

Wrocław dn. 21 kwietnia 2016 r.

Pan Wojewoda Dolnośląski  
*Paweł Hreniak*

Opinia Zespołu ds. Żeglugi na Odrze  
dotycząca Projektu ustawy Prawo Wodne

W związku z pracami trwającym nad Projektem ustawy Prawo Wodne Zespół ds. Żeglugi na Odrze w składzie:

1. Andrzej Bujak - Instytut Logistyki WSB Wrocław
2. Piotr Maryński – Rady Rady Miejskiej Wrocław
3. Andrzej Podgórski - Stowarzyszenie Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej
4. Joanna Przybyszewska – Dolnośląski Urząd Marszałkowski
5. Jan Pys - Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu
6. Waldemar Rybicki – Stowarzyszenia Szkół Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu
7. Teresa Szczerba - Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu

pragnie wyrazić swoją opinię co do zapisów Projektu. Zespół uważa, że Projektem ustawy powinien:

- 1) Umożliwić odbudowę i rozwój żeglugi śródlądowej w Polsce. Co oznacza, że wody śródlądowe, które są drogami wodnymi powinny mieć szczególny status i nie powinny być traktowane jak wszystkie wody śródlądowe. Projekt powinien umożliwiać rozwój infrastruktury punktowej takiej jak centra logistyczne czy porty i nabrzeża przeładunkowe.
- 2) W związku z powyższym zapis o szczególnym charakterze dróg wodnych (w porównaniu z innymi wodami śródlądowymi) powinien być wpisany w Projekcie ustawy Prawo Wodne. Zapis taki umożliwi nie stosowanie do wód śródlądowych mających status dróg wodnych szerokiej gamy wymogów środowiskowych. Zasada odstępstwa od stosowania wymogów środowiskowych do stosunku np. do dróg wodnych jest zgodna z art. 4 ust 3, 4, 5. tzw. Dyrektywy Wodnej (odstępstwo tzw. derogacja)
- 3) Projekt ustawy Prawo Wodne nie powinien ograniczać powstania administracji wodno-żeglugowej, na czele której stałby minister właściwy ds. żeglugi śródlądowej, obecnie Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, która będzie administrowała drogami wodnymi oraz infrastrukturą niezbędną do prawidłowego funkcjonowania i utrzymania drogi wodnej taka jak: poldery zalewowe, wały, kanały ulgi, zbiorniki retencyjne, publiczne śródlądowe porty handlowe, nabrzeża przeładunkowe i schroniska (zimowiska), połączenia z innymi drogami wodnymi lub dorzecziami i in. Minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej powinien decydować zarówno o polityce transportu rzeczno-żeglugowej jak i o warunkach nawigacyjnych na drogach wodnych oraz stanie infrastruktury niezbędnej do prawidłowego funkcjonowania i utrzymania dróg wodnych. Kompetencje ministra właściwego ds. żeglugi śródlądowej obejmujące politykę transportu, środki transportu oraz trakty komunikacyjne będą wówczas tak samo kompleksowe jak innych ministrów zajmujących się transportem morski, kolejowym czy kołowym. Kompetencje administracji wodno-żeglugowej na drogach wodnych powinny być komplementarne z priorytetowym nastawieniem na transport rzeczny i ekonomiczne wykorzystanie akwenów komunikacyjnych i powinny obejmować m.in. gospodarkę wodną, utrzymanie, oznakowanie, modernizację oraz budowę dróg wodnych. Pojawienie się administracji wodno-żeglugowej z komplementarnymi kompetencjami zlikwiduje trwający od 1961 r. dualizm władzy w transporcie rzeczno-żeglugowym, w

którym to jako w jedynym rodzaju transportu drogi, po których porusza się ten środek transportu należą do kompetencji jednego ministra, a polityka dotycząca tego rodzaju transportu do innego ministra. Taki stan rzeczy paraliżuje podjęcie jakichkolwiek działań na rzecz transportu rzeczno-żegluga.

- 4) Projekt ustawy Prawo Wodne nie powinien ograniczać stworzenia zasad finansowania dróg wodnych w tym powołania funduszu żegluga śródlądowej na którym gromadzone byłyby środki w celu utrzymania, modernizacji, budowy dróg wodnych z takich źródeł jak np. wpływy z opłaty paliwowej od paliw silnikowych i gazu do napędu statków, ekonomicznego użytkowania dróg wodnych i infrastruktury towarzyszącej.
- 5) Powyższe oznacza, że w Projekcie ustawy Prawo Wodne powinien pojawić się zapisy w brzmieniu:
  - a) *Drogi wodne to wody powierzchniowe silnie zmienione bądź sztuczne dlatego wobec tych akwenów stosuje się odstępstwa od wymogów środowiskowych.*
  - b) *Szczegółowe warunki dotyczące utrzymania, oznakowania, modernizacji, gospodarki wodnej, budowy i finansowania dróg wodnych oraz administracji wodno-żeglugaowej, regulowane są w odrębnej ustawie.*
- 6) Zespół ds. Żegluga na Odrze zobowiązuje się przedłożyć proponowane zapisy projektu ustawy ustalającej warunki dotyczące administracji wodno-żeglugaowej, gospodarki wodnej, utrzymania, oznakowania, modernizacji, budowy i finansowania dróg wodnych

**Zdanie odrębne do opinii sformułowane przez Zespół do projektu ustawy prawo wodne:**

Teresa Szczerba członek Zespołu

Pełniąc obowiązki Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej, będąc urzędnikiem służby cywilnej podlegającej Ministrowi właściwemu ds. gospodarki wodnej, nie mogę akceptować treści wyrażonej opinii, jeżeli nie wynika to z rządowej polityki w zakresie gospodarki wodnej Państwa.

Uwagi dodatkowe:

W zakresie punktu nr 2: opinii pozwolę sobie zwrócić uwagę, że według posiadanej wiedzy prawo unijne przewiduje derogacje ale nie w zakresie proponowanym w notatce. Zastosowanie takiego zapisu wprost będzie sprzeczne z prawem wobec tego nie ma szans na procedowanie i końcowe uzgodnienie dokumentu w zakresie prawodawstwa unijnego.

W zakresie punktu nr 3 : wyjęcie takiego zakresu zadań właściwych gospodarce wodnej to szkodliwe rozbitcie gospodarki wodnej kraju. Przyczyna upadku żegluga śródlądowej jest wielowątkowa a przywrócenie żeglowności na polskich rzekach nie powinno się odbywać kosztem gospodarki wodnej. W gospodarce wodnej, po zmianie Rządu, również zostały podjęte działania naprawcze, których celem jest odzyskanie jej należnej rangi również w aspekcie rozwoju żegluga śródlądowej.

Spór jaki powstał nie służy wykorzystaniu środków unijnych tej perspektywy i grozi ich utratą a tym samym oddala perspektywę realizacji Strategii żeglowności Odry i niezbędne jest nasze współdziałanie, skuteczny dialog i wzajemnie zrozumienie.