RADA INTERESANTÓW PORTU SZCZECIN

Dla Szczecina 12,5 m

ul. Bytomska 7, PL 70-603 Szczecin; tel. (+48)603853803; fax (091)4308893; e-mail: ripszczecin@wp.pl

Szczecin 20.01.2015

Do: Ministerstwo Środowiska
Pan Minister Maciej Grabowski

Stanowisko **Rady Interesantów Portu Szczecin** w związku z *Projektem Prawa Wodnego* (dalej nazywanym *Projektem*), przesłanym do konsultacji w dniu 23.12.2014 r., przez Ministerstwo Środowiska.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Środowiska pan Stanisław Gawłowski oznajmił, że zakończył prace nad projektem ustawy *Prawo Wodne* i oddaje go pod osąd społeczny. Pragniemy przypomnieć, że osąd społeczny głównych tez zawartych w tym *Projekcie* odbył się już wielokrotnie w obecności Pana Sekretarza w sposób nie budzący żadnych wątpliwości. Nie został on w żaden sposób uwzględniony. Powszechnie wiadomo, że procedowanie *Projektu* trwało wiele lat, z olbrzymią szkodą dla gospodarki kraju. Pan Stanisław Gawłowski opisując Status *Projektu* zachęca do zmiany podejścia do wody, zachęca do wyzbycia się myślenia sektorowego. Niestety, w *Projekcie* proponuje dokładnie coś przeciwnego. Sektorowi związanemu z ochroną środowiska powierza możliwość podejmowania decyzji i pieniądze, a zmartwienia i troskę o rozwój gospodarczy zamierza przekazać samorządom i przedsiębiorcom. Z przykrością należy stwierdzić, iż podczas trwającego wiele lat procedowania i modyfikowania zapisów *Projektu Prawa Wodnego* realizowano z góry założone potrzeby utrzymania w strukturach Ministerstwa Środowiska tej części administracji gospodarki wodnej, która będzie posiadała możliwość dysponowania ogromnymi środkami.

Rada Interesantów Portu Szczecin stoi na stanowisku, że Projekt nie uwzględnia potrzeb przedsiębiorców związanych z żeglugą śródlądową, nie pozwala na zrównoważony rozwój gospodarczy oparty na najbardziej ekologicznej gałęzi transportu, jakim jest żegluga śródlądowa i oddala bezpowrotnie szanse wykorzystania tej trzeciej gałęzi (wg definicji unijnych korytarzy transportowych) do rozwoju zachodnich regionów Polski.

Jednocześnie protestujemy przeciw terminowi konsultacji – ustalenie go na czas obejmujący długi okres świąteczny i ferie szkolne w kilku województwach skutecznie ogranicza możliwość dogłębnej i wielostronnej analizy Projektu. W obecnej sytuacji, takie postępowanie Ministerstwa Środowiska jest jednoznacznie źle odbierane przez innych interesariuszy Projektu.

Poniżej przedstawiamy uwagi szczegółowe:

***Projekt Prawa Wodnego* nie wprowadza pełnej transpozycji Dyrektywy Wodnej do nowego *Prawa Wodnego*.** W *Projekcie Prawa Wodnego* nie uwzględniono konieczności dalszego integrowania ochrony i zrównoważonego gospodarowania wodą z innymi dziedzinami takimi jak hydroenergetyka, transport, rolnictwo, rybołówstwo, polityka regionalna i turystyka, ochrona środowiska i wpływ na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych w tym CO_2. Brak jest zapisów, które świadczyłyby, że nowe *Prawo Wodne* będzie komplementarne z politykami UE w dziedzinach takich jak rozwój żeglugi śródlądowej, rozwój hydroenergetyki, ograniczania emisji gazów cieplarnianych. W zaproponowanym projekcie prawa wodnego nie ma także zapisów świadczących o integralności ustawy z celami dotyczącymi transportu wodnego zawartymi w *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku*.

***Projekt Prawa Wodnego* nie uwzględnia potrzeb transportu rzecznego. Nie ma w nim zapisów dotyczących rozwoju dróg wodnych i żeglugi**. ***Projekt Prawa Wodnego* nieracjonalnie zmniejsza znaczenie i tak trudnej pozycji ministra właściwego ds. transportu w sprawach żeglugi śródlądowej.** Właściwym podejściem byłoby np. wyłączenie gospodarki wodnej lub dróg wodnych z kompetencji Ministra Środowiska. Np. w Niemczech żegluga morska i śródlądowa oraz drogi wodne leżą w kompetencjach jednego organu resortu, którym jest *Federalne Ministerstw Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast* o czym w Raporcie pisze NIK (s.20).W *Projekcie Prawa Wodnego* nie ma mowy o rozwoju akwenów komunikacyjnych, transport rzeczny wymieniany jest wyłącznie w kontekście likwidacji Urzędów Żeglugi Śródlądowej. Daje się natomiast zauważyć eksponowanie ekologicznego podejścia do akwenów.

RADA INTERESANTÓW PORTU SZCZECIN

Dla Szczecina 12,5 m

ul. Bytomska 7, PL 70-603 Szczecin; tel. (+48)603853803; fax (091)4308893; e-mail: ripszczecin@wp.pl

Proponowana w projekcie ustawy – *Prawo Wodne* likwidacja Urzędów Żeglugi Śródlądowej i przejęcie zadań dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej przez dyrektora Urzędu Gospodarki Wodnej stworzy sytuację, w której minister właściwy do spraw transportu będzie naczelnym organem administracji żeglugi śródlądowej, natomiast organami terenowymi będą dyrektorzy urzędów gospodarki wodnej, podlegli ministrowi właściwemu do spraw gospodarki wodnej. Stworzy to dualizm kompetencyjny, w którym minister właściwy do spraw transportu jako naczelny organ administracji żeglugi śródlądowej, odpowiedzialny za zapewnienie odpowiednich warunków rozwoju oraz bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej, nie będzie posiadał bezpośredniego nadzoru nad terenowymi organami wdrażającymi i egzekwującymi prawo na śródlądowych drogach wodnych. W związku z powyższym logiczniejsze wydaje się, aby Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju dokonało reorganizacji administracji żeglugi śródlądowej w Polsce, ukierunkowanej na wzmocnienie urzędów żeglugi śródlądowej.

***Projekt Prawa Wodnego* według Rady Interesantów Portu Szczecin nie tylko nie gwarantuje, że śródlądowe drogi wodne będą należycie utrzymywane i rozwijane. Istnieje poważne niebezpieczeństwo, że istniejąca infrastruktura rzeczna zostanie zamieniona w skansen.** Należyty stan techniczny budowli i urządzeń hydrotechnicznych służących żegludze oraz ich właściwa obsługa, systematyczna poprawa warunków eksploatacyjnych odpowiednich do klasy drogi wodnej jest nieodzowna do zsynchronizowania przewozu ładunków z i do szybko rozwijających się portów morskich.

Mając powyższe na względzie, w celu utrzymania właściwych parametrów eksploatacyjnych należy regularnie prowadzić prace na śródlądowych drogach wodnych, m.in. przez budowę i remonty budowli hydrotechnicznych, prace bagrownicze, likwidujące przemiały i wypłycenia, umacnianie brzegów. Zgodnie z zapisami Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. z perspektywą do roku 2030 planowana jest modernizacja dróg wodnych o szczególnym znaczeniu dla transportu. W szczególności planuje się w krótkim czasie dostosowanie Odrzańskiej Drogi Wodnej do III klasy żeglowności na całej jej długości.

Zamiary w zaproponowanych przepisach *Projektu Ustawy* nie gwarantują poprawy bardzo złego stanu śródlądowych dróg wodnych i stoją w sprzeczności z polityką transportową Polski, gdzie zaproponowano rozwój tej gałęzi transportu. Podczas debaty Odrzańskiej w listopadzie ubiegłego roku w Szczecinie Dimitrios Theologitis (Head of Unit European Commission Directorate-General for Mobility and Transport B.3 Ports and Inland Navigation) użył następującego sformułowania: transport śródlądowy jest najniżej wiszącym owocem na drzewie transportowym i aż dziw bierze, że z tego Polska nie potrafi skorzystać.

Nie możemy się również zgodzić na sięganie do kieszeni przedsiębiorców. *Projekt* upoważnia do zwiększenia przez Ministra Środowiska prawie trzykrotnie opłat za przewozy towarów i pasażerów, w stosunku do obowiązujących aktualnie. Dodatkowo przewiduje możliwość rozszerzenia ich na swobodnie płynące odcinki wód. Z punktu widzenia obecnej kondycji transportu wodnego śródlądowego jest to niedopuszczalne. Rada Interesantów Portu Szczecin wnioskuje o zawieszenie jakichkolwiek opłat za przewozy do czasu uzyskania odpowiednich parametrów eksploatacyjnych danej drogi wodnej, pozwalającej uprawiać regularną i opłacalną żeglugę. Odstąpienie od opłat winno również dotyczyć przejścia przez śluzę lub pochylnię. To dopiero może stworzyć warunki do rozwoju transportu śródlądowego i zrekompensować straty przedsiębiorców powstałe z wieloletnich zaniedbań.

Z poważaniem

Rafał Zahorski

Przewodniczący Rady Interesantów Portu Szczecin