

## **Stanovisko představenstva Svazu dopravy České republiky k rozhodnutí ministrů dopravy a zemědělství převést veškerou investiční činnost na vodních cestách ČR z ministerstva dopravy na ministerstvo zemědělství.**

Vodní doprava v České republice z důvodů nedobudované vodní cesty a nespolehlivým plavebním podmínkám je dlouhodobě devastována.

Rozvíjející se rekreační plavbě chybí dostatečná kapacita přístavní infrastruktury.

Ministerstvo dopravy připravilo a v září 2017 vláda vzala na vědomí Koncepti vodní dopravy, která konečně systematicky definuje konkrétní opatření, jak situaci vodní dopravy zlepšit.

Již v roce 1998 ministerstvo dopravy pro realizaci rozvoje vodních cest i správu a rozvoj vnitrozemských přístavů zřídilo organizační složku Ředitelství vodních cest, které za toto období zrealizovalo investice ve výši 7 miliard Kč.

Řada dalších investičních akcí se připravuje, včetně klíčových staveb Plavebního stupně Děčín a prodloužení splavnosti Labe do Pardubic.

Místo dlouhodobě připravované transformace ŘVC na státní příspěvkovou organizaci podle novely zákona o vnitrozemské plavbě ze září 2017 s cílem podpořit budování staveb na vodních cestách a provozování veřejné služby podnikatelům v přístavech a navazující logistice, dne 5. prosince 2018 rozhodli ministři zemědělství a dopravy, že veškerá investiční činnost bude převedena z rezortu dopravy do rezortu zemědělství.

Budování nových vodních cest, přístavů, služeb a další veřejné infrastruktury pro provozování vodní dopravy se převede na různé státní podniky Povodí patřící do resortu zemědělství.

Státním podnikům Povodí se již dnes nedaří účinně plnit své poslání péče o vodní hospodářství, spojené s dlouhodobým suchem i ochranou před povodněmi. Investice státu do těchto priorit nejsou realizovány, přitom nyní by měli zajišťovat i tolik potřebný rozvoj vodní dopravy!

**Státní podniky Povodí přitom nemají zákonem stanovenou kompetenci zlepšování podmínek pro vodní dopravu, služby přístavů a podporu podnikatelů k vyššímu využívání vodních cest k dopravě.**

**Financování a kompetence za rozvoj dopravní infrastruktury je a zůstane v rezortu dopravy avšak vlastní realizace v jiném resortu - zemědělství.**

Je evidentní, že decentralizací přípravy a realizace staveb a rozdělením mezi různé podniky se podstatně zkomplikuje jejich koordinované řešení a dojde k dalšímu prodlení v budování vodních cest.

Vodní doprava není jen o výstavbě vodních děl ale koncepce vodní dopravy konečně dala na stůl opatření jako citylogistika, podpora moderních trendů, ekologizace, zřízení servisních center pro lodě apod. Jejich realizace v tak malém sektoru jako je vodní doprava musí být prováděna centrálně jednou organizací. Podnikatelé ve vodní dopravě dlouhodobě volají po moderních podmínkách fungování trhu, kdy budou mít všichni stejně dostupné veřejné služby. Je potřeba, aby Ředitelství vodních cest budovalo a provozovalo nové zázemí pro bezpečné tankování lodí, odběr odpadů, inovativní přístavy, zavádění alternativních paliv a další podporu uživatelům vodních cest, aniž by se tyto služby rozdělily mezi různé organizace, u který jsou zájmy plavby v žebříčku priorit až na těch nejzašších pozicích.

Je nepochybné, že centralizace předmětných činností vede i nejhospodárnějšímu vynakládání prostředků státu, než když toto budou po provedeném převodu realizovat 3 – 4 různé s.p. Povodí.

Na ŘVC se za 20 let činnosti vyprofiloval tým odborníků s jedinečným know-how v oblasti přípravy a budování vodních cest. Do těchto expertů stát investoval miliony Kč na zvyšování jejich kvalifikace v oborech stavebnictví, vodocestné infrastruktury a vodní dopravy, ekologie, práva a v dalších, mnohdy úzce specializovaných oblastech. Tito odborníci mají nastudovány desetitisíce stran nejrůznějších studií a dalších materiálů spojených s přípravou a realizací jezů, plavebních komor, s přípravou, realizací a provozem přístavů, přístavišť, servisních center pro plavidla, mají zkušenosti s projektovými žádostmi o finanční podporu z Evropských dotačních fondů v oblasti vodní infrastruktury a s realizací infrastrukturálních staveb financovaných jak z národních, tak mezinárodních fondů. Podíleli se na implementaci podmínek FIDIC a BIM v oblasti vodních cest – tyto podmínky by bez jejich know-how nemohly být ani vypracovány, ani v rámci resortu MD implementovány. Tito experti mají rovněž nezastupitelné místo v pracovních týmech řešících koncepční a strategické materiály resortu dopravy, podílející se na tvorbě evropské legislativy v oblasti vodní dopravy, říčních informačních systémů, zavádění inovačních trendů na území ČR, jako například využití alternativních pohonů pro plavidla a nových logistických konceptů.

Žádný z těchto odborníků není zaměřen jen na oblast jednoho povodí, nýbrž každý z nich řeší projekty na území minimálně dvou povodí. Navíc přibývá nových, inovativních projektů, které jsou svojí věcnou podstatou celostátního charakteru. A jsou to především projekty, které mají navíc významný mezinárodní přesah. Například oblast říčních informačních systémů je kombinací organizačních provozních opatření, technologie na plavidlech i pobřežní infrastruktury a evropské legislativy. ŘVC je zastoupeno v předních pracovních skupinách Evropské komise a Centrální rýnské komise, spolupracuje s mezinárodními organizacemi v oblasti vodní dopravy a dopravní infrastruktury. Tým ŘVC je nejen co do odborné kvalifikace, ale také co do jazykového vybavení kompetentním partnerem všech relevantních mezinárodních organizací. Bez jejich účasti by bylo velice nesnadno řešit rozsáhlé projekty, jako například mezistátní smlouva o Labi, Studie proveditelnosti DOL a další.

Státní podniky Povodí obdobným know-how nedisponují a bude trvat několik let, než se na jednotlivých Povodích vybudují týmy, které by alespoň vzdáleně v tomto smyslu mohly fungovat.

Smyslem státní dopravní politiky by nemělo být „NĚCO za každou cenu postavit“, nýbrž efektivně budovat promyšlenou infrastrukturální síť, která zajistí optimální dopravní obslužnost státu a bude zohledňovat všechny relevantní evropské standardy a trendy.

Je více než pravděpodobné, že experti z ŘVC, vyškolení za nemalé státní peníze v celé šíři této disciplíny od přípravy až po provoz veřejných přístavů, přístavišť a veřejné servisní infrastruktury, odejdou do soukromého sektoru a ve státní správě nezůstane nikdo, kdo by mohl připravovat a realizovat důležité státní zakázky pro oblast vodní dopravy.

Místo nekonceptních změn likvidujících historicky fungující investorskou organizaci by se měli ministři dopravy a zemědělství zasadit o co nejrychlejší realizaci připravených projektů a zajištění komplexních podmínek a služeb pro transparentní provozování vodní dopravy podnikateli.

Nelze přece skončit konstatováním, že ŘVC bude provozovat dnes již historický zadokolesový remorkér Beskydy.

Pokud nedojde k přehodnocení rozhodnutí ministrů dopravy a zemědělství o převodu kompetenci z ŘVC na statutní podniky Povodí, je namístě se vážně zabývat myšlenkou útlumového programu vodní dopravy se všemi důsledky. V tom případě bude Česká republika asi jedinou zemí v Evropské unii, která kráčí opačným směrem než ostatní evropské státy.

Z výše uvedených důvodů Svaz dopravy České republiky požaduje:

- ***Zrušit nesystémové rozhodnutí o převodu kompetencí přípravy, výstavby a provozování infrastruktury vodních cest z ŘVC na státní podniky Povodí z prosince 2018***
- ***Realizovat zřízení státní příspěvkové organizace Ředitelství vodních cest vymezené zákonem č. 292/2017 Sb., ze dne 16. srpna 2017, kterým se mění zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů***
- ***Vzájemně spolupracovat pro plnění úkolů Koncepce vodní dopravy vzaté na vědomí usnesením vlády č. 685 ze dne 25. 9. 2017 tak, aby zástupné administrativní překážky dále neodkládaly realizaci důležitých opatření na vodních cestách potřebných pro nákladní i rekreační plavbu***
- ***Posílit činnost státní příspěvkové organizace ŘVC pro zajišťování moderních veřejných služeb pro podnikatele provozující vodní dopravu, jako jsou moderní přístavy a přístaviště pro citylogistiku, rekreační plavbu, ekologický servis a zásobování lodí, lodní výtahy, informační podporu a další, obdobně jako ŘVC úspěšně provozuje přípřež remorkérem BESKYDY***

Ing. Jaroslav Hanák v.r.

prezident

Svaz dopravy České republiky

Schváleno usnesením představenstva Svazu dopravy ČR dne 14.2.2019