



Kontrolní závěr z kontrolní akce

21/03

Peněžní prostředky státu a Evropské unie určené na podporu rekreační plavby

Kontrolní akce byla zařazena do plánu kontrolní činnosti Nejvyššího kontrolního úřadu (dále také „NKÚ“) na rok 2021 pod číslem 21/03. Kontrolní akci řídil a kontrolní závěr vypracoval člen NKÚ Ing. Jan Málek.

Cílem kontroly bylo prověřit, zda jsou peněžní prostředky státu a Evropské unie určené na podporu rekreační plavby poskytovány a čerpány v souladu s právními předpisy účelně, hospodárně a efektivně.

Kontrola byla prováděna u kontrolovaných osob v období od března 2021 do září 2021. Kontrolovaným obdobím bylo období od roku 2014 do doby ukončení kontroly, v případě věcných souvislostí i období předcházející.

Kontrolované osoby:

Ministerstvo dopravy (dále také „MD“);

Ředitelství vodních cest ČR (dále také „ŘVC“);

Povodí Vltavy, státní podnik, Praha (dále také „Povodí Vltavy“).

Kolegium NKÚ na svém III. jednání, které se konalo dne 14. února 2022,

schválilo usnesením č. 12/III/2022

kontrolní závěr v tomto znění:

Rozvoj rekreační plavby a osobní lodní dopravy v České republice

19 495

Počet malých plavidel
evidovaných v rejstříku
malých plavidel*

57 687

Počet platných osvědčení
vůdce malého plavidla

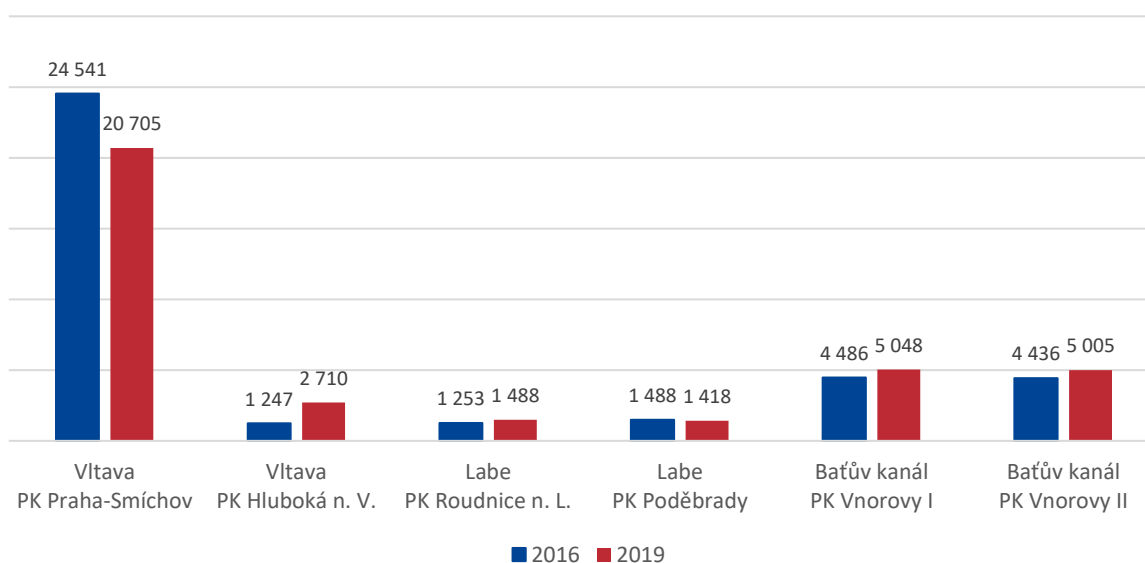
106

Počet osobních lodí
evidovaných v plavebním
rejstříku

* Rekreační plavidla tvoří cca 92 % z celkového počtu evidovaných malých plavidel.

Zdroj: MD (z podkladů Státní plavební správy), stav k 31. 12. 2020.

Nejvytíženější plavební komory (PK) na Vltavě, Labi a Baťově kanálu**



** Počty proplavených osobních lodí a malých (sportovních) plavidel.

Zdroj: ŘVC (z podkladů Povodí Vltavy, s. p., Povodí Labe, s. p., Povodí Moravy, s. p.).

I. Shrnutí a vyhodnocení

1.1 NKÚ provedl kontrolu peněžních prostředků státu a Evropské unie (dále také „EU“) určených na podporu rekreační plavby. Prověřil, zda jsou poskytovány a čerpány v souladu s právními předpisy účelně, hospodárně a efektivně. Kontrola byla zaměřena na koncepční činnost MD a jeho postup při schvalování a vyhodnocování projektů a dále na postup ŘVC a Povodí Vltavy při přípravě a realizaci projektů vybraných ke kontrole.

1.2 Poskytování a čerpání peněžních prostředků státu a EU určených na rozvoj rekreační plavby provázejí nedostatky, které snižují účelnost, hospodárnost a efektivnost jejich využití. Na přetrvávající nedostatky v koncepční a řídicí činnosti MD upozornil NKÚ již v kontrolních závěrech z předchozích kontrolních akcí¹. Při kontrole vybraných projektů NKÚ zjistil rovněž porušení právních předpisů upravujících zadávání veřejných zakázek.

Toto celkové shrnutí a vyhodnocení vyplývá z následujících hlavních zjištění kontroly:

- a) Koncepční dokumenty obsahují nejasnosti a nesrovnalosti mezi údaji, které zpochybňují jejich věrohodnost (viz 4.1–4.4, 4.11). *Koncepce vodní dopravy pro období 2016 až 2023* (dále také „KVD“) nebyla schválena vládou a MD nadále chybí závazný podklad pro plánování rozvoje vodních cest (viz 4.10). MD nepostupuje podle harmonogramu v *Dopravních sektorových strategiích, 2. fáze* (dále také „DSS2“), který podle *Dopravní politiky České republiky pro období let 2014 až 2020 s výhledem do roku 2050* (dále jen „Dopravní politika“) měl vycházet z KVD a měl být podkladem pro přidělování peněžních prostředků nejdůležitějším projektům s ohledem na jejich efektivnost (viz 4.6–4.9).
- b) V oblasti rekreační plavby MD nemá vytvořen účinný systém řízení investic. Schvalovalo nedostatečně připravené projekty (viz 4.17–4.21) s nevěrohodnými hodnoceními jejich efektivnosti, v nichž byl nárůst nákladů kompenzován nedostatečně podloženými nárůsty očekávaných přínosů, aby projekty zůstaly efektivní (viz 4.32–4.36). Vyhodnocením skutečných přínosů projektů ani celkových výsledků financování rozvoje rekreační plavby z peněžních prostředků státu a EU se MD nezabývalo (viz 4.12, 4.23). MD tedy řádně neplnilo svou povinnost zkoumat společenskou problematiku v okruhu své působnosti, analyzovat dosahované výsledky a činit opatření k řešení aktuálních otázek².
- c) ŘVC v rozporu se zákonem³ neuchovalo dokumentaci k veřejné zakázce *Úvaziště osobní vodní dopravy na dolním Labi*, kterou zadalo v říjnu 2012. Absence dokumentů potřebných pro kontrolu postupu ŘVC při zadávání této veřejné zakázky činí jeho postup

¹ Kontrolní závěr z kontrolní akce č. 08/19 – *Peněžní prostředky určené na rozvoj a modernizaci vodních cest a přístavů* byl zveřejněn v částce 01/2009 *Věstníku NKÚ*; 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 04/2014 *Věstníku NKÚ*; kontrolní závěr z kontrolní akce č. 18/16 – *Rozvoj vodních cest a podpora vodní dopravy* byl zveřejněn v částce 04/2019 *Věstníku NKÚ*.

² Ustanovení § 22 zákona České národní rady č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky.

³ Ustanovení § 155 odst. 1 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách.

nepřezkoumatelným a představuje porušení zásady transparentnosti⁴. NKÚ toto jednání vyhodnotil jako skutečnost nasvědčující porušení rozpočtové kázně (viz 4.39).

- d) ŘVC předkládalo MD ke schválení nedostatečně připravené projekty, které pak realizovalo s velkým časovým odstupem a většinou s výrazně vyššími náklady, než původně předpokládalo. Například náklady na dosud nezahájenou výstavbu lodního zdvihadla na Orlíku od roku 2008 narostly pětinašobně (viz 4.30). Modernizaci přístaviště v Litoměřicích, kterou v rámci širšího projektu *Úvaziště osobní vodní dopravy na dolním Labi* MD schválilo v roce 2010, nyní ŘVC realizuje s náklady patnáctinašobně vyššími, než původně navrhlo (viz 4.31).
- e) Nedostatky v přípravě projektů přinášely velké množství změn při jejich realizaci s řadou negativních důsledků včetně porušení zákona při zadávání veřejných zakázek v případě projektu *Dokončení vltavské vodní cesty v úseku VD Hněvkovice – Týn nad Vltavou*⁵ (viz 4.40).
- f) ŘVC při přípravě projektů a MD při jejich schvalování nevytvořily předpoklady pro objektivní vyhodnocení jejich výsledků a přínosů, tedy i účelnosti a efektivnosti peněžních prostředků vynaložených na jejich přípravu a realizaci. Cíle a očekávané výsledky projektů byly stanoveny jen obecně a bez měřitelných ukazatelů, které by umožnily vyhodnotit, nakolik se podařilo naplnit očekávání. Obdobné nedostatky NKÚ zjistil i u kontrolovaných projektů realizovaných Povodím Vltavy (viz 4.22–4.23).
- g) Projekty ŘVC a Povodí Vltavy připravují a MD je schvaluje jednotlivě, nikoliv v rámci ucelených dopravních řešení. V případě odložení či nedokončení všech vzájemně navazujících projektů hrozí nižší efektivnost, popř. i neúčelnost využití peněžních prostředků vynaložených na dílčí projekty (viz 4.41). Například efektivnost projektu *Dokončení Vltavské vodní cesty v úseku VD Hněvkovice – Týn nad Vltavou* je snížena dosavadní nerealizací projektu zvýšení nevyhovující výšky mostu v Týně nad Vltavou a opožděným řešením problematické splavnosti Vltavy pod zdymadlem Kořensko. ŘVC v závěrečné monitorovací zprávě projektu uvedlo nepravdivé informace o splnění cílů projektu (viz 4.42).
- h) Odpovědnost za přípravu a realizaci typově stejných projektů je rozdělena mezi ŘVC a správce vodní cesty v působnosti dvou různých resortů⁶. Důsledkem nedostatečné koordinace a nevyřešených sporů o majetek a pozemky mezi těmito organizacemi je odkládání staveb a nevypořádání projektů i několik let po jejich dokončení (viz 4.26–4.29). Například výše zmíněnou modernizaci přístaviště v Litoměřicích MD schválilo v květnu 2010 se stavebními náklady 1,96 mil. Kč. ŘVC ale její realizaci odkládalo až do června 2021, kdy uzavřelo smlouvu na modernizaci tohoto přístaviště za 30,3 mil. Kč. Svůj postup při vypořádání majetkoprávních vztahů se správcem vodní cesty bránících realizaci této stavby ŘVC nebylo schopno doložit žádnými doklady (viz 4.31).

⁴ Ustanovení § 6 zákona č. 137/2006 Sb.

⁵ ŘVC při zadávání veřejné zakázky *Dokončení vltavské vodní cesty v úseku VD Hněvkovice – Týn nad Vltavou – provedení části stavby plavební komory jezu Hněvkovice* nepostupovalo v souladu s ustanoveními § 13 odst. 3 a § 21 odst. 3 zákona č. 137/2006 Sb.

⁶ Zřizovatelem ŘVC je MD, zakladatelem státních podniků Povodí Vltavy, Povodí Labe a Povodí Moravy je Ministerstvo zemědělství.

- i) MD i ŘVC zdůvodňují potřebnost a efektivnost projektů na podporu rozvoje rekreační plavby především přínosy z rozvoje cestovního ruchu. Ty jsou ale podmíněny řadou dalších opatření spadajících do působnosti Ministerstva pro místní rozvoj (dále také „MMR“). MD nepostupovalo v souladu s Dopravní politikou, když rozvoj dopravní infrastruktury na vodních cestách neplánovalo ve spolupráci s resortem, který má cestovní ruch ve své gesci. Nedostatečná koordinace postupu ze strany MD má negativní dopad na výsledky některých projektů a způsobuje nižší efektivnost využití podpory poskytované z peněžních prostředků státu a EU (viz 4.14–4.16, 4.26–4.31).
- j) MD neplní opatření Dopravní politiky směřující k ekologizaci plavidel osobní lodní dopravy v ČR. O provozně-technickém stavu flotily těchto plavidel nemá přehled (viz 4.45).

II. Informace o kontrolované oblasti

2.1 Ministerstvo dopravy je ústředním orgánem státní správy, který zodpovídá za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy a v rozsahu své působnosti za její uskutečňování⁷. Rovněž je povinno soustavně sledovat a vyhodnocovat hospodárnost, efektivnost a účelnost vynakládání výdajů ve své kapitole. MD jako zřizovatel ŘVC má při jeho řízení působit k tomu, aby vynakládání výdajů bylo co nejhospodárnější, nejefektivnější a nejúčelnější⁸. Rozhoduje o postupu přípravy a realizace projektů výstavby a modernizace dopravně významných vodních cest a dalších staveb nutných pro provoz na vodních cestách. Bylo řídicím orgánem operačního programu *Doprava* na léta 2007–2013 (dále také „OPD“).

2.2 Ředitelství vodních cest ČR je organizační složkou státu zřízenou MD. Základním účelem a předmětem činnosti ŘVC je mj. zabezpečení přípravy a realizace nových investic na dopravně významných vnitrozemských vodních cestách sloužících k provozu vodní dopravy a výstavba, modernizace, opravy, údržba a správa veřejných přístavů a přístavišť. ŘVC je příjemcem peněžních prostředků z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (dále také „SFDI“) a peněžních prostředků EU.

2.3 Povodí Vltavy, státní podnik, vznikl na základě zákona č. 305/2000 Sb., o povodích. Funkci jeho zakladatele vykonává Ministerstvo zemědělství (dále také „MZe“). Hlavním předmětem činnosti Povodí Vltavy je výkon funkce správce povodí, správce vodních toků a provoz a údržba vodních děl ve vlastnictví státu, k nimž má právo hospodařit. Povodí Vltavy je příjemcem peněžních prostředků z rozpočtu SFDI a peněžních prostředků EU.

2.4 Pojem „rekreační plavba“ není legislativně přesně vymezen, byť je v právních předpisech a koncepčních dokumentech MD užíván. Zahrnuje zejména dopravu osob malými plavidly (motorové čluny, jachty, malá kabinová plavidla a hausbóty) a dále také výletními loděmi (osobní lodní doprava). Plavidly jsou lodě, malá plavidla s délkou trupu menší než 20 metrů (malým plavidlem není mj. plavidlo určené k přepravě více než 12 cestujících) a plovoucí stroje, zařízení a tělesa⁹. Evidenci podléhají plavidla o celkové hmotnosti přesahující 1 000 kg včetně povoleného zatížení, s vlastním strojním pohonem o výkonu větším než 4 kW nebo s celkovou

⁷ Ustanovení § 17 zákona České národní rady č. 2/1969 Sb.

⁸ Ustanovení § 39 odst. 3 zákona č. 218/2000 Sb.

⁹ Ustanovení § 9 odst. 4 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě.

plochou plachet přesahující 12 m². Tato plavidla se evidují v plavebním rejstříku a v rejstříku malých plavidel, které vede plavební úřad – Státní plavební správa¹⁰.

III. Rozsah kontroly

3.1 NKÚ prověřoval poskytování, čerpání a využití peněžních prostředků státu a peněžních prostředků EU poskytnutých z OPD, které byly určeny na podporu rekreační plavby, především soulad nakládání s těmito peněžními prostředky s právními předpisy, hospodárnost, účelnost a efektivnost. Při kontrole se NKÚ zaměřil na koncepční činnost MD a jeho postup při schvalování a vyhodnocování projektů a dále na postup ŘVC a Povodí Vltavy při přípravě a realizaci projektů vybraných ke kontrole. Prověřoval rovněž, zda MD odstranilo nedostatky, které NKÚ zjistil při své předchozí kontrolní činnosti.

3.2 Kontrolu postupu ŘVC při přípravě nebo i realizaci projektů na podporu rozvoje rekreační plavby a osobní lodní dopravy provedl NKÚ u devíti projektů nebo jejich souborů s celkovým objemem investičních nákladů 2 772 mil. Kč bez DPH. V případě Povodí Vltavy NKÚ zkontroloval čtyři projekty s celkovým objemem investičních nákladů 2 351 mil. Kč bez DPH.

3.3 Kontrola navázala na kontrolní akce č. 08/19, 14/03 a č. 18/16, při nichž NKÚ zjistil řadu nedostatků, zejména rozpory a nejasnosti v koncepčních a na ně navazujících dokumentech, absenci koncepce vodní dopravy, nedostatečně transparentní a účinný systém řízení, sledování a financování realizací projektů, neprovádění přípravy projektů v rámci ucelených dopravních řešení, nepodložená ekonomická hodnocení projektů a nedůsledné vyhodnocování jejich skutečných přínosů.

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

IV. Podrobné skutečnosti zjištěné kontrolou

MD neodstranilo nedostatky, na které NKÚ již několikrát upozornil

4.1 NKÚ v kontrolním závěru z kontrolní akce č. 08/19 – *Peněžní prostředky určené na rozvoj a modernizaci vodních cest a přístavů* mj. konstatoval, že MD v koncepčních dokumentech komplexně nevymezilo věcné, časové a finanční podmínky pro dosažení cílového stavu vodních cest a nevytvořilo dostatečně transparentní a účinný systém řízení, sledování a financování projektů. Dále konstatoval, že hodnocení efektivnosti projektů vycházela z nevěrohodných a nedostatečně doložených vstupních údajů.

4.2 V kontrolním závěru z kontrolní akce č. 14/03 – *Peněžní prostředky určené na rozvoj a modernizaci vodních cest a přístavů a na podporu multimodální nákladní přepravy* NKÚ konstatoval přetrvávání výše uvedených nedostatků a upozornil na absenci ucelené koncepce vodní dopravy.

4.3 V kontrolním závěru z kontrolní akce č. 18/16 – *Rozvoj vodních cest a podpora vodní dopravy* NKÚ znovu upozornil na přetrvávání nedostatků, které zjistil při předchozích

¹⁰ Ustanovení § 14 zákona č. 114/1995 Sb.

kontrolních akcích. V souvislosti s tím NKÚ konstatoval, že cíle stanovené Dopravní politikou pro oblast vodní dopravy nejsou plněny a vynakládání dalších prostředků na rozvoj vodních cest pro nákladní dopravu bez vyřešení všech zásadních problémů omezujících využitelnost labsko-vltavské vodní cesty (především bez zajištění její spolehlivé splavnosti v úseku Ústí nad Labem – státní hranice) a bez přípravy projektů v rámci ucelených dopravních řešení je spojeno s rizikem neúčelného a neefektivního vynakládání peněžních prostředků.

4.4 MD ve svém stanovisku ke kontrolnímu závěru z kontrolní akce č. 18/16 navrhlo opatření, která měla nedostatky vyřešit. V listopadu 2019 vláda ČR uložila ministru dopravy zajistit realizaci těchto opatření¹¹. V červenci 2020 MD informovalo vládu o jejich splnění¹². NKÚ však zjistil, že MD nedostatky dosud neodstranilo.

MD nestanovilo konkrétní cíle v rozvoji rekreační plavby

4.5 Stanovení konkrétních měřitelných cílů a vhodných ukazatelů pro vyhodnocení míry jejich dosažení je nutným předpokladem pro účelné a efektivní vynakládání peněžních prostředků. MD ovšem v oblasti rozvoje rekreační plavby a osobní lodní dopravy žádné konkrétní měřitelné cíle nestanovilo. Nestanovilo ani žádné milníky nebo ukazatele pro měření, popř. alespoň objektivní vyhodnocení míry splnění cílů, resp. míry pokroku dosaženého při odstraňování nedostatků a rozvoji dané oblasti. Zájem o rekreační plavbu roste, není však zřejmé, nakolik k tomu přispívají konkrétní projekty, o jejichž realizaci MD rozhodlo, ani zda jsou upřednostněny projekty přinášející pro rozvoj rekreační plavby největší užitek.

4.6 Podle opatření stanovených v Dopravní politice¹³ má MD plánovat rozvoj dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby rozvoje cestovního ruchu, připravovat projekty dobudování infrastruktury pro rekreační plavbu podle harmonogramu stanoveného v *Dopravních sektorových strategiích, 2. fáze*¹⁴. V rámci DSS2 mělo MD přehodnocovat parametry připravovaných staveb s ohledem na efektivnost projektů. Postupovat podle harmonogramu v DSS2 při přípravě infrastrukturních projektů pro rekreační plavbu má MD i podle nové Dopravní politiky¹⁵.

4.7 MD deklarovalo DSS2 jako základní resortní koncepci, v níž formuluje priority a cíle v oblasti rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury v návaznosti na Dopravní politiku. V analytické části DSS2 pro vodní dopravu stanovilo sedm specifických cílů, mj. specifický cíl 3.6 *Širší rekreační využívání vodních cest*. Plnění těchto cílů má být dosaženo realizací opatření řešících identifikované nedostatky. Tato opatření (projekty a záměry) jsou v DSS2 členěna do několika úrovní „balíčků“ a v návrhové části pak do funkčně propojených skupin vzájemně souvisejících

¹¹ Usnesení vlády ČR ze dne 25. listopadu 2019 č. 836, *ke Kontrolnímu závěru Nejvyššího kontrolního úřadu z kontrolní akce č. 18/16 Rozvoj vodních cest a podpora vodní dopravy*.

¹² Dokument *Informace Ministerstva dopravy o plnění přijatých opatření ke Kontrolnímu závěru Nejvyššího kontrolního úřadu z kontrolní akce č. 18/16 „Rozvoj vodních cest a podpora vodní dopravy“* MD předložilo na jednání vlády ČR konané dne 13. 7. 2020.

¹³ Opatření pro specifické cíle 4.1.6, 4.4.2 a 4.4.4 Dopravní politiky schválené vládou ČR usnesením ze dne 12. června 2013 č. 449, *k Dopravní politice České republiky pro období let 2014 až 2020 s výhledem do roku 2050*.

¹⁴ DSS2 schválila vláda ČR usnesením ze dne 13. listopadu 2013 č. 850, *o Dopravních sektorových strategiích, 2. fáze*. Aktualizaci DSS2 schválila vláda ČR usnesením ze dne 27. února 2018 č. 136, *o Dopravních sektorových strategiích – Aktualizace 2017*.

¹⁵ Opatření pro specifický cíl 1.3 Dopravní politiky schválené vládou ČR usnesením ze dne 8. března 2021 č. 259, *o Dopravní politice České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050*.

projektů, tzv. clusterů. Součástí DSS2 je rovněž harmonogram, v němž jsou prioritním projektům přiřazeny časové a finanční parametry včetně zdrojů jejich financování. MD v DSS2 identifikovalo nedostatky na vodní cestě a stanovilo 89 opatření (projektů a záměrů) pro jejich odstranění. U jednotlivých opatření sice uvedlo, kterou skupinu nedostatků řeší, není ale zřejmé, nakolik a v kombinaci s jakými dalšími opatřeními ji řeší. Rovněž není zřejmé, která opatření řeší problémy celé vodní dopravy, která jsou prioritní pro nákladní dopravu a která pro rekreační plavbu, resp. osobní lodní dopravu. Některá opatření nejsou dostatečně konkretizována a nelze je jednoznačně přiřadit konkrétním identifikovaným nedostatkům. Do clusterů zařadilo MD jen 46 z 89 opatření (projektů a záměrů), do harmonogramu jen 17 z 89 opatření (projektů a záměrů).

4.8 Skutečný postup realizace projektů řešících infrastrukturu vodních cest neodpovídá harmonogramu, který MD stanovilo v DSS2. Realizovány jsou jen některé projekty z jednotlivých clusterů, zatímco realizace jiných je odkládána, aniž by bylo zřejmé, kdy budou dokončeny. MD harmonogram neaktualizovalo, přestože v období od schválení DSS2 v roce 2013 do schválení aktualizace DSS2 v únoru 2018 byly některé projekty dokončeny nebo došlo k významným změnám jejich finančních a časových parametrů. Například projekt *Dokončení VVC v úseku VD Hněvkovice – Týn nad Vltavou* měl být dle DSS2 dokončen v roce 2014 s náklady 361 mil. Kč financovanými ze státního rozpočtu. V listopadu 2009 (tedy čtyři roky před schválením DSS2) přitom MD projekt schválilo s náklady 734 mil. Kč spolufinancovanými z OPD. Podle závěrečné monitorovací zprávy projektu z května 2017 ŘVC projekt dokončilo s náklady 457,2 mil. Kč (vše vč. DPH).

4.9 Prioritizace projektů v DSS2 měla být podkladem pro transparentní přidělování omezených zdrojů k financování nejdůležitějších projektů, tedy zárukou jejich účelného a efektivního využití. Neaktualizování harmonogramu a parametrů projektů v DSS2, resp. realizace projektů mimo tento harmonogram a bez aktualizace priorit, popírá smysl DSS2, není v souladu s Dopravní politikou a neposkytuje záruku účelného a efektivního vynakládání peněžních prostředků státu a EU.

MD považuje Koncepti vodní dopravy za nezávazný dokument

4.10 Za základní koncepční dokument pro oblast vodní dopravy MD označilo KVD. KVD měla rozpracovat a konkretizovat cíle a opatření Dopravní politiky, měla být podkladem pro prioritizaci projektů a pro jejich rozčlenění do clusterů v DSS2, resp. v její aktualizaci. Vláda ČR ovšem KVD neschválila, ale jen vzala na vědomí¹⁶. Důvodem bylo nedořešení výstavby *Plavebního stupně Děčín*, který je v KVD začleněn jako projekt s klíčovým významem pro rozvoj (zejména nákladní) vodní dopravy v České republice¹⁷. MD považuje KVD z důvodu jejího neschválení vládou ČR za nezávazný dokument, a nadále tedy nemá závazný podklad pro plánování rozvoje vodních cest.

4.11 Koncepční a na ně navazující dokumenty by měly vytvářet logickou ucelenou strukturu s hierarchickým členěním cílů, opatření a ukazatelů. Důležitá je vzájemná návaznost a soulad mezi jednotlivými dokumenty. NKÚ ovšem zjistil, že finanční objemy peněžních prostředků na rozvoj vodních cest uváděné v KVD neodpovídají finančním objemům uvedeným v DSS2. Podle

¹⁶ Usnesení vlády ČR ze dne 25. září 2017 č. 685, ke *Koncepti vodní dopravy pro období 2016–2023*.

¹⁷ Problematikou projektu *Plavební stupeň Děčín*, řešícího odstranění nespolehlivé splavnosti příhraničního úseku Labe, se NKÚ podrobně zabýval v kontrolní akci č. 18/16.

KVD má být na rozvoj a modernizaci infrastruktury vodních cest ročně vynakládána částka 400 mil. Kč, na rozvoj a modernizaci přístavů částka 300 mil. Kč a na opravy a údržbu vodních cest částka 150 mil. Kč. V DSS2 je uváděna souhrnná částka nákladů na infrastrukturní projekty vodních cest 24 mld. Kč a částka na balíček „Přístaviště“ 150 mil. Kč ročně v období let 2014–2020 (kumulativně je uváděno 1,1 mld. Kč) s předpokládaným snižováním až na nulu v období let 2021–2035 (kumulativně je uváděno 0,8 mld. Kč). Způsob, jakým byly tyto částky stanoveny, není z uvedených dokumentů zřejmý a MD jej nebylo schopno uspokojivě vysvětlit a doložit. Rovněž údaje o projektech v KVD neodpovídají údajům v DSS2 a v obou dokumentech je i rozdílné členění projektů do skupin, které by měly funkčně souviset. Údaje z KVD a DSS2 navíc neodpovídají nákladům, které jsou na realizaci projektů skutečně vynakládány.

4.12 Celkové částky vynaložené na podporu rozvoje rekreační plavby a osobní lodní dopravy MD samostatně nesleduje s odůvodněním, že vodní cesta je využívána společně nákladní i osobní dopravou. Vyhodnocení očekávané ekonomické efektivity investic do rozvoje vodní dopravy, které si MD nechalo zpracovat, se přitom zabývala vždy buď jen nákladní dopravou, nebo jen rekreační plavbou, nikoliv celkovým využitím vodní cesty, a to na úrovni koncepcí¹⁸ i na úrovni jednotlivých projektů. Vyhodnocení skutečně dosažené efektivity investic v těchto segmentech vodní dopravy ani souhrnně za celou vodní dopravu MD neprovedlo.

Čerpání peněžních prostředků z rozpočtu SFDI na vodní dopravu (v tis. Kč)

Příjemce	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ŘVC	263 091	412 518	273 716	209 965	86 608	1 252 719	1 392 663
Povodí Labe	0	0	3 394	26 000	20 914	3 402	25 040
Povodí Vltavy	0	0	4 026	17 642	39 962	254 894	130 843
Povodí Moravy	0	0	2 713	23 959	27 522	39 541	42 769
Celkem	263 091	412 518	283 849	277 566	175 006	1 550 556	1 591 315

Zdroj: MD.

4.13 MD v průběhu kontroly připustilo kontrolní zjištění NKÚ týkající se rozporů a nejasností v koncepčních dokumentech. Rozpory chce řešit v rámci nadcházející aktualizace DSS2. V případě KVD provede monitoring vývoje v rámci jejich jednotlivých částí.

MD při plánování rozvoje rekreační plavby nespolupracuje s MMR

4.14 Pro zajištění účelného a efektivního vynakládání peněžních prostředků státu a EU je důležitá vzájemná spolupráce všech orgánů státní správy a dalších organizací či osob podílejících se na plánování, přípravě a realizaci postupu v jednotlivých oblastech, kam tyto prostředky směřují. Podle Dopravní politiky mělo MD plánovat rozvoj dopravní infrastruktury na vodních cestách s ohledem na potřeby rozvoje cestovního ruchu, a to ve spolupráci s MMR a samosprávou. Propojení rozvoje osobní lodní dopravy a rekreační plavby s rozvojem turismu a cestovního ruchu je zdůrazněno i v KVD s odkazem na DSS2. V DSS2 ovšem není problematika vytváření podmínek pro rozvoj cestovního ruchu podrobněji řešena. Projekty pro rekreační plavbu měly být podle DSS2 financovány v rámci *Integrovaného regionálního operačního*

¹⁸ Např. *Komplexní vyhodnocení ekonomické efektivity veřejných investic do rozvoje infrastruktury vodních cest vhodných pro nákladní vnitrozemskou dopravu v ČR z února 2016 a Hodnocení ekonomické efektivity rekreační plavby na labsko-vltavské vodní cestě z února 2020.*

programu¹⁹, v aktualizaci DSS2 není zdroj financování těchto projektů specifikován. MD v DSS2 pracovalo s předpokladem, že rekreační plavba je součástí cestovního ruchu. V rámci cestovního ruchu však problematika rekreační plavby není řešena. MD nepostupovalo v souladu s Dopravní politikou, když rozvoj dopravní infrastruktury na vodních cestách neplánovalo ve spolupráci s MMR.

4.15 Efektivnost infrastrukturních projektů na podporu rozvoje rekreační plavby, které NKÚ zkontroloval, ŘVC dokládalo analýzami opírajícími se především o přínosy z cestovního ruchu. O ně se opírají i souhrnná hodnocení očekávané efektivnosti investic na podporu rozvoje rekreační plavby a osobní lodní dopravy²⁰. Tato souhrnná hodnocení vycházejí z ohodnocení atraktivity turistických cílů v blízkosti navržených přístavů a přístavišť a z předpokladu nárůstu zájmu o tyto turistické cíle díky jejich dostupnosti vodní dopravou. Tento předpoklad ale není podložen žádnými objektivně ověřitelnými fakty vycházejícími z informací nebo údajů z koncepčních dokumentů resortu, do jehož působnosti cestovní ruch patří. MD výsledky uvedených hodnocení neverifikovalo. V koncepčním dokumentu pro oblast rozvoje cestovního ruchu není rekreační plavba vůbec zmiňována²¹.

4.16 Nezbytnost zajištění komplexních služeb pro turisty v lokalitách, v nichž MD, ŘVC a Povodí Vltavy předpokládají nárůst turistického ruchu díky výstavbě přístavišť, přístavů, popř. dalších prvků infrastruktury, vyplývá z koncepčních dokumentů MD i z hodnocení efektivnosti investic. Např. v hodnocení ekonomické efektivnosti projektu výstavby zdvihadel na Orlíku a Slapech s aktuálně předpokládanými náklady přes 3 mld. Kč bylo počítáno mj. s náklady 2× 100 mil. Kč na „nezbytnou turistickou infrastrukturu“ s odůvodněním „*Bez této doprovodné infrastruktury by byla návštěvnost a pozitivní efekty z ní plynoucí omezeny, a naopak by mohlo vlivem živelné a nepodporované turistiky dojít k negativním vlivům turistického ruchu v okolí zdvihadla.*“ Žádné bližší informace o tom, kdo, kdy a jakou turistickou infrastrukturu vybuduje, však v dokladech týkajících se přípravy výstavby lodních zdvihadel nejsou uvedeny.

ŘVC i Povodí Vltavy neprováděly řádně přípravu projektů

4.17 Řádná příprava projektů a jejich souborů v rámci ucelených dopravních řešení má klíčový význam pro zajištění účelného, hospodárného a efektivního vynakládání peněžních prostředků na jejich realizaci. Při zpracování investičního záměru projektu *Dokončení Vltavské vodní cesty v úseku VD Hněvkovice – Týn nad Vltavou* z března 2006 ŘVC vycházelo z nepřesných a neúplných podkladů. Investiční záměr projektu předložilo ke schválení MD, které jej v srpnu 2007 schválilo. ŘVC následně investiční záměr projektu přepracovalo a v dubnu 2009 jej předložilo ke schválení MD s více než dvojnásobnými předpokládanými náklady (viz 4.34). Provedlo přitom řadu změn včetně vypuštění řešení nevyhovující podjezdné výšky mostu pro pěší v Týně nad Vltavou, neboť přípravu této části projektu nestihlo včas dokončit (viz 4.43). MD aktualizovaný investiční záměr projektu schválilo v červenci 2009. Realizace projektu měla

¹⁹ Program schválila vláda ČR usnesením ze dne 9. července 2014 č. 555, o *Integrovaném regionálním operačním programu pro období let 2014–2020*. Řídicím orgánem programu bylo MMR.

²⁰ Zpracování *Hodnocení ekonomické efektivnosti rekreační plavby na Baťově kanále* z června 2019 a *Hodnocení ekonomické efektivnosti rekreační plavby na labsko-vltavské vodní cestě* z února 2020 na základě požadavku MD zajistilo ŘVC.

²¹ *Koncepce státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2014–2020* schválená usnesením vlády ČR ze dne 27. března 2013 č. 220, o *Koncepci státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2014–2020*.

být dokončena do dubna 2014. Tento termín ale ŘVC nedodrželo a v důsledku problémů se zadáním veřejné zakázky a velkého počtu změn v průběhu výstavby projekt dokončilo až o tři roky později. Důsledkem bylo mj. výrazné snížení podílu využití peněžních prostředků EU k financování projektu z 85 % na 48,7 % a nutnost nahradit je národními zdroji. Po uplatnění finanční korekce na výdaje EU předfinancované do srpna 2012 byl tento podíl peněžních prostředků EU poskytovaných z OPD snížen na výsledných 46,0 %. Velký objem změn v průběhu realizace projektu svědčí o jeho nedostatečně provedené přípravě. Při zadávání stavebních prací nezbytných pro dokončení projektu formou samostatné veřejné zakázky navíc ŘVC porušilo zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách (viz 4.41).

4.18 ŘVC při aktualizaci investičního záměru projektu *Rekreační přístav Petrov* ze září 2010 v listopadu 2012 v důsledku změny provozního modelu přístavu (původně ho měl provozovat správce vodní cesty) výrazně upravilo rozsah prací a stavebně technických řešení. Do projektu ŘVC zařadilo mj. i stavební přípravu pro umístění čerpací stanice pohonných hmot (původně plánovalo čerpání pohonných hmot z kanystrů). Přístav ŘVC zprovoznilo v roce 2017, ale dostavbu čerpací stanice pohonných hmot z důvodu nevyřádkování majetkoprávních vztahů se správcem vodní cesty plánuje zahájit až po ukončení plavební sezóny 2022. Rovněž dodávku jeřábu umožňujícího v přístavu Petrov spouštět do vody malá plavidla ŘVC zajistilo formou samostatného projektu. Po dodání jeřábu dodatečně zadalo úpravu jeho technického řešení (změnu vahadla jeřábu).

4.19 ŘVC v záměru projektu *Rekreační přístav Veselí nad Moravou* z června 2017 kalkulovalo s jeho celkovými investičními náklady 42,5 mil. Kč a s realizací v letech 2019–2020. Záměr projektu s těmito parametry MD schválilo v září 2017. V aktualizaci záměru z listopadu 2019 ŘVC náklady projektu navýšilo na 82,1 mil. Kč a v další aktualizaci z února 2021 na 97,8 mil. Kč (vše vč. DPH), tedy více než dvojnásobně oproti původním předpokladům. Cenové nárůsty ŘVC odůvodnilo zejména upřesněním rozsahu a způsobu provedení prací a navýšením cenové úrovně od doby zpracování původního záměru projektu. Aktualizace záměru projektu schválilo MD v prosinci 2019 a v květnu 2021. Rozsah a způsob provedení prací ŘVC upravovalo i v průběhu výstavby. Smlouvu s dodavatelem postupně změnilo deseti dodatky formou změnových listů (variací). Zdůvodnění některých změn svědčí o nedostatečné přípravě stavby a nezajištění koordinace s dalšími stavebními pracemi v blízkosti stavby i na stavbě samotné.

4.20 Povodí Vltavy při zadávání veřejné zakázky na stavební práce v rámci projektu *VD Orlík – modernizace lodního výtahu* stanovilo předpokládanou hodnotu veřejné zakázky ve výši 60,0 mil. Kč. Zakázku zadalo na základě jediné obdržené nabídky vybranému dodavateli za 95,5 mil. Kč. Smluvní cenu pak v průběhu výstavby navýšilo na 122,4 mil. Kč (vše bez DPH), tj. o 28 %. Z předmětu variací a jejich popisů vyplývá, že se nejednalo o změny, které by vznikly na základě nepředvídatelných okolností až v průběhu realizace stavby, nebo jimž by nemohlo Povodí Vltavy při řádné přípravě projektu předejít.

4.21 Povodí Vltavy v případě projektu *VD Kořensko – zajištění plavebních hloubek pod vodním dílem* navýšilo pěti dodatky smluvní cenu díla z 44,0 mil. Kč na 63,1 mil. Kč bez DPH, tj. o 43 %. Důvodem byla především skutečnost, že při přípravě projektu dostatečně nevymezilo rozsah prací a podmínky pro jejich provedení. Nahrazením soupisu stavebních prací u nejvýznamnější položky požadavky na výkon nebo funkci²² přeneslo odpovědnost za stanovení rozsahu prací

²² Ustanovení 92 odst. 2 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek.

na dodavatele, aniž by v daném případě byly dostatečné objektivní důvody pro takovýto postup.

MD nestanovilo závazné ukazatele pro realizaci projektů, jejich skutečnými výsledky se nezabývalo

4.22 Stanovení konkrétních měřitelných cílů a vhodných ukazatelů pro vyhodnocení míry jejich dosažení je důležité nejen na úrovni koncepcí, ale i projektů. MD rozhodovalo o projektech, jejichž přípravu a realizaci zajišťovalo ŘVC nebo Povodí Vltavy, vyslovením souhlasu s jejich realizací a financováním z rozpočtu SFDI formou tzv. schvalovacích doložek. Ve schvalovacích doložkách MD uvádělo stručný popis projektu, jeho předpokládané náklady, předpokládané období realizace projektu a výsledky hodnocení jeho ekonomické efektivity. V případě projektů s předpokládanými náklady do 30 mil. Kč (do března 2021 do 20 mil. Kč) MD vydávalo svůj souhlas formou schvalovací doložky k rozpisu tzv. globálních položek obsahujícímu seznam projektů. Příprava a realizace projektů pak byla financována na základě smluv o poskytnutí peněžních prostředků z rozpočtu SFDI uzavíraných mezi jejich příjemci a SFDI, v nichž SFDI mj. stanovil podmínky pro čerpání a použití poskytnutých peněžních prostředků.

4.23 MD při schvalování projektů nestanovilo závazné ukazatele nebo požadavky pro vyhodnocení míry dosažení cílů projektů nebo naplnění předpokladů z hodnocení jejich ekonomické efektivity. Nevytvořilo tedy předpoklady pro objektivní vyhodnocení účelnosti a efektivity využití peněžních prostředků vynaložených na přípravu a realizaci projektů, které schválilo. Vyhodnocením skutečných výsledků projektů se MD nezabývalo, a to ani jednotlivě, ani souhrnně. V této oblasti tedy MD řádně neplnilo své zákonné povinnosti²³.

4.24 Plavební komory jsou na vodních cestách kritickými místy, jejichž stav má zásadní vliv na vodní dopravu. Přehled o využití úseků vodních cest jednotlivými druhy plavidel (nákladní lodě, osobní lodě, rekreační plavidla) lze získat ze statistických údajů o skutečném počtu plavidel proplavených jednotlivými plavebními komorami. Tyto údaje shromažďují a každoročně o nich reportují správci vodní cesty. MD ovšem s těmito údaji nepracuje a nedisponuje ani přehledem o stavebně technickém stavu plavebních komor, o jejich nedostatecích, uskutečněných, probíhajících a plánovaných opravách, rekonstrukcích a modernizacích.

4.25 Ve využití jednotlivých plavebních komor jsou výrazné rozdíly. Typickým příkladem je plavební komora Praha-Smíchov na Vltavě, která je využívána především osobními loděmi k vyhlídkovým plavbám v Praze. V roce 2019 jí bylo proplaveno 17 895 osobních lodí a 2 810 malých plavidel (provoz plavební komory v roce 2020 byl výrazně ovlivněn protiepidemickými opatřeními v souvislosti s šířením onemocnění covid-19). Nejbližší další plavební komorou proti proudu Vltavy, na vodním díle Praha-Modřany, bylo za rok 2019 proplaveno jen 241 osobních lodí a 2 257 malých plavidel. Plavební komorou Roztoky, nacházející se pod Prahou po proudu Vltavy, bylo za rok 2019 proplaveno jen 100 osobních lodí a 783 malých plavidel. Uvedené údaje vypovídají o lokálním vysokém zatížení Vltavy rekreační plavbou v Praze, ale jejím výrazně nižším zatížením průběžnou plavbou přes Prahu. Přehled o počtech osobních lodí a malých plavidel proplavených vybranými plavebními

²³ Ustanovení § 22 zákona České národní rady č. 2/1969 Sb., ustanovení § 39 odst. 3 zákona č. 218/2000 Sb.

komorami na Labi, Vltavě a na Baťově kanále získaný z reportů správců vodní cesty prostřednictvím ŘVC je uveden v příloze č. 1 tohoto kontrolního závěru.

Spolupráce MD s MZe byla problematická

4.26 Odpovědnost za infrastrukturní projekty na vodních cestách je rozdělena mezi ŘVC v působnosti MD a správce vodní cesty v působnosti MZe. Systém rozdělení odpovědnosti za přípravu a realizaci typově stejných projektů mezi organizace v působnosti dvou různých resortů je komplikovaný a náročný na koordinaci, a to zvláště v případě projektů tvořících jedno ucelené dopravní řešení. Důsledky rozporů mezi resorty při zajištění rozvoje rekreační plavby MD shrnulo ve *Vyhodnocení účinnosti Dopravní politiky ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050*²⁴: „Na Labi a Vltavě se výstavba veřejné přístavní infrastruktury podařila jen v dílčím omezeném rozsahu a je evidentní, že její absence brzdí rozvoj rekreační plavby na vodní cestě v měřítku její celé délky ... Důvodem pro nerealizaci přístavišť a přístavů byly koncepční a administrativní rozpory mezi resortem dopravy a zemědělství, jež se podařilo řešit až v roce 2017.“ NKÚ ale zjistil, že rozpory nebyly dořešeny ani po roce 2017.

4.27 Podle zápisu ze září 2016²⁵ ŘVC zodpovídá za projekty přímo nesouvisející s vodními díly, k nimž mají právo hospodařit správci vodní cesty, s výjimkou již rozpracovaných projektů. Nevypořádání majetkových vztahů, popř. spory o umístění stavby mezi ŘVC a správcem vodní cesty bylo důvodem odkládání modernizace přístaviště v Litoměřicích (viz 4.31) i výstavby přístavišť v Brandýse nad Labem, v Osečku, v Neratovicích-Lobkovicích.

4.28 Závěrečná vyhodnocení realizovaných projektů jsou velmi důležitá pro ověření splnění jejich cílů a předpokladů, z nichž vycházela hodnocení jejich očekávané ekonomické efektivnosti. ŘVC stále ještě neprovedlo závěrečné vyhodnocení projektu *Úvaziště osobních lodí Ústí nad Labem – centrum*, který dokončilo již v roce 2013, a projektu *Modernizace rejd PK Kořensko*, který dokončilo v roce 2018. Zdůvodnilo to nevypořádáním majetkových vztahů se správcem vodní cesty. Obdobně zatím neprovedlo závěrečné vyhodnocení projektu *Rekreační přístav Petrov*, přestože přístav zprovoznilo již v roce 2017. Nevypořádání majetkových vztahů v tomto přístavu je rovněž důvodem nedokončení dostavby čerpací stanice pohonných hmot, kterou ŘVC řeší samostatným projektem (viz 4.18).

4.29 V červnu 2018 ŘVC převedlo na Povodí Vltavy dokumentaci a další podklady týkající se přípravy projektu výstavby lodního zdvihadla na Orlíku, na jejichž zpracování vynaložilo celkem 36,8 mil. Kč financovaných z rozpočtu SFDI. Většinu těchto podkladů pak Povodí Vltavy pro další přípravu nevyužilo a technické řešení zdvihadla muselo kompletně přepracovat z důvodu „prostorových kolizí a nestandardních řešení“ komplikujících jeho budoucí provoz a údržbu. Výstavbu zdvihadla Povodí Vltavy na rozdíl od ŘVC dále připravuje v návaznosti na projekt řešící ochranu vodního díla Orlík před účinky velkých vod.

Realizace projektů je odkládána, jejich náklady narůstají

4.30 Výstavbu lodních zdvihadel na Orlíku společně s prodloužením plavební komory v Kamýku nad Vltavou a výstavbou lodního zdvihadla na Slapech MD v DSS2 i v KVD označilo

²⁴ *Vyhodnocení účinnosti Dopravní politiky ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050* předložilo MD pro informaci členů vlády ČR na jednání vlády konané dne 29. 11. 2017.

²⁵ *Zápis z jednání zástupců Ředitelství vodních cest, státního podniku Povodí Labe, státního podniku Povodí Vltavy a s. p. Povodí Moravy ve věci rozvoje, modernizace a provozování vodních cest* ze dne 13. 9. 2016.

za projekty odstraňující nejzávažnější nedostatky bránící plnému využití vltavské vodní cesty mezi Prahou a Českými Budějovicemi. Přípravu všech tří projektů do roku 2016 zajišťovalo ŘVC, odpovědnost za další přípravu prvních dvou z nich poté převzalo Povodí Vltavy (viz 4.29). V investičním záměru projektu *Lodní zdvihadlo Slapy* z března 2008 ŘVC počítalo s celkovými investičními náklady ve výši 2 158,6 mil. Kč vč. DPH a s jeho realizací v letech 2011–2013. Investiční záměr projektu s těmito parametry MD schválilo v dubnu 2008. ŘVC ovšem s realizací projektu dosud nezačalo. V investičním záměru projektu *Lodní zdvihadlo Orlík* z dubna 2008 ŘVC počítalo s celkovými investičními náklady ve výši 360,2 mil. Kč a s jeho realizací v letech 2011–2013. Investiční záměr projektu s těmito parametry MD schválilo v květnu 2008. V aktualizaci investičního záměru projektu z října, resp. z prosince 2010 tyto náklady ŘVC navýšilo na 1 186,0 mil. Kč. V záměru projektu ze září 2019 Povodí Vltavy předpokládalo navýšení nákladů na 1 236,4 mil. Kč a dobu realizace projektu v letech 2025–2028. Následně tyto náklady dále navýšilo na 1 970,8 mil. Kč (vše včetně DPH). Aktuální předpokládané náklady tohoto projektu jsou tedy oproti původnímu předpokladu více než pětinasobné. Přestože příprava uvedených projektů pokračuje již od roku 2008, o jejich realizaci MD se změněnými finančními a časovými parametry závazně nerozhodlo.

4.31 Podle investičního záměru projektu *Úvaziště osobní vodní dopravy na dolním Labi* z března 2010 mělo ŘVC v Litoměřicích vybudovat přístaviště pro krátkodobé stání osobních plavidel tvořené plovoucím molem s investičními náklady na stavební část ve výši 1,96 mil. Kč bez DPH. MD projekt v této podobě schválilo v květnu 2010. V zadávací dokumentaci veřejné zakázky ze srpna 2012 předmět projektu v Litoměřicích ŘVC zásadně změnilo na provedení stavební úpravy stávajícího pevného mola pro osobní lodě a provedení výměny stávajícího plovoucího mola pro malá plavidla. S vybraným dodavatelem v dubnu 2013 sjednalo provedení těchto prací za cenu 12,4 mil. Kč bez DPH. V květnu 2013 ŘVC získalo stavební povolení. Pokyn k zahájení prací dodavateli ale nevydalo a smlouvu s ním v srpnu 2020 ukončilo. Jako důvod ŘVC uvedlo nedořešení majetkoprávních vztahů k pozemkům potřebným k provedení stavby se správcem vodní cesty. O necelé tři měsíce později – v listopadu 2020 – ŘVC zahájilo zadávací řízení na provedení výše uvedených prací s předpokládanou hodnotou veřejné zakázky ve výši 20,0 mil. Kč bez DPH a zakázku v červnu 2021 zadalo dodavateli za 30,3 mil. Kč bez DPH. Zadání veřejné zakázky za cenu o polovinu převyšující její předpokládanou hodnotu ŘVC odůvodnilo cenovým vývojem na trhu a obavami z dalšího navyšování cen. Svůj postup při řešení majetkoprávních vztahů se správcem vodní cesty od března 2010 do června 2021 nedoložilo žádnými doklady.

Hodnocení očekávané ekonomické efektivity projektů jsou nevěrohodná

4.32 Účelnost a efektivnost využití peněžních prostředků státu a EU na financování přípravy a realizace projektů, které NKÚ podrobil kontrole, ŘVC a Povodí Vltavy prokázaly v záměrech projektů a hodnoceních ekonomické efektivity, která byla jejich součástí. Smyslem těchto hodnocení má být provedení objektivního vyhodnocení poměru nákladů a přínosů projektů a prokázání účelnosti a efektivnosti jejich realizace. Podle směrnice MD upravující postupy v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí infrastruktury vodních cest financovaných bez účasti státního rozpočtu nemusely být záměry projektů zpracovávány v případě projektů s celkovými investičními náklady do 30 mil Kč bez DPH (do března 2021 do 20 mil. Kč). V těchto případech ŘVC odkazovalo na souhrnná hodnocení efektivnosti investic

na podporu rozvoje rekreační plavby a osobní lodní dopravy na labsko-vltavské vodní cestě a na Baťově kanále (viz 4.15).

4.33 Při prokazování efektivnosti projektů se ŘVC opíralo především o odhady nárůstu počtu turistů a jejich útrat v důsledku realizace projektů. Nestanovilo ale informační zdroje ani postupy pro ověření věrohodnosti a objektivnosti předpokladů, z nichž vycházelo. Například v původním i v aktualizovaném hodnocení, jimiž ŘVC prokazovalo ekonomickou efektivnost projektu *Dokončení vltavské vodní cesty v úseku VD Hněvkovice – Týn nad Vltavou*, byly ekonomické přínosy vypočteny jako součin tzv. osobodnů (součin odhadovaného počtu plavidel, jejich odhadované průměrné obsazenosti a odhadované průměrné délky pobytu turistů v zájmovém území) a odhadované výše průměrné denní útraty turistů závisící mj. na odhadovaném podílu cizinců. Odhady se opíraly o statistické údaje o cestovním ruchu v České republice a informace o využití Baťova kanálu a vodních cest ve Francii. Baťův kanál je ale z pohledu cestovního ruchu velmi specifickou vodní cestou a postup výpočtu „osobodnů“ s využitím přepočtených a následně korigovaných francouzských dat není transparentní. Objektivnost odhadů a správnost výpočtů na základě informací uvedených v hodnocení ekonomické efektivnosti daného projektu nelze ověřit.

4.34 Výsledkem hodnocení ekonomické efektivnosti, které bylo součástí investičního záměru projektu *Dokončení vltavské vodní cesty v úseku VD Hněvkovice – Týn nad Vltavou* z června 2006 s celkovými investičními náklady ve výši 294,3 mil. Kč vč. DPH, byly kladné ukazatele ekonomické efektivnosti. V aktualizovaném hodnocení ekonomické efektivnosti, které bylo součástí aktualizovaného investičního záměru projektu z dubna 2009, ŘVC počítalo s více než dvojnásobným nárůstem celkových investičních nákladů. Efektivnost investice se ale navzdory tomuto vysokému nárůstu nákladů projektu díky optimističtějším odhadům jeho budoucích přínosů zvýšila. Např. v segmentu *Výletní plavba – parníky* (segment s nejvyššími uvažovanými přínosy v obou hodnoceních) bylo v aktualizovaném hodnocení v cílovém roce kalkulováno s 45 000 „osobodny“, zatímco v původním hodnocení jen s 32 637 „osobodny“. Zároveň byly odhadovány vyšší průměrné útraty turistů a vyšší podíl zahraničních turistů (35 % zahraničních turistů oproti 25 % v původním hodnocení; útrata v segmentu *Výletní plavba – parníky* 740 Kč/os./den pro tuzemce oproti 508 Kč/os./den v původním hodnocení, resp. 2 400 Kč/os./den pro cizince oproti 1 460 Kč/os./den v původním hodnocení). Dále byl předpokládán strmější nárůst „zájmu o aktivity v zájmovém území“ (již v prvním roce o 10 %, ve druhém roce o 20 %, ve třetím roce o 40 % atd. až v sedmém roce a dalších letech o 100 %, zatímco v původním hodnocení byl v prvních čtyřech letech očekáván nulový nárůst, v pátém roce nárůst o 10 %, v šestém roce o 20 % atd. a až v 11. roce o 100 %).

4.35 Rovněž v průběhu přípravy projektů *Lodní zdvihadlo Orlík* a *Lodní zdvihadlo Slapy* zpracovalo ŘVC a následně Povodí Vltavy několik hodnocení ekonomické efektivnosti, u nichž byl výrazný nárůst předpokládaných nákladů na realizaci projektů kompenzován postupným zvyšováním očekávaných přínosů, aby projekty zůstaly efektivní. V hodnocení ekonomické efektivnosti z března 2007 ŘVC počítalo s celkovými investičními náklady trojice projektů *Lodní zdvihadlo Orlík*, *Lodní zdvihadlo Slapy* a *Prodloužení plavební komory Kamýk nad Vltavou* ve výši 2 081,7 mil. Kč bez DPH. Výsledkem tohoto hodnocení byly kladné hodnoty ukazatelů ekonomické efektivnosti. Podle citlivostní analýzy měl soubor projektů přestat být efektivní při navýšení jejich nákladů o 58,0 %. V dalším hodnocení ekonomické efektivnosti projektu z ledna 2010 ŘVC celkové investiční náklady trojice projektů navýšilo na 3 152,9 mil. Kč,

tj. o 51 %. Výsledkem tohoto hodnocení opět byly kladné hodnoty ukazatelů ekonomické efektivity. Podle citlivostní analýzy měl soubor projektů přestat být efektivní při dalším navýšení jejich nákladů o 60,9 %. V září 2019 Povodí Vltavy po převzetí odpovědnosti za další přípravu projektu *Loďní zdvihadlo Orlík* zpracovalo jeho samostatné hodnocení ekonomické efektivity s předpokládanými náklady 1 236,4 mil. Kč vč. DPH. Jeho výsledkem byly kladné hodnoty ukazatelů ekonomické efektivity. Podle citlivostní analýzy měl projekt přestat být efektivní při navýšení jeho nákladů o pouhých 8,0 %. Následně Povodí Vltavy navýšilo předpokládané náklady projektu na 1 970,8 mil. Kč vč. DPH, tj. o 59 %. S těmito náklady by podle výsledků předchozího hodnocení již nemělo být efektivní projekt realizovat. Příprava projektu přesto pokračuje (viz 4.29).

4.36 V hodnocení ekonomické efektivity projektu *Plavební komora Praha – Staré město* z června 2016 ŘVC počítalo s celkovými investičními náklady ve výši 537,2 mil. Kč bez DPH. Hodnocení zpracovalo pro „minimalistickou“ variantu bez rozvoje na labsko-vltavské vodní cestě (mj. bez realizace projektu *Plavební stupeň Děčín*) a „maximalistickou“ variantu uvažující s postupným dokončením všech rozvojových projektů na Labi a Vltavě. Výsledkem hodnocení byly kladné hodnoty ukazatelů ekonomické efektivity. Po převzetí odpovědnosti za další přípravu projektu Povodí Vltavy v září 2018 zpracovalo nová dvě hodnocení ekonomické efektivity projektu. Přestože v nich předpokládalo nižší celkové investiční náklady ve výši 491,5 mil. Kč bez DPH, resp. 490,6 mil. Kč bez DPH, výsledkem obou těchto hodnocení byly výrazně horší ukazatele ekonomické efektivity. Všechna tato hodnocení přitom vycházela z odhadů a předpokladů, jejichž objektivnost nelze ověřit.

MD při rozhodování o rozvoji Baťova kanálu postupovalo netransparentně

4.37 Výsledkem *Hodnocení ekonomické efektivity rekreační plavby na Baťově kanále* z června 2019 (viz 4.15) byl návrh čtyř variant dalšího rozvoje. Jako nejefektivnější z nich byla vyhodnocena varianta č. 4 s celkovými investičními náklady 36 mil. Kč spočívající pouze v dokončení sítě přístavišť bez výstavby přístavů a plavebních komor Bělov a Rohatec. Varianta měla nejvyšší efektivnost a zároveň nejnižší citlivost na změnu kritických proměnných (je efektivní až do navýšení nákladů o 74,83 % nebo snížení poptávky o 36,31 % oproti předpokladům). Oproti tomu nejnákladnější varianta č. 1 počítala s celkovými investičními náklady 1 194,0 mil. Kč, měla nejnižší efektivnost a byla nejrizikovější (přestává být efektivní při navýšení nákladů o 28,76 % nebo při snížení poptávky o 21,03 %). V závěru hodnocení přitom byla za nejvhodnější variantu označena nejméně efektivní varianta č. 1 s odvoláním na „dosažení vytyčených cílů v rozvoji Baťova kanálu“, zejména posílení turistického ruchu.

4.38 MD následně nejméně efektivní variantu č. 1 schválilo „s ohledem na splnění všech stanovených cílů“. Nepředložilo ale žádný doklad, v němž by byly cíle pro rozvoj Baťova kanálu konkrétně stanoveny a k těmto cílům uvedlo jen obecné a nekonkrétní informace. Postup, kdy MD o přípravě a realizaci projektů na Baťově kanálu s celkovými investičními náklady 1 194,0 mil. Kč rozhodovalo podle nejasných kritérií na základě „odborného posouzení daného rozvoje a jeho smysluplnosti“ se zohledněním „návazností“, které nebyly zahrnuty do hodnocení ekonomické efektivity, nepovažuje NKÚ za transparentní. Smyslem ekonomického hodnocení projektu, resp. v daném případě souboru projektů, má být transparentní posouzení možných variant a jejich objektivní vyhodnocení podle stanovených kritérií s cílem vybrat variantu zaručující co nejefektivnější vynaložení peněžních prostředků.

Výběr nejnákladnější, nejméně efektivní a přitom nejrizikovější varianty bez náležitého a přezkoumatelného zdůvodnění není v souladu s právním předpisem²⁶.

ŘVC při zadávání veřejných zakázek porušilo zákon

4.39 ŘVC v říjnu 2012 zahájilo zadávací řízení na veřejnou zakázku na stavební práce *Úvaziště osobní vodní dopravy na dolním Labi* s předpokládanou hodnotou 99,0 mil. Kč bez DPH. Na základě kritéria nejnižší nabídkové ceny vybralo dodavatele, s nímž v dubnu 2013 uzavřelo smlouvu o dílo s cenou 73,8 mil. Kč bez DPH a k ní následně několik dodatků. Postup ŘVC při zadávání této veřejné zakázky NKÚ nemohl v plném rozsahu podrobit kontrole, neboť ŘVC předložilo ke kontrole nekompletní zadávací dokumentaci. Některé doklady předložilo bez vyplněných údajů a informací o provedených úkonech a o nabídkách, bez podpisů a jiných náležitostí ověřujících jejich pravost, úplnost a autentičnost, a to s vysvětlením, že jiné doklady se mu nepodařilo dohledat. Uchování dokumentace o veřejné zakázce je jednou z povinností zadavatele, jejíž důsledné dodržování přispívá k uplatnění zásady transparentnosti²⁷. Absence dokumentů potřebných pro kontrolu postupu ŘVC při zadávání této veřejné zakázky činí jeho postup nepřezkoumatelným. ŘVC neuchováním dokumentace o veřejné zakázce porušilo zákon o veřejných zakázkách²⁸ a neoprávněně použilo peněžní prostředky poskytnuté ze SFDI ve výši 75 303 109 Kč²⁹. NKÚ toto jednání vyhodnotil jako skutečnost nasvědčující porušení rozpočtové kázně.

4.40 ŘVC v září 2016 zadalo veřejnou zakázku *Dokončení vltavské vodní cesty v úseku VD Hněvkovice – Týn nad Vltavou – provedení části stavby plavební komory jezu Hněvkovice* s předpokládanou hodnotou 9,5 mil. Kč bez DPH, která byla nezbytná pro dokončení plnění předchozí veřejné zakázky *Dokončení vltavské vodní cesty v úseku VD Hněvkovice – Týn nad Vltavou* s předpokládanou hodnotou 365,65 mil. Kč bez DPH. Zadávalo přitom stavební práce odpovídající charakteru prací, které z plnění této dříve zadané veřejné zakázky v krátké době předtím vypustilo. Použitím nesprávného druhu zadávacího řízení neodpovídajícího součtu předpokládané hodnoty obou těchto veřejných zakázek ŘVC porušilo zákon o veřejných zakázkách³⁰. Vydáním peněžních prostředků za plnění smlouvy o dílo uzavřené v rozporu se zákonem o veřejných zakázkách ŘVC neoprávněně použilo peněžní prostředky poskytnuté ze SFDI ve výši 11 414 616,12 Kč³¹. NKÚ toto jednání vyhodnotil jako skutečnost nasvědčující porušení rozpočtové kázně.

Projekty rekreační plavby nevytvářejí ucelená dopravní řešení

4.41 V důsledku chybějící prioritizace a neaktuálního řazení infrastrukturních projektů na podporu rozvoje rekreační plavby do vzájemně funkčně souvisejících celků (viz 4.5, 4.9–4.11) ŘVC a Povodí Vltavy tyto projekty připravují a MD je schvaluje ad hoc bez vzájemných návazností a dostatečné míry koordinace. Takovýto postup je spojen s významným rizikem neúčelného a neefektivního vynakládání peněžních prostředků státu a EU na přípravu

²⁶ Ustanovení § 39 odst. 3 zákona č. 218/2000 Sb.

²⁷ Ustanovení § 6 odst. 1 zákona č. 137/2006 Sb.

²⁸ Ustanovení § 155 odst. 1 zákona č. 137/2006 Sb.

²⁹ Ustanovení § 3 písm. e) zákona č. 218/2000 Sb.

³⁰ Ustanovení § 13 odst. 3 a § 21 odst. 2 zákona č. 137/2006 Sb.

³¹ Ustanovení § 3 písm. e) zákona č. 218/2000 Sb.

a realizaci projektů s přínosy vázanými na dokončení jiných projektů, jejichž realizace je z různých důvodů odkládána.

4.42 Například cílem projektu *Dokončení VVC v úseku VD Hněvkovice – Týn nad Vltavou* bylo dokončení třetí etapy splavnění Vltavy do Českých Budějovic včetně napojení této části vodní cesty na vodní nádrž Orlík. ŘVC projekt dokončilo v dubnu 2017 a v závěrečné monitorovací zprávě projektu z května 2017 nepravdivě prohlásilo cíle projektu za „*zcela a bezesbytku*“ splněné. Tvrzení ŘVC neodpovídá skutečnosti, neboť ŘVC z projektu vypustilo vyřešení nevyhovující podjezdny výšky mostu pro pěší v Týně nad Vltavou bránící plavbě větších osobních a kabinových lodí, které představovaly důležitý segment vodní dopravy v hodnocení ekonomické efektivity projektu. ŘVC sice navýšení podjezdny výšky mostu připravuje, ale jeho stavební realizaci zatím nezahájilo. Práce na odstranění další překážky na vodní cestě mezi Orlíkem a Týnem nad Vltavou – úseku s problematickou splavností pod zdymadlem Kořensko – zahájilo Povodí Vltavy až v říjnu 2019 a dokončilo v dubnu 2021, tedy čtyři roky po dokončení projektu *Dokončení VVC v úseku VD Hněvkovice – Týn nad Vltavou*. V závěrečné monitorovací zprávě projektu se ŘVC o nevyhovující podjezdny výšce mostu v Týně nad Vltavou ani o úseku s problematickou splavností pod zdymadlem Kořensko nezmínilo. V následné monitorovací zprávě z března 2018 existenci těchto překážek i jejich vliv na projekt ŘVC připustilo, ale konkrétní vyhodnocení neprovedlo.

4.43 V aktualizovaném souhrnném (tahovém) hodnocení ekonomické efektivity z dubna 2009 zahrnujícím projekt *Dokončení VVC v úseku VD Hněvkovice – Týn nad Vltavou* ŘVC zdůraznilo nezbytnost komplexního dopravního řešení splavnění Vltavy do Českých Budějovic. To mělo obsahovat nejen navýšení podjezdny výšky mostu v Týně nad Vltavou, ale i výstavbu lodních zdvihadel na Orlíku a Slapech: *„Zpracovatel je toho názoru, že investice nabudou marketingově a ekonomicky plného využití až v souvislosti s tím, že bude pro rekreační plavbu splavněna celá vodní cesta, v ideálním případě pak včetně fungujícího splavnění říční sítě ve městě České Budějovice ... Pokud by tomu tak nebylo, byla by atraktivita vodní cesty zkrácená na trasu České Budějovice – Týn n. Vltavou omezena a neumožňovala by zaměřovat se při rozvoji cestovního ruchu na ekonomicky nejvýhodnější cílové skupiny.“* V záměru projektu „VD Kořensko – zajištění plavebních hloubek pod vodním dílem“ z června 2019 Povodí Vltavy uvedlo, že v úseku mezi vodním dílem Kořensko a vodním dílem Orlík byla v letech 2015–2018 omezena plavba v průměru po dobu 52,3 % plavební sezóny. V hodnocení ekonomické efektivity, které bylo součástí tohoto záměru projektu uvedlo: *„Tento záměr ale patří do kontextu celého projektu „Dokončení Vltavské vodní cesty České Budějovice – Týn nad Vltavou“, protože zásadně ovlivňuje využití této vodní cesty. ... Souvislost vodní cesty od Českých Budějovic k Orlíku je ovšem limitována právě plavebními hloubkami pod VD Kořensko.“*

4.44 Za zásadní nedostatky týkající se rekreační plavby označilo MD v DSS2 i v KVD chybějící síť bezpečných sjezdů do vody pro spouštění malých plavidel, nedostatečnou síť krátkodobých, střednědobých i dlouhodobých stání pro rekreační plavidla a nedostatečné hygienické a servisní zázemí v přístavech. Zároveň ale nestanovilo časový ani finanční rámec nebo postup pro odstranění těchto nedostatků. Souhrnná hodnocení efektivity investic na podporu rozvoje rekreační plavby a osobní lodní dopravy na labsko-vltavské vodní cestě a na Baťově kanále (viz 4.15) ve schválené variantě řešila jen výstavbu krátkodobých a střednědobých stání plavidel. Problematika sjezdů do vody a servisního zázemí pro plavidla rekreační plavby byla

rozpracována ve studiích, které zadalo ŘVC v roce 2016 a v roce 2019³² bez návaznosti na výstavbu přístavišť a přístavů. Například v Roudnici nad Labem má být podle studie z června 2016 vybudováno servisní centrum s největší kapacitou na středním Labi. Jeho výstavbu ale ŘVC v rámci výstavby přístaviště v Roudnici nad Labem neřešilo. MD nemá přehled o aktuálním počtu míst pro spuštění malých plavidel do vody na Labi a Vltavě. Postupem výstavby sítě bezpečných sjezdů do vody pro spuštění malých plavidel se blíže nezabývalo.

MD neplní opatření pro ekologizaci plavidel osobní lodní dopravy

4.45 Podle Dopravní politiky i KVD má MD vytvářet podmínky pro modernizaci plavidel nákladní i osobní lodní dopravy, zejména podpořit ekologizaci jejich motorů³³. NKÚ ovšem zjistil, že MD nedisponuje žádnými analytickými materiály mapujícími aktuální stav flotily osobních plavidel v ČR ani žádnými jinými dokumenty k dané problematice. Na rozdíl od nákladních plavidel MD o poskytování žádné podpory na modernizaci osobních plavidel nerozhodlo. MD tedy neplní opatření Dopravní politiky směřující k ekologizaci těchto plavidel a neplní v této oblasti povinnosti stanovené mu právním předpisem³⁴. Přehled o počtu plavidel pro rekreační plavbu evidovaných v plavebním rejstříku a v rejstříku malých plavidel v letech 2014–2020 je uveden v příloze č. 2 tohoto kontrolního závěru.

³² *Lokalizační studie sítě servisních center na labsko-vltavské vodní cestě z června 2016, Lokalizační studie sítě sjezdů do vody na Labi z prosince 2016, Lokalizační a dispoziční studie sítě sjezdů do vody na Vltavě z listopadu 2019.*

³³ *Specifický cíl 4.2.3 Dopravní politiky České republiky pro období let 2014 až 2020 s výhledem do roku 2050, specifický cíl 1.3 Dopravní politiky České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 a specifický cíl 4.2.2 KVD.*

³⁴ *Ustanovení § 22 zákona č. 2/1969 Sb.*

Seznam zkratk

ČR	Česká republika
Dopravní politika	<i>Dopravní politika České republiky pro období let 2014 až 2020 s výhledem do roku 2050</i>
DPH	daň z přidané hodnoty
DSS2	<i>Dopravní sektorové strategie, 2. fáze</i>
EU	Evropská unie
KVD	<i>Koncepce vodní dopravy</i>
MD	Ministerstvo dopravy
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MZe	Ministerstvo zemědělství
NKÚ	Nejvyšší kontrolní úřad
OPD	operační program <i>Doprava</i> na léta 2007–2013
PK	plavební komora
ŘVC	Ředitelství vodních cest ČR
Povodí Vltavy	Povodí Vltavy, státní podnik, Praha
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury

Počet osobních lodí a malých (sportovních) plavidel proplavených vybranými plavebními komorami na labsko-vltavské vodní cestě a Baťově kanálu v letech 2014–2020

Dolní Labe – osobní lodě

Plavební komora	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
D. Beřkovice	113	119	190	101	139	128	21
Roudnice n. L.	118	118	183	126	170	172	116
Střekov	112	110	289	186	89	127	212

Dolní Labe – malá plavidla

Plavební komora	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
D. Beřkovice	670	861	866	911	1 156	969	1 175
Roudnice n. L.	812	1 066	1 070	1 204	1 452	1 316	1 399
Střekov	472	417	453	578	407	563	496

Střední Labe – osobní lodě

Plavební komora	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Týnec n. L.	-	4	8	2	6	5	6
Poděbrady	782	817	829	886	879	807	679
Brandýs n. L.	25	23	28	23	36	57	7
Obříství	54	50	66	52	106	157	80

Střední Labe – malá plavidla

Plavební komora	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Týnec n. L.	284	373	357	307	328	373	440
Poděbrady	442	450	659	458	496	611	674
Brandýs n. L.	581	513	623	542	816	918	1 067
Obříství	423	468	566	619	703	660	952

Dolní Vltava – osobní lodě

Plavební komora	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Praha-Modřany	376	397	399	285	286	241	191
Praha-Smíchov	22 586	20 932	21 577	21 659	20 781	17 895	6 180
Roztoky	91	96	124	137	171	100	32
Miřejovice	86	105	126	113	166	83	24

Dolní Vltava – malá plavidla

Plavební komora	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Praha-Modřany	2 548	2 843	2 824	2 553	2 879	2 257	2 908
Praha-Smíchov	2 681	2 799	2 964	2 718	3 440	2 810	4 051
Roztoky	1 248	1 412	1 159	952	1 055	783	1 077
Miřejovice	976	1 205	1 024	1 089	1 168	739	1 271

Střední Vltava – osobní lodě

Plavební komora	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
České Vrbné	305	159	378	340	146	419	460
Hluboká n. V.	79	132	206	365	335	430	334
Hněvkovice hráz	-	-	-	34	30	23	26
Kořensko	-	-	-	239	177	141	76

Střední Vltava – malá plavidla

Plavební komora	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
České Vrbné	321	671	673	904	1 349	1 346	1 422
Hluboká n. V.	391	680	1 014	1 675	2 450	2 280	2 871
Hněvkovice hráz	-	-	-	1 111	1 770	1 447	2 128
Kořensko	555	242	759	377	1 666	1 523	2 222

Baťův kanál – osobní lodě a malá plavidla

Plavební komora	2016	2017	2018	2019	2020
Spytihněv	1 844	1 855	2 242	1 945	2 064
Staré Město	2 410	2 533	3 080	2 802	3 117
Veselí n. M.	3 782	3 790	4 339	4 275	4 713
Vnorovy I	4 486	4 601	5 564	5 048	5 865
Vnorovy II	4 436	4 430	5 501	5 005	5 675

**Počet malých plavidel a osobních lodí evidovaných v rejstřících
vedených Státní plavební správou**

Rok (stav k 31. 12.)	Počet osobních lodí	Počet malých plavidel
2014	79	15 017
2015	77	15 662
2016	87	16 307
2017	89	17 164
2018	89	18 020
2019	103	18 806
2020	106	19 495