

# Vodní doprava – aktuální otázky pro projednání v Dopravní komisi RHSD

(Podklady pro jednání s Komisi RHSD konané dne 26. června 2014 na MD)

## 1. Řešení povodňových škod

- Program na odstranění škod na majetku veřejných přístavů a navazující infrastruktury
- Program provozních škod provozovatelů vodní dopravy a přístavů v důsledku povodně 2013

**V červnu 2013 došlo v České republice k rozsáhlým povodním.** Na tuto situaci reagovala vláda České republiky a svým usnesením č. 409 ze dne 2. června 2013 vyhlásila nouzový stav ve smyslu ust. čl. 5 a 6 ústavního zákona č. 110/1998 Sb., o bezpečnosti České republiky z důvodu vzniklé krizové situace spočívající v ohrožení životů, zdraví a značného rozsahu ohrožení majetku v důsledku rozsáhlé živelní pohromy.

V důsledku působení povodně došlo k zásadním škodám na veřejné infrastruktuře vodních cest a veřejných přístavů, jakož i na dalším majetku (např. plavidla, tankovací stanice, servisní centra lodí, další vybavení provozovatelů vodní dopravy a přístavů) nezbytném k fungování oboru vodní dopravy v České republice. V této souvislosti povodně způsobily přerušení či omezení provozu vodní dopravy včetně přístavů.

**Nemovitý majetek tvořící vodní cesty** je ve vlastnictví státu a právo hospodaření k tomuto majetku vykonávají státní podniky Povodí, nejdůležitějšími vodními cestami v ČR jsou přitom labská (Povodí Labe, s. p.) a vltavská (Povodí Vltavy, s. p.) vodní cesta. Povodeň způsobila zanesení vodní cesty splaveným materiálem a tím zásadní zhoršení parametrů plavebních hloubek na vodní cestě (plavební hloubky jsou přitom určující pro maximální ponor plavidel a tedy pro ekonomiku provozu vodní dopravy), současně poškodila i plavební značení (nemožnost plout v noci).

**Veřejné přístavy** v ČR a jejich infrastruktura jsou ve vlastnictví soukromých subjektů, avšak provozovatelé veřejných přístavů jsou v souladu se zákonem č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě povinni poskytovat v těchto přístavech veřejně dostupné služby za nediskriminačních podmínek.

**Vodní dopravu** (nákladní i osobní) provozují v ČR soukromí provozovatelé vodní dopravy na základě udělené koncese.

Obor vodní dopravy dlouhodobě negativně ovlivňuje plavební nedostatečnost na dolním Labi v úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN, kdy na kompletně dokončenou labsko-vltavskou vodní cestu (31 plavebních stupňů), navazuje v tomto úseku pouze regulovaná vodní cesta. V důsledku této plavební nedostatečnosti je mezinárodní vodní doprava závislá fakticky pouze na úhrnu srážek a v některých „suchých“ letech není možné provozovat vodní dopravu za ekonomických podmínek více než 200 dní v roce. Tato vodní cesta je součástí TEN-T jako nedílné součásti IV. transevropského multimodálního dopravního koridoru. Transevropská dopravní síť se vytvoří postupně do roku 2020 integrací sítí pozemní (včetně sítě vnitrozemských vodních cest), námořní a letecké dopravní infrastruktury v rámci Evropské unie.

Odstranění škod na vodní cestě – obnovení plavebních hloubek a plavebního značení má v působnosti resort zemědělství, který řídí činnost státních podniků Povodí. Dosavadní postup podniků Povodí ve věci odstraňování povodňových škod je však velmi pomalý.

S ohledem na výše uvedený stav oboru vodní dopravy a dopady povodně na infrastrukturu nezbytnou k provozování vodní dopravy měla povodeň v červnu 2013 velmi negativní vliv na fungování celého oboru. Ministerstvo dopravy v této souvislosti připravilo návrh dvou dotačních programů, které částečně kompenzují škody subjektům působícím v oboru vodní dopravy:

- I. Program na odstraňování škod vzniklých povodní v roce 2013 na majetku subjektů provozujících veřejné přístavy a další související veřejně využívané infrastruktury ve vodní dopravě,
- II. Program na kompenzaci škod subjektů působících v oblasti vodní dopravy způsobených omezením nebo přerušením provozu v důsledku povodní v roce 2013

V případě programu pod bodem 1. by byly dotace poskytovány na kompenzaci škod na infrastrukturu/majetku sloužícím k provozování vodní dopravy (veřejné přístavy a navazující infrastruktura), a to pouze v rozsahu podpory *de minimis*.

V případě programu pod bodem 2. by byly dotace poskytovány na částečnou kompenzaci provozních škod provozovatelů přístavů a provozovatelů koncesované vodní dopravy.

#### **I. Program na odstraňování škod vzniklých povodní v roce 2013 na majetku subjektů provozujících veřejné přístavy a další související veřejně využívané infrastruktury ve vodní dopravě**

V rámci tohoto programu je nastaveno poskytování dotací za účelem obnovení původního rozsahu činnosti veřejných přístavů a související infrastruktury, které byly postiženy povodní.

Žadatelé mohou uplatňovat dotaci pouze na majetek, který je součástí veřejného přístavu, nebo který je součástí veřejně využívané tankovací stanice lodí nebo servisního centra lodí, přímo navazujících na veřejný přístav. Výše dotace jednotlivým žadatelům se stanoví na základě prokázaných škod na výše uvedeném majetku.

Dotace by byla poskytována formou neinvestiční dotace v maximálním rozsahu podpory malého rozsahu (tzn. v režimu *de minimis* – maximálně 200 000 EUR na žadatele). Předpokládaná celková částka pro výzvu v Programu je 50 mil. Kč.

#### **II. Program na kompenzaci škod subjektů působících v oblasti vodní dopravy způsobených omezením nebo přerušením provozu v důsledku povodní v roce 2013**

Cílem Programu je kompenzace škod provozovatelů vodní dopravy a provozovatelů přístavů, které byly způsobeny omezením nebo přerušením provozu vodní dopravy či přístavů v důsledku povodní.

V rámci tohoto Programu je možné žádat o dotaci na tyto škody:

- a) ušlý provozní zisk provozovatele vodní dopravy nebo provozovatele přístavu z předmětu podnikání provozování vodní dopravy či přístavů,
- b) stálé náklady, které musí provozovatel vodní dopravy nebo přístavu vynakládat i v případě omezení nebo přerušení své činnosti (energie, mzdy a odvody, nájemné, pravidelně hrazené služby a poplatky, pojistné, odpisy hmotného investičního majetku); dotace může být poskytnuta pouze na stálé náklady, pokud jejich další vynakládání je z právního hlediska nutné nebo hospodářsky zdůvodnitelné (co do důvodu i výše);

kteře nastaly omezením či přerušením provozu přístavu nebo vodní dopravy v důsledku povodní, nejdříve však od 2. června 2013, až do okamžiku, kdy provozovatel vodní dopravy nebo přístavu plně obnoví svou činnost, maximálně však do dne podání žádosti o dotaci dle tohoto Programu. Ušlý provozní zisk a stále náklady se kompenzují pouze v rozsahu 80 %. Příjemce dotace musí mít sídlo či místo podnikání v České republice. Dotace bude poskytována v souladu s Rozhodnutím Evropské komise o veřejné podpoře. Příslušná notifikace zamýšlené veřejné podpory bude vypracována a zaslána Komisi po schválení PMD (zatím vedení MD nerozhodlo). Provozovatelé vodní dopravy a provozovatelé přístavů indikovali e-mailem ze dne 11. listopadu 2013 celkové škody způsobené povodní ve výši 160 mil. Kč. Předpokládaná celková částka pro výzvu v Programu bude v této souvislosti (zatím ze strany MD nebylo určeno).

## 2. Plavební podmínky v roce 2014

- Opatření ke zmírnění ztrát provozovatelů mezinárodní nákladní vodní dopravy v důsledku plavební nedostatečnosti na dolním Labi - Notifikovaný program EK č. N 564/2005

S ohledem na nedostatečné plavební podmínky na dolním Labi, Ústí nad Labem státní hranice ČR/SRN, a odkládání realizace infrastruktury k zlepšení plavebních podmínek na tomto úseku Labe, navrholo MD realizaci podpůrného programu pro provozovatele koncesované mezinárodní nákladní vodní dopravy s názvem „**Opatření ke zmírnění ztrát provozovatelů mezinárodní nákladní vodní dopravy v důsledku plavební nedostatečnosti na dolním Labi**“. Evropská komise v roce 2006 rozhodla, že neuplatní námítky proti navrženým opatřením podpory ze strany České republiky. Komise uvedla, že ztráty provozovatelů vodní dopravy přímo souvisejí s infrastrukturou a nevznikají soutěžitelům působícím v konkurenčních druzích dopravy. Podpůrná opatření mohou mít pouze časově omezený charakter zpětně od roku 2004 do roku 2016. MD do této doby, v rámci předmětného programu, neudělilo žádnou dotaci.

Program byl vytvořen za účelem podpořit přepravu zboží za méně vhodných podmínek, aby se tak co nejvíce zboží přepravovalo po vodních cestách. Na labské vodní cestě při přepravách zboží z a do ČR je přitom k dispozici dostačující objem zboží pro efektivní a ekonomické přepravy vodní dopravou. Toto opatření bylo omezeno na dobu do realizace plavebního stupně Děčín do roku 2010, prodlouženo do roku 2016.

Předmětný materiál byl MD předkládán již třikrát do meziresortního připomínkového řízení:

- **v roce 2007**

V rámci tohoto připomínkového řízení byly uplatněny připomínky ze strany MMR, MŽP, MPO, MF, MŠMT, ministryně pro lidská práva a menšiny a Svazu dopravy ČR. Veškeré připomínky byly vypořádány vysvětlením nebo jejich akceptací.

Dne 29. června 2007 byl materiál zaslán ke schválení předsedovi vlády. Z důvodu nezbytnosti opětovného projednání materiálu mezi koaličními partnery byl materiál z jednání vlády dne 11. července 2007 stažen. Následně však materiál nebyl projednán.

- **v roce 2008**

V tomto roce byl zmíněný materiál předložen do mezirezortního připomínkového řízení opětovně jako příloha k souhrnnému materiálu „Návrh dalšího postupu provozování a budování vodních cest a v souvislosti s reálností a účelností územní ochrany průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe“, a to bez uplatnění zásadních připomínek k této příloze.

Výsledek tohoto meziresortního řízení byl obdobný výsledku předchozího projednávání v roce 2007, a to i z důvodu, že byl předkládán spolu s materiálem problematického hájení územní ochrany vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, kde své zamítavé stanovisko projevilo zejména MŽP.

- **v roce 2010**

Potřetí byl materiál „Opatření ke zmírnění ztrát provozovatelů mezinárodní nákladní vodní dopravy v důsledku plavební nedostatečnosti na dolním Labi“ předložen do meziresortního připomínkového řízení. Zásadní připomínky k materiálu uplatnily tyto resorty: MF, MZV, MV a dále Hospodářská komora ČR a Svaz průmyslu a dopravy ČR. Dle rozhodnutí ministra dopravy nebyl materiál dále zpracováván, tj. nebyl předložen vládě ČR.

I když materiál třikrát prošel meziresortním připomínkovým řízením, do současné doby nebyl vládě předložen z důvodů nedostatku finančních prostředků rozpočtové kapitoly „327 Ministerstvo dopravy“.

### **3. Koncepce vodní dopravy, Agentura na podporu plavby, legislativa, statut ŘVC**

Koncepce vodní dopravy – **v současné době je koncepce zpracovávána ve spolupráci s odbory strategie, plavby a infrastruktury ve spolupráci s ŘVC ČR.** Materiál Koncepce vodních cest je připravován MD v souladu s Dopravní politikou ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050 a v souvislosti s přípravou Operačního programu Doprava II. Součástí materiálu bude nejenom příprava a realizace infrastruktury vodních cest, která je řešena v rámci Sektorové dopravní strategie, ale i přepravní trhy, provoz vodní dopravy a jeho financování, provoz a údržba vodních cest, ITS ve vodní dopravě, propagace vodní dopravy a vodních cest. První pracovní výstupy studie, které by měly být k dispozici koncem léta 2014, budou konzultovány se zástupci Svazu dopravy, Sekce vodní dopravy.

**Agentura pro podporu vnitrozemské plavby** – v rámci naplňování cílů Akčního programu podpory vnitrozemské plavbě NAIADES, vydaného pro období let 2006 - 2013, probíhal mezinárodní projekt PLATINA. Jedním z pilířů tohoto projektu byla problematika zlepšování image vnitrozemské plavby jako dopravního módu šetrného k životnímu prostředí. Bylo tak možné získat finanční podporu za účelem zřízení národních informačních center vnitrozemské plavby a současně provozní náklady pro omezené období. V řadě evropských států taková centra již fungují, přičemž se liší jejich forma – zatímco v Rakousku se jedná o společnost Via Donau, která je 10% vlastněna státem, v Nizozemí či Belgii jsou taková centra vlastněna společně státem a provozovateli vnitrozemské plavby. Hlavní náplní činnosti center je poskytovat veřejnosti informace o možnostech přepravovat zboží vnitrozemskou plavbou. Koordinovat návaznosti na ostatní dopravní módy a současně seznamovat veřejnost

s technologií provozu vnitrozemské plavby. V souvislosti s uvedeným probíhaly diskuze o možnosti zřízení centra podpory vnitrozemské plavby i ČR, nicméně tato záležitost nebyla dořešena z důvodu nedostatečné podpory tehdejšími vedením rezortu dopravy.

V současné době probíhá projekt PLATINA II, kterým je naplňován návazný program na program NAIDES s názvem NAIADES II. V tomto období však už není možné čerpat finanční prostředky na zřízení ani provoz center pro podporu vnitrozemské plavby. Pokud by tedy měla taková organizace v ČR vzniknout, bude nutné zajistit její základní financování jiným způsobem. Rovněž by bylo nutné rozhodnout o formě takové instituce – tedy zda se bude jednat o obecně prospěšnou společnost, která bude vlastněna společně státem a provozovateli vnitrozemské plavby či zda má jít společnost ve výhradním vlastnictví státu.

**Legislativa** – v současné době probíhá legislativní proces novely zákona o vnitrozemské plavbě. Dne 20. června 2014 proběhlo 3. čtení návrhu zákona v PSP ČR, který byl schválen usnesením č. 366. Následně bude návrh zákona zaslán a přikázán k projednání v Senátu PČR. Předpokládané nabytí účinnosti novely zákona o vnitrozemské plavbě – začátkem roku 2015. Vedle novely zákona probíhají práce na novelách prováděcích předpisů k citovanému zákonu.

#### **Statut ŘVC:**

- ŘVC ČR je momentálně organizační složkou státu zřízenou MD, zodpovídající za výstavbu a modernizaci veřejné infrastruktury vodních cest v majetku státu a provozování přístavů v majetku státu a ve správě ŘVC.
- Aktuálním problémem je personální kapacita ŘVC, zefektivnění činnosti omezením externích služeb a hospodaření s příjmy a výdaji při provozování přístavů. Zvažována je transformace do podoby státního podniku, který by ve větší míře využíval prostředky SFDI na svůj provoz, běžné provozní věci by řešil vlastními zaměstnanci ŘVC a efektivně provozoval veřejné přístavy. Současný problém by se tak vyřešil.

#### **4. Realizace plavebních stupňů Děčín a Přelouč, proces EIA na PSD**

##### **Plavební stupeň Děčín:**

Příprava Plavebního stupně Děčín (dále jen PSD) v podobě jednoho jezu poblíž zastavěného území města Děčín trvá již od roku 2005. Záměr se v souladu s usnesením Vlády ČR č. 337/2005 zabývá úsekem Boletice (u Děčína) – státní hranice ČR/SRN. Nejprve se jednalo o čistě technickou variantu se základními opatřeními pro migraci ryb (označení varianta 1), poté o variantu jezu s hydromorfologickými (krajinářskými) opatřeními ve vzduší (varianta 1a)

a nyní o variantu jezu s plným využitím prostorového potenciálu okolí stavby pro realizaci environmentálních opatření v podobě lužních porostů, vodních tůní a lagun i pásů vyplázaných šterkových břehů (varianta 1b). Dokumentace EIA byla 23. 5. 2012 opětovně vrácena k doplnění. Od srpna 2013 jsou zadány práce potřebné pro opětovné předložení dokumentace EIA a vypořádání obdržených připomínek.

V současnosti se úspěšně podařilo zahájit s Ministerstvem životního prostředí komunikaci tak, aby doplnění dokumentace a vypořádání připomínek bylo dle představ Ministerstva životního prostředí a nemuselo již znovu dojít k vrácení dokumentace z důvodu nejasných očekávání o jejím obsahu. Byla zřízena skupina EIA PSD, kde jsou zástupci Ministerstva dopravy,

Ředitelství vodních cest, Ministerstva životního prostředí, Ministerstva zemědělství a státního podniku Povodí Labe.

První jednání této pracovní skupiny proběhlo 14. května 2014, kdy byl odsouhlasen harmonogram dopracování dokumentace EIA ve smyslu dohodnutých řešení vypořádání připomínek na úrovni pracovní skupiny v průběhu letošního roku s cílem ji v závěru roku předložit na Ministerstvo životního prostředí. Další průběh je v intencích zákona, kdy během roku 2015 by bylo možné proces EIA uzavřít a spustit územní řízení. Další kroky odhadujeme tak, aby v roce 2017 - 2018 bylo možné stavbu zahájit. Doba výstavby je uvažována 3 roky.

### **Stupeň Přelouč II a splavnění do Pardubic:**

Stavba stupně Přelouč II (3 km dlouhý plavební kanál s plavební komorou obcházející stávající jez z roku 1930 a 2 km dlouhý nesplavný úsek) má již 14 let souhlasné posouzení EIA. Původní územní rozhodnutí z roku 2005 zrušil 2011 soud. Mezitím se podařilo dosáhnout kompromisu s MŽP a získat potřebné výjimky ze zásahu do zvláště chráněných prvků přírody (série výjimek). Nové územní rozhodnutí z prosince 2012 bylo pro formální chyby odvolacím orgánem 11/2013 zrušeno a vráceno k novému vydání. Nové rozhodnutí je připraveno a ještě do konce června 2014 bude vydáno. Při pravděpodobném odvolání nestátních neziskových organizací vystupujících proti této stavbě je reálné, aby cca v září 2014 územní rozhodnutí odvolací úřad potvrdil.

Ihned budou následovat stavební řízení, reálné je cca v 12/2014 získání pravomocných stavebních povolení.

Všechny pozemky pro stavbu jsou vykoupeny, připravena je projektová dokumentace a je i vybrán zhotovitel stavby. Pro rok 2015 se v rozpočtu SFDI alokují prostředky ve výši 800 mil. Kč na realizaci (s využitím CEF). Výstavba je odhadována na 3-4 roky.

Další stavby nutné pro dokončení 33 km nové vodní cesty do Pardubic je modernizace plavebního stupně Srnojedy z roku cca 1935, nový silniční most na silnici III. tř. mezi Valy a Mělicemi u Přelouče (jako náhrada současného provizoria) a veřejný přístav Pardubice. Všechny stavby se připravují, jsou v různé fázi připravenosti. Jako nejsložitější je pravděpodobně vyřešení bezkolizního silničního napojení přístavu Pardubice, kde je nutné nalézt konsensus s krajem a městem. ŘVC spolu s odbory strategie a infrastruktury MD analyzuje možnosti řešení.

## **5. Uzavření mezinárodní smlouvy se SRN se zakotvením plavebních podmínek na německé straně**

Česká strana znovu otevřela otázku uzavření bilaterální Česko - německé smlouvy pro vnitrozemský tok Labe na posledním zasedání Česko - německé pracovní skupiny pro integrované využití funkcí Labe ve dnech 19.-20. 5. 2014 v Niederfinowě. Zmíněny byly jak oblast infrastruktury, tedy transpozice stávajícího Společného prohlášení úmyslu o labské vodní cestě z roku 2006, tak oblast plavebního provozu. Německá strana znovu potvrdila, že oblast týkající se infrastruktury bude možné řešit až po dokončení prací na strategickém dokumentu Spolkové republiky Německo s názvem „Celková koncepce pro Labe“, což se předpokládá na konci roku 2016.

Pro otázky související s plavebním provozem je na německé straně příslušný odbor WS 2 (Plavba) Spolkového ministerstva dopravy a digitální infrastruktury (BMVI). Česká strana

předloží tomuto odboru první návrh obsahu příslušné části smlouvy a návrh harmonogramu pro příslušná jednání, která by měla být zahájena ještě v roce 2014.

## **6. OPD II - financování, administrativní zpracování,**

- **Program rozvoje přístavní infrastruktury a podporu přístavů jako trimodálních center**

V rámci OPD II odbor plavby připravuje nový program podpory rozvoje infrastruktury přístavů, a to v souladu se specifickým cílem 1.3 - Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy, který bude řešit rozvoj infrastruktury přístavů za účelem jejich využívání jako plnohodnotných multimodálních center. Odbor již požádal Sekci vodní dopravy (provozovatele veřejných přístavů) o spolupráci s nastavením rámce programu jak z věcného, tak z finančního hlediska (jasné a konkrétní nastavení požadavků, které by měl program řešit, např. rozvoj přístavů jako servisně-energetických center, nové překladní technologie, rozvoj IT technologií v přístavech apod., a samozřejmě finanční rámec, který lze v rámci programu pro podporu rozvoje infrastruktury přístavů předpokládat).

- **Program modernizace plavidel II (nákladní a osobní)**

Analogicky k programu *Modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy 2008-2013* (ev. č. 127 550) bude v rámci OPD II (na základě Specifického cíle 1.6) jako prováděcí dokumentace připraven odborem plavby program *Modernizace plavidel vnitrozemské plavby*. Nově připravovaný program bude zahrnovat nejen modernizace pro vnitrozemská nákladní plavidla, ale také pro plavidla pravidelné veřejné osobní dopravy.

Administrativní zpracování programu zajistí odbor plavby Ministerstva dopravy, který tak bude správcem programu. Financování bude realizováno z fondů EU a Státního rozpočtu ČR (struktura financování a jeho výše bude upravena v rámci dokumentu OPD II). Výše dotace bude upravena v rámci notifikace programu Evropskou komisí, záměrem odboru plavby je nastavit a vyargumentovat zdůvodnění pro maximální možnou výši veřejné podpory - tedy až 49 % celkových uznatelných nákladů – tak jak tomu je ve stávajícím programu modernizace plavidel, ev. č. 127 550.

V současné době komunikuje odbor plavby aktivně s představiteli SD SVD, aby technické nastavení programu v maximální možné míře korespondovalo se současnými potřebami provozovatelů/vlastníků nákladních a osobních plavidel. Odborem plavby tak byla provedena analýza jednotlivých modernizací částí plavidel, které po schválení dokumentu OPD II budou zapracovány do národního programu Modernizace plavidel vnitrozemské plavby 2014-2020.

## **7. Systém údržby vodních cest harmonizace s ostatní dopravní infrastrukturou**

Údržba infrastruktury vodních cest je v současnosti plně v kompetenci resortu zemědělství a je zabezpečována s.p. Povodí. Problémem je relativně nízká pružnost tohoto modelu, pomalé zprovoznění vodní cesty po povodních (prohrábky, obnova bójí atd.), nedostatečná údržba hloubek plavební dráhy během roku, omezené provozní doby plavebních komor apod. Ministerstvo zemědělství tento stav zdůvodňuje absencí finančního zdroje na údržbu vodní

cesty, jež by měl být v jeho kapitole státního rozpočtu. Z jiných zdrojů s. p. Povodí lze dle MZe financovat jen vodohospodářské funkce, nikoliv plavbu.

Systémovým nástrojem by bylo zavedení stejného modelu financování údržby jako u silnic a železnic, tj. prostřednictvím SFDI. Na MD je připravována dílčí novela zákona o SFDI, která by vedle řady jiných témat také mohla nastavit shodné podmínky pro financování údržby vodních cest jako u silnic a železnic. Tento nástroj by nejen řešil také financování údržby přístavů v majetku ŘVC včetně Hamburku, ale také by mohl řešit systematickou údržbu vodních cest pro plavbu.

Nastavit je nutné takový model údržby, který bude prostředky SFDI (řádově cca 100 mil. Kč ročně) vynakládat efektivně tak, aby došlo k citelnému zlepšení provozních podmínek vodní cesty a údržba a opravy se prováděly koordinovaně a synergicky s investičními akcemi zajišťovanými resortem dopravy prostřednictvím ŘVC ČR. Na rozdíl od současnosti je nutné údržbu a provoz dopravní cesty orientovat vstřícně k uživatelům a jejich potřebám. Organizačních modelů je několik (financování s. p. Povodí z rozpočtu SFDI pod dozorem MD, zajišťování údržby prostřednictvím ŘVC a jiné).