



Sajtóközlemény  
ECA/15/07  
Luxembourg, 2015. március 3.

## A folyók és csatornák szűk keresztmetszetei hátráltatják a teherforgalom áterelését a közutakról a belvízi szállítás felé

Az Európai Számvevőszék ma közzétett jelentése szerint az elmúlt 15 évben csak lassan hoztak eredményeket az arra irányuló – uniós támogatásban részesülő – törekvések, hogy a teherforgalmat Európában a közutakról a belvízi szállítás felé tereljék át. Számvevőink úgy ítélik meg, hogy a belvízi hajóutak használatának növelését célzó stratégia részeként uniós társfinanszírozásban részesülő projektek végrehajtása nem volt eredményes. A belvízi szállítás nem nyert teret a közúti szállítás alternatívájaként, és a hajózhatóság sem javult.

*„Közúti helyett belvízi szállítás esetén egyetlen teherhajó több száz kamiont is kiválthat, aminek révén az egész Unióban enyhülhetnek a torlódások és a környezetszennyezés, csökkenhet a balesetek száma. Ha a teherforgalmat a közutakról a folyók és csatornák hálózatára tereljük át, az minden uniós polgár számára csak előnyös lehet. Egy bő évtizeddel azután, hogy az Unió kiemelt területté nyilvánította ennek a szállítási módnak a fejlesztését, az mégis elmarad a közút és a vasút mögött” – nyilatkozta Iliana Ivanova, a jelentésért felelős számvevőszéki tag. „Egy fenntartható közlekedési stratégiával rendelkező, összekapcsolt Európának fokozottabb uniós erőfeszítéssel kell javítania vízi útjait, és kiegyensúlyozottabb megoszlást kell elérnie a közúti, vasúti és vízi közlekedési mód között.”*

Azt, hogy az európai folyami és csatornai szállítás uniós támogatása kevés hatással járt, a szűk keresztmetszetek megszüntetésének sikertelensége okozta, hiszen a szűk keresztmetszetek felszámolása a belvízi szállítás fejlesztésére irányuló uniós stratégiák alapvető előfeltétele. A felszámolandó akadályok közé tartoznak a nem elég magas hidak, a nem hatékony szilipek és a szállítás volumenéhez képest túl szűk víziútszakaszok.

A tagállamok annak ellenére kevés figyelmet fordítottak a belvízi utakra, hogy a Bizottság ezeket már 2001-ben kiemelt területté nyilvánította annak érdekében, hogy a teherforgalmat a közutakról olyan környezetkímélőbb közlekedési módok felé lehessen terelni, mint a belvízi szállítás. A tranzeurópai hálózaton belüli összes szűk keresztmetszet megszüntetésének költsége messze meghaladja az uniós költségvetésből rendelkezésre álló forrásokat. E különbség áthidalásához szükség van tagállami, illetve magánforrásból történő további finanszírozásra. Számvevőink megállapították azt is, hogy a fő vízi folyosók által összekötött tagállamoknak nincs egységes és átfogó közös stratégiájuk, és hogy az uniós stratégiák nem szentelnek kellő figyelmet a folyókarbantartási, politikai és környezeti megfontolásoknak.

A belvízi szállítás uniós finanszírozásának eredményességét javítandó, a Számvevőszék a következő ajánlásokat teszi:

- a tagállamok részesítsék előnyben az olyan belvízi projekteket, amelyek a legnagyobb és legközvetlenebb haszonnal kecsegtetnek;
- a Bizottság leginkább olyan projekteket finanszírozzon, amelyeknél előrehaladott tervek léteznek a szűk keresztmetszetek felszámolására.

A tagállamok közötti jobb koordináció érdekében a Bizottság:

- elemezze mélyrehatóan különböző folyószakaszokra nézve a belvízi hajózás potenciális piacát és előnyeit, és hangolja össze a tagállamokban a TEN-T törzshálózat megvalósítását;

*E sajtóközlemény célja, hogy összefoglalót nyújtson az Európai Számvevőszék által elfogadott különjelentésről.*

*A jelentés teljes szövege letölthető: [www.eca.europa.eu](http://www.eca.europa.eu).*

ECA Press

Damijan Fišer – sajtófelelős

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

T: (+352) 4398 45410

M: (+352) 621 55 22 24

E: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu)

@EUAuditorsECA

Youtube: EUAuditorsECA

[eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)

- állapodjon meg a tagállamokkal konkrét és megvalósítható célkitűzésekben a szűk keresztmetszetek megszüntetésére nézve;
- érje el a jogszabályi háttér következő célú megerősítését: a vízi utak hajózhatósági állapotáról szóló beszámolás követelményeinek kibővítése, valamint a tagállamok kötelezése arra, hogy nemzeti belvíziút-karbantartási terveiket összehangolt módon dolgozzák ki.

#### **A szerkesztők figyelmébe**

Európa lakosságának fele tengerpart vagy belvízi út közelében lakik, és a legtöbb európai ipari központ elérhető belvízi hajóúton. A belvízi szállítás a közúti és a vasúti szállítás mellett a három legfontosabb szárazföldi szállítási mód egyike. A belvízi utakon történő hajós áruszállítás csatornákon, folyókon és tavakon zajlik, belvízi kikötők és rakpartok között. A belvízi hajók szállítókapacitása több száz kamionéval egyenértékű, ami potenciális előnyökkel jár a költségmegtakarítás, a környezetszennyezés csökkenése és a növekvő közlekedésbiztonság révén.

A **„Belvízi szállítás Európában: 2001 óta nem történt jelentős javulás a modális részesedés és a hajózhatóság feltételeinek terén”** című, 1/2015. sz. különjelentés azt vizsgálja, hogy a Bizottság és a tagállamok eredményesen hajtották-e végre a belvízi áruszállítási stratégiákat. A Számvevőszék azt értékelte, hogy eredményesen járultak-e hozzá az uniós támogatásban részesült projektek a belvízi áruszállítás modális részesedésének növeléséhez és a hajózhatóság feltételeinek javításához, valamint hogy egységesek voltak-e és releváns, átfogó elemzésekben alapultak-e az uniós belvízi szállítási stratégiák.

Ellenőrzésünk kiterjedt a 2001-es és későbbi szakpolitikai és stratégiai dokumentumokra, valamint helyszínen vizsgáltuk Belgiumban, a Cseh Köztársaságban, Németországban és Magyarországon – a belvízi infrastrukturális projektekkel kapcsolatos kiadások 90%-át kitevő, 2013 végéig várhatóan befejeződő – 12 olyan projekt eredményeit, amelyek a strukturális alapok és a transeurópai közlekedési hálózat költségvetéséből részesültek támogatásban.

Az uniós belvízi szállítási projektek a 2007–2013-as időszakban 1278 millió euró finanszírozásban részesültek a transeurópai közlekedési (TEN-T) eszközökből, az Európai Regionális Fejlesztési Alapból és a Kohéziós Alapból.

Az Európai Számvevőszék különjelentései, amelyek az év során folyamatosan jelennek meg, adott uniós költségvetési területekre vagy irányítással kapcsolatos kérdésekre irányuló kiválasztott ellenőrzések eredményeiről számolnak be.