



Съобщение за пресата
ЕСП/15/07
Люксембург, 3 март 2015 г.

Участъците с недостатъчен капацитет по реките и каналите затрудняват прехвърлянето на товарен превоз от наземните пътища към вътрешните водни пътища

В публикувания днес доклад на Европейската сметна палата (ЕСП) се констатира, че финансираните от ЕС дейности, насочени към прехвърляне на товарния превоз в Европа от сухоземните пътища към вътрешния воден транспорт бележат бавен напредък през последните 15 години. Според одиторите на ЕС съфинансираните от ЕС проекти, които са част от стратегията за увеличаване на използването на вътрешните водни пътища, не се изпълняват ефективно. Вътрешният воден транспорт не е реализирал увеличение спрямо алтернативния наземен транспорт, а условията за корабоплаване не са се подобрили.

„Един товарен плавателен съд, движещ се по река, може да замени стотици камиони по пътищата и по този начин да намали натоварването, замърсяването и произшествията в рамките на целия ЕС. Прехвърлянето на товарния трафик от сухоземните пътища към мрежата от реки и канали може да бъде от полза за всички граждани на ЕС. Въпреки това, повече от десетилетие след като ЕС е обявил този свой приоритет, развитието на този вид транспорт изостава в сравнение с наземния и железопътния транспорт“ каза Илиана Иванова, членът на ЕСП, отговарящ за доклада. „За да има добри транспортни връзки в Европа и стратегия за устойчив транспорт, е необходимо ЕС да положи повече усилия за подобряване на своите водни пътища и създаване на балансирано разпределение на възможностите на наземния, железопътния и водния транспорт.“

Слабият ефект от финансирането на ЕС за транспорт по европейските реки и канали се дължи на факта, че не са премахнати участъците с недостатъчен капацитет по водните пътища — основна предпоставка за стратегиите на ЕС за развитие на вътрешния воден транспорт. Участъците с недостатъчен капацитет могат да бъдат мостове, неефективни шлюзове и водни участъци, които не са достатъчно широки за обема на трафика.

Държавите членки не обръщат достатъчно внимание на вътрешните водни пътища, въпреки че Комисията ги е обявила за приоритет още през 2001 г. с цел да се прехвърли трафикът от наземните пътища към други видове транспорт, които са по-екологични. Необходимите разходи за премахване на всички участъци с недостатъчен капацитет в рамките на трансевропейската мрежа значително надвишават предвиденото финансиране от бюджета на ЕС. За да се преодолее този недостиг, е необходимо допълнително финансиране от национални и/или частни източници. Одиторите констатираха също, че не съществува цялостна съгласувана стратегия между държавите членки, свързани с основните водни коридори, и че стратегиите на ЕС не обръщат достатъчно внимание на поддръжката на реките и на други въпроси от политическо и екологично естество.

За да се подобри ефективността на финансирането от ЕС за транспорт по вътрешните водни пътища, одиторите препоръчват:

- Държавите членки да дават приоритет на онези проекти за вътрешни водни пътища, които осигуряват най-големи и най-непосредствени ползи.
- Комисията да насочва финансирането си за проекти, които имат добре разработени планове за премахване на участъците с недостатъчен капацитет.

Настоящото съобщение за пресата има за цел да представи основните послания на специалния доклад, приет от Европейската сметна палата.

Пълният текст на доклада е публикуван на www.eca.europa.eu

Пресслужба на ЕСП

Damijan Fišer — служител в пресслужбата

12, rue Alcide De Gasperi, -1615 Luxembourg

Тел.: (+352) 4398 45410 Мобилен: (+352) 621 55 22 24

Email: press@eca.europa.eu @EUAuditorsECA

Youtube: [EUAuditorsECA](https://www.youtube.com/EUAuditorsECA)

eca.europa.eu

За да се **подобри координацията между държавите членки**, Комисията следва да:

- анализира задълбочено потенциалния пазар и ползите от корабоплаването по вътрешни водни пътища в различни речни участъци и координира изпълнението на основната трансевропейска транспортна мрежа от държавите членки;
- договори с държавите членки конкретни и постижими цели за премахване на участъците с недостатъчен капацитет;
- доразвие правната база с оглед да се разширят изискванията за отчитане, свързани с условията за корабоплаване по водните пътища, и се задължат държавите членки да изготвят национални планове за поддръжка на националните водни пътища по координиран начин.

Бележки към издателите

Половината от населението на Европа живее близо до брегова линия или до вътрешен воден път, и повечето европейски индустриални центрове могат да бъдат достигнати по такива пътища. Транспортът по вътрешните водни пътища е един от основните три вида наземен транспорт заедно с пътния и железопътния транспорт. Стоките се превозват с плавателни съдове по канали, реки и езера, между вътрешни пристанища и кейове. Плавателните съдове по вътрешните водни пътища имат товарен капацитет, който се равнява на този на стотици камиони. Те могат да донесат потенциални ползи като по-ниски разходи, по-малко замърсяване и по-голяма транспортна сигурност.

Настоящият специален доклад (№ 1/2015), озаглавен „**Транспорт по вътрешните водни пътища в Европа — условията за корабоплаване и делът на този вид транспорт не са се подобрили значително от 2001 г. насам**“, разглежда въпроса дали Комисията и държавите членки изпълняват ефективно стратегиите за товарния превоз по вътрешни водни пътища. Одиторите провериха дали съфинансираните от бюджета на ЕС проекти ефективно допринасят за увеличаването на относителния дял на товарния транспорт по вътрешни водни пътища и подобряването на условията за корабоплаване и дали стратегиите на ЕС за вътрешен воден транспорт са координирани и обосновани от подходящ и изчерпателен анализ.

Одитът обхваща преглед на документите за определяне на политики и стратегии след 2001 г. и проверка на място на резултатите от 12 проекта, съфинансирани от бюджета на Структурните фондове и трансевропейската мрежа за транспорт в Белгия, Чешката република, Германия и Унгария, което представлява почти 90 % от разходите за инфраструктура за вътрешен воден транспорт, която се очакваше да бъде завършена до 2013 г.

Проектите за развитие на вътрешния воден транспорт в ЕС са получили финансиране в размер на 1,278 млрд. евро за периода 2007—2013 г. по инструмента „Трансевропейска транспортна мрежа“, Европейския фонд за регионално развитие и Кохезионния фонд.

Специалните доклади на ЕСП се публикуват през цялата година и представят резултатите от отделни одити на конкретни бюджетни области или теми на управлението.