**Podklad pro zasedání 146. Plenární schůze RHSD ČR**

**Stav a další rozvoj vodní dopravy v ČR**

1. **Úvod**

Česká republika jako exportně orientovaná ekonomika je jedinou zemí Evropské unie, která nemá kvalitní přístup k námořnímu přístavu vodní cestou. Vnitrozemská vodní doprava je dopravním módem, který v současné době oproti jiným druhů dopravy disponuje volnými kapacitami, je šetrný k životnímu prostředí a umožňuje přepravu specifických druhů zboží, např. nadrozměrných nákladů. Základním předpokladem spolehlivého fungování vnitrozemské plavby je však zajištění celoročně spolehlivé vodní cesty. V ČR je vybudována kvalitní vodní cesta na Labi a Vltavě, která je zařazena do sítě TEN-T. Její plnohodnotné využívání je však znehodnocováno nespolehlivým úsekem mezi Ústím nad Labem a státní hranicí se Spolkovou republikou Německo. Na tomto úseku chybí dosud nerealizovaný plavební stupeň Děčín, jež by zajistil stabilizaci plavebních podmínek. S ohledem na tuto skutečnost dochází na zmíněném úseku labské vodní cesty k zastavení plavby v obdobích výrazně delších, než jak tomu je na jiných vodních cestách v Evropě. Toto má pochopitelně dopad i na provozovatele vnitrozemské plavby v ČR.

1. **Národní strategický dokument „Koncepce vodní dopravy“**

Koncepce vodní dopravy pro období do roku 2020 obsahuje obsáhlý seznam opatření, jež by měla být v ČR realizována v rámci rozvoje vnitrozemské vodní dopravy. Tento obsáhlý materiál obsahuje dvě základní části – analytickou, která popisuje stav a potřeby vnitrozemské plavby, a návrhovou, jež definuje konkrétní opatření, jež mají být realizována.

Koncepce vodní dopravy byla vzata Vládou ČR na vědomí dne 25.9.2017 pod č. 685.

 Hlavními cíli Koncepce jsou:

* využití potenciálu vnitrozemské vodní dopravy pomocí organizačně-provozních opatření;
* zajištění výkonné infrastruktury vodních cest s minimálními vlivy na vodní ekosystémy včetně financování;
* zajištění potřebné sítě přístavní infrastruktury včetně financování;
* zajištění potřebného počtu plavidel;
* snižování vlivu vodní dopravy na životní prostředí.

 Součástí tohoto dokumentu proto podle názoru MD ČR musí být pochopitelně zejména naprosto stěžejní opatření, kterým je výstavba plavebního stupně Děčín. Protože v této otázce nebyla nalezena shoda s rezortem životního prostředí, který požaduje tento záměr z koncepce vyřadit, bylo rozhodnutí o dalším postupu necháno Vládě ČR. Ta schválila svým usnesením
č. 46 dne 17.1.2018 převahu veřejných zájmů na schválení Koncepce vodní dopravy pro období 2016 – 2023 vč. opatření "Realizace stavebních opatření odstraňujících úzká místa omezující plavební provoz" zahrnujícího návrh záměru „Plavební stupeň Děčín“. Současně jsou definovány úkoly nezbytné pro to, aby mohla být Koncepce vodní dopravy jako celek finálně schválena Vládou ČR včetně Plavebního stupně Děčín. Jedná se konkrétně o stanovení kompenzací, které připravuje ze zákona orgán ochrany přírody, což nebylo doposud ze strany tohoto orgánu splněno.

1. **Stěžejní záměry na zajištění potřebné infrastruktury vodních cest v ČR**

***3a ) Aktuální stav přípravy výstavby Plavebního stupně Děčín***

Projektový záměr je nyní v procesu posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen EIA).
V rámci tohoto procesu byla vypracovaná dokumentace v roce 2016 již potřetí vrácena dopisem Ministerstva životního prostředí (dále jen MŽP) ze dne 14. 9. 2016 k doplnění. Důvodem opětovného vrácení bylo zejména vyhlášení evropsky významné lokality Porta Bohemica soustavy Natura 2000 na základě nařízení vlády č. 207/2016, ze dne 8. 6. 2016. Další důvody lze považovat jako okrajové, neboť již stávající Dokumentace EIA se s nimi vypořádává a dojde tak k doplnění dílčích analýz a zpřesnění popisu. Hodnocení vlivů záměru Plavební stupeň Děčín (dále jen „PSD“) na životní prostředí prokázalo, že preferovaná varianta je variantou, která vykazuje pozitivní vlivy na životní prostředí člověka v širším území (veřejné zdraví, znečištění ovzduší a hluková situace), avšak nese s sebou též vlivy na přírodu a krajinu
v dotčeném území. Další vývoj procesu EIA záměru PSD je závislý na schválení kompenzačních opatření souvisejících s realizací strategického materiálu Ministerstva dopravy pod názvem „Koncepce vodní dopravy“ a podmínek, které vzejdou z hodnocení SEA tohoto materiálu. Podmínka stanovení převažujícího veřejného zájmu již byla naplněna. Dokumentaci EIA PSD bude možné opětovně předložit na MŽP za 9 měsíců po stanovení kompenzačních opatření, a to s ohledem na nezbytnost projednání dokumentace s dotčenou veřejností v ČR
a SRN. Nejbližší reálný termín je tak ve čtvrtém čtvrtletí roku 2019.

***3b) Aktuální stav přípravy výstavby Plavebního stupně Přelouč***

Projekt Plavební stupeň Přelouč II je připravován od roku 1994, přičemž v roce 2001 byl zakončen proces EIA kladným stanoviskem. O projekt se však několik let vedla řada soudních sporů. Následný rozsudek, zrušil již vydaná územní rozhodnutí a tři stavební povolení, a to pro absenci výjimek dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Mezitím nabyla účinnosti novela zákona č. 39/2015 Sb., kterou se mění zákon č. 100/2001 Sb. (zákon
o posuzování vlivů na životní prostředí), a bude nutné opakovat řízení dle tohoto aktuálního zákona o EIA. Aby mohl být zahájen nový proces EIA, je však nutné nejprve projít procesem SEA, v rámci kterého bude vymezen koridor pro splavnění vodní cesty u města Přelouče a také vymezena lokalita koncového přístavu Pardubice. Při zvolení jiné varianty, než je nyní sledována, bude nezbytná změna Zásad územního rozvoje Pardubického kraje (ZÚR), následně pak změny územních plánů dotčených obcí a měst. Pro proces SEA i další postup přípravy záměru je zásadní dořešení otázky vyhlášení lokality Natura 2000 v oblasti města Přelouče (EVL Louky u Přelouče, resp. Slavíkovy ostrovy a Labišťata). Tato lokalita nebyla při projednávání v r. 2016 na Národní seznam evropsky významných lokalit (EVL), ale dostatečnost vymezení EVL je předmětem infringementu ze strany Evropské Komise.
V současné době projednává Ředitelství vodních cest ČR s Agenturou ochrany přírody a krajiny ČR možnost zajištění ochrany dotčených přírodních fenoménů mimo plochy sledovaného záměru.

1. **Probíhající diskuze s německou stranou ohledně parametrů labské vodní cesty
a příprava Česko – německé mezistátní smlouvy o labské vodní cestě**

Labská vodní cesta tvoří jedinou spojnici ČR s evropskou sítí vnitrozemských vodních cest
a s námořními přístavy Hamburg, Brémy, Rotterdam a Antverpy. Je proto nezbytné koordinovat rozvoj této vodní cesty se SRN. Zde v současné době neexistuje z hlediska mezinárodního práva závazný dokument, který by řešil status této vodní cesty podobně, jako je tomu na jiných evropských vodních cestách mezinárodního významu (Rýn, Dunaj, Sáva, Mosela).

V návaznosti na řadu jednání na národní i bilaterální úrovni se SRN MD ČR v roce 2017 připravilo návrh směrnice pro sjednání Česko – německé mezistátní smlouvy o labské vodní cestě. Tato směrnice, jež stanoví výchozí stanovisko ČR pro zahájení oficiálního procesu sjednání smlouvy, byla schválena v prosinci 2017.

První expertní jednání v rámci procesu přípravy sjednání Česko – německé mezistátní smlouvy o labské vodní cestě proběhlo dne 11.6.2018 v Praze. Další jednání je připravováno na 12.11.2018 v Bonnu. Obecně se v rámci procesu přípravy smlouvy sledují následující atributy:

* stanovení plavebních parametrů labské vodní cesty;
* definování skutečností, na jejichž základě bude možné tyto parametry revidovat (takové skutečnosti musí vycházet výhradně z přírodních poměrů);
* ustavení společného Česko – německého orgánu, který bude příslušný dohlížet na naplňování smlouvy, resp. k provádění revize parametrů labské vodní cesty ve smyslu předchozího odstavce.
1. **Programy na modernizaci plavidel a přístavů**

Součástí opatření vedoucích k podpoře rozvoje vnitrozemské vodní dopravy jsou rovněž následující programy, které jsou realizovány v rámci Operačního programu doprava II.

***5a) Program Modernizace plavidel II***

Dne 18.08.2017 vyhlásilo Ministerstvo dopravy dvě kolové výzvy s celkovou alokací podpory pro modernizaci plavidel ve výši 100.000 tis. Kč:

* výzva č. 34 (alokace podpory 70.000 tis. Kč) byla zaměřena na zvýšení bezpečnosti vnitrozemské plavby;
* výzva č. 48 (alokace podpory 30.000 tis. Kč) byla zaměřena na zvýšení multimodality nákladní přepravy.

Obě výzvy byly vyhlášeny současně a na dobu 3 měsíců (srpen – listopad 2017), po kterou měli žadatelé možnost předkládat projektové žádosti.

Ve výzvě č. 34 bylo předloženo celkem 21 projektových žádostí (s požadovanou výší podpory 123.600 tis. Kč). Ve výzvě č. 48 bylo předloženo celkem 6 projektových žádostí
(s požadovanou výší podpory 7.400 tis. Kč).

Vzhledem k tomu, že všechny projektové žádosti nevyhovovaly ekonomické části hodnocení, rozhodla hodnotící komise nedoporučit předložené projektové žádosti k financování (nevyčerpaných 100.000 tis. Kč veřejné podpory z obou výše uvedených výzev bylo přesunuto na modernizaci plavidel do roku 2018).

Dne 15.8.2018 vyhlásilo Ministerstvo dopravy v rámci Modernizace plavidel II celkem 4 výzvy (č. 49, 50, 51 a 52) s alokací 160.000 tis. Kč + 100.000 tis. Kč (nevyčerpané finanční prostředky z výzvy č. 34 a č. 48), a to na:

* remotorizaci (alokace podpory 70.000 tis. Kč) – datum ukončení žádostí o podporu 16.11.2018;
* snížení spotřeby paliva (alokace podpory 7.000 tis. Kč) – datum ukončení žádostí
o podporu 16.11.2018;
* zvýšení multimodality (alokace podpory 18.000 tis. Kč) – datum ukončení žádostí
o podporu 17.10.2018;
* zvýšení bezpečnosti vnitrozemské plavby (alokace podpory 165.000 tis. Kč) – datum ukončení žádostí o podporu 17.10.2018.

Celkově předložených 75 žádostí představuje:

* požadovanou veřejnou podporu ve výši 257.966.826 Kč;
* předpokládané celkové náklady projektů ve výši 446.427.400 Kč.

***5b) Program výstavba a modernizace vnitrozemských přístavů pro nákladní dopravu v ČR*** *se zaměřením na infrastrukturu*

Na základě tzv. blokové výjimky (*Nařízení Komise (EU) 2017/1084 ze dne 14. června 2017, kterým se mění nařízení (EU) č. 651/2014)* připravilo Ministerstvo dopravy program na podporu přístavní infrastruktury.

Alokace veřejné podpory je 500.000 tis. Kč. Ministerstvo dopravy předpokládá vyhlásit
2 výzvy:

* alokace podpory 350.000 tis. Kč na projekty, které nepřesáhnou 2 mil. EUR veřejné podpory (jednodušší model výpočtu maximální výše podpory);
* alokace podpory 150.000 tis. Kč – způsobilé náklady až 40 milionů EUR na projekt, resp. 50 milionů EUR na projekt ve vnitrozemském přístavu (složitější model výpočtu maximální výše podpory).

Podpora je určena pro malé, střední a velké podniky. Realizace programu je nastavena v souladu s blokovou výjimkou, a to do roku 2020. Financování programu bude realizováno prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury.

1. **Příprava programu podpory vnitrozemské plavbě NAIADES III (jedná se
o celoevropský program, jež bude připraven Evropskou komisí)**

V rámci probíhajícího rakouského předsednictví v Radě EU je aktuálně projednáván návrh závěrů Rady ve věci podpory vnitrozemské plavby za účelem využití jejího potenciálu. Jedním z úkolů plynoucích z těchto závěrů Rady je, aby EK připravila program podpory vnitrozemské plavbě NAIADES III, který by vytvořil základní rámec pro opatření, jež mají být za účelem podpory vnitrozemské plavbě realizována na celoevropské úrovni v období po roce 2020.

V této souvislosti ČR prosazuje své následující priority, jež by měly být součástí tohoto programu a jejichž seznam byl rovněž projednán se Sekcí vodní dopravy Svazu dopravy ČR:

1. V oblasti potřeby zajištění odpovídající infrastruktury vnitrozemských vodních cest zejména pokračovat v naplňování cílů iniciativy EK „Good Navigation Status“, což spočívá v potřebě zajištění potřebných plavebních podmínek na všech vodních cestách zařazených v síti TEN-T. ČR přitom vítá zřízení expertní skupiny v této věci.
2. Zintenzivnění řešení otázek spojených s propagací vnitrozemské plavby.
3. Opatření pro rozvoj infrastruktury servisních služeb pro plavidla.
4. Opatření umožňující proces remotorizace plavidel osobní koncesované plavby, a to v souladu s novými požadavky na emise ze spalovacích motorů plavidel vnitrozemské plavby.

Z dosavadního vývoje příslušných jednání je zřejmé, že uvedené priority ČR nacházejí
u ostatních ČS EU i zástupců EK podporu.