

Sprawozdanie specjalne

**Śródlądowy transport  
wodny w Europie:  
od 2001 r. nie odnotowano  
znaczącego wzrostu  
udziału w przewozach  
ani istotnej poprawy  
żeglowności**



EUROPEJSKI  
TRYBUNAŁ  
OBRACHUNKOWY

EUROPEJSKI TRYBUNAŁ OBRACHUNKOWY  
12, rue Alcide De Gasperi  
1615 Luksemburg  
LUKSEMBURG

Tel. +352 4398-1

E-mail: [eca-info@eca.europa.eu](mailto:eca-info@eca.europa.eu)  
Internet: <http://eca.europa.eu>

Twitter: @EUAuditorsECA  
YouTube: EUAuditorsECA

Więcej informacji o Unii Europejskiej można znaleźć w portalu Europa (<http://europa.eu>).

Luksemburg: Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2015

Print	ISBN 978-92-872-2003-5	ISSN 1831-0923	doi:10.2865/325428	QJ-AB-15-001-PL-C
PDF	ISBN 978-92-872-1964-0	ISSN 1977-5768	doi:10.2865/640633	QJ-AB-15-001-PL-N
EPUB	ISBN 978-92-872-1968-8	ISSN 1977-5768	doi:10.2865/97809	QJ-AB-15-001-PL-E

© Unia Europejska, 2015

Powielanie materiałów dozwolone pod warunkiem podania źródła.

W celu wykorzystania lub powielenia wykresu 2 należy wystąpić o zgodę bezpośrednio do właściciela praw autorskich.

*Printed in Luxembourg*

Sprawozdanie specjalne

**Śródlądowy transport  
wodny w Europie:  
od 2001 r. nie odnotowano  
znaczącego wzrostu  
udziału w przewozach  
ani istotnej poprawy  
żeglowności**

(przedstawione na mocy art. 287 ust. 4 akapit drugi TFUE)

# Zespół kontrolny

Sprawozdania specjalne Trybunału przedstawiają wyniki kontroli wykonania zadań i kontroli zgodności wybranych obszarów działalności UE lub kwestii związanych z zarządzaniem. Trybunał wybiera i opracowuje zadania kontrolne w taki sposób, aby miały one jak największe oddziaływanie, biorąc pod uwagę kryteria takie jak zagrożenia dla wykonania zadań lub zgodności, poziom dochodów lub wydatków w danym obszarze, nadchodzące zmiany oraz interes polityczny i społeczny.

Niniejsza kontrola wykonania zadań została przeprowadzona przez Izbę kontroli II, której przewodniczy członek Trybunału Henri Grethen i która zajmuje się takimi obszarami wydatków jak polityki strukturalne, transport i energia. Kontrolą kierowała Iliana Ivanova, członek Trybunału, a w działania kontrolne zaangażowani byli: Tony Murphy, szef gabinetu; Mihail Stefanov, attaché; Pietro Puricella, kierownik działu; Enrico Grassi, kierownik zespołu, a także kontrolerzy: Christian Wieser, Erika Soveges, Erki Must i Di Hai.



Od lewej strony: E. Soveges, M. Stefanov, P. Puricella, C. Wieser, I. Ivanova, E. Must, E. Grassi, D. Hai, T. Murphy.

## Punkty

### Wykaz skrótów

### Glosariusz

## I–VII Streszczenie

## 01–13 Wprowadzenie

01–06 **Charakterystyka śródlądowego transportu wodnego towarów w UE**

07–10 **Główne cele polityki i główne przeszkody w zakresie śródlądowego transportu wodnego towarów**

11–13 **Rola Komisji Europejskiej i państw członkowskich**

## 14–16 Zakres kontroli i podejście kontrolne

## 17–49 Uwagi

17–27 **Udział śródlądowego transportu wodnego w przewozach nie wzrósł znacząco, a projekty finansowane przez UE nie przyczyniły się w skuteczny sposób do ogólnej poprawy żeglowności**

18–19 **Udział śródlądowego transportu wodnego w przewozach nie wzrósł znacząco**

20–24 **Usunięto jedynie kilka wąskich gardeł bez uwzględnienia kwestii korytarzy i konserwacji**

25–27 **Opóźnienia w realizacji są po części konsekwencją długotrwałych procedur administracyjnych**

28–49 **Strategie unijne w zakresie śródlądowego transportu wodnego nie były poparte kompleksową i rzetelną analizą**

29–32 **Strategii unijnych nie oparto na rzetelnej analizie**

33–40 **W strategiach unijnych nie uwzględniono w pełni głównych czynników utrudniających ich realizację na poziomie państw członkowskich**

41–45 **Niewystarczająco ukierunkowane podejście przy wyborze projektów**

46–49 **Państwa członkowskie nie poświęciły wystarczającej uwagi kwestii utrzymania rzek**

## 50–54 Wnioski i zalecenia

- Załącznik I** – **Klasyfikacja europejskich śródlądowych dróg wodnych zgodnie z rezolucją Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu nr 92/2**
- Załącznik II** – **Wykaz projektów zbadanych przez Trybunał**
- Załącznik III** – **Udział śródlądowego transportu wodnego w przewozach wszystkimi rodzajami transportu lądowego w państwach członkowskich na głównych śródlądowych korytarzach wodnych w latach 2001–2012**
- Załącznik IV** – **Różne możliwości usunięcia wąskiego gardła na odcinku Straubing–Vilshofen**
- Załącznik V** – **Koszt usunięcia wąskich gardeł zgodnie z wykazem wąskich gardeł i brakujących połączeń w projekcie PLATINA na dzień 31.3.2010 r.**

### **Odpowiedzi Komisji**

**DG ds. Mobilności i Transportu:** Dykcja Generalna ds. Mobilności i Transportu

**DG ds. Polityki Regionalnej i Miejskiej:** Dykcja Generalna ds. Polityki Regionalnej i Miejskiej

**DG ds. Środowiska:** Dykcja Generalna ds. Środowiska

**EFRR:** Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego

**EKG ONZ:** Europejska Komisja Gospodarcza Organizacji Narodów Zjednoczonych

**TEN-T:** transeuropejska sieć transportowa

**Ekwiwalent dwudziestu stóp (TEU):** (ang. *twenty-foot equivalent unit*) jednostka miary służąca do opisu ładowności statków kontenerowych i terminali kontenerowych i odpowiadająca objętości kontenera o długości 20 stóp (6,1 m). Kontener jest metalową skrzynią o standardowych wymiarach, która może być łatwo przeładowywana między różnymi środkami transportu, takimi jak statki, pociągi czy samochody ciężarowe.

**Natura 2000:** sieć obszarów ochrony przyrody na terytorium Unii Europejskiej.

**Podnośnia statków:** budowla służąca do podnoszenia lub opuszczania statków w celu pokonania różnicy między dwoma poziomami wody.

**Program operacyjny:** zatwierdzony przez Komisję program inwestycji państwa członkowskiego otrzymujących dofinansowanie z UE. Program ten ma postać spójnego zbioru priorytetów obejmujących wieloletnie działania, w ramach których współfinansowane są poszczególne projekty.

**Prześwit mostu:** odległość między powierzchnią wody a najniższym punktem mostu.

**Sieć bazowa:** część sieci TEN-T, którą państwa członkowskie mają prawny obowiązek wybudować do 2030 r.

**Sieć kompleksowa:** część sieci TEN-T, którą państwa członkowskie mają prawny obowiązek wybudować do 2050 r.

**Śluza:** urządzenie służące do podnoszenia lub opuszczania statków pomiędzy zbiornikami o różnych poziomach wody na rzekach lub kanałach.

**Śródlądowa droga wodna:** wody położone w obrębie lądu stałego, na których możliwa jest żegluga statków o nośności nie mniejszej niż 50 ton przy normalnym obciążeniu. Zalicza się do nich żeglowne rzeki, jeziora i kanały.

**Tonokilometr (tkm):** jednostka miary służąca do rejestrowania pracy przewozowej i odpowiadająca przewozowi jednej tony na odległość 1 km. Praca przewozowa obliczana jest poprzez pomnożenie przewożonego ładunku wyrażonego w tonach (t) przez odległość wyrażoną w kilometrach (km). W transporcie krajowym, międzynarodowym i tranzytowym pod uwagę brana jest jedynie odległość przebyta na terytorium państwa zgłaszającego.

**Udział w przewozach:** udział w transporcie ogółem poszczególnych rodzajów transportu, takich jak transport drogowy, kolejowy, śródlądowy, morski i powietrzny, łącznie z transportem niezmotoryzowanym. Wyrażany jest on w pojazdo-, tono- lub pasażerokilometrach jako suma przejazdów, natężenia ruchu, ładunku oraz wydajności pojazdów i transportu. W niniejszym sprawozdaniu udział w przewozach odnosi się do trzech głównych rodzajów transportu lądowego: drogowego, kolejowego i śródlądowego.

**Usługi informacji rzecznej (RIS):** (ang. *River Information Services*) nowoczesne systemy kierowania ruchem umożliwiające szybki przesył danych drogą elektroniczną między wodą a lądem poprzez wymianę informacji z wyprzedzeniem czasowym lub w czasie rzeczywistym.

**Wąskie gardło:** zgodnie z rezolucją Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ nr 49 z 2005 r. termin ten jest stosowany w odniesieniu do tych odcinków śródlądowych dróg wodnych, w przypadku których wartości parametrów są znacznie niższe niż te docelowo wymagane.

**Zanurzenie:** głębokość zanurzonej części statku. Im więcej ładunku, tym większe zanurzenie statku.

## I

Śródlądowy transport wodny stanowi wraz z transportem drogowym i kolejowym jeden z trzech głównych rodzajów transportu lądowego. Towary przewożone są statkami, które przemieszczają się śródlądowymi drogami wodnymi, takimi jak kanały, rzeki i jeziora, między portami śródlądowymi a nabrzeżami. UE dąży do odciążenia infrastruktury drogowej i skierowania ruchu na bardziej przyjazne środowisku rodzaje transportu, w tym śródlądowy transport wodny. Zmiana ta może przynieść korzyści w zakresie oszczędności kosztów, ograniczenia zanieczyszczenia środowiska i większego bezpieczeństwa transportu. W strategiach unijnych za najważniejszy warunek rozwoju żeglugi śródlądowej w Europie uznano wyeliminowanie wąskich gardeł w infrastrukturze.

## II

Trybunał zbadał, czy Komisja i państwa członkowskie UE skutecznie wdrożyły strategie w zakresie śródlądowego transportu wodnego towarów. W tym celu postawił dwa pytania szczegółowe:

- (i) Czy projekty współfinansowane z budżetu UE w sposób skuteczny przyczyniły się do wzrostu udziału śródlądowego transportu wodnego towarów w przewozach i poprawy żeglowności?
- (ii) Czy unijne strategie w zakresie śródlądowego transportu wodnego były spójne i oparte na odpowiednich i wyczerpujących analizach?

## III

Kontrola polegała na przeglądzie dokumentów programowych i strategicznych począwszy od 2001 r. oraz informacji udostępnionych przez Komisję, Europejską Komisję Gospodarczą (EKG) ONZ i pozostałe podmioty, a także na przeglądzie stosownych wskaźników w zakresie finansów, transportu i żeglowności. Ponadto przeprowadzono kontrole na miejscu dotyczące 12 projektów w Belgii, Republice Czeskiej, Niemczech i na Węgrzech finansowanych w okresie programowania 2007–2013 z budżetu transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) i funduszy strukturalnych.

## IV

Trybunał doszedł do ogólnego wniosku, że nie udało się osiągnąć celu polityki polegającego na poprawie żeglowności i ograniczeniu ruchu drogowego na rzecz śródlądowego transportu wodnego. W okresie od 2001 r., kiedy wyznaczono ten cel, do 2012 r., za który dostępne są najnowsze dane statystyczne, udział śródlądowego transportu wodnego w przewozach nie wzrósł znacząco, oscylując na poziomie około 6%. Trybunał uważa zatem, że strategie unijne w zakresie tego rodzaju transportu nie zostały skutecznie wdrożone.

## V

Finansowane przez UE projekty objęte kontrolą nie zawsze były spójne z celami w zakresie śródlądowego transportu wodnego towarów, a jedynie kilka z nich doprowadziło do poprawy żeglowności. Udało się wszak usunąć niektóre wąskie gardła, lecz w ich otoczeniu pozostały inne zatory. W konsekwencji oddziaływanie tych projektów na śródlądowy transport wodny było niewielkie.

## VI

Stało się tak po części z powodu uchybień w unijnych strategiach w zakresie śródlądowego transportu wodnego (których nie poprzedzono wystarczająco rzetelną i wyczerpującą analizą) i braku jednoznacznie ukierunkowanego wykorzystania ograniczonych zasobów na poziomie UE i państw członkowskich. Ponadto podejścia państw członkowskich do śródlądowego transportu wodnego wzdłuż głównych korytarzy transportowych były niespójne. W unijnych strategiach nie uwzględniono w wystarczającym stopniu zagadnień związanych z ochroną środowiska ani tego, ile uwagi państwa członkowskie poświęcały kwestii utrzymania rzek.

## VII

Trybunał przedstawia następujące zalecenia:

### Zalecenie 1

Aby zwiększyć skuteczność finansowania śródlądowego transportu wodnego przez UE oraz zapewnić lepsze wyniki w ramach projektów:

- a) państwa członkowskie powinny traktować priorytetowo projekty dotyczące korytarzy, rzek lub odcinków rzecznych, które w największym stopniu i w najkrótszym okresie mogą przyczynić się do poprawy śródlądowego transportu wodnego;
- b) podczas wyboru wniosków projektowych Komisja powinna skoncentrować się na finansowaniu tych projektów, które są najbardziej istotne dla śródlądowego transportu wodnego i w ramach których opracowano szczegółowe plany wyeliminowania pobliskich wąskich gardeł.

### Zalecenie 2

W celu dalszego rozwijania strategii UE w zakresie śródlądowego transportu wodnego towarów oraz w celu poprawy koordynacji między państwami członkowskimi

- a) Komisja powinna przeprowadzić dogłębne analizy potencjalnego rynku i ewentualnych korzyści płynących z żeglugi śródlądowej na różnych odcinkach rzecznych oraz skoordynować realizację sieci bazowej TEN-T w państwach członkowskich z uwzględnieniem potencjału tych odcinków w zakresie rozwoju korytarzy transportowych dla towarowej żeglugi śródlądowej;
- b) podczas realizacji korytarzy transportowych Komisja i państwa członkowskie powinny uzgodnić szczegółowe i osiągalne cele, a także precyzyjne etapy eliminacji wąskich gardeł w obrębie korytarzy objętych instrumentem „Łącząc Europę”. Należy przy tym uwzględnić cel TEN-T dotyczący ukończenia sieci bazowej do 2030 r., dostępność środków na poziomie UE i państw członkowskich oraz kwestie polityczne i środowiskowe związane z budową nowej (lub rozbudową istniejącej) infrastruktury śródlądowego transportu wodnego;
- c) w kontekście kolejnej rewizji rozporządzenia w sprawie sieci TEN-T Komisja powinna zaproponować wzmocnienie podstawy prawnej w celu (i) rozszerzenia wymogów w zakresie sprawozdawczości na temat stanu żeglowności dróg wodnych i (ii) zobowiązania państw członkowskich do szczegółowego opracowania krajowych planów utrzymania śródlądowych dróg wodnych w skoordynowany sposób.

## Charakterystyka śródlądowego transportu wodnego towarów w UE

### 01

Śródlądowy transport wodny stanowi wraz z transportem drogowym i kolejowym jeden z trzech głównych rodzajów transportu lądowego. Statki przewożą towary śródlądowymi drogami wodnymi, takimi jak kanały, rzeki i jeziora, między portami śródlądowymi a nabrzeżami.

### 02

Połowa ludności Europy mieszka w pobliżu wybrzeży lub śródlądowych dróg wodnych, a do większości europejskich ośrodków przemysłowych można dojechać, korzystając z żeglugi śródlądowej. Główną międzynarodową śródlądową siecią wodną jest sieć Renu i Dunaju, która przy długości wynoszącej 14 360 km stanowi niemal połowę śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym<sup>1</sup>. Najważniejsze dorzecza to:

- (i) dorzecze Renu, które stanowi najbardziej rozwiniętą, najlepiej utrzymaną i najczęściej wykorzystywaną drogę wodną w zakresie transportu towarowego. Cechuje je największa gęstość zaludnienia i najwyższe zagęszczenie dróg wodnych. Na rzece tej odbywa się około 80% całkowitego śródlądowego transportu wodnego towarów;
- (ii) dorzecze Dunaju, które umożliwia żeglugę rzeczną między Morzem Północnym a Morzem Czarnym. Około 9% całkowitego śródlądowego transportu wodnego towarów odbywa się na Dunaju i kanale Ren–Men–Dunaj.

### 03

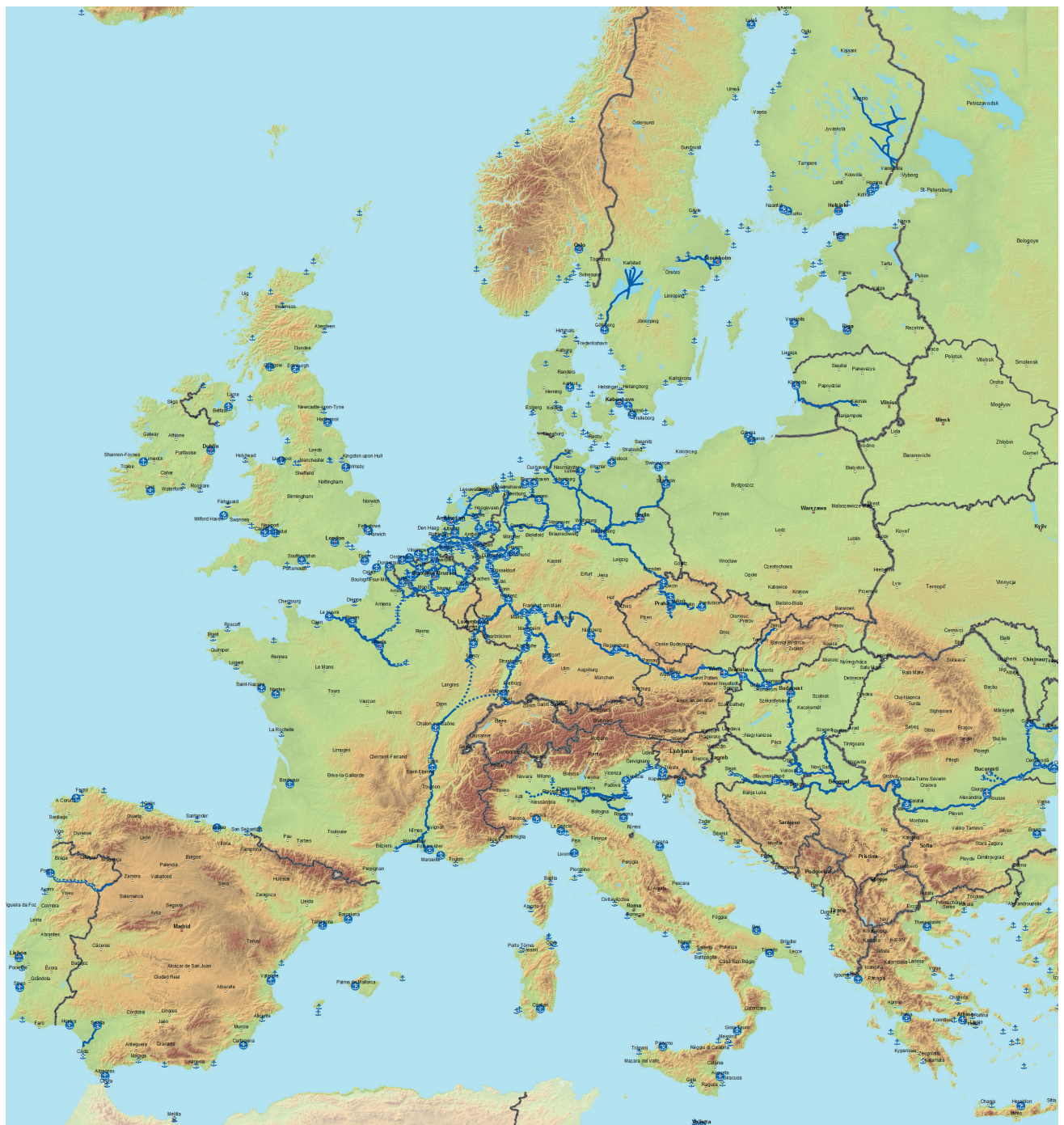
Ponad jedna trzecia dróg wodnych w dorzeczu Renu i Dunaju nie spełnia norm w zakresie dróg wodnych ustalonych przez Europejską Konferencję Ministrów Transportu<sup>2</sup> (zob. **załącznik I**) i istnieją znaczące różnice między infrastrukturą po wschodniej i zachodniej stronie bawarskiego działu wodnego<sup>3</sup>. Unia Europejska dąży do spełnienia tych norm na obszarze całej sieci transeuropejskiej (zob. **schemat 1**).

### 04

Przewóz towarów śródlądowymi drogami wodnymi może być korzystny, ponieważ zestawy barek pchanych mogą przewieźć więcej towarów w przeliczeniu na jednostkę miary odległości (tkm) niż jakikolwiek inny rodzaj transportu lądowego. Ten rodzaj transportu może przyczynić się również do ograniczenia ruchu drogowego. Ładowność statków żeglugi śródlądowej odpowiada ładowności setek samochodów ciężarowych, co może przynieść oszczędności w zakresie kosztów transportu, pomóc obniżyć emisje i odciążyc drogi (zob. **schemat 2**). Co więcej, statki żeglugi śródlądowej mają bardzo dobre wyniki w dziedzinie bezpieczeństwa.

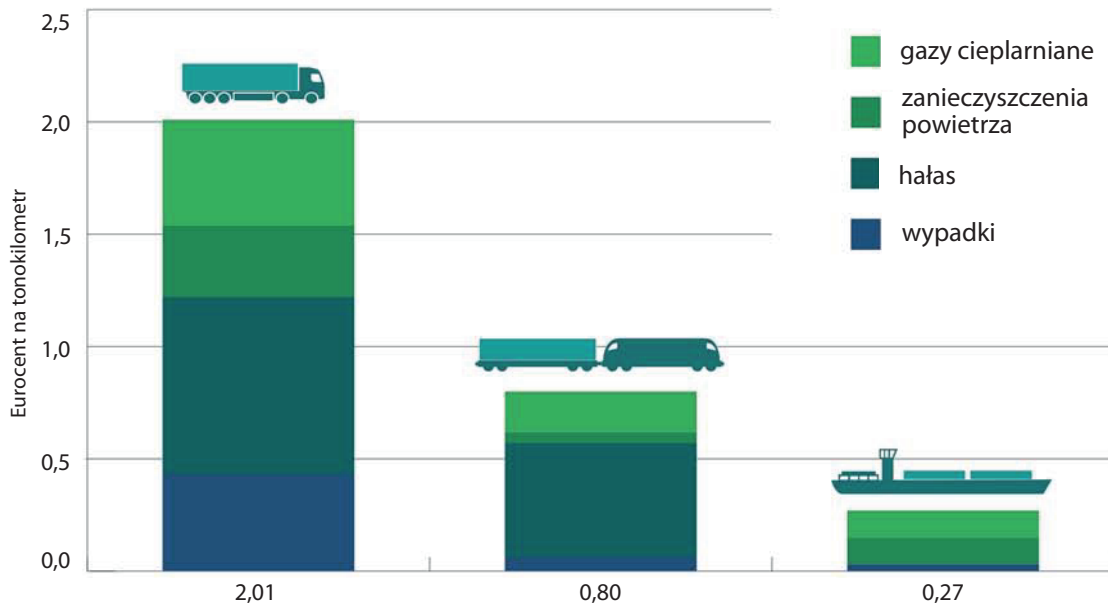
- 1 Europejska Komisja Gospodarcza ONZ (EKG ONZ), „White Paper on Efficient and Sustainable Inland Water Transport in Europe”, Nowy Jork i Genewa, 2011.
- 2 Rezolucja Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu nr 92/2.
- 3 Obszary lub wypukłości terenu, które rozgraniczają wody spływające do różnych rzek, zlewisk lub mórz.

Główne śródlądowe drogi wodne w UE (sieć kompleksowa i bazowa TEN-T)



Źródło: Komisja Europejska.

**Potencjalne korzyści wynikające z żeglugi śródlądowej pod względem kosztów zewnętrznych (eurocent na tonokilometr) i zdolności przewozowej**



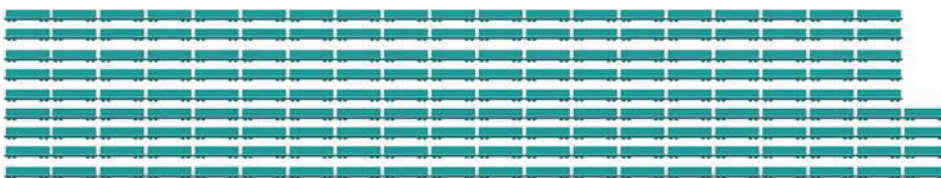
Źródło: PLANCO Consulting i Federalny Instytut Hydrologii (BfG), 2007.

Łączne koszty zewnętrzne w przypadku statków śródlądowych są zdecydowanie najniższe (średnie wartości dla wybranych rodzajów transportu ładunków masowych).

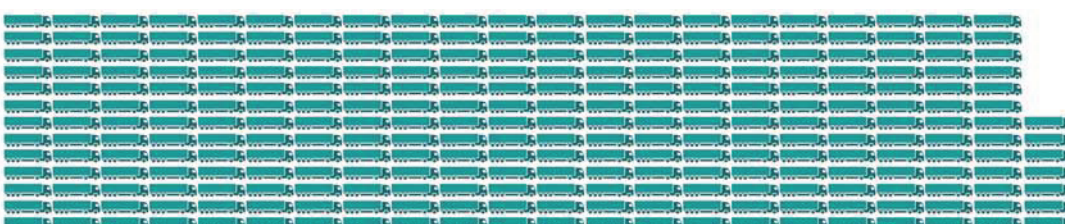
**1 zestaw z czterema barkami pchanymi: 7000 ton netto**



**175 wagonów kolejowych: 40 ton netto/wagon**



**280 samochodów ciężarowych: 25 ton netto/samochód ciężarowy**



Statki śródlądowe mają największą zdolność przewozową w porównaniu z transportem drogowym i kolejowym.

Źródło: via donau.

## 05

Śródlądowy transport wodny jest energooszczędny, ponieważ statek żeglugi śródlądowej może przewieźć jedną tonę ładunku prawie cztery razy dalej niż samochód ciężarowy przy tym samym zużyciu energii (370 km w przypadku statku żeglugi wodnej, 300 km w przypadku kolei i 100 km w przypadku samochodu ciężarowego). Ponadto konkurencyjne są również koszty transportu, a koszt jednostkowy obniża się wraz ze wzrostem odległości (zob. **tabela 1**). Ponieważ jednak śródlądowy transport wodny jest bardziej czasochłonny niż transport drogowy, jest on powszechnie wykorzystywany do przewozu towarów, które nie wymagają szybkiej dostawy, takich jak rudy metali, produkty rolne, koks i produkty rafinacji ropy naftowej oraz węgiel i ropa naftowa. W ostatnich kilku latach odnotowano również wzrost transportu kontenerowego, zwłaszcza w dorzeczu Renu.

## 06

Drogi wodne mają jednak ograniczony zasięg geograficzny. Ponadto w przypadku problemów na trasie przewozu, np. wypadków, złych warunków pogodowych albo zbyt niskiego lub zbyt wysokiego poziomu wody, rzadko możliwa jest zmiana trasy statku. Co więcej, korzyści wynikające z niższych kosztów mogą wystąpić jedynie w określonych okolicznościach – zależnie od odległości, na jaką przewożone są towary drogami wodnymi, i od odległości nadawcy lub odbiorcy od punktu przeładunku, w którym towary są przekazywane ze statku lub na statek.

Tabela 1

### Przykładowe koszty transportu w przeliczeniu na tonokilometr w eurocentach w przypadku transportu na odległość 200 km i 1000 km

Rodzaj transportu towarowego	200 km	1000 km
Drogowy	14,30	8,80
Kolejowy	16,04	7,40
Śródlądowy wodny	2,73	1,95

Źródło: Planco Consulting GmbH, „Economical and Ecological Comparison of Transport Modes: Road, Railways and Inland waterways”, listopad 2007 r.

## Główne cele polityki i główne przeszkody w zakresie śródlądowego transportu wodnego towarów

### 07

W czerwcu 2001 r. Komisja Europejska wydała białą księgę na temat europejskiej polityki transportowej<sup>4</sup>, w której zaproponowała zmianę udziału poszczególnych rodzajów transportu w przewozach, rewitalizację kolei, wspieranie transportu morskiego i śródlądowego oraz kontrolę rosnącego natężenia transportu lotniczego. W 2006 r. dokonano przeglądu śródkresowego białej księgi<sup>5</sup> i dodano cel strategiczny polegający na walce z zagęszczeniem ruchu drogowego. Cele te zostały potwierdzone w białej księdze dotyczącej transportu z 2011 r.<sup>6</sup>, która przewidywała ograniczenie drogowych przewozów towarowych na rzecz transportu kolejowego i wodnego.

### 08

Aby osiągnąć cele polityki, Komisja Europejska przyjęła program NAIADES<sup>7</sup> służący wspieraniu śródlądowego transportu wodnego poprzez podejmowanie działań w pięciu współzależnych obszarach (zob. **ramka 1**).

### 09

Zarówno w białych księgach z 2001 i 2011 r., jak i w programach NAIADES z 2006 i 2013 r. podkreślono potrzebę usunięcia wąskich gardeł w celu poprawy żeglowności rzek, a tym samym wyeliminowania głównych przeszkód infrastrukturalnych na drodze do rozwoju żeglugi śródlądowej w Europie.

- 4 COM(2001) 370 z dnia 12 września 2001 r., „White Paper – European transport policy for 2010: time to decide” (Biała księga – Europejska polityka transportowa do 2010 r.: czas na decyzje).
- 5 COM(2006) 314 final z dnia 22 czerwca 2006 r. „Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu – Przegląd średniookresowy białej księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.”.
- 6 COM(2011) 144 final z dnia 28 marca 2011 r. „Biała księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”.
- 7 COM(2006) 6 final z dnia 17 stycznia 2006 r. Komunikat Komisji w sprawie promocji żeglugi śródlądowej NAIADES – Zintegrowany Europejski Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej.

## Program działania NAIADES

Skrót NAIADES oznacza Zintegrowany Europejski Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej (ang. *Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe*). Projekt programu działania NAIADES został opracowany w 2006 r. Powstał on z inicjatywy Komisji Europejskiej w celu zwiększenia wykorzystania żeglugi śródlądowej jako jednego z rozwiązań w zakresie intermodalnego przewozu towarów, tak aby stworzyć trwałą, konkurencyjną i przyjazną dla środowiska sieć transportu w całej Europie. Zawarto w nim ukierunkowanie polityki na wspólne podejście do wspierania śródlądowego transportu wodnego oraz zalecane działania w pięciu obszarach interwencji: rynku, floty, zatrudnienia i kwalifikacji, wizerunku oraz infrastruktury.

Następcą programu NAIADES był opublikowany w 2013 r. program NAIADES II<sup>8</sup>. Jego celem jest wspieranie żeglugi śródlądowej poprzez: (i) nową infrastrukturę, w tym uzupełnienie brakujących połączeń i usunięcie wąskich gardeł w ważnych punktach sieci, oraz rozwój portów, (ii) innowacyjność, (iii) sprawne funkcjonowanie rynku, (iv) poprawę jakości ochrony środowiska dzięki niskiemu poziomowi emisji, (v) wykwalifikowaną siłę roboczą i wysokiej jakości miejsca pracy oraz (vi) integrację śródlądowego transportu wodnego z logistycznym łańcuchem multimodalnym.

8 COM(2013) 623 final z dnia 10 września 2013 r. „W kierunku wysokiej jakości śródlądowego transportu wodnego – NAIADES II”.

## 10

W tym kontekście jako główną przeszkodę w rozwoju żeglugi śródlądowej Komisja wskazała nieodpowiednią infrastrukturę (tj. wąskie gardła i brakujące połączenia). Do głównych rodzajów wąskich gardeł i brakujących połączeń na rzekach należą:

- (i) **Mosty.** Prześwit mostu i szerokość pasa między filarami mostu mają decydujące znaczenie dla rozmiaru statków śródlądowych oraz liczby poziomów kontenerów, którą mogą

one przewozić. Pionowy prześwit mostu zmniejsza się podczas wzrostu poziomu wody i zwiększa się, gdy poziom wody spada (zob. **zdjęcie 1**).

### Zdjęcie 1

#### Statek śródlądowy przepływający pod mostem

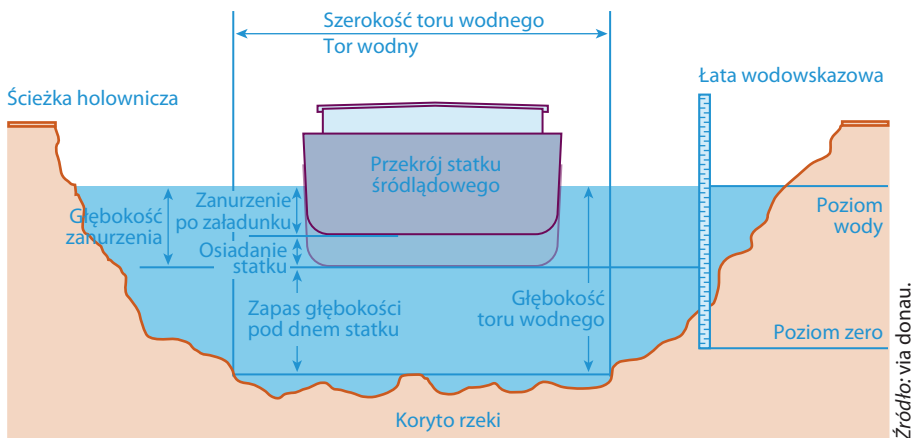


Źródło: Komisja Europejska.

- (ii) **Tor wodny.** Od szerokości i kształtu toru wodnego zależy prędkość żeglowania oraz to, czy statki, które przemieszczają się w górę i w dół rzeki mogą przepłynąć torem równocześnie. Liczba ton towarów, które może przewieźć statek śródlądowy, zależy natomiast od głębokości wód w obrębie toru wodnego. Zanurzenie po załadunku ma decydujące znaczenie dla efektywności kosztowej śródlądowego transportu wodnego (zob. **schemat 3**).

Schemat 3

Słownictwo dotyczące wymiarów toru wodnego



Parametry toru wodnego (schemat)

Źródło: via donau.

(iii) **Śluzy.** Przepustowość śluzy może przyczynić się do wydłużenia czasu przewozu z powodu czasu oczekiwania na przepłynięcie przez komorę wodną lub kilka komór ze względu na rozmiar statku lub zestawu. W przypadku śluz wyposażonych

w jedną komorę występuje ryzyko zablokowania żeglugi śródlądowej na całej długości rzeki, jeżeli choćby jedna ze śluz zostanie wyłączona z użytku z powodu konserwacji (zob. **zdjęcie 2**).

Zdjęcie 2

Statek śródlądowy na śluzy w Lanaye

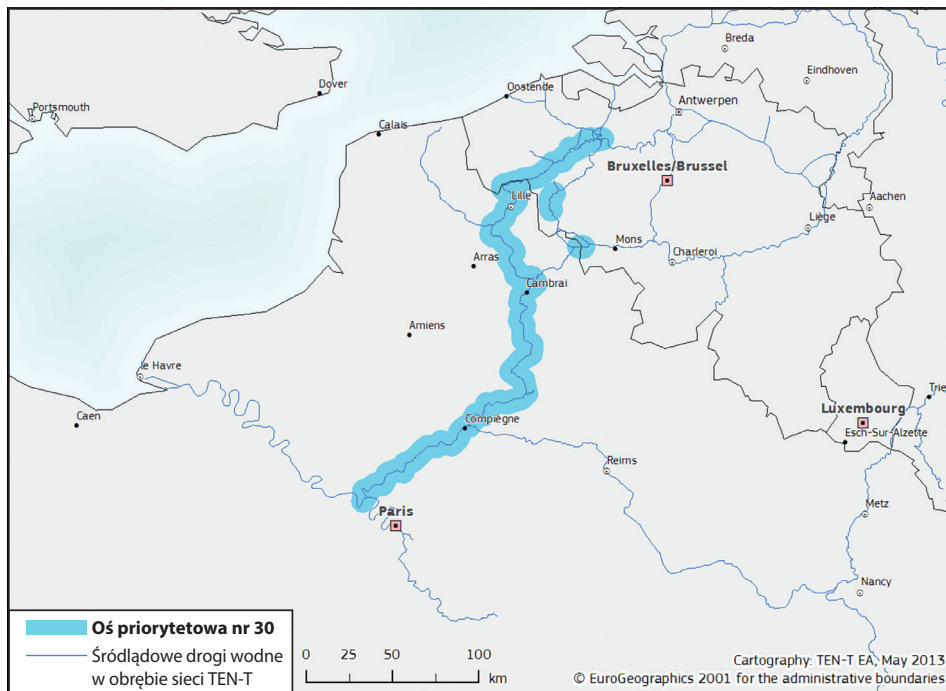


Źródło: Europejski Trybunał Obrachunkowy.

- (iv) **Brakujące połączenia.** Są to nieistniejące jeszcze części przyszłej sieci śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym. Przykładem istotnego brakującego połączenia jest odcinek Sekwana–Skalda między Francją a Belgią, którego kwestia rozpatrywana jest obecnie w odnośnych państwach członkowskich i w ramach sieci TEN-T (zob. **schemat 4**).

Schemat 4

**Brakujące połączenie między Sekwaną a Skaldą**



Źródło: Komisja Europejska.

## Rola Komisji Europejskiej i państw członkowskich

### 11

Komisja Europejska realizuje polityki transportowe głównie za pośrednictwem dwóch dyrekcji generalnych. DG ds. Mobilności i Transportu określa polityki transportowe i finansuje projekty z zakresu infrastruktury transportowej w ramach programu TEN-T. DG ds. Polityki Regionalnej i Miejskiej natomiast zapewnia wsparcie finansowe na rzecz państw członkowskich i regionów ze środków EFRROW i Funduszu Spójności, które mogą zostać wykorzystane na rozwój transportu.

### 12

Pomocą unijną zapewnianą w ramach instrumentu TEN-T zarządza bezpośrednio Agencja Wykonawcza ds. Innowacyjności i Sieci (INEA)<sup>9</sup>. Komisja publikuje roczne i wieloletnie zaproszenia do składania wniosków, a państwa członkowskie składają wnioski projektowe, spośród których Komisja dokonuje następnie wyboru projektów na podstawie z góry określonych kryteriów. W wytycznych dotyczących transeuropejskiej sieci transportowej<sup>10</sup> zawarto wymóg ukończenia sieci, na którą składają się rzeki i kanały o minimalnej głębokości zanurzenia wynoszącej 2,50 m i minimalnym prześwicie pod mostem w wysokości 5,25 m, dla statków o minimalnej długości wynoszącej 80 m (zob. **załącznik I**). Wartość dofinansowania projektów z zakresu śródlądowego transportu wodnego otrzymanego za pośrednictwem agencji wykonawczej w latach 2007–2013 wyniosła 747 mln euro, co odpowiada 7,9% całkowitego dofinansowania z TEN-T. Projekty obejmowały badania, zasadniczo współfinansowane w 50%, lub roboty, które dofinansowywano z budżetu TEN-T zazwyczaj na poziomie 10–20%. Większość projektów infrastrukturalnych polegała na ulepszeniu torów wodnych w celu poprawy żeglowności, zwiększeniu wysokości mostów i budowie komór w słuzach.

### 13

Jeśli chodzi o projekty z zakresu śródlądowego transportu wodnego finansowane ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i Funduszu Spójności (FS), odpowiedzialność za wybór i wdrożenie konkretnych projektów spoczywa na państwach członkowskich. Do Komisji i państw członkowskich należy natomiast zapewnienie, by pomoc z tych funduszy była spójna z działaniami, politykami i priorytetami Unii Europejskiej oraz uzupełniała inne instrumenty finansowe Komisji<sup>11</sup>. W odniesieniu do transportu w rozporządzeniach dotyczących EFRR i FS<sup>12</sup> przewidziano finansowanie inwestycji w transport, w tym usprawnienia sieci transeuropejskiej, i wsparcie cel polegający na osiągnięciu bardziej zrównoważonego udziału różnych rodzajów transportu w przewozach towarowych. W czasie przeprowadzania kontroli budżet na śródlądowe drogi wodne w latach 2007–2013 wynosił 531 mln euro, co odpowiada 0,2% łącznych środków z funduszy strukturalnych przydzielonych państwom członkowskim i 0,7% z 76 674 mln euro przeznaczonych na transport. Projekty finansowane z EFRR/FS w ramach programów operacyjnych na rzecz transportu polegały głównie na przeprowadzeniu robót budowlanych. Z kolei projekty, które otrzymały dofinansowanie w ramach regionalnych lub ponadnarodowych programów operacyjnych, obejmowały zasadniczo roboty budowlane na niewielką skalę, takie jak budowa mostów łączących dwa państwa członkowskie, lub miały na celu zacieśnienie współpracy między organami krajowymi w różnych państwach członkowskich.

- 9 INEA kontynuuje działania Agencji Wykonawczej ds. Transeuropejskiej Sieci Transportowej, po której przejęła zadanie realizacji programu TEN-T. Kieruje ona również programami Marco Polo, które realizowane były wcześniej przez dawną Agencję Wykonawczą ds. Konkurencyjności i Innowacyjności (EACI).
- 10 Art. 15 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającego decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).
- 11 Rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1260/1999 (Dz.U. L 210 z 31.7.2006, s. 25).
- 12 Rozporządzenie (WE) nr 1080/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1783/1999 (Dz.U. L 210 z 31.7.2006, s. 1) oraz rozporządzenie Rady (WE) nr 1084/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiające Fundusz Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1164/94 (Dz.U. L 210 z 31.7.2006, s. 79).

## 14

Celem kontroli przeprowadzonej przez Trybunał było zbadanie, czy Komisja i państwa członkowskie skutecznie wdrożyły strategie w zakresie towarowego transportu śródlądowego. Główne pytania kontrolne brzmiały następująco:

- (i) Czy projekty współfinansowane z budżetu UE w sposób skuteczny przyczyniły się do wzrostu udziału śródlądowego transportu wodnego towarów w przewozach i poprawy żeglowności?
- (ii) Czy unijne strategie w zakresie śródlądowego transportu wodnego były spójne i oparte na odpowiednich i wyczerpujących analizach?

## 15

Kontrolą objęto dokumenty programowe i strategiczne od 2001 r., kiedy to Komisja w białej księdze po raz pierwszy wskazała na potrzebę rozwoju przyjaznych dla środowiska rodzajów transportu. Podczas kontroli zbadano stosowne dokumenty udostępnione przez Komisję, Europejską Komisję Gospodarczą ONZ (EKG ONZ) i pozostałe podmioty, przeprowadzono wywiady, a także dokonano analizy sprawozdań i przeglądu ocen danych dotyczących projektów.

Ponadto dokonano przeglądu głównych wskaźników w zakresie żeglowności oraz udziału śródlądowego transportu wodnego w przewozach. Przegląd ten oparto na informacjach udostępnionych przez Komisję, inne organizacje (takie jak EKG ONZ) i inne podmioty. Przeprowadzono również kontrolę na miejscu dotyczącą rezultatów osiągniętych w ramach 12 projektów w Belgii, Republice Czeskiej, Niemczech i na Węgrzech współfinansowanych w okresie programowania 2007–2013 z funduszy strukturalnych i budżetu transeuropejskiej sieci transportowej. Dwa z tych projektów obejmowały badania, dziewięć dotyczyło robót budowlanych w zakresie infrastruktury, a jeden projekt był mieszany, czyli zawierał oba te elementy (zob. **załącznik II**). Na etapie planowania kontroli na państwa nią objęte przypadało 88% wydatków przeznaczonych na zaawansowane projekty z zakresu infrastruktury śródlądowych dróg wodnych, czyli na projekty, które prawdopodobnie zostaną zrealizowane do końca 2013 r. (zob. **tabela 2**).

## 16

Trybunał przeanalizował również informacje otrzymane z DG ds. Polityki Regionalnej i Miejskiej, DG ds. Mobilności i Transportu oraz agencji INEA.

**Tabela 2** Wartość zaawansowanych projektów (w mln euro) finansowanych ze środków w ramach sieci TEN-T, EFRR i Funduszu Spójności na etapie planowania kontroli

	łącznie	AT	BE	CZ	DE	UE <sup>1</sup>	FR	HU	IT	NL	PL	RO	SK
Roboty	253,2	0,0	3,3	138,0	93,5	0,0	6,8	0,0	0,0	2,0	9,6	0,0	0,0
Badania	47,9	3,4	7,4	0,0	16,5	4,5	7,4	5,1	2,9	0,0	0,0	0,1	0,6
Roboty i badania	5,5	0,0	5,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>łącznie</b>	<b>306,7</b>	<b>3,4</b>	<b>16,2</b>	<b>138,0</b>	<b>110,0</b>	<b>4,5</b>	<b>14,2</b>	<b>5,1</b>	<b>2,9</b>	<b>2,0</b>	<b>9,6</b>	<b>0,1</b>	<b>0,6</b>

<sup>1</sup> „UE” oznacza projekty międzynarodowe, w które zaangażowanych jest więcej niż jedno państwo członkowskie.

Źródło: Analiza przeprowadzona przez Trybunał na podstawie danych Komisji.

## Udział śródlądowego transportu wodnego w przewozach nie wzrósł znacząco, a projekty finansowane przez UE nie przyczyniły się w skuteczny sposób do ogólnej poprawy żeglowności

### 17

Trybunał zbadał, czy udział śródlądowego transportu wodnego w przewozach zwiększył się i czy nastąpiła znaczna poprawa żeglowności. Ponadto Trybunał przeanalizował, czy projekty finansowane ze środków unijnych przyczyniły się do osiągnięcia celów śródlądowego transportu wodnego, tj. czy cele projektów były zgodne z celami śródlądowego transportu wodnego, czy projekty zostały wdrożone zgodnie z planem oraz czy doprowadziły one do poprawy żeglowności i czy wywarły spodziewany wpływ na śródlądowy transport wodny.

## Udział śródlądowego transportu wodnego w przewozach nie wzrósł znacząco

### 18

W 2001 r. Komisja wyznaczyła cel polegający na ograniczeniu transportu drogowego na rzecz bardziej przyjaznych środowisku rodzajów transportu (zob. **ramka 7**). Od tego czasu udział śródlądowego transportu wodnego w przewozach nie wzrósł znacząco, oscylując na poziomie około 6%. W 2001 r. udział śródlądowego transportu wodnego w przewozach wszystkimi rodzajami transportu lądowego wynosił 6,4%, w 2006 r. spadł do 5,7%, po czym zaczął wzrastać aż do 2012 r., kiedy wyniósł 6,7% (zob. **schemat 5**).

Schemat 5

## Udział śródlądowego transportu wodnego w przewozach (UE-27) od 2001 r.



Źródło: Eurostat.

## 19

Trybunał stwierdził równocześnie odstępstwo od tej sytuacji w Belgii, Niderlandach i we Francji, gdzie odnotowano zauważalny wzrost udziału transportu wodnego w przewozach<sup>13</sup>. W pozostałych państwach członkowskich udział w przewozach pozostał zasadniczo na tym samym poziomie lub zmniejszył się (zob. *załącznik III*).

### Usunięto jedynie kilka wąskich gardeł bez uwzględnienia kwestii korytarzy i konserwacji

## 20

Trybunał zbadał, czy w okresie objętym przeglądem podjęto kwestię wąskich gardeł. Ani państwa członkowskie, ani Komisja nie wydały sprawozdania z postępu prac nad usuwaniem wąskich gardeł, z wyjątkiem dwóch projektów TEN-T: projektu priorytetowego nr 18 (oś rzeczna Ren/Moza–Men–Dunaj) i projektu priorytetowego nr 30 (kanał Sekwana–Skalda). Z tego względu Trybunał przeprowadził analizę porównawczą sprawozdań opublikowanych przez EKG ONZ w 2006 i 2012 r., które zawierały wykaz istniejących wąskich gardeł.

### Usunięto niewystarczającą liczbę wąskich gardeł

## 21

Od 2006 r. usunięto zaledwie nieznaczną część wąskich gardeł. Analiza wykazów wąskich gardeł opublikowanych przez EKG ONZ w różnych latach, tzn. w 2006 i 2012 r., pokazuje, że jedynie pięć z 47 wąskich gardeł umieszczonych na wykazie z 2006 r. zostało usuniętych do 2012 r.<sup>14</sup>. Przy takim tempie postępów prac usunięcie wszystkich wymienionych na wykazach wąskich gardeł wymagałoby około 60–70 lat.

## 22

Jak wynika z dokonanego przez Trybunał przeglądu krajowych dokumentów strategicznych, niewielkie postępy prac spowodowane były przede wszystkim faktem, że państwa członkowskie nie poświęcały wiele uwagi temu rodzajowi transportu. Trybunał porównał również udział w przewozach oraz odsetek środków przyznanych na śródlądowy transport wodny, aby ocenić, na ile priorytetowo traktowano ten rodzaj transportu. W następstwie zaproszeń do składania wniosków ogłoszonych przez Komisję napłynęło stosunkowo niewiele projektów z zakresu śródlądowego transportu wodnego, w przypadku których wystąpiono o finansowanie ze środków w ramach sieci TEN-T. W porównaniu z innymi rodzajami transportu wnioski projektowe dotyczyły głównie transportu kolejowego. Liczba wniosków dotyczących śródlądowego transportu wodnego była nieproporcjonalna do jego udziału w przewozach (zob. *tabela 3*) w większości państw członkowskich, w których wydatki ze środków TEN-T na śródlądowy transport wodny są znaczące. Wyjątek stanowiły Niderlandy oraz Francja i Belgia, które wykorzystywały większość działań międzynarodowych na rzecz połączenia Sekwana–Skalda.

- 13 W Belgii istnieją wyraźne dowody świadczące o odciążeniu dróg i większym wykorzystaniu śródlądowego transportu wodnego, ponieważ w transporcie drogowym odnotowano spadek przy równoczesnym wzroście śródlądowego transportu wodnego.
- 14 Wykaz wąskich gardeł sporządzony przez EKG ONZ w 2012 r. zawierał również 20 dodatkowych wąskich gardeł, których nie uwzględniono w wykazie z 2006 r.

Tabela 3

**Całkowity koszt wnioskowanych projektów finansowanych ze środków TEN-T w państwach członkowskich o najwyższym wolumenie przewozów oraz porównanie z udziałem śródlądowego transportu wodnego w przewozach**

Państwo członkowskie	Wnioski projektowe dot. dróg (w mln euro) A	Wnioski projektowe dot. kolei (w mln euro) B	Wnioski projektowe dot. śródlądowych dróg wodnych (w mln euro) C	Odsetek wniosków projektowych dot. śródlądowego transportu wodnego $C/(A+B+C)$	Udział śródlądowego transportu wodnego w przewozach (2012)
UE <sup>1</sup>	170,8	9 866,8	5 399,5	35,0%	
Belgia <sup>2</sup>	209,4	2 712,4	414,0	12,4%	24,3% <sup>3</sup>
Bułgaria	0,0	9,9	0,0	0,0%	16,4%
Republika Czeska	105,2	768,0	0,0	0,0%	0,1%
Niemcy	448,4	9 482,2	218,3	2,2%	12,3% <sup>4</sup>
Francja <sup>2</sup>	0,0	21 302,7	347,3	1,6%	4,2%
Luksemburg		811,1	0,0	0,0%	3,4%
Węgry	0,0	39,3	8,0	16,9%	4,4%
Niderlandy	229,4	496,7	561,4	42,3%	38,7%
Austria	785,7	9 552,3	175,5	1,7%	4,6%
Rumunia	0,0	0,0	0,5	100,0%	22,5%
Słowacja	27,7	51,4	2,8	3,4%	2,6%

1 Projekty międzynarodowe, w które zaangażowanych jest więcej niż jedno państwo członkowskie.

2 Z wniosków projektowych tego państwa członkowskiego wyłączono wnioski uwzględnione w kategorii „UE” związane z ukończeniem połączenia śródlądowego między Sekwaną a Skaldą.

3 Dane wstępne.

4 Dane oszacowane przez Eurostat.

Źródło: Komisja Europejska – INEA i Eurostat.

### W przypadku większości zbadanych projektów nie osiągnięto rezultatów w zakresie transportu towarowego

#### 23

Trybunał stwierdził, że ogólne oddziaływanie zbadanych projektów na transport towarowy było ograniczone, ponieważ nie usunięto pozostałych wąskich gardeł w obrębie korytarza, ani nie zaplanowano tego w najbliższej przyszłości. Spośród projektów poddanych kontroli przez Trybunał 10 polegało na

wykonaniu robót budowlanych. W ich przypadku sytuacja przedstawiała się następująco:

- a) Tylko jeden projekt, śluza w Lanaye (Belgia), mógł po ukończeniu przyczynić się do rozwoju śródlądowego transportu wodnego (zob. **ramka 2** i **zdjęcie 2**).

### Śluza w Lanaye (Belgia)

Całkowity koszt śluzy w Lanaye (Belgia) wyniósł 151 mln euro, z czego 27 mln euro pochodziło ze środków Komisji. Śluza ta stanowi dobry przykład współpracy transgranicznej mającej na celu usunięcie istotnego w skali międzynarodowej wąskiego gardła. Projekt był współfinansowany przez rządy Belgii i Niderlandów, a po rzece przemieszczają się między różnymi państwami członkowskimi statki żeglugi śródlądowej.

Projekt nie został jeszcze ukończony. Ponieważ w ostatnich latach zwiększył się średni rozmiar statków, powiększenie komory śluzy poprawi żeglowność, skracając czas oczekiwania na przepłynięcie i umożliwiając przepływ większych statków.

b) W przypadku sześciu projektów nie udało się w pełni wykorzystać ulepszeń powstałych w wyniku przeprowadzonych prac z powodu pobliskich wąskich gardeł, które ograniczały skuteczność projektów.

Tak stało się w przypadku mostów kolejowych w Deggendorfie (DE) i w Kolonii (CZ), a także mostów na Kanale Alberta (BE), śluzy w Fankel i podnośni statków w Niederfinow (DE) (zob. np. **ramka 3** i **zdjęcie 3**).

**Ramka 3****Podnośnia statków w Niederfinow**

Podnośnia statków w Niederfinow, zlokalizowana między Berlinem a granicą z Polską, musiała zostać zastąpiona nową, ponieważ stara podnośnia była przestarzała. Koszt budowy nowej podnośni wyniósł 284 mln euro, z czego 48,5 mln euro pochodziło ze środków EFRR. Zaplanowano uwzględnienie większej głębokości zanurzenia, aby umożliwić dostęp do śluzy statków o większych ładunkach. Projekt opracowano w oparciu o założenie, że pozostała część kanału zostanie pogłębiona, aby umożliwić zwiększenie dopuszczalnego zanurzenia statków. Jednak w ramach niedawnej kategoryzacji rzek przeprowadzonej przez niemieckie władze kanał ten otrzymał tak niską kategorię („C”), że kolejne większe zmiany w obrębie rzeki nie zostaną przeprowadzone. W związku z tym zwiększenie dopuszczalnego zanurzenia statków w nowej podnośni nie zostanie wykorzystane.

Projekt jest w trakcie realizacji. Ograniczona głębokość toru wodnego wpłynie jednak negatywnie na rentowność żeglugi śródlądowej, a tym samym ograniczy możliwości wzrostu w zakresie zdolności przewozowej.

**Zdjęcie 3****Budowa nowej podnośni statków w Niederfinow**

Źródło: Europejski Trybunał Obrachunkowy.

- c) Trzy projekty nie były istotne z punktu widzenia poprawy żeglowności, choć sklasyfikowano je jako projekty dotyczące transportu na śródlądowych drogach wodnych (zob. przykład w **ramce 4**).

## Ramka 4

**Projekt, który nie służył poprawie śródlądowego transportu wodnego towarów**

Ukończenie drogi wodnej Wełtawy na odcinku Czeskie Budziejowice–Hluboká (Republika Czeska) kosztowało 32 mln euro, z czego 20,5 mln euro zostało sfinansowane ze środków EFRR w ramach programu operacyjnego na rzecz transportu. Mimo sklasyfikowania jako projekt z zakresu śródlądowego transportu wodnego był to przede wszystkim projekt o znaczeniu turystycznym. Droga wodna ma znaczenie jedynie dla regionu i nie wchodzi w skład europejskiej sieci transportowej. Co więcej, wąskie gardło nie zostało uwzględnione w wykazach opublikowanych przez EKG ONZ ani w ramach projektu PLATINA (zob. **zdjęcie 4**).

## Zdjęcie 4

**Przystań dla małych łodzi pasażerskich i prywatnych wchodząca w skład projektu na drodze wodnej Wełtawy współfinansowanego ze środków EFRR**

Źródło: Europejski Trybunał Obrachunkowy.

## Dwa badania nie doprowadziły do usunięcia istotnych wąskich gardeł

### 24

Dwa projekty polegały na przeprowadzeniu badań, które teoretycznie podejmowały kwestię wąskich gardeł. W ich wyniku nie podjęto jednak prac budowlanych zmierzających do usunięcia zatorów (zob. **ramka 5**).

#### Ramka 5

### Nieskuteczne badania na rzecz usunięcia wąskich gardeł na Dunaju

Odcinek Dunaju między miastami Straubing a Vilshofen w Niemczech ma kluczowe znaczenie dla całej sieci śródlądowych dróg wodnych. W związku z tym, że różne zainteresowane strony, w tym ekolodzy, kwestionowały poprzednie badania, w których przeanalizowano różne warianty usuwania wąskich gardeł, Komisja Europejska i władze Niemiec zdecydowały o przeprowadzeniu nowego, pogłębionego badania w celu analizy możliwych kosztów i oddziaływania dwóch prawdopodobnych wariantów. Warianty te to wariant „A” o nieco niższym oddziaływaniu na środowisko, lecz zakładający poprawę żeglowności na mniejszą skalę, oraz wariant „C 2.80” zmierzający do znacznej poprawy żeglowności i o nieco większym oddziaływaniu na środowisko (obszary kompensacji ekologicznej wyniosły 1360 ha w przypadku wariantu „A” i 1415 ha w przypadku wariantu „C 2.80”, zob. **załącznik IV**). Ze względu na poziom szczegółowości badania sporządzono dokładne plany techniczne wdrożenia obu wariantów.

Koszt przeprowadzenia badania wyniósł 30 mln euro, z czego 50% zostało sfinansowane ze środków UE.

Chociaż z badania wynikało, że wariant „C 2.80” zapewni lepsze warunki żeglugowe i wyższy wskaźnik kosztów i korzyści (zob. **załącznik IV**), władze Niemiec postanowiły wdrożyć wariant „A”, który nie zapewni warunków żeglugowych koniecznych do zapewnienia trwałego rozwoju śródlądowego transportu wodnego w Europie.

Podobna sytuacja wystąpiła w przypadku projektu o wartości 8 mln euro (z czego 50% sfinansowano z funduszy unijnych), polegającego na przeprowadzeniu badania na temat żeglowności na węgierskim odcinku Dunaju i wymagającego uzyskania pozwoleń środowiskowych dotyczących 31 punktów, w których planowane były prace, do czasu ukończenia projektu. Chociaż organy odpowiedzialne za ochronę środowiska przyznały część pozwoleń, zostały one później unieważnione. Obecnie toczą się postępowania sądowe, a na węgierskim odcinku Dunaju nie podjęto ani nie zaplanowano żadnych prac nad poprawą żeglowności (zob. pkt 40).

### Opóźnienia w realizacji są po części konsekwencją długotrwałych procedur administracyjnych

#### 25

Trybunał zbadał również, czy projekty zrealizowano zgodnie z planem. Oparł on swoją ocenę na analizie przeglądu śródkresowego dotyczącego portfolio projektów realizowanych w ramach wieloletniego programu TEN-T i na analizie 10 projektów infrastrukturalnych w zakresie śródlądowych dróg wodnych finansowanych z EFRR lub budżetu TEN-T.

#### 26

Jak wynika ze wspomnianego przeglądu śródkresowego, 60% projektów w ramach TEN-T było opóźnionych, a w 40% przypadków opóźnienie przekraczało rok. W przeglądzie stwierdzono, że wiele opóźnień spowodowanych było faktem, iż projekty nie były wystarczająco zaawansowane. Państwa członkowskie przedstawiły bowiem projekty, w przypadku których nie wydano jeszcze pozwoleń środowiskowych.

#### 27

W większości projektów zbadanych przez Trybunał również wystąpiły opóźnienia. Niektóre z nich spowodowane były brakiem pozwoleń środowiskowych lub budowlanych, jak w przypadku mostów w Briegden i Oelegem w Belgii, albo wynikały z długotrwałych sporów dotyczących ochrony środowiska lub zamówień publicznych (śluza w Fankel w Niemczech, zob. **ramka 6**, i śluza w Lanaye w Belgii).

#### Ramka 6

### Ukończenie projektu w Fankel zajęło ponad 20 lat

W strategii transportowej Niemiec z 1992 r. projekt budowy śluzy w Fankel znalazł się wśród projektów o wysokim priorytecie. W 1993 r. rozpoczęto planowanie projektu, ale w związku z ustawicznym przekładaniem jego realizacji prace zaczęto dopiero 13 lat później, w czerwcu 2006 r.

Rozpoczęta w 2006 r. realizacja projektu miała zakończyć się do 2011 r., ale ostatecznie ukończono ją w 2014 r. Opóźnienia spowodowane były głównie sporami dotyczącymi zamówień publicznych i zmianami w koncepcji projektu wprowadzonymi po rozpoczęciu jego realizacji.

## Uwagi

### Strategie unijne w zakresie śródlądowego transportu wodnego nie były poparte kompleksową i rzetelną analizą

#### 28

Trybunał dokonał oceny:

- a) czy Komisja wraz z państwami członkowskimi opracowała spójne strategie w odniesieniu do śródlądowego transportu wodnego w oparciu o ocenę obecnej sytuacji, potrzeb transportowych i niedociągnięć w infrastrukturze, które należało wyeliminować;
- b) czy w strategiach tych w wystarczającym stopniu uwzględniono kwestię utrzymania rzek.

### Strategii unijnych nie oparto na rzetelnej analizie

#### 29

Trybunał zbadał białe księgi z 2001 i 2011 r., w których zawarto propozycje dotyczące unijnej polityki transportowej na daną dekadę, a także unijne i krajowe strategie i programy działań w zakresie transportu (opracowane przez państwa członkowskie objęte kontrolą), w tym wytyczne TEN-T i program działania NAIADES, w celu stwierdzenia, czy dokumenty programowe i strategiczne oparto na rzetelnych analizach i czy określono w nich dokładne cele.

#### 30

W europejskich dokumentach programowych i strategicznych nie wyjaśniono, czy inwestycje w ulepszanie infrastruktury rzecznej mogą doprowadzić do spodziewanego odciążenia dróg i skierowania ruchu na śródlądowy transport wodny.

#### 31

W żadnym z tych dokumentów nie oceniono, czy usunięcie wąskich gardeł w poszczególnych korytarzach wpłynęłoby na popyt rynkowy na śródlądowy transport wodny i zaowocowałyby ograniczeniem ruchu drogowego oraz zmniejszeniem emisji zanieczyszczeń i kosztów transportu<sup>15</sup>. Nie przeprowadzono oceny potencjalnego popytu rynkowego na śródlądowy transport wodny w poszczególnych korytarzach. Z tego względu koszty i korzyści dokonywania inwestycji w obrębie poszczególnych sieci, rzek lub ich odcinków nie były znane.

#### 32

W dokumentach programowych i strategicznych nie określono też dokładnych celów dotyczących śródlądowego transportu wodnego (zob. **ramka 7**).

15 Jak wynika ze sfinansowanego przez Komisję sprawozdania pt. „Medium and Long Term Perspectives of IWT in the European Union”, w scenariuszu uwzględniającym niski i średni wzrost gospodarczy udział śródlądowego transportu wodnego w przewozach zmniejszy się, natomiast w scenariuszu zakładającym wysoki wzrost udział tego rodzaju transportu przestanie się zmniejszać i w 2040 r. będzie kształtował się na poziomie około 6,0%.

### W dokumentach strategicznych nie określono dokładnych celów dotyczących wzrostu udziału śródlądowego transportu wodnego w przewozach

Białe księgi z 2001 i 2011 r. stanowiły główne dokumenty Komisji na temat polityki transportowej, ale nie były one wiążące prawnie. W pierwszej z nich przewidziano ogólny cel odciążenia dróg i skierowania ruchu na bardziej przyjazne środowisku rodzaje transportu, takie jak transport kolejowy i śródlądowy transport wodny. W białej księdze z 2011 r. cel ten skwantyfikowano, ustalając, że do 2030 r. 30% drogowego transportu towarów na średnie odległości należy przenieść na kolej i śródlądowy transport wodny. W żadnym z dokumentów nie sprecyzowano jednak, w jakim stopniu śródlądowy transport wodny ma przyczynić się do osiągnięcia tego celu.

W wytycznych TEN-T z 2010 r., wydanych w formie decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady, ustalono cel strategiczny polegający na ukończeniu sieci TEN-T do 2020 r. Z kolei w wytycznych TEN-T z 2013 r., które wydano w formie rozporządzenia, nakładając tym samym na państwa członkowskie prawny obowiązek ich realizacji, wprowadzono wymóg ukończenia sieci bazowej i kompleksowej odpowiednio do 2030 i 2050 r.

Jedynym dokumentem, w którym ustalono cel ilościowy dotyczący śródlądowego transportu wodnego, jest „Strategia Unii Europejskiej dla regionu Dunaju”<sup>16</sup>, wydana w formie komunikatu Komisji i charakteryzująca się bardziej ograniczonym zasięgiem geograficznym. Jako cel przewidziano w niej zwiększenie rzeczno-transportu towarowego w 2020 r. o 20% w stosunku do 2010 r.

<sup>16</sup> COM(2010) 715 final z dnia 8 grudnia 2010 r. „Strategia Unii Europejskiej dla regionu Dunaju”.

### W strategiach unijnych nie uwzględniono w pełni głównych czynników utrudniających ich realizację na poziomie państw członkowskich

#### Sposoby podejścia państw członkowskich nie były spójne

### 33

Wąskie gardła w jednym państwie członkowskim mogą odbić się na śródlądowym transporcie wodnym w krajach sąsiadujących. Z tego powodu istotne jest, aby strategie transportowe państw członkowskich były spójne i wzajemnie skoordynowane. Trybunał ustalił jednak, że w strategiach państw członkowskich przyjęto różne podejścia do śródlądowego transportu wodnego i że w różnym stopniu skupiono się na tym rodzaju transportu.

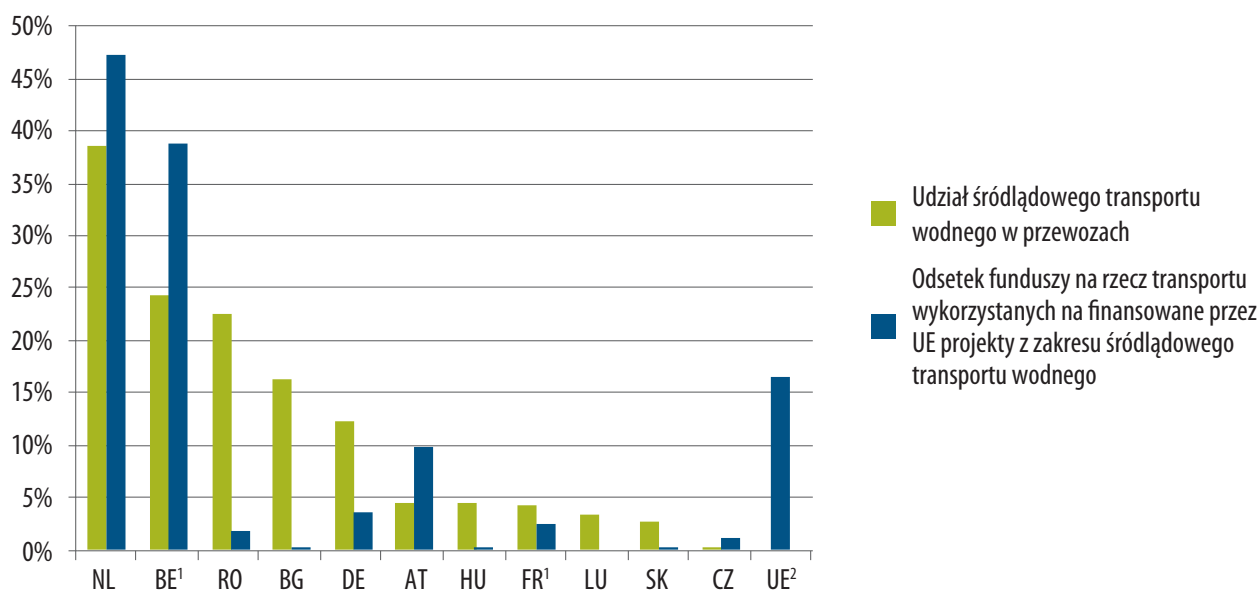
### 34

Trybunał stwierdził na przykład znaczne różnice w zakresie tego, jaką część budżetu przeznaczono na współfinansowane ze środków UE projekty dotyczące śródlądowego transportu wodnego w poszczególnych państwach członkowskich. Podczas gdy Niderlandy przeznaczyły na śródlądowy transport wodny około 47% unijnych funduszy na rzecz transportu (udział tego rodzaju transportu w przewozach wynosił 39%), a Belgia 39% (przy udziale wynoszącym 29%), większość pozostałych państw członkowskich przyznała o wiele niższy odsetek funduszy niż wynikałoby to z udziału śródlądowego transportu wodnego w przewozach (zob. **schemat 6**)<sup>17</sup>. We wszystkich państwach członkowskich poza Austrią, Belgią, Niderlandami i Francją fundusze spożytkowano głównie na inne rodzaje transportu, przede wszystkim na transport kolejowy (zob. również **tabela 3**). Spowodowało to, że w przypadku projektów, które mogłyby poprawić żeglowność śródlądowych dróg wodnych, przyjęto mniej ambitne cele i przyznano niewielkie środki z budżetu.

<sup>17</sup> Dla porównania Niderlandy przyznały najwięcej środków spośród państw członkowskich na rzecz śródlądowego transportu wodnego (ponad 40% łącznych środków na projekty w ramach TEN-T, podczas gdy udział tego rodzaju transportu w przewozach wynosi około 39%).

Schemat 6

**Porównanie między udziałem śródlądowego transportu wodnego w przewozach a odsetkiem środków unijnych przeznaczonych na rzecz tego rodzaju transportu w latach 2007–2013 w państwach członkowskich w obrębie głównych śródlądowych korytarzy wodnych. Środki pochodzą z TEN-T, EFRR i Funduszu Spójności na rzecz dróg wodnych o zasięgu lokalnym, regionalnym i w ramach TEN-T**



- 1 Z wniosków projektowych tego państwa członkowskiego wyłączono wnioski uwzględnione w kategorii „UE” związane z ukończeniem połączenia śródlądowego między Sekwaną i Skaldą.
- 2 Projekty międzynarodowe, w które zaangażowanych jest więcej niż jedno państwo członkowskie.

Źródło: Komisja Europejska.

35

W odniesieniu do śródlądowych dróg wodnych, które przebiegają przez terytorium różnych państw członkowskich, Trybunał odnotował, że różnice w podejściach obranych przez państwa członkowskie utrudniły rozwój tego rodzaju transportu na głównych rzekach europejskich. Skuteczność inwestycji w poprawę żeglowności rzek zależy bowiem od koordynacji działań.

### Różnice w podejściach obranych przez państwa członkowskie – przykłady rzek Łaba i Dunaj

Przewozy z wykorzystaniem śródlądowego transportu wodnego w Republice Czeskiej uzależnione są, między innymi, od warunków dla tego rodzaju transportu na niemieckim odcinku Łaby. Jednak mimo iż władze Niemiec dokonały ostatnio klasyfikacji rzek według poziomu ich priorytetowości, Łaba wciąż nie została w niej uwzględniona. Zgodnie z niedawnym porozumieniem między rządem federalnym a krajami związkowymi<sup>18</sup> obecne warunki żeglowne powinny zostać utrzymane, lecz Niemcy ograniczą działania na rzecz utrzymania rzek, a kolejne inwestycje w poprawę żeglowności nie są planowane.

Choć odcinek Dunaju na terenie Węgier liczy ponad 400 km, państwo to dysponuje ograniczoną flotą statków żeglugi śródlądowej, a na rozwoju śródlądowego transportu wodnego mogłoby skorzystać zaledwie kilka portów. Z tego względu Węgry nie są bezpośrednio zainteresowane podejmowaniem prac koniecznych do poprawy żeglowności.

<sup>18</sup> Beschlussfassung der 6. Bund-Länder-Sitzung am 23.5.2013 in Berlin – Eckpunkte für ein Gesamtkonzept Elbe des Bundes und der Länder.

### Koszt usunięcia wszystkich wąskich gardel znacząco przewyższa dostępne środki

#### 36

Do 2006 r. Komisja nie przedstawiła szacunków dotyczących kosztu rozwoju śródlądowych dróg wodnych w ramach sieci transeuropejskiej. W 2006 r. w programie NAIADES koszt dwóch priorytetowych projektów z zakresu śródlądowego transportu wodnego (zob. pkt 42) określono na poziomie 3700 mln euro<sup>19</sup>. W 2010 r. w ramach projektu PLATINA

oszacowano koszt usunięcia wąskich gardel w Europie na ponad 16 mld euro (zob. **ramka 9**).

#### 37

Szacowane koszty usunięcia wszystkich stwierdzonych wąskich gardel znacząco przewyższają ograniczone środki udostępnione z budżetu UE na rzecz infrastruktury śródlądowego transportu wodnego. Do wypełnienia tej luki potrzeba zatem dodatkowych środków ze źródeł krajowych lub prywatnych.

<sup>19</sup> Załącznik do programu NAIADES (COM(2006) 6 final).

### Projekt PLATINA i wykaz wąskich gardel

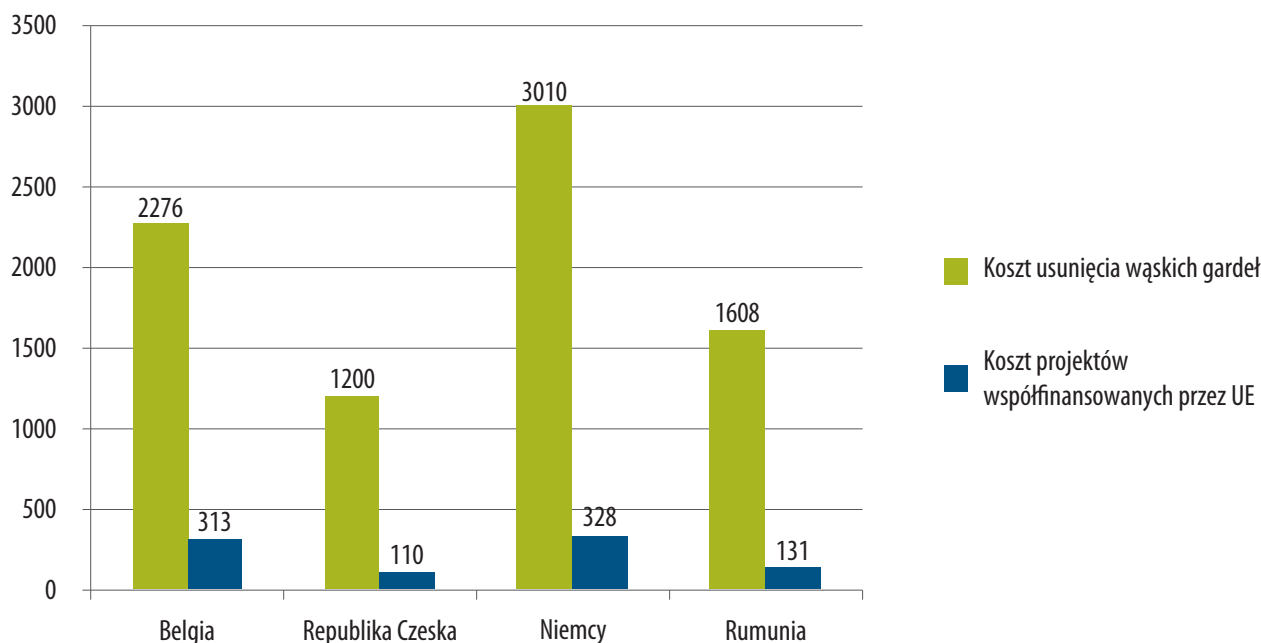
Aby szybciej osiągnąć cele programu NAIADES, Komisja stworzyła – wraz z konsorcjum 23 różnych partnerów – projekt **PLATINA**. Projekt ten obejmował multidyscyplinarną sieć wiedzy finansowaną w ramach unijnego siódmego programu ramowego w zakresie badań naukowych (7PR), która miała służyć nadaniu impetu koniecznego do osiągnięcia celów NAIADES.

W 2010 r. w ramach projektu PLATINA skwantyfikowano przybliżony koszt usunięcia wielu wąskich gardel stwierdzonych na śródlądowych drogach wodnych w Europie (zob. **schemat 7**). Jak wynika z tego wykazu, szacunkowy koszt usunięcia wąskich gardel i uzupełnienia brakujących odcinków w krajach, przez które przebiegają korytarze istotne z punktu widzenia śródlądowego transportu wodnego<sup>20</sup>, wyniosłby ponad 16 mld euro<sup>21</sup> (zob. **załącznik V**).

<sup>20</sup> Belgia, Bułgaria, Republika Czeska, Niemcy, Francja, Węgry, Niderlandy, Austria i Rumunia.

<sup>21</sup> W wartości tej nie uwzględniono kosztu usunięcia wąskich gardel na Węgrzech, ponieważ nie został on skwantyfikowany, ani kosztu budowy odcinka między Saoną–Mozelą a Renem we Francji, który został oszacowany na około 10 mld euro.

### Koszt usunięcia wąskich gardeł (w mln euro) a koszt współfinansowanych przez Komisję projektów zrealizowanych w latach 2007–2013 w krajach objętych wizytami kontrolnymi



Koszt usunięcia wąskich gardeł na Węgrzech nie został skwantyfikowany.

Źródło: Wykaz wąskich gardeł w ramach projektu PLATINA i Komisja Europejska.

### Wymogi ochrony środowiska kolidowały z potrzebami związanymi z rozwojem śródlądowego transportu wodnego

#### 38

Rzeki stanowią siedlisko przyrodnicze wielu gatunków, dla których realizacja projektów infrastrukturalnych może mieć negatywne skutki<sup>22</sup>. Z tego względu, aby rozpocząć realizację tego rodzaju projektów, wymagane są pozwolenia środowiskowe. Trybunał zbadał, czy opóźnienia spowodowane były trudnościami w uzyskaniu takich pozwoleń.

#### 39

Przy realizacji projektów z zakresu śródlądowego transportu wodnego napotkano wiele trudności, ponieważ należało zadbać o odpowiedni poziom ochrony przyrody przy równoczesnym zapewnieniu stosownego rozwoju tego rodzaju transportu. Kwestie polityczne i środowiskowe, a także spory między zainteresowanymi stronami i opinią publiczną były przyczyną opóźnień lub prowadziły wręcz do zablokowania realizacji projektów. Ponadto uzyskanie stosownych pozwoleń środowiskowych wiązało się często z czasochłonnymi procedurami administracyjnymi i pociągało za sobą konieczność zastosowania kosztownych środków kompensacji ekologicznej.

22 Wiele rzek przepływa przez obszary ochrony przyrody wchodzące w skład sieci Natura 2000.

**40**

W konsekwencji w niektórych państwach członkowskich zrealizowano mniejszą liczbę projektów lub finansowano projekty o niższym priorytecie:

- a) Na początku okresu programowania 2007–2013 przeznaczono 75 mln euro z Funduszu Spójności na rzecz śródlądowego transportu wodnego na Węgrzech. Jednak przyznaną kwotę ograniczono następnie do zaledwie 3,2 mln euro, co oznacza, że początkowy budżet został zmniejszony o prawie 96%. Kwota pierwotnie przyznaných środków została ustalona w oparciu o założenie, że w następstwie badania sfinansowanego w ramach TEN-T, na które przeznaczono 8 mln euro, przeprowadzone zostaną prace nad poprawą żeglowności na węgierskim odcinku Dunaju, które zostaną ukończone na czas do 2015 r. Niezbędne w tym celu pozwolenia środowiskowe nie zostały jednak wydane. Ponieważ środki budżetowe przyznane na rzecz śródlądowego transportu wodnego na Węgrzech stanowiły część tej samej osi priorytetowej, co transport kolejowy, fundusze przeznaczono na kolej, do czego nie były wymagane uprzednie konsultacje z Komisją.
- b) W Republice Czeskiej przyznano środki z EFRR na rzecz śródlądowych dróg wodnych na lata 2007–2013, zakładając, że szacowana łączna kwota 142 mln euro zostanie spożytkowana na usunięcie do 2015 r. wąskiego gardła w Děčín. Pozwolenia środowiskowe konieczne do zrealizowania projektu w okresie objętym finansowaniem nie zostały jednak wydane na czas. Aby środki przyznane w ramach programu operacyjnego nie zostały wycofane, zrealizowano kilka innych projektów, o wiele mniej istotnych z punktu widzenia transportu towarowego. Doprowadziło to do sytuacji, w której wprawdzie wykorzystano przyznane środki, ale nie nastąpiła znacząca poprawa śródlądowego transportu wodnego towarów.

**Niewystarczająco ukierunkowane podejście przy wyborze projektów****41**

Dwa główne źródła środków unijnych na realizację strategii w zakresie śródlądowego transportu wodnego to budżet TEN-T oraz EFRR i Fundusz Spójności (zob. pkt 12 i 13):

- a) Finansowanie z budżetu TEN-T jest co do zasady dostosowane do celów unijnej polityki transportowej. Państwa członkowskie przedstawiają Komisji propozycje projektów do objęcia współfinansowaniem z tego budżetu w następstwie rocznych lub wieloletnich zaproszeń do składania wniosków. Następnie Komisja dokonuje wyboru projektów spośród wszystkich propozycji przedstawionych przez państwa członkowskie, dotyczących różnych rodzajów transportu.
- b) Cele EFRR i Funduszu Spójności są znacznie szersze niż cele w zakresie transportu. Projekty są wybierane bezpośrednio przez państwa członkowskie po zatwierdzeniu programów operacyjnych, w których określono osie priorytetowe i przydzielono stosowne środki na rzecz każdej z nich. Jedynie duże projekty, tj. takie, których koszt przekracza 50 mln euro, muszą zostać szczegółowo ocenione przez Komisję.

## 42

W rozporządzeniu dotyczącym sieci TEN-T i w wytycznych z 2010 r.<sup>23</sup> wyznaczono sieć TEN-T o długości ponad 30 000 km. Obejmowała ona także dwa priorytetowe projekty w zakresie śródlądowego transportu wodnego, które zostały zatwierdzone przez Komisję już w 2007 r.: projekt priorytetowy nr 18 (oś rzeczna Ren/Moza–Men–Dunaj) i projekt priorytetowy nr 30 (kanał Sekwana–Skalda). Nie podano jednak kryteriów, według których należałoby uszeregować wąskie gardła w obrębie tych korytarzy pod względem ich znaczenia. Jedynym wspomnianym priorytetem w zakresie wąskich gardel był odcinek Dunaju między miastami Straubing a Vilshofen w Niemczech, uwzględniony w białej księdze z 2001 r. jako przykład wąskiego gardła, które należy usunąć.

## 43

W celu nadania drogom wodnym większego znaczenia w ramach sieci TEN-T w nowym instrumencie „Łącząc Europę” i wytycznych dotyczących sieci TEN-T z 2013 r.<sup>24</sup> określono sieć bazową i sieć kompleksową, które państwa członkowskie zobowiązane są ukończyć odpowiednio do 2030 i 2050 r. (zob. **schemat 1**). Jednak rozróżnienie między siecią bazową a kompleksową nie ma znaczenia dla dróg śródlądowych, co nie sprzyja nadawaniu priorytetów w tym zakresie.

## 44

Projekty z zakresu śródlądowego transportu wodnego finansowane ze środków EFRR na ogół nie dotyczyły dróg wodnych o wysokim wolumenie przewozów towarowych i często brakowało w nich ukierunkowania na potrzeby tego rodzaju transportu (zob. pkt 23 i 24). Przyczyną tego stanu rzeczy był fakt, że nie wszystkie kwalifikujące się kraje i regiony usytuowane są w obrębie dróg wodnych o wysokim wolumenie przewozów<sup>25</sup> i że państwa członkowskie zdecydowały się przeznaczyć środki z EFRR i FS na projekty z zakresu śródlądowego transportu wodnego na rzekach o niskim natężeniu ruchu.

## 45

W celu zapewnienia jak największego oddziaływania ograniczone środki powinny zostać ukierunkowane na zaspokojenie potrzeb o największym znaczeniu. Nadawanie priorytetów rzekom i ich odcinkom byłoby uzasadnione, ponieważ większość korzyści będzie odczuwalna jedynie w przypadku usunięcia wąskich gardel na całym odcinku rzeki (zob. również pkt 23 b)). Trybunał ustalił, że w strategiach unijnych nie nadano pierwszeństwa ani działaniom, ani rzekom, w obrębie których powinny zostać dokonane inwestycje przy wykorzystaniu ograniczonych środków.

- 23 Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz.U. L 204 z 5.8.2010, s. 1).
- 24 Rozporządzenie (UE) nr 1315/2013.
- 25 Do krajów kwalifikujących się do finansowania z Funduszu Spójności na lata 2007–2013 należą: Bułgaria, Republika Czeska, Estonia, Grecja, Cypr, Łotwa, Litwa, Węgry, Malta, Polska, Portugalia, Rumunia, Słowenia, Słowacja i Hiszpania (wsparcie przejściowe). Regiony kwalifikujące się do finansowania z EFRR w ramach celu „Konwergencja” leżą w Belgii, Bułgarii, Republice Czeskiej, Niemczech, Estonii, Grecji, Hiszpanii, we Francji, Włoszech, na Łotwie, Litwie, Węgrzech, Malcie, w Polsce, Portugalii, Rumunii, Słowenii, na Słowacji i w Zjednoczonym Królestwie.

## Państwa członkowskie nie poświęciły wystarczającej uwagi kwestii utrzymania rzek

### 46

Choć utrzymanie rzek ma duże znaczenie, zagadnienie to jest często zaniebywane, a państwa członkowskie nie przeznaczyły na nie wystarczających środków, co doprowadziło do znacznych zaległości<sup>26</sup>. Trybunał zbadał zatem, czy w strategiach unijnych uwzględniono ten aspekt. Porównano w tym celu odpowiednie badania i sprawozdania, tak aby ocenić, czy działania związane z utrzymaniem rzek były zgodne z obowiązującymi strategiami UE.

### 47

Trybunał stwierdził, że utrzymanie rzek jest ma zasadnicze znaczenie dla żeglugi śródlądowej, ponieważ zaniedbania w tym zakresie mogą spowodować pogorszenie istniejących warunków żeglugowych i powstanie nowych wąskich gardeł, ograniczając tym samym skuteczność projektów infrastrukturalnych w ramach tego rodzaju transportu. Z tego względu niezwykle istotne jest, aby Komisja otrzymała zapewnienie na temat skuteczności działań na rzecz utrzymania rzek podejmowanych przez wszystkie te państwa członkowskie, które są istotne z punktu widzenia żeglugi śródlądowej.

### 48

Trybunał zauważył również, że nie wszystkie państwa członkowskie ratyfikowały deklarację w sprawie skutecznego utrzymywania infrastruktury dróg wodnych (zob. **ramka 10**).

### 49

W chwili obecnej nie stwierdzono, poza przypadkiem Dunaju<sup>27</sup>, by państwa członkowskie systematycznie informowały Komisję o stanie żeglowności, potrzebach związanych z utrzymaniem, rzeczywistych działaniach w tym zakresie i ewentualnych brakach. Komisja nie dysponuje zatem informacjami, czy rezultaty współfinansowanych przez nią projektów będą trwałe w perspektywie średnio- i długoterminowej oraz czy żeglowność będzie utrzymana na satysfakcjonującym poziomie na wszystkich odcinkach głównych rzek europejskich.

26 W sprawozdaniu zatytułowanym „Medium and Long Term Perspectives of IWT in the European Union” potwierdzono, że niedostateczne utrzymanie dróg wodnych przez niektóre państwa członkowskie stanowi problem, zwłaszcza w obrębie korytarza Wschód–Zachód i korytarza Dunaju.

27 W przypadku Dunaju systematyczna sprawozdawczość państw członkowskich na temat stanu żeglowności na tej rzece odbywa się w ramach grupy sterującej ds. strategii UE na rzecz regionu Dunaju (EUSDR), obszaru priorytetowy 1A (śródlądowy transport wodny). Za organizację i koordynację prac tej grupy odpowiadają Austria i Rumunia (ministerstwa transportu i przedsiębiorstwo ViaDonau) wraz z Komisją (DG ds. Polityki Regionalnej i Miejskiej oraz DG ds. Mobilności i Transportu) i koordynatorem korytarza.

## Węgry nie podpisały „Deklaracji w sprawie skutecznego utrzymywania infrastruktury dróg wodnych na Dunaju i jego żeglownych dopływach”

W dniu 7 czerwca 2012 r. ministrowie transportu z krajów w dorzeczu Dunaju spotkali się w Luksemburgu w celu podpisania deklaracji w sprawie skutecznego utrzymywania infrastruktury dróg wodnych. W deklaracji zobowiązano kraje te m.in. do przeprowadzania regularnych prac konserwacyjnych na torach wodnych Dunaju i jego dopływów oraz utrzymywania stosownych parametrów torów w celu zapewnienia dobrego stanu żeglowności.

W 2012 r. deklarację w sprawie skutecznego utrzymywania infrastruktury dróg wodnych podpisały wszystkie odnośne państwa członkowskie z wyjątkiem Węgier.

## 50

Trybunał stwierdził, że mimo dążenia do ograniczenia ruchu drogowego na rzecz bardziej przyjaznych środowisku rodzajów transportu udział śródlądowego transportu wodnego w przewozach od 2001 r. w UE nie wzrósł znacząco. Z tego powodu Trybunał uważa, że europejskie strategie na rzecz śródlądowego transportu wodnego nie zostały wdrożone w sposób skuteczny, ponieważ nie osiągnięto celu polityki polegającego na odciążeniu dróg i skierowaniu transportu towarowego na śródlądowe drogi wodne, a ogólne warunki żeglugowe nie poprawiły się. Ponadto skontrolowane projekty współfinansowane z budżetu UE nie okazały się skuteczne pod względem poprawy żeglowności i zwiększenia natężenia ruchu na śródlądowych drogach wodnych.

## 51

Trybunał zauważa także, że rozwój śródlądowego transportu wodnego wymaga od państw członkowskich daleko posuniętej koordynacji oraz że – tak jak w przypadku innych większych projektów infrastrukturalnych – na realizacji projektów w tym zakresie mogą odbić się zagadnienia natury politycznej i środowiskowej.

## 52

Trybunał jest zdania, że nie doszło do zwiększenia udziału transportu wodnego w przewozach ani do poprawy ogólnych warunków żeglugowych, ponieważ państwa członkowskie zgłosiły i zrealizowały niewielką liczbę projektów, projekty te nierzadko nie miały decydującego znaczenia dla usunięcia wąskich gardeł, a wąskie gardła usuwano w odosobnieniu.

## Zalecenie 1

Aby zwiększyć skuteczność finansowania śródlądowego transportu wodnego przez UE oraz zapewnić lepsze wyniki w ramach projektów:

- a) państwa członkowskie powinny traktować priorytetowo projekty dotyczące korytarzy, rzek lub odcinków rzecznych, które w największym stopniu i w najkrótszym okresie mogą przyczynić się do poprawy śródlądowego transportu wodnego;
- b) podczas wyboru wniosków projektowych Komisja powinna skoncentrować się na finansowaniu tych projektów, które są najbardziej istotne dla śródlądowego transportu wodnego i w ramach których opracowano szczegółowe plany wyeliminowania pobliskich wąskich gardeł.

## 53

Trybunał stwierdził, że w strategiach unijnych brakowało istotnych analiz. Nie zidentyfikowano w nich ogólnych korzyści z żeglugi śródlądowej w poszczególnych korytarzach, ani nie oceniono stopnia, w jakim ten rodzaj transportu powinien przyczynić się do osiągnięcia celu polegającego na odciążeniu dróg i skierowaniu ruchu na bardziej przyjazne środowisku rodzaje transportu. Państwa członkowskie przyjęły różne podejścia do tego rodzaju transportu i przypisały mu odmienne stopnie priorytetowości, co spowodowało, że ogólne podejście w obrębie śródlądowych korytarzy wodnych nie było skoordynowane. Państwa członkowskie, w których śródlądowy transport wodny odgrywa znaczącą rolę w stosunku do innych rodzajów transportu, poświęciły mu więcej uwagi, a państwa członkowskie, które spodziewały się mniejszych korzyści bezpośrednich w tej dziedzinie, nadały mu zdecydowanie niższy priorytet.

## 54

Przy finansowaniu śródlądowego transportu wodnego zabrakło skuteczności w zakresie ukierunkowania i nadawania priorytetów. W realizacji strategii miały uczestniczyć wszystkie nadbrzeżne państwa członkowskie, chociaż bezpośredni interes niektórych z nich w tej dziedzinie był niski. Co więcej, nie poświęcono wystarczającej uwagi utrzymaniu rzek w obrębie głównych śródlądowych korytarzy wodnych. Wskazane jest zatem, aby rozwiązać powyższe problemy i podjąć działania zapewniające niezbędną wartość dodaną na szczeblu europejskim.

### Zalecenie 2

W celu dalszego rozwijania strategii UE w zakresie śródlądowego transportu wodnego towarów oraz w celu poprawy koordynacji między państwami członkowskimi:

- a) Komisja powinna przeprowadzić dogłębne analizy potencjalnego rynku i ewentualnych korzyści płynących z żeglugi śródlądowej na różnych odcinkach rzecznych oraz skoordynować realizację sieci bazowej TEN-T w państwach członkowskich z uwzględnieniem potencjału tych odcinków w zakresie rozwoju korytarzy transportowych dla towarowej żeglugi śródlądowej;
- b) podczas realizacji korytarzy transportowych Komisja i państwa członkowskie powinny uzgodnić szczegółowe i osiągalne cele, a także precyzyjne etapy eliminacji wąskich gardeł w obrębie korytarzy objętych instrumentem „Łącząc Europę”. Należy przy tym uwzględnić cel TEN-T dotyczący ukończenia sieci bazowej do 2030 r., dostępność środków na poziomie UE i państw członkowskich oraz kwestie polityczne i środowiskowe związane z budową nowej (lub rozbudową istniejącej) infrastruktury śródlądowego transportu wodnego;
- c) w kontekście kolejnej rewizji rozporządzenia w sprawie sieci TEN-T Komisja powinna zaproponować wzmocnienie podstawy prawnej w celu (i) rozszerzenia wymogów w zakresie sprawozdawczości na temat stanu żeglowności dróg wodnych i (ii) zobowiązania państw członkowskich do szczegółowego opracowania krajowych planów utrzymania śródlądowych dróg wodnych w skoordynowany sposób.

Niniejsze sprawozdanie zostało przyjęte przez Izbę II, której przewodniczył Henri GRETHEN, członek Trybunału Obrachunkowego, na posiedzeniu w Luksemburgu w dniu 28 stycznia 2015 r.

W imieniu Trybunału Obrachunkowego



Vítor Manuel da SILVA CALDEIRA  
Prezes



## Wykaz projektów zbadanych przez Trybunał

Państwo członkowskie	Nr ref. projektu/ PO	Fundusz	Opis	Rzeka/korytarz	Łączny koszt (w mln euro)	Środki UE (w mln euro)	Ukończony
BE	2009-BE-00049-E	TEN-T	Przebudowa mostu Noorderlaan na Kanale Alberta	Kanał Alberta	13,42	1,34	tak
BE	2010-BE-92214-P	TEN-T	Przebudowa mostów Briegden i Oelgem I na Kanale Alberta	Kanał Alberta	15,72	1,57	nie
BE	2010-BE-18070-P	TEN-T	Budowa komory śluzy nawigacyjnej oraz pompowni na Kanale Alberta w Lanaye	Kanał Alberta	151,22	26,930	nie
CZ	CZ. 1.01/6.2.00/09.0131	EFRR	Przebudowa mostu kolejowego w Kolinie	Łaba	41,06	28,86	tak
CZ	CZ 1.01/6.2.00/09.0130	EFRR	Ukończenie drogi wodnej Wełtawy na odcinku Czeskie Budziejowice–Hluboká	Wełtawa	31,91	20,52	tak
CZ	CZ 1.01/6.2.00/08.0081	EFRR	Port publiczny w Uściu nad Łabą i Vaňovie, modernizacja nabrzeża portowego z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym dla statków	Łaba	5,22	3,99	tak
DE	2007-DE-18050	TEN-T	Badanie w zakresie niezależnych wariantów rozwoju Dunaju między miastami Straubing a Vilshofen	Projekt priorytetowy nr 18 (Dunaj)	26,7	13,35	tak
DE	2007-DE-18030	TEN-T	Budowa nowego mostu kolejowego na Dunaju w Deggendorfie	Projekt priorytetowy nr 18 (Dunaj)	35,05	7,01	tak
DE	2007-DE-90602-P	TEN-T	Budowa drugiej śluzy – dorzecze w Fankel (Mozela)	Mozela	49,14	4,91	tak
DE	2009-DE-161-PR003 (FS)	EFRR	Budowa podnośni statków w Niederfinow	Kanał Hawela-Odra	284,00	48,52	nie
DE	2007-DE-161PO002 (FS)	EFRR	Częściowa renowacja śluzy Hohenbruch	Kanał Ruppiner	0,49	0,35	tak
HU	2007-HU-18090S	TEN-T	Badania nad poprawą żeglowności na Dunaju, węgierski odcinek w projekcie priorytetowym nr 18	Projekt priorytetowy nr 18 (Dunaj)	8,00	4,00	tak
<b>OGÓŁEM</b>					<b>661,93</b>	<b>161,35</b>	

### Udział śródlądowego transportu wodnego w przewozach wszystkimi rodzajami transportu lądowego w państwach członkowskich na głównych śródlądowych korytarzach wodnych w latach 2001–2012 (w %)

Państwo członkowskie	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
UE	6,4	6,2	5,8	5,9	5,9	5,7	5,8	5,9	6,0	6,7	6,1	6,7
BE	11,3	11,8	12,5	13,1	14,1	14,7	14,9	15,6	14,3	17,6	18,5	24,3 <sup>2</sup>
BG <sup>1</sup>	3,1	4,0	4,0	3,9	3,7	3,9	4,8	12,6	20,7	21	15	16,4
CZ	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1
DE	15,0	15,0	14	14,0	14,0	12,8	12,0	12,3	12,1	13,0	11,2	12,3 <sup>3</sup>
FR	3,1	3,1	3,1	3,2	3,5	3,4	3,4	3,5	4,1	4,3	3,9	4,2
LU	3,8	3,7	3,0	3,5	3,6	4,0	3,3	3,8	3,1	3,9	3,2	3,4
HU	4,0	5,2	5,5	6,1	5,8	4,5	4,6	4,7	4,1	5,3	4,0	4,4
NL	34,0	33,0	32,0	31,0	32,0	32,1	35,0	34,7	31,3	36,0	36,7	38,7
AT	4,5	4,9	3,9	2,9	3,0	3,0	4,2	4,0	4,1	4,7	4,2	4,6
RO <sup>1</sup>	7,3	8,2	7,1	11,0	11,0	10,0	9,8	10,8	20,6	27,0	21,7	22,5
SK	4,0 <sup>3</sup>	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	2,7	2,8	2,5	3,2	2,4	2,6

1 W 2009 r. Bułgaria i Rumunia zmieniły sposób rejestrowania śródlądowego ruchu wodnego. Dane od 2009 r. nie mogą być zatem porównywane z danymi za lata poprzednie.

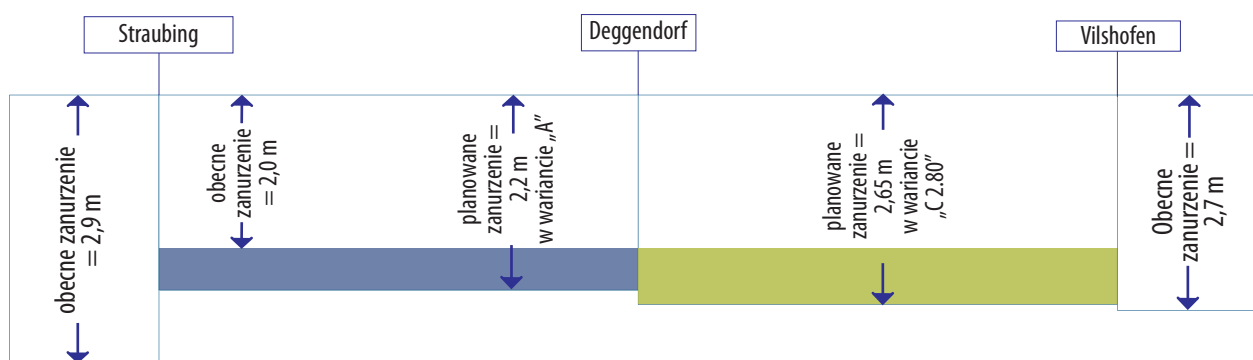
2 Dane wstępne.

3 Dane oszacowane przez Eurostat.

Źródło: Eurostat.

## Różne możliwości usunięcia wąskiego gardła na odcinku Straubing–Vilshofen

Schemat – Wąskie gardło między Straubing a Vilshofen i alternatywne możliwości ich usunięcia



Głębokość zanurzenia w Dunaju na odcinku Straubing–Vilshofen

Źródło: Europejski Trybunał Obrachunkowy.

Tabela – Porównanie wariantu „A” i wariantu „C 2.80”

	Wariant „A”	Wariant „C 2.80”
Przekierowanie ruchu z dróg i kolei na śródlądowy transport wodny	1,17 mln t	3 mln t
Liczba statków rocznie	9742 (+336 rocznie)	10 896 (+1490 rocznie)
Roczne oszczędności kosztów transportu	33,9 mln euro	78,6 mln euro
Różnica w średnim czasie oczekiwania na tym odcinku	z 4,11 do 4,20 godz.	mimo wyższego wolumenu przewozów – spadek z 4,11 do 2,65 godz.
Łączna zdolność przewozowa	11,02 mln t	12,83 mln t
Współczynnik wypadków: liczba wypadków/(długość odcinka x liczba statków) x 1 000 000	od 82,9 do 62,2	od 82,9 do 30,4 (dla porównania w przypadku Renu: od 10 do 25)
Różnica między korzyściami a kosztami (w euro)	722 mln euro	1728 mln euro
Współczynnik korzyści do kosztów	6,6	7,7
Wydatki na zabezpieczenia przeciwpowodziowe	ok. 300 mln euro (netto)	ok. 280 mln euro (netto)
Wydatki na prace związane z torem wodnym	ok. 160 mln euro (netto)	ok. 320 mln euro (netto)
Obszary kompensacji ekologicznej za zabezpieczenia przeciwpowodziowe i prace związanymi z torem wodnym (wszystkie interwencje mogą zostać zrekompensowane)	ok. 1360 ha	ok. 1415 ha
Głębokość zanurzenia wynosząca 2,5 m (obecnie przez 144 dni rocznie)	200 dni w roku	301 dni w roku

### Koszt usunięcia wąskich gardel zgodnie z wykazem wąskich gardel i brakujących połączeń w projekcie PLATINA na dzień 31.3.2010 r.

Państwo członkowskie	Odcinek	Wymagane prace/problemy do rozwiązania	Horyzont czasowy	Szacowany koszt (w mln euro)
Francja	Połączenie między Saoną–Mozelą (E 10-02) a Renem (E 10)	W celu otwarcia dorzecza Rodanu – łącząc Lyon, Marsylię, rzekę Rodan i dorzecze Morza Śródziemnego z siecią północną – połączenie Saona/Rodan–sieć północna było rozważane od długiego czasu.	ukończenie przed 2025 r.	10 000,00
	Połączenie Saona–Mozela (E 80)	Stworzenie lepszego połączenia między Paryżem, portem w Hawrze i dorzeczem paryskim a siecią północną.	ukończenie przed 2025 r.	do ustalenia
	Połączenie Sekwana–Skalda (E 05)	Stworzenie połączenia między Paryżem, portem Hawru i dorzeczem paryskim a siecią północną. Kanał będzie mierzył 106 km długości.	ukończenie przed 2025 r.	4 000,00
	Kanał Rodan–Ren (E 10)	Brak priorytetowego znaczenia dla rządu francuskiego.		
	Rzeka Oise (E 80) na odcinku od Conflans do Creil, odcinek ma zostać wydłużony aż do miejscowości Compiègne	Część projektu Sekwana-Skalda o długości 75 km. Projekt w trakcie realizacji.	ukończenie przed 2025 r.	130,00
	Rzeka Oise (E 80) na odcinku od Creil do Conflans	Projekt ma zostać uwzględniony w zakresie poprzedniego wąskiego gardła. Zwiększenie głębokości zanurzenia do 4 m między Creil a Conflans-Sainte-Honorine.	ukończenie przed 2025 r.	budżet uwzględniony w projekcie Sekwana–Skalda
	Połączenie Dunkierka–Skalda i Skalda (E 01) do miejscowości Condé	Kanał jest zamulony. Żegluga nie jest możliwa. Kanał musi zostać pogłębiony, tak aby umożliwić połączenie z Belgią.	ukończenie przed 2025 r.	budżet uwzględniony w projekcie Sekwana–Skalda
	Mozela (E 80), Metz i Apach	Podwyższenie 6 mostów między Metz a Apach – odcinek 59 km – co umożliwi transport 3 poziomów kontenerów.	ukończenie przed 2025 r.	10,00
	Kanał Deûle (E 02) – śluza w Quesnoy-sur-Deûle	Zbyt mała śluza powoduje, że zestawy pchane muszą być rozdzielane przed przepływem przez śluzę. Prowadzi to do znacznej utraty czasu.	ukończenie przed 2025 r.	40,00
	Port Hawr (E 80-02)	Brak bezpośredniego dostępu do terminali kontenerowych w porcie 2000 dla statków żeglugi śródlądowej.		166,00
	Sekwana (E 80-04) – odcinek między Bray a Nogent-sur-Seine	Przewidziana jest poprawa usług transportu rzeczno i utworzenie połączenia umożliwiającego dostawę produktów rolnych i budowlanych z regionu Szampanii do obszaru Paryża.	ukończenie przed 2025 r.	250,00
	Kanał Rodan–Sète (E 10-04)	Renowacja brzegów kanału i podwyższenie mostów (do 5,25 m) umożliwienie przepływu zestawów o długości 120 m, szerokości 11,40 m i o dwóch poziomach kontenerów (od klasy IV do Va).	ukończenie przed 2025 r.	130,00
	<b>Francja OGÓŁEM</b>			

Państwo członkowskie	Odcinek	Wymagane prace/problemy do rozwiązania	Horyzont czasowy	Szacowany koszt (w mln euro)
<b>Luksemburg</b>	<b>Luksemburg OGÓŁEM</b>	<b>brak</b>		<b>0,00</b>
<b>Niderlandy</b>	Kanał Zuid–Willemsvaart (E 70-03)	Niewystarczająca dostępność na odcinku dróg wodnych między Den Bosch a Veghel. Planowane działania obejmują budowę objazdu klasy IV wokół Den Bosch i podniesienie klasy kanału Zuid–Willemsvaart aż do miejscowości Veghel do klasy IV.	ukończenie przed 2025 r.	469,00
	Rzeka IJssel (E 70)	Statki klasy Va napotykają trudności w żegludze z powodu wymiarów i łuków toru wodnego na odcinku między Arnhem a Zutphen.	ukończenie przed 2025 r.	43,00
	Meppel–Ramspol (E 12-02)	Z powodu niskiego/wysokiego poziomu wody śluza w Zwartsluis jest zablokowana średnio przez 16 dni w roku, co uniemożliwia w tym czasie żeglugę śródlądową.	ukończenie przed 2025 r.	47,00
	Trasa Lemmer–Delfzijl (etap 1) (E 15)	Statki z czterema poziomami kontenerów nie mają dostępu do północnej części Niderlandów. Sześć mostów na tej trasie utrudnia transport 4 poziomów kontenerów.	ukończenie przed 2025 r.	205,00
	Trasa Lemmer–Delfzijl (etap 2) (E 15)	Zbyt małe kotwicowiska	ukończenie przed 2025 r.	do ustalenia
	Kanał Twente (E 70)	Niewystarczająca przepustowość śluzy	ukończenie przed 2025 r.	125,00
	Kanał Lek (E -02)	Głębokość toru wodnego i przepustowość śluzy	ukończenie przed 2025 r.	225,00
	Maasroute (E 01)	Głębokość toru wodnego i przepustowość śluzy	ukończenie przed 2025 r.	1 600,00
	Maasroute–Kanał Alberta (E 01)	Przepustowość śluzy	ukończenie przed 2025 r.	10,50
	Kanał Juliana (część Maasroute) (E 05)	Głębokość toru wodnego i przepustowość śluzy	ukończenie przed 2025 r.	79,00
	Korytarz Rotterdam–Gandawa (w tym kanał Gandawa–Terneuzen) (E 03, E 06)	Głębokość i szerokość toru wodnego oraz przepustowość śluzy	ukończenie przed 2025 r.	do ustalenia

Państwo członkowskie	Odcinek	Wymagane prace/problemy do rozwiązania	Horyzont czasowy	Szacowany koszt (w mln euro)
Niderlandy	IJsselmeer–Meppel (E 12)	Głębokość lub szerokość toru wodnego (płyiczny)	ukończenie przed 2025 r.	43,00
	Kanał Amsterdam–Ren (E 11)	Przepustowość śluzy	ukończenie przed 2025 r.	17,00
	Amsterdam–Lemmer (E 11)	Głębokość lub szerokość toru wodnego (płyiczny)	ukończenie przed 2025 r.	16,00
	Amsterdam–Lemmer (E 15)	Głębokość lub szerokość toru wodnego (płyiczny)	ukończenie przed 2025 r.	7,00
	Rzeka Zaan (E 11-01)	Głębokość lub szerokość toru wodnego, prześwit mostu	ukończenie przed 2025 r.	do ustalenia
	Połączenie Ren–Skalda (E 06)	Niewystarczające obszary oczekiwania	ukończenie przed 2025 r.	do ustalenia
	Burgemeester Delenkanaal (E01)	Niewielkie łuki	Projekt jest realizowany	
	Kanał Wilhelminy (E 11)	Głębokość toru wodnego i przepustowość śluzy	ukończenie przed 2025 r.	83,00
	Rzeka IJssel (E 12)	Zbyt małe kotwiczowiska	ukończenie przed 2025 r.	36,00
	Rzeka Waal (E 10)	Głębokość i szerokość toru wodnego	ukończenie przed 2025 r.	187,00
	Gouwe (E 10)	Przepustowość śluzy	ukończenie przed 2025 r.	do ustalenia
	Merwede (E 10)	Zbyt małe kotwiczowiska	ukończenie przed 2025 r.	do ustalenia
	Kanał Morza Północnego (E 01)	Przepustowość i dostępność śluzy	ukończenie przed 2025 r.	do ustalenia
<b>Niderlandy OGÓŁEM</b>				<b>3 192,50</b>
Austria	Połączenie Dunaj–Odra–Łeba (E 20)	Budowa żeglownego kanału (500 km) łączącego Dunaj z Odrą i Łabą, wyposażonego w ponad 30 śluz.	nieznany	do ustalenia
	Dunaj (E 80) na odcinku 2037,0–2005,0 km	Głębokość lub szerokość toru wodnego (płyiczny)	ukończenie przed 2025 r.	65,40
	Dunaj (E 80) na odcinku 1921,0–1872,7 km	Głębokość lub szerokość toru wodnego (płyiczny)	ukończenie przed 2025 r.	220,00
<b>Austria OGÓŁEM</b>				<b>285,40</b>

Państwo członkowskie	Odcinek	Wymagane prace/problemy do rozwiązania	Horyzont czasowy	Szacowany koszt (w mln euro)
Rumunia	Kanał Dunaj–Bukareszt (E 80-05)	Jak wynika z ogólnego planu w dziedzinie transportu, budowę kanału łączącego stolicę Rumunii Bukareszt z Dunajem (na kilometrze 430,5) drogami wodnymi rozpoczęto już w 1986 r. W 1990 r. roboty budowlane zostały jednak wstrzymane, mimo że roboty ziemne i tamy ukończono w około 70%, prace związane z ochroną brzegów ukończono w około 40% i zainstalowano sprzęt hydrotechniczny. Od tego czasu zbudowanych obiektów nie poddawano konserwacji, przez co uległy one zniszczeniu spowodowanym przez warunki naturalne i działania człowieka.	ukończenie przed 2025 r.	900,00
	Aluta (E 80-03)	Rzeka Aluta jest dopływem Dunaju i ma zostać uszlachetniona aż do miasta Slatina.	ukończenie przed 2025 r.	nieznany
	Prut (E 80-07) na odcinku 407,0–0,0 km	Głębokość lub szerokość toru wodnego (płycizny)	ukończenie przed 2025 r.	do ustalenia
	Kanał Bega (E 80-01-02) na odcinku 65,6–109,6 km	Głębokość i szerokość toru wodnego oraz przepustowość śluzy	ukończenie przed 2025 r.	do ustalenia
	Dunaj (E 80) na odcinku 863,0–175,0 km	Głębokość lub szerokość toru wodnego (płycizny)	ukończenie przed 2025 r.	160,00
	Dunaj (E 80) na odcinku 170,0–0,0 km	Głębokość lub szerokość toru wodnego (płycizny)	ukończenie przed 2025 r.	143,00
	Kanał Dunaj–Morze Czarne (E 80-14) na odcinku 64,4–0,0 km	Głębokość lub szerokość toru wodnego (płycizny), wzmocnienie brzegów kanału, renowacja śluz	ukończenie przed 2025 r.	230,00
	Kanał Poarta Albă–Midia–Năvodari (E 80-14-01) na odcinku 27,5–0,0 km	Głębokość lub szerokość toru wodnego (płycizny), wzmocnienie brzegów kanału, renowacja śluz	ukończenie przed 2025 r.	175,00
<b>Rumunia OGÓŁEM</b>				<b>1 608,00</b>

## Streszczenie

### IV

Komisja uważa, że korzystanie ze śródlądowego transportu wodnego zależy od jego względnej konkurencyjności w stosunku do transportu drogowego, a co za tym idzie, od wielu czynników, takich jak ceny paliwa, koszty pracy czy opodatkowanie. Ponadto Komisja podkreśla, że polityka przekierowania ruchu z transportu drogowego na transport śródlądowy ma na razie cel orientacyjny i ogólny, którego konkretyzacja nie jest pod całkowitą kontrolą Komisji. Poza tym punktem odniesienia dla tej polityki powinien być scenariusz bazowy, który uwzględnia fakt, że jeżeli nie zostaną podjęte żadne działania, istnieje ryzyko faktycznego monopolu transportu drogowego w zakresie transportu towarów. Co więcej udział śródlądowego transportu wodnego wzrósł w okresie między 2006 r., czyli rokiem przyjęcia programu NAIADES<sup>1</sup>, a 2012 r. Śródlądowe drogi wodne wciąż mają znaczne dostępne zdolności transportowe, które, jeżeli będzie się z nich korzystało w sposób zrównoważony, mogłyby przyczynić się do ograniczenia zagęszczenia ruchu na drogach, zmniejszając jednocześnie ogólny wpływ na środowisko.

### V

Komisja uważa, że projekty finansowane przez UE były spójne z celami poszczególnych programów finansowania. W sytuacji gdy należy rozwiązać problem licznych wąskich gardeł, nieuniknione jest, że w początkowej fazie inne otaczające wąskie gardła ograniczą wpływ tych pierwszych projektów. Biorąc jednak pod uwagę prawny obowiązek wdrożenia sieci bazowej do 2030 r., Komisja uważa, że w rozsądnym czasie dojdzie do rozwiązania problemu otaczających wąskich gardeł, a z czasem projekty te będą miały coraz większe znaczenie.

<sup>1</sup> Dalsze szczegółowe informacje na temat programu NAIADES, zob. ramka 1.

### VI

Komisja uważa, że strategię UE były poparte odpowiednią analizą. Przykładowo białej księdze towarzyszyła ocena skutków, a program NAIADES był oparty na badaniu dotyczącym średnio- i długoterminowej perspektywy dla śródlądowego transportu wodnego. Środki finansowe UE wykorzystano zgodnie z priorytetami poszczególnych programów finansowania, a nowe ramy TEN-T kładą nacisk na ustalanie priorytetów oraz koordynację podejść państw członkowskich do korytarzy transportowych. W nowych ramach TEN-T w większym stopniu wzięto pod uwagę kwestię utrzymania rzek. W ramach projektu PLATINA II opracowuje się obecnie wytyczne dotyczące ich utrzymania. Zagadnienia natury środowiskowej zostały uwzględnione przez Komisję w wytycznych na temat śródlądowego transportu wodnego i sieci Natura 2000, które zostały przyjęte w 2012 r.

### VII – Zalecenie 1 a)

Komisja popiera to zalecenie.

### VII – Zalecenie 1 b)

W odniesieniu do instrumentów finansowania TEN-T, Komisja przyjmuje to zalecenie i uważa, że podejście to będzie dalej udoskonalane przez wdrożenie korytarza sieci bazowej, jak przewidziano w rozporządzeniu 1315/2013. Pierwsze zaproszenie do składania wniosków w ramach nowo utworzonego instrumentu „Łącząc Europę” koncentruje się na usunięciu wąskich gardeł i uzupełnieniu brakujących połączeń w ramach korytarzy sieci bazowej. Należy zauważyć, że do 2030 r. państwa członkowskie powinny zająć się problemem wszystkich wąskich gardeł w sieci bazowej. W perspektywie przyniesie to znaczne korzyści wszystkim projektom, które mają na celu rozwiązanie problemu wąskich gardeł.

W odniesieniu do europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych Komisja częściowo przyjmuje to zalecenie. W latach 2014–2020 projekty dotyczące śródlądowego transportu wodnego będą musiały przyczynić się do celu tematycznego „promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych”. Ponadto warunkiem wstępnym związanym z wydatkowaniem funduszy jest istnienie strategii transportu, w ramach której wyodrębniona zostanie część dotycząca śródlądowych dróg wodnych. Jednak fakt, że projekty wybierane są w sposób zdecentralizowany, nie pozwala Komisji na ustalenie listy priorytetów wśród kwalifikujących się projektów wybieranych przez państwa członkowskie.

## VII – Zalecenie 2 a)

Komisja przyjmuje to zalecenie.

Po wejściu w życie nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T Komisja przeprowadziła już pierwsze analizy każdego z poszczególnych korytarzy sieci bazowej (badania korytarzy). Badania korytarzy zawierają nie tylko analizę rynku transportu, ale również dogłębną analizę całego korytarza, a także zgodność infrastruktury z wymaganiami TEN-T. Analizy zostaną dopracowane w 2015–2016. Jeżeli chodzi o TEN-T, dla każdego korytarza TEN-T wyznaczono europejskich koordynatorów.

## VII – Zalecenie 2 b)

Komisja przyjmuje to zalecenie.

Głównym narzędziem realizacji sieci bazowej w ustalonym terminie są korytarze sieci bazowej. W odniesieniu do wszystkich dziewięciu korytarzy sieci bazowej koordynator europejski przygotowuje plan prac, który będzie zawierać cele korytarzy, również te odnoszące się do śródlądowego transportu wodnego, jak przewidziano w rozporządzeniu 1315/2013. Takie plany prac zostaną następnie przesłane państwom członkowskim do zatwierdzenia. Państwa członkowskie będą mogły przedstawić swoje uwagi uwzględniające wykonalność projektów i ograniczenia budżetowe.

Po zatwierdzeniu ostatecznych planów prac przez państwa członkowskie będzie można uzgodnić z nimi decyzje wykonawcze.

## VII – Zalecenie 2 c)

Komisja przyjmuje to zalecenie.

Co się tyczy dorzecza Dunaju, państwa znajdujące się w tym dorzeczu zobowiązują się do składania do Komisji Dunaju okresowego sprawozdania dotyczącego statusu i utrzymania rzek. Na poziomie UE nie istnieje takie zobowiązanie.

## Wprowadzenie

### 12

Komisja pragnie dodać, że do wymagań TEN-T można włączyć również finansowanie modernizacji rzek i kanałów o niskim standardzie.

## Uwagi

### Wspólna odpowiedź na pkt 18 i 19

Zdaniem Komisji wyciągnięto taki wniosek, gdyż za punkt odniesienia obrano 2001 r. Komisja zaczęła aktywnie wspierać wodny transport śródlądowy dopiero w 2006 r., kiedy doszło do przyjęcia programu NAIADES i dopiero od tamtej pory uruchomiono znaczne środki UE przeznaczone na projekty w dziedzinie żeglugi śródlądowej.

### 21

Przeprowadzana obecnie analiza korytarza będzie stanowić wzorzec dla przyszłego monitorowania usuwania wąskich gardeł w infrastrukturze transportowej żeglugi śródlądowej.

### 23 c)

Komisja odnotowuje, że projekty były kwalifikowalne oraz zgodne z celami poszczególnych programów.

**Ramka 5 – Akapit trzeci**

Co się tyczy niemieckiego projektu usunięcia wąskich gardeł na Dunaju, właściwe władze krajowe i regionalne postanowiły wybrać wariant „A” mimo mniejszej liczby korzyści dla poprawy zdolności żegludowej. Decyzję tę podjęto jednostronnie, bez konsultacji ze służbami Komisji Europejskiej. W 2013 r. władze Niemiec oraz Bawarii zainicjowały dodatkowe badanie mające na celu usprawnienie wariantu „A”.

**Ramka 5 – Akapit czwarty**

Podobna sytuacja miała miejsce na Węgrzech, gdzie po przeprowadzeniu badania na temat zdolności żegludowej na węgierskim odcinku Dunaju rząd Węgier bez przeprowadzenia konsultacji ani wzięcia pod uwagę zaleceń wynikających z tego badania podjął jednostronną decyzję o wstrzymaniu prac nad poprawą zdolności żegludowej.

**Wspólna odpowiedź na pkt 26 i 27**

Komisja dostrzega problem stopnia zaawansowania poprzednich wniosków projektowych TEN-T i podjęła środki mające na celu poprawę sytuacji w następnym okresie programowania, co znalazło odzwierciedlenie w nowym podejściu do instrumentu „Łącząc Europę”. Do rozwiązania problemów natury środowiskowej mogą również przyczynić się wytyczne Komisji na temat śródlądowego transportu wodnego i sieci Natura 2000, które zostały przyjęte w 2012 r.

**Wspólna odpowiedź na pkt 30 i 31**

Celem modernizacji infrastruktury rzecznej było w istocie zwiększenie atrakcyjności żeglugi śródlądowej, nawet jeżeli nie zostało to wyraźnie zawarte we wszystkich dokumentach politycznych i strategicznych. Komunikat NAIADES II ustanawia jednak wyraźny związek pomiędzy pełnym wykorzystaniem śródlądowego transportu wodnego a modernizacją infrastruktury.

Ponadto związek pomiędzy popytem rynkowym na śródlądowy transport wodny a usunięciem wąskich gardeł nie jest jednoznaczny, gdyż oprócz modernizacji infrastruktury na popyt ma wpływ wiele innych czynników.

Komisja przeprowadziła szczegółową analizę dziewięciu korytarzy transportowych TEN-T określonych w rozporządzeniu dotyczącym instrumentu „Łącząc Europę”. Analiza ma na celu określenie właściwego poziomu oceny roli, jaką żegluga śródlądowa odgrywa w multimodalnych korytarzach transportowych, oraz kosztów i korzyści wynikających z poprawy śródlądowych dróg wodnych.

**Ramka 7**

Białe księgi zawierają cele polityki, które nie są prawnie wiążące. Tam gdzie było to możliwe oraz właściwe, obrane cele ogólne zostały poparte celami ilościowymi. Jednakże w przypadku celów politycznych (niewiązących) ustalanych na tak długi okres oraz odnośnie do tak szerokiej strategii politycznych zwykle nie można mówić o całkowitej kontroli Komisji, gdyż role odgrywają również takie czynniki, jak: wzrost liczby ludności, przemieszczenia ludności, rozwój gospodarczy, preferencje ludności czy decyzje biznesowe. Określenie tych celów w sposób bardziej szczegółowy (np. w tym przypadku odniesienie ich wyłącznie do śródlądowego transportu wodnego) nie rozwiązałoby tego problemu.

Komisja podkreśla, że wytyczne z 2013 r. stanowią całkowicie nowe podejście, charakteryzujące się utworzeniem sieci bazowej i sieci kompleksowej, zastosowaniem szczególnych wymogów odnośnie do infrastruktury dla całej sieci, ustanowieniem prawnie wiążących terminów wdrożenia oraz zastosowaniem multimodalnego podejścia do korytarzy, które ma na celu wsparcie ich realizacji. Żadnego z tych elementów nie zawarto w wytycznych z 2010 r. W 2013 r. Komisja zamiast skupiać się na ustaleniu orientacyjnych celów ilościowych – których osiągnięcie nie jest pod kontrolą polityki transportowej UE – postanowiła skoncentrować się na określeniu prawnie wiążących celów na poziomie UE w odniesieniu do czynników umożliwiających wsparcie śródlądowego transportu wodnego oraz transportu kolejowego.

**33**

Komisja zgadza się z opinią, że istotne jest, aby strategie śródlądowego transportu wodnego były spójne i wzajemnie skoordynowane.

Taki jest właśnie charakter nowego rozporządzenia TEN-T, które przewiduje utworzenie ogólnounijnej sieci. Celem instrumentów mających na celu realizację sieci bazowej – multimodalnych korytarzy sieci bazowej – na których czele będą stać europejscy koordynatorzy, jest zapewnienie wspólnego i wzajemnie

skoordynowanego wdrażania sieci bazowej. Umożliwi to wykorzystanie potencjalnych efektów wynikających z synergii i komplementarności działań podejmowanych na szczeblach krajowych z działaniami podejmowanymi w ramach różnych programów.

### 35

Zob. odpowiedź Komisji na pkt 33.

### Ramka 9 – Akapit drugi

Analiza projektu PLATINA przyczyniła się do określenia priorytetów w ramach nowych rozporządzeń TEN-T i CEF, na które znacznie wzrosło finansowanie UE, w szczególności jeżeli weźmie się pod uwagę również wykorzystanie instrumentów finansowych. Jednakże krajowe źródło finansowania jest nadal najważniejszym źródłem finansowania, a państwa członkowskie zobowiązując się prawnie do realizacji sieci bazowej, zobowiązały się również do jej sfinansowania.

### 40 a)

Zob. odpowiedź Komisji do pkt 5.

### 40 b)

Zdaniem Komisji w fazie realizacji programu, kiedy występują trudności w realizacji jednego z kluczowych projektów, zjawiskiem normalnym jest realizacja innych projektów w celu osiągnięcia pożądanego celu. Co więcej, Komisja stwierdza, że realizacja pozostałych projektów miała istotny wpływ oraz że w zróżnicowanym stopniu przyczyniła się do poprawy żeglowności.

### 41 b)

W ramach polityki spójności inwestycje koncentrują się na pomocy regionom w potrzebie oraz regionom zapóźnionym w rozwoju gospodarczym. W związku z tym cele w zakresie transportu towarowego zostały uwzględnione odpowiednio do ich potencjału w zakresie rozwoju regionalnego.

### 42

Oba projekty priorytetowe 18 i 30 zostały określone w prawodawstwie przyjętym przez Parlament Europejski i Radę. W 2007 r. Komisja podjęła decyzję o wyznaczeniu europejskiego koordynatora.

Od tego czasu europejski koordynator przedstawiał Parlamentowi coroczne sprawozdanie, w którym wskazywał postępy poczynione w każdym roku w zakresie usuwania wąskich gardeł. Ponieważ każde wąskie gardło ma negatywny wpływ na warunki żeglowności, wszystkie uznaje się za istotne, a Komisja wspierała działania przyczyniające się do ich usuwania, jeżeli tylko było to wykonalne pod względem politycznym, technicznym i finansowym.

Komisja koordynowała rozwój „generalnego planu utrzymania i odnowy Dunaju oraz jego żeglownych dopływów” w ramach strategii UE na rzecz regionu Dunaju. Dokument ten, który określa wszystkie wąskie gardła, został ukończony w październiku 2014 r. oraz zatwierdzony przez ministrów państw w dorzeczu Dunaju. Na tym etapie należy ustalić priorytety w zakresie wąskich gardeł, tak aby móc określić te, w przypadku których działania są najbardziej pilne.

### 43

Komisja Europejska zwraca uwagę, że identyfikacja sieci bazowej została dokonana na podstawie tej samej metody, która jest stosowana w odniesieniu do wszystkich innych środków transportu. Prawie wszystkie drogi wodne o znaczeniu międzynarodowym pokrywają się z siecią bazową, która została w ten sposób określona. W związku z tym priorytety dotyczące śródlądowych dróg wodnych w ramach sieci bazowej TEN-T powinny być ustalane na poziomie wdrażania sieci za pomocą planów prac dotyczących korytarza.

### 44

Zob. odpowiedź Komisji na pkt 41 b).

### 45

Wszystkie rzeki i kanały o znaczeniu międzynarodowym określone w rozporządzeniu 1315/2013 są traktowane priorytetowo. Koordynacja realizacji projektów jest zapewniana w ramach korytarzy TEN-T.

## 46

Komisja zgadza się, że utrzymywanie rzek jest kluczowym aspektem żeglugi śródlądowej.

Kwestia „utrzymania” dróg wodnych po raz pierwszy została wprowadzona w programie NAIADES 2006. Do tamtej pory uważano, że kwestia ta podlega wyłącznej kompetencji państw członkowskich. Ponadto w ramach polityki regionalnej wprowadzono strategię na rzecz regionu Dunaju, która koncentruje się na problemie utrzymania torów wodnych.

Komisja pragnie podkreślić, że działania mające na celu utrzymanie rzek są w kompetencji każdego państwa leżącego w dorzeczu Dunaju i co do zasady nie mogą być finansowane z budżetu UE.

W odniesieniu do Dunaju Komisja ułatwiła proces podpisania przez ministrów transportu wniosków z posiedzenia ministerialnego w sprawie realizacji generalnego planu utrzymania i odnowy.

Nowe rozporządzenie TEN-T wymaga, aby infrastruktura śródlądowych dróg wodnych była utrzymywana w sposób właściwy (art. 15 ust. 3 lit. b), i przewiduje możliwość finansowania zakupu urządzeń służących do utrzymania dróg wodnych.

## 47

Komisja uważa, że aby uzyskać pewność co do skuteczności działań na rzecz utrzymania korytarzy na poziomie państw członkowskich należałoby ustanowić odpowiednią podstawę prawną, która obecnie nie jest przewidziana w nowym rozporządzeniu TEN-T.

### Ramka 10 – Akapit pierwszy

W następstwie pierwszego posiedzenia, o którym mowa w sprawozdaniu Trybunału Obrachunkowego, drugie posiedzenie ministrów państw dorzecza Dunaju odbyło się 3 grudnia 2014 r. w Brukseli. Obecne były wszystkie państwa naddunajskie, zarówno te będące członkami UE, jak i te niebędące jej członkami. Wszystkie państwa podpisały wnioski dotyczące skoordynowania działań dotyczących utrzymania i odbudowy, z wyjątkiem Serbii (która wskazała, że przyłączy się do wniosków na późniejszym etapie) oraz Węgier.

## 49

Zob. odpowiedź dotyczącą pkt 47.

## Wnioski i zalecenia

### 50

Komisja uważa, że oceny skuteczności strategii dokonano, przyjmując za punkt odniesienia orientacyjne i szerokie cele polityczne, które nie są w pełni kontrolowane przez Komisję. Białe księgi z 2001 r. w istocie zawierają cele polityczne, które nie są prawnie wiążące. Tam gdzie było to możliwe oraz właściwe, obrane cele ogólne zostały poparte celami ilościowymi. Jednakże w przypadku celów politycznych (niewiążących) ustalanych na tak długi okres oraz w odniesieniu do tak szerokich strategii politycznych zwykle nie można mówić o całkowitej kontroli Komisji, gdyż role odgrywają również takie czynniki, jak: wzrost liczby ludności, przemieszczenia ludności, rozwój gospodarczy, preferencje ludności czy decyzje biznesowe. Korzystanie ze śródlądowego transportu wodnego zależy od jego względnej konkurencyjności w stosunku do transportu drogowego, a co za tym idzie, od wielu czynników, takich jak ceny paliwa, koszty pracy czy opodatkowanie.

Mając na uwadze zmiany, które miały miejsce od czasu przyjęcia dokumentów strategicznych, Komisja zwraca uwagę, że przy dokonaniu oceny ogólnego postępu za punkt odniesienia należy obrać scenariusze bazowe. W białej księdze z 2001 r. w ramach scenariuszu bazowego podkreślono, że „jeżeli nie zostaną podjęte żadne środki, istnieje ryzyko, że transport drogowy uzyska faktyczny monopol na transport towarów”. Przyjmując taki punkt odniesienia, zwiększenie udziału śródlądowego transportu wodnego można uznać za pozytywną zmianę.

Ponadto Komisja pragnie podkreślić, że całkowity udział przewozów żeglugi śródlądowej wzrósł od 2006 r., który dzięki przyjęciu programu NAIADES i zwiększeniu wsparcia finansowego dla projektów w zakresie żeglugi śródlądowej w ramach programu TEN-T stał się punktem zwrotnym w polityce Komisji w zakresie żeglugi śródlądowej.

### 51

Komisja uważa, że do rozwoju śródlądowego transportu wodnego niezbędna jest współpraca państw członkowskich. Właśnie z tego powodu – w celu wsparcia skoordynowanego wdrażania sieci bazowej TEN-T – w ramach instrumentu „Łącząc Europę” oraz w związku z nowym rozporządzeniem TEN-T utworzono sieć bazową multimodalnych korytarzy.

## 52

Do 2013 r. wsparcie Komisji skupiło się na tych projektach, które są najważniejsze dla śródlądowego transportu wodnego, takich jak kanał Sekwana–Skalda czy modernizacja infrastruktury części Dunaju na odcinku Straubing–Vilshofen.

Począwszy od 2013 r., nowa konstelacja oparta na korytarzu sieci bazowej, jak przewidziano w rozporządzeniu nr 1315/2013, pozwoli położyć większy nacisk na korzyści związane z korytarzami.

Zob. również odpowiedź Komisji na pkt 50.

### Zalecenie 1 a)

Komisja popiera to zalecenie.

### Zalecenie 1 b)

W odniesieniu do instrumentów finansowania TEN-T Komisja przyjmuje to zalecenie i uważa, że podejście to będzie dalej udoskonalane przez wdrożenie korytarza sieci bazowej, jak przewidziano w rozporządzeniu 1315/2013. Pierwsze zaproszenie do składania wniosków w ramach nowo utworzonego instrumentu „Łącząc Europę” koncentruje się na usunięciu wąskich gardeł i uzupełnieniu brakujących połączeń w ramach korytarzy sieci bazowej. Należy zauważyć, że do 2030 r. państwa członkowskie powinny zająć się problemem wszystkich wąskich gardeł w sieci bazowej. W perspektywie przyniesie to znaczne korzyści wszystkim projektom, które mają na celu rozwiązanie problemu wąskich gardeł.

W odniesieniu do europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych Komisja częściowo przyjmuje to zalecenie. W latach 2014–2020 projekty dotyczące śródlądowego transportu wodnego będą musiały przyczynić się do celu tematycznego „promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych”. Ponadto warunkiem wstępnym związanym z wydatkowaniem funduszy jest istnienie strategii transportu, w ramach której wyodrębniona zostanie część dotycząca śródlądowych dróg wodnych. Jednak fakt, że projekty wybierane są w sposób zdecentralizowany, nie pozwala Komisji na ustalenie listy priorytetów wśród kwalifikujących się projektów wybieranych przez państwa członkowskie.

## 53

Komisja uważa, że strategię UE były poparte odpowiednią analizą przeprowadzoną na poziomie UE. Osobna analiza każdego korytarza nie wchodzi w zakres ogólnounijnych dokumentów strategicznych. Co więcej, potencjalna rola, jaką śródlądowy transport wodny może odegrać w ramach przenoszenia ruchu pomiędzy różnymi rodzajami transportu, zależy od zbyt wielu czynników, które nie podlegają bezpośredniej kontroli polityk transportowych UE, żeby można było określić cele ilościowe w zakresie przekierowania ruchu na śródlądowy transport wodny.

Komisja przyznaje, że niektóre państwa członkowskie przyjęły różne podejścia do śródlądowego transportu wodnego, co jest jednym z powodów, dla których Komisja zaproponowała wzmocnienie polityki TEN-T.

## 54

Skoncentrowanie się na priorytetach wyznaczonych przez Komisję było częściowo nieskuteczne ze względu na brak zaangażowania ze strony państw członkowskich.

W nowych wytycznych TEN-T państwa członkowskie zobowiązały się do realizacji wszystkich sieci bazowych, w tym śródlądowych dróg wodnych, do 2030 r.

Pierwsze zaproszenie do składania wniosków w ramach nowo utworzonego instrumentu „Łącząc Europę” umożliwia finansowanie zakupu sprzętu przeznaczonego do utrzymania dróg wodnych, mimo że działania w zakresie utrzymania rzek są nadal obowiązkiem państw członkowskich i są finansowane z ich budżetów.

### Zalecenie 2 a)

Komisja przyjmuje to zalecenie.

Po wejściu w życie nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T Komisja przeprowadziła już pierwszą analizę każdego z poszczególnych korytarzy sieci bazowej (badania korytarzy). Badania korytarzy zawierają nie tylko analizy rynku transportu, ale także dogłębną analizę całego korytarza, a także analizę zgodności infrastruktury z wymaganiami TEN-T. Analiza zostanie dopracowana w 2015/2016. Jeżeli chodzi o TEN-T, dla każdego korytarza TEN-T wyznaczono europejskich koordynatorów.

## Odpowiedzi Komisji

### Zalecenie 2 b)

Komisja przyjmuje to zalecenie.

Głównym narzędziem realizacji sieci bazowej w ustalonym terminie są korytarze sieci bazowej. W odniesieniu do wszystkich dziewięciu korytarzy sieci bazowej koordynator europejski przygotowuje plan prac, który będzie zawierać cele korytarzy, również te odnoszące się do śródlądowego transportu wodnego, jak przewidziano w rozporządzeniu 1315/2013. Takie plany prac zostaną przesłane państwom członkowskim do zatwierdzenia. Państwa członkowskie będą mogły przedstawić swoje uwagi uwzględniające wykonalność projektów i ograniczenia budżetowe.

Po zatwierdzeniu ostatecznych planów prac przez państwa członkowskie będzie można uzgodnić z nimi decyzje wykonawcze.

### Zalecenie 2 c)

Komisja przyjmuje to zalecenie.

Co się tyczy dorzecza Dunaju, państwa znajdujące się w tym dorzeczu zobowiązują do składania do Komisji Dunaju okresowego sprawozdania dotyczącego statusu i utrzymania rzek. Takie zobowiązanie nie istnieje na poziomie UE.



## JAK OTRZYMAĆ PUBLIKACJE UE

### Publikacje bezpłatne:

- jeden egzemplarz:  
w EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>)
- kilka egzemplarzy (lub mapy, plakaty):  
w przedstawicielstwach Unii Europejskiej ([http://ec.europa.eu/represent\\_pl.htm](http://ec.europa.eu/represent_pl.htm))  
w delegaturach Unii Europejskiej w krajach poza UE: ([http://eeas.europa.eu/delegations/index\\_pl.htm](http://eeas.europa.eu/delegations/index_pl.htm))  
kontaktując się z Europe Direct ([http://europa.eu/eurodirect/index\\_pl.htm](http://europa.eu/eurodirect/index_pl.htm))  
lub dzwoniąc pod numer 00 800 6 7 8 9 10 11 (numer bezpłatny w całej UE) (\*).

(\*): Informacje są udzielane nieodpłatnie, większość połączeń również jest bezpłatna (niektórzy operatorzy, hotele lub telefony publiczne mogą naliczać opłaty).

### Publikacje płatne:

- w EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>)

Śródlądowy transport wodny stanowi jeden z trzech głównych rodzajów transportu lądowego w Europie. Wykorzystanie statków żeglugi śródlądowej charakteryzujących się dużą ładownością, odpowiadającą ładowności setek samochodów ciężarowych, może pomóc ograniczyć koszty transportu, obniżyć emisje i odciążyc drogi. W niniejszym sprawozdaniu Trybunał ocenił, czy unijne strategie w zakresie śródlądowych dróg wodnych były spójne i oparte na odpowiednich i wyczerpujących analizach. Ponadto Trybunał zbadał, czy projekty współfinansowane z budżetu UE w sposób skuteczny przyczyniły się do wzrostu udziału tego rodzaju transportu w przewozach i do poprawy żeglowności.



EUROPEJSKI  
TRYBUNAŁ  
OBRACHUNKOWY



Urząd Publikacji