



Problematická místa na řekách a kanálech brání přesunu nákladní dopravy z pozemních komunikací na vnitrozemské vodní cesty

V dnes zveřejněné zprávě Evropského účetního dvora (EÚD) se uvádí, že snahy přesunout nákladní dopravu v Evropě ze silnic na vnitrozemské vodní cesty vedly za posledních 15 let jen k malému pokroku. Podle auditorů EU nebyly projekty spolufinancované EU v rámci strategie pro větší využití vnitrozemských vodních cest realizovány účinným způsobem. Vnitrozemská vodní doprava si jako alternativa k silniční dopravě nepolepšila a nedošlo ani ke zlepšení splavnosti.

„Jedno nákladní plavidlo na řece může nahradit stovky nákladních automobilů na silnicích, a snížit tak neprůjezdnost, znečištění a nehodovost v celé EU. Přesun nákladní dopravy ze silnic na síť řek a kanálů může mít pozitivní přínos pro všechny občany EU. Více než deset let po té, co byl tento přesun prohlášen za prioritu, však rozvoj tohoto druhu dopravy zaostává za dopravou silniční i železniční,“ uvedla Iliana Ivanova, členka EÚD odpovědná za tuto zprávu. „Propojená Evropa s udržitelnou dopravní strategií si žádá, aby EU směřovala více úsilí do zlepšování vodních cest a vytvořila vyváženější kombinaci podílů silniční, železniční a vodní dopravy.“

Příčinou omezeného dopadu projektů financovaných EU v oblasti dopravy po evropských řekách a kanálech je neschopnost eliminovat problematická místa. Eliminace problematických míst je přitom klíčovým předpokladem strategií EU pro rozvoj vnitrozemské vodní dopravy. K těmto problematickým místům patří mosty, které nejsou dost vysoké, neefektivní plavební komory a úseky vodních cest, které nejsou pro dané dopravní objemy dostatečně široké.

Členské státy věnovaly vnitrozemským vodním cestám jen malou pozornost, přestože Komise je již v roce 2001 označila za prioritu pro přesun dopravy ze silnic na životnímu prostředí příznivější způsoby dopravy. Náklady na eliminaci všech problematických míst v transevropské dopravní síti výrazně převyšují prostředky, jež jsou na tyto účely vyčleněny v rozpočtu EU. Kvůli nedostatku finančních prostředků tak vzniká potřeba dalšího financování z národních anebo soukromých zdrojů. Auditóři rovněž zjistili, že členské státy propojené hlavními vodními koridory nemají žádnou ucelenou obecnou strategii a že strategie EU nevěnují dostatečnou pozornost údržbě řek ani politickým a environmentálním faktorům.

Aby se zlepšila účinnost financování dopravy po vnitrozemských vodních cestách ze strany EU, auditóři doporučují:

- aby členské státy upřednostnily ty projekty na vnitrozemských vodních cestách, které mají největší a nejrychlejší přínos;
- aby Komise soustředila své financování na ty projekty, které se nacházejí v lokalitách, kde již existují rozpracované plány na úpravu problematických míst;

Aby se zlepšila koordinace mezi členskými státy, Komise by měla:

- provádět podrobné analýzy potenciálního trhu a přínosů vnitrozemské plavby na různých říčních úsecích a s členskými státy koordinovat rozvoj hlavní sítě TEN-T;
- dohodnout se s členskými státy na konkrétních a dosažitelných cílech pro úpravu problematických míst;
- posílit právní základ s cílem rozšířit vykazovací povinnosti u stavu vodních cest z hlediska plavby a stanovit členskými státním povinnost vypracovávat plány údržby vnitrozemských vodních cest ve vzájemné součinnosti.

Účelem této tiskové zprávy je informovat o hlavních zjištěních zvláštní zprávy přijaté Evropským účetním dvorem. Plné znění této zprávy je k dispozici na internetové stránce www.eca.europa.eu.

ECA Press

Damijan Fišer – pracovník tiskového oddělení

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

Tel.: (+352) 4398 45410 Mobilní tel.: (+352) 621 55 22 24

E-mail: press@eca.europa.eu

@EUAuditorsECA

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

eca.europa.eu

Poznámka pro redaktory

Polovina evropské populace žije blízko pobřeží nebo vnitrozemských vodních cest a do většiny evropských průmyslových center je možné se doplnit po vnitrozemských vodních cestách. Vnitrozemská vodní doprava je spolu se silniční a železniční dopravou jedním ze tří hlavních způsobů pozemní dopravy. Plavidla přepravují zboží po vnitrozemských vodních cestách, jako jsou kanály, řeky a jezera, a mezi vnitrozemskými přístavy a přístavišti. Plavidla pro vnitrozemskou plavbu mají nosnost, jež odpovídá stovkám nákladních automobilů. Mohou tedy pomoci uspořit náklady na dopravu, omezit emise a zvýšit bezpečnost dopravy.

V této zvláštní zprávě (1/2015) nazvané „**Vnitrozemská vodní doprava v Evropě: od roku 2001 se významně nezvýšil podíl tohoto způsobu dopravy ani se nezlepšila splavnost**“ Účetní dvůr prověřoval, zda Komise a členské státy EU účinně realizovaly strategie pro nákladní dopravu po vnitrozemských vodních cestách. Auditoři posuzovali, zda projekty spolufinancované z rozpočtu EU účinným způsobem přispěly k nárůstu modálního podílu vnitrozemské nákladní vodní dopravy a zlepšení podmínek splavnosti a zda byly strategie EU pro vnitrozemskou vodní dopravu koherentní a vycházely z relevantních a komplexních analýz.

V rámci auditu byly přezkoumány dokumenty týkající se politik a strategií od roku 2001 a dále a byly provedeny kontrolní návštěvy na místě u 12 projektů spolufinancovaných ze strukturálních fondů a z rozpočtu transevropské dopravní sítě v Belgii, České republice, Německu a Maďarsku, na něž připadalo téměř 90 % výdajů na infrastrukturu vnitrozemských vodních cest, u níž bylo pravděpodobné, že bude dokončena do roku 2013.

V období 2007–2013 byly projekty vnitrozemských vodních cest v EU financovány z nástroje pro transevropské dopravní sítě, Evropského fondu pro regionální rozvoj a Fondu soudržnosti částkou 1 278 milionů EUR.

Zvláštní zprávy Evropského účetního dvora jsou zveřejňovány v průběhu celého roku a uvádějí zjištění vybraných auditů konkrétních oblastí rozpočtu EU či témat z oblasti správy a řízení.