrojů
   * OPI – Operační program Infrastruktura
   * OPD – Operační program Doprava 2014 – 2020
   * CEF – Nástroj pro propojení Evropy
   * Výhled na další programové období
5. **Kombinovaná doprava**

Kombinovaná doprava je obecně definována jako systém přepravy věcí (zboží) **v jedné a téže přepravní jednotce nebo silničním vozidle**, která/které postupně **užije různých druhů dopravy** bez manipulace se samotnými věcmi při měnících se druzích dopravy. Převážná část přepravní trasy se uskutečňuje po železnici nebo po vnitrozemské vodní cestě, přičemž počáteční (svoz) a/nebo koncová část (rozvoz) probíhá po silnici a je zpravidla co nejkratší. Kombinovaná doprava je součástí multimodální dopravy, která se definuje jako přeprava zboží nejméně dvěma různými druhy dopravy.

Kombinovaná doprava je **druh dopravy s potenciálem do budoucna**, neboť propojuje ekologické druhy dopravy s dopravou s vyšším zatížením uhlíkovou stopou. V současné době je kombinovaná, potažmo multimodální doprava, nejvíce rostoucím segmentem železniční přepravy s vysokým potenciálem pro převod objemů nákladní dopravy ze silniční dopravy na druhy dopravy, jež jsou mnohem šetrnější k životnímu prostředí. Velký potenciál má kontinentální kombinovaná doprava, která využívá přepravu po kontinentu bez zapojení námořní dopravy.

Zavádění současného trendu podpory převádění nákladní dopravy ze silnice na železnici a propagace ekologických druhu dopravy vycházejí ze strategického dokumentu Evropské unie „Bílá kniha – Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ (dále jen „Bílá kniha“). V současné době se ukazuje, že naplňování cílů Bílé knihy v oblasti nákladní dopravy není zcela uspokojivé. Cílem všech členských států EU by mělo být zavedení opatření, která povedou ke zvýšení konkurenceschopnosti kombinované dopravy a jejího podílu na trhu nákladní dopravy.

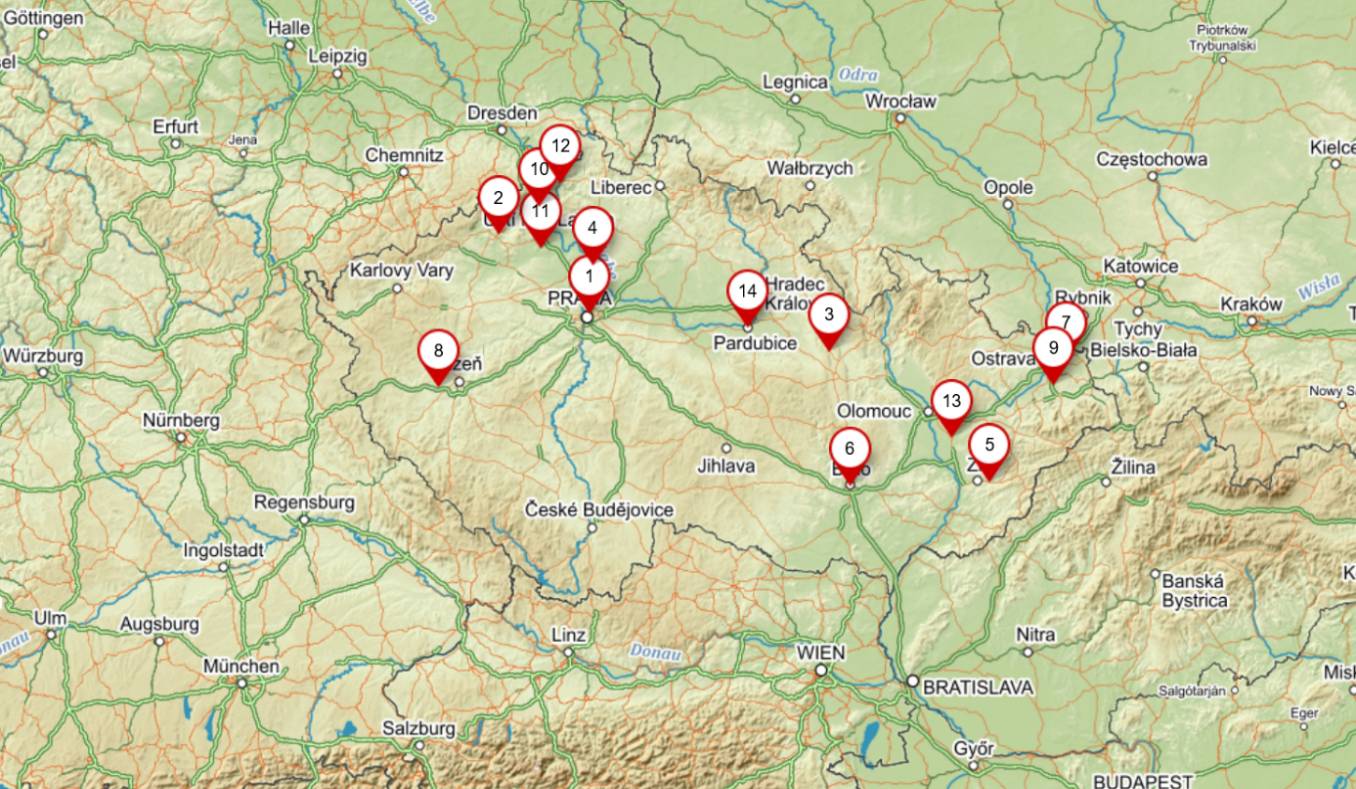
Kombinovanou dopravu je nutné chápat jako ucelený systém **– vozidlo silniční/železniční, přepravní jednotka, dopravní cesta a terminál.**

Mezi nejpoužívanější **přepravní jednotky** kombinované dopravy patří zejména kontejnery ISO, vnitrozemské a odvalovací kontejnery, výměnné nástavby a silniční intermodální návěsy. **Kontejnery** ISO byly původně vyvinuty pro námořní přepravu a následně se začaly využívat pro přepravu po pevnině. Pro kontinentální kombinovanou dopravu jsou využívány především **výměnné nástavby a intermodální silniční návěsy**, které jsou přímo přenosné na silniční vozidlo a umožňují překládku ze silniční na železniční dopravu. Pro kontinentální kombinovanou dopravu jsou využitelné také **vnitrozemské a odvalovací kontejnery**.

V roce 2019 bylo provozováno na území České republiky **17 soukromých překladišť kombinované dopravy** (z toho 3 jsou situovány do veřejného přístavu Mělník). Tato překladiště v současné době disponují, podle informací poskytnutých jejich provozovateli, kapacitou úložné plochy pro 68 530 TEU[[1]](#footnote-1). 9 překladišť kombinované dopravy má k dispozici manipulační prostředky pro překládku intermodálních silničních návěsů. Z veřejných zdrojů byla podpořena 3 překladiště (již proběhlo finanční vypořádání projektu), a tímto se stala **překladišti s veřejným přístupem**, což zajišťuje nediskriminační poskytování služeb na základě rovných podmínek a zveřejněného ceníku, který je volně dostupný. Jedná se o překladiště společností PKP Cargo International v Ostravě Paskov (dříve AWT), ČD – DUSS Terminal v Lovosicích a UPLINE CZ v Obrnicích. Do konce roku 2022 budou plnit podmínky veřejného přístupu další překladiště, která jsou podporována z veřejných prostředků, zejména OPD II.

Dále jsou v České republice provozována **soukromá podniková překladiště**, která slouží pro potřeby pouze vlastníka, příp. jednoho výhradního zákazníka, nicméně obecně lze říci, že tato překladiště poskytují služby různým zákazníkům na základě obchodních dohod. V České republice není provozováno veřejné překladiště vlastněné státem či jinou veřejno-právní institucí jako je tomu v okolních zemích EU.

**Ministerstvo dopravy spolupracuje v oblasti kombinované dopravy také s odbornými sdruženími a svazy**, a to s ŽESNAD.CZ (Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky), ČESMAD BOHEMIA, z.s. (Sdružení automobilových dopravců České republiky), Svaz dopravy, SCHP ČR (Svaz chemického průmyslu České republiky) a další odbornou veřejností.



*Obrázek č. 1: Umístění kontejnerových překladišť v České republice*

1 – Praha Uhříněves, 2 – Obrnice, 3 – Česká Třebová, 4 – Mělník (tři překladiště), 5 – Želechovice nad Dřevnicí – Lípa, 6 – Brno, 7 – Šenov, 8 – Nýřany, 9 – Paskov, 10 – Ústí nad Labem, 11 – Lovosice, 12 – Děčín – Loubí, 13 – Přerov, 14 – Pardubice – Černá za Bory

Pro provozování kombinované dopravy lze využít 10 **železničních nákladních dopravců**, z nichž převážnou část výkonů realizovali 4 dopravci - Metrans Rail, ČD Cargo, AWT (nyní PKP Cargo International) a RCC (Rail Cargo Carrier). Průběžně rostoucí podíl kombinované dopravy v rámci železniční nákladní dopravy je patrný z následujícího grafu.

*Graf č. 1: Železniční a kombinovaná doprava (KD) v ČR 2000 - 2018 (přepravní objemy v tis. tunách)[[2]](#footnote-2)*

1. **Legislativní rámec**
2. ***Směrnice 92/106/EHS*** ***o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy***

Evropská komise na podzim roku 2017 představila revizi (novelizaci) směrnice 92/106/EHS   
o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy (dále „revize směrnice KD“). Revize směrnice KD by měla, dle záměru Evropské komise, napomoci podpoře převádění nákladní dopravy ze silnice na železnici a propagaci ekologických druhů dopravy, jak uvádí Bílá kniha dopravy. Původní návrh se snažil o dosažení cílů na podporu kombinované dopravy například rozšířením oblasti působnosti stávající směrnice i na vnitrostátní operace kombinované dopravy, zjednodušením definice kombinované dopravy a větší pružností délky silničního úseku v rámci kombinované dopravy, stanovením požadavků na dokumenty potřebné pro operace v rámci kombinované dopravy a rozšíření hospodářské podpory v oblasti investic do překladišť v síti TEN-T. Návrh počítal s tím, že by členské státy měly zavést podpůrná opatření ekonomické povahy a tato koordinovat mezi sebou a také s Evropskou komisí. Po dlouhých jednáních se zatím nedospělo k výslednému návrhu revize směrnice KD. Bohužel poslední pracovní znění revize směrnice KD původní předpoklady prakticky nenaplňuje. Rozdílné názory v rozsahu revize směrnice KD se týkají otázky kabotáže a investování do infrastruktury kombinované dopravy. Dokončení projednávání revize lze předpokládat až s výsledným zněním, tzv. Balíčku mobility I. Současné znění revize směrnice KD nepřispívá k efektivnímu rozvoji kombinované dopravy jako dopravního systému, jehož stěžejní částí je železniční doprava.

1. ***Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů***

V současné době se dokončuje schvalovací proces zákona o dráhách týkající se implementace tržního pilíře 4. železničního balíčku. Z obsahu této novely se operátorů kombinované dopravy (provozovatelů překladišť kombinované dopravy) nepřímo dotýkají změny související s definicí veřejně přístupné vlečky a ustanovení týkající se zařízení služeb v železniční dopravě. Jedná se o dílčí změny institutů zavedených v rámci novelizace zákona o dráhách s účinností od 1. 4. 2017.

V současné době se také zahajuje proces implementace technické pilíře 4. železničního balíčku.

Z důvodu nejasného vývoje projednávání revize směrnice KD není možné do této připravované technické novely zákona o dráhách zahrnout změny, které vyplynou ze schváleného znění revize směrnice KD.

1. ***Zákon o dani silniční č. 16/1993 Sb., ve znění pozdějších předpisů***

Zákon o dani silniční disponuje v současnosti nejpřesnější definicí kombinované dopravy ve smyslu současné směrnice 92/106/EHS. Schválenou revizi směrnice KD bude nutné v budoucnu také implementovat do tohoto zákona.

1. ***Zákon o silničním provozu č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů***

Zákon o silničním provozu nedisponuje v současnosti žádnou definicí kombinované dopravy, přestože na základě současné směrnice 92/106/EHS upravuje výjimky ze zákazu jízd pro silniční vozidla zapojená do systému kombinované dopravy. Schválenou revizi směrnice KD bude nutné v budoucnu také implementovat do tohoto zákona.

1. **Vývoj kombinované dopravy[[3]](#footnote-3)**

**Kombinovaná doprava v České republice** zaznamenává v posledních pěti letech **stále rostoucí trend.** Výjimku tvoří pouze skokové snížení dovozu (zejména námořních kontejnerů) v roce 2017, které se však v roce 2018 nepotvrdilo, a celkový trend za posledních 5 let je rostoucí i v oblasti dovozu zboží prostřednictvím kombinované dopravy. Dále dochází k mírnému poklesu využívání kombinované dopravy ve vnitrostátní přepravě, což je s ohledem na geografickou polohu ČR předpokládaný trend.

**Celkový nárůst objemů kombinované dopravy** po železnici v období 2014 – 2018, bez ohledu na druh přepravní jednotky, **je 35,4 %**. Přičemž z pohledu přepravních proudů zaznamenal v tomto období nejvyšší nárůst dovoz s výsledkem 57,2 %.

Od roku 2006, kdy jsou samostatně statisticky sledovány přepravy jednotlivých druhů intermodálních přepravních jednotek, vykazuje **nejdynamičtější růst segment** **přepravy intermodálních silničních návěsů**, jejichž přeprava ve sledovaném období vzrostla 25 násobně a **v oblasti kontinentální kombinované dopravy je to nejefektivnější cesta k dosažení cíle převodu objemů ze silniční na ekologicky šetrnější druhy dopravy.** Rozhodující přepravní jednotkou používanou v kombinované dopravě jsou kontejnery, a to převážně kontejnery ISO délky 20 a 40 stop (6 a 12 m).

V roce 2018 bylo přepraveno 30 970 vlaků kombinované dopravy v rámci železniční sítě v ČR. Převod nákladní dopravy ze silnice na železnici napomůže uvolnit silniční síť a snížit zatížení životního prostředí externalitami. Pro zjednodušení se jeden silniční návěs se rovná 2 TEU, přičemž průměrný vlak kombinované dopravy je dlouhý 540 m, tzn. na jeden vlak je možné naložit ekvivalent 40 silničních návěsů. Obecně lze říci, že výše uvedený počet přepravných vlaků ušetřil externality z počtu 1,2 mil. kamionů, které by převážely zboží po silnici.

Po vnitrozemských vodních cestách se v posledních 11 letech kombinovaná doprava nerealizuje.

* + - 1. ***Vývoj kombinované dopravy v letech 2000 – 2018***

**Kombinovaná přeprava v ČR**

*Graf č. 2: Objemy nedoprovázené kombinované dopravy celkem (tis. hrubých tun)[[4]](#footnote-4)*

**Vývoj v kombinované dopravy v porovnání jednotlivých druhů přepravních jednotek**

*Graf č. 3: Přeprava ložených a prázdných přepravních jednotek po železnici celkem v TEU (tis. TEU)5*

**Vlaky kombinované dopravy**



*Graf č. 4: Počty vlaků kombinované dopravy po železnici 2008 – 2018 (vlaky)[[5]](#footnote-5)*

1. **Podpora kombinované dopravy**
2. ***Operační program infrastruktura - OPI***

V rámci OPI 2004 – 2006, konkrétně v rámci podprogramu „Opatření 2.2 Podpora rozvoje veřejných překladišť“ byly podpořeny 2 projekty týkající se kombinované dopravy. Celková poskytnutá podpora na tyto projekty byla 82,204 mil. Kč.

1. ***Operační programy Doprava - OPD***

V rámci OPD I 2007 – 2013, konkrétně v rámci programu „Podpora revitalizace železničních vleček“ bylo podpořeno celkem 5 projektů, které se týkaly rozvoje 4 překladišť kombinované dopravy. Celková poskytnutá podpora na tyto projekty byla 95,978 mil. Kč.

V rámci OPD II 2014 – 2020 existují dva programy týkající se podpory rozvoje kombinované dopravy. V rámci programu „Podpora modernizace a výstavby překladišť kombinované dopravy“ je schválená veřejná podpora v rozsahu 49 % uznatelných nákladů na jednotlivý projekt. Do současné doby bylo podpořeno 7 projektů, které se týkaly 6 překladišť kombinované dopravy na území ČR. Celková schválená podpora na tyto projekty činí 487,936 mil. Kč. V současné době probíhá již 4. výzva tohoto programu. Celkově bylo v rámci 3 vyhodnocených výzev podáno 13 žádostí, což odpovídá 54 % úspěšnosti předložených projektů. V rámci programu „Pořízení přepravních jednotek kombinované dopravy“ je schválená veřejná podpora v rozsahu 30 % uznatelných nákladů na jednotlivý projekt. V roce 2019 byly vyhlášeny 2 výzvy. V rámci 1. výzvy byly podány dva projekty, které byly hodnotící komisí doporučeny k financování, a to v rozsahu 10, 574 mil. Kč.

1. ***Connecting Europe Facility (Nástroj pro propojení Evropy) - CEF***

V rámci programu CEF byly v prioritě Multimodals Logistics Platforms ve výzvě 2015 – MAP Cohesion podpořeny dva projekty ve 2 překladištích kombinované dopravy. Poskytnutá výše podpory na tyto projekty činila 14,869 mil. € (cca 371,714 mil. Kč).

1. ***Výhled na další období***

I v následujícím programovém období je vhodné počítat s podporou rozvojem kombinované, potažmo multimodální dopravy. Kombinovaná doprava je udržitelnou formou nákladní přepravy. Zde je nutné si uvědomit, že podpora z veřejných zdrojů je možností rozvoje investic, které by si sám žadatel nemohl dovolit a to především z důvodu dlouhé návratnosti vynaložených investic. Rozvoj kombinované dopravy je závislý na rozvoji železniční infrastruktury, což je časově i finančně nákladné. Vhodně vybavená a rozmístěná překladiště kombinované dopravy jsou prvním vstupem do efektivního vývoje v této oblasti. Rozvoj kombinované dopravy je prioritou také Evropské unie. V současné době je připravován strategický dokument Operační program Doprava 2021 – 2027 a tento bude projednán s Evropskou komisí. Po projednání uvedeného dokumentu budou známy priority v oblasti veřejné podpory v oblasti Ministerstva dopravy.

Výstavba, modernizace a opravy multimodálních překladišť z veřejných zdrojů je zakotvena v zákoně č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů, což dává možnost podpory investic vedoucích k dalšímu rozvoji ekologických forem dopravy také z národních zdrojů.

1. TEU - Twenty-foot equivalent unit - je ekvivalentem jednoho 20stopého kontejneru, tj. délky 6 m. [↑](#footnote-ref-1)
2. Vývoj přepravy uvedený v grafu zahrnuje celkovou kombinovanou dopravu, tzn. nedoprovázenou i doprovázenou dopravu. Doprovázená kombinované dopravy fungovala v ČR do roku 2004 v rámci systému RO-LA. Jedná se o přepravu celého silničního tahače včetně přepravní jednotky a doprovázené řidičem. Po vstupu ČR do EU nebyl tento typ přepravy rentabilní. Hmotnost uvedená v grafu zahrnuje ložené i prázdné přepravní jednotky. Nedoprovázená doprava je přeprava samotné přepravní jednotky. [↑](#footnote-ref-2)
3. Grafy uvedené v tomto materiálu vycházejí z údajů Ročenky dopravy České republiky. [↑](#footnote-ref-3)
4. Vývoj přepravy uvedený v grafu zahrnuje celkové ložené i prázdné přepravní jednotky.

   5 Vývoj přepravy uvedený v grafu zahrnuje ložené a prázdné přepravní jednotky [↑](#footnote-ref-4)
5. Vývoj přepravy uvedený v grafu zahrnuje všechny vlaky kombinované dopravy, na které byla dopravci uplatněna u provozovatele infrastruktury, Správy železniční dopravní cesty, s.o. v souladu s Prohlášením o dráze, sleva z nabídkové ceny za použití dopravní cesty. **Meziroční nárůst mezi lety 2017 a 2018 je 13 %.** [↑](#footnote-ref-5)