

**Uwagi Rady Kapitanów do projektu Prawa wodnego z dn. 23.12.2014 r.**  
**(projekt przekazany do konsultacji w dniu 30 grudnia 2014 r. wraz z Uzasadnieniem)**  
**i proponowane zmiany służące zatrzymaniu regresu w transporcie rzeczonym**

**Wprowadzenie**

Po przeprowadzeniu analizy projektu prawa wodnego stwierdza się z ubolewaniem, iż jest on bardzo niekorzystny dla żeglugi śródlądowej. Do zapisów projektu prawa wodnego wniesiono uwagi o znaczeniu ogólnym (zasadniczym) i szczegółowym. Żegluga śródlądowa jest w takim stanie, że reforma gospodarki wodnej poprawiająca warunki korzystania z dróg wodnych jest niezbędna. Jednak projekt z jednej strony eksponuje zagrożenia środowiskowe z drugiej likwiduje dyrektorów i urzędy żeglugi śródlądowej. To jest sygnałem, że projekt wpłynie znacząco na dalsze utrudnia w funkcjonowaniu transportu rzeczowego w Polsce.

Od lat środowisko żeglugi śródlądowej nie może doczekać się właściwych zmian w dobrym kierunku. Obecnie prowadzone przez ministerstwo środowiska inwestycje pogarszają warunki żeglugi. Pieniądze wydawane na rzeki pochodzą z pożyczek Banku Światowego, a nie z bezzwrotnych dotacji z UE na drogi wodne i na rozwój europejskich sieci transportowych (TEN-T). Z pożyczek Banku Światowego budujemy najdroższe muzeum w Europie. Za pożyczkę budujemy korytarze komunikacyjne o standardzie z lat 40-tych XX w. Z zadowoleniem przyjęliśmy jednak działania idące w kierunku realizacji Planu Junckera. Żeby wszystko zakończyło się w interesie tworzenia miejsc pracy i rozwoju gospodarczego kraju - na zakończenie niniejszych uwag środowisko żeglugowe zaproponowało kierunki zmian jakie powinny nastąpić.

**Uwagi ogólne do projektu prawa wodnego**

**1. Projekt Prawa wodnego utrzymuje rozproszenie kompetencji i brak odpowiedzialności za żeglugę śródlądową jednej instytucji.**

Minister środowiska włączając urzędy żeglugi śródlądowej do urzędów gospodarki wodnej mówił o łączeniu kompetencji i lepszym zarządzaniu wodami. Argument ten w projekcie prawa wodnego nie został zrealizowany, gdyż w celu lepszego zarządzania wodami należałoby włączyć do urzędu wodnego także takie służby jak np: straż rybacką czy urzędy morskie. Cel lepszego dla żeglugi zarządzania wodami nadal nie będzie osiągnięty, gdyż w dalszym ciągu minister środowiska będzie odpowiedzialny w zakresie żeglugi śródlądowej za budowę, modernizację i utrzymanie śródlądowych dróg wodnych, z wyjątkiem samej żeglugi śródlądowej (o czym mówi art. 11 ustawy o działach administracji rządowej). Natomiast minister infrastruktury odpowiedzialny będzie za funkcjonowanie oraz rozwój infrastruktury transportu, w szczególności budowę, modernizację, utrzymanie i ochronę śródlądowych dróg wodnych, a w zakresie żeglugi śródlądowej za ruch oraz przewóz osób i rzeczy środkami żeglugi śródlądowej

(art. 26 ustawy o działach). Kto przy takim podziale kompetencji będzie odpowiedzialny za realizację unijnych i krajowych strategii dotyczących transportu rzecznoego?

## **2. 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, (cel 16 Dyrektywy Wodnej). Brak jest zapisów, które świadczyłyby, że nowe prawo wodne będzie komplementarne z zaleceniami i polityką UE w dziedzinie rozwoju żeglugi śródlądowej takimi jak:

- Biała księga- Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i niskoemisyjnego systemu transportu Bruksela KOM (2011) 144. Wersja ostateczna Komisja Europejska z 28 marca 2011 r.,
- Komunikat Komisji w sprawie promocji żeglugi śródlądowej „NAIADES” Zintegrowany Europejski Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej z dnia 17 stycznia 2006 r.,
- Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 6 lutego 2014 r. w sprawie NAIADES II – programu działań na rzecz żeglugi śródlądowej NAIADES II,
- Decyzja nr 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej,
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE ,
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010.

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*.

## **3. Projekt Prawa wodnego nie uwzględnia potrzeb transportu rzecznoego i zablokuje prowadzenie żeglugi śródlądowej i rozwój dróg wodnych.**

Nie ma w nim zapisów dotyczących rozwoju dróg wodnych i żeglugi. Minister środowiska odpowiedzialny jest za budowę, modernizację i utrzymanie śródlądowych dróg wodnych, z wyjątkiem samej żeglugi śródlądowej. Projekt prawa wodnego nie realizuje tego zadania. W projekcie 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. Dlatego właściwym podejściem byłoby wyłączenie gospodarki wodnej i 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 Raportu NIK Funkcjonowanie Żeglugi śródlądowej z dn. 25.02.2014).

Wyraźnie widać, że projekt Prawa wodnego próbuje regulować dwie odrębne dziedziny. Projekt

odnosi się do wszystkich wód w tym dróg wodnych. Zawiera bardzo rygorystyczne zapisy dotyczące migracji ryb (art 118-122) oraz warunków środowiskowych (art 29. ust 2), których wprowadzenie zablokuje prowadzenie żeglugi śródlądowej i rozwój dróg wodnych. Należy uchwalić przepisy, które umożliwią faktyczne gospodarcze korzystanie z wód (ustawa o drogach wodnych i portach śródlądowych) gdyż jedynym celem działań w zakresie gospodarki wodnej (czego wyrazem jest konsultowany dokument) jest wyłącznie osiągnięcie i utrzymanie dobrego stanu wód, wyrażonego jako dobry stan chemiczny oraz dobry stan ekologiczny.

#### **4. Projektu prawa wodnego uniemożliwi realizację inwestycji żeglugi śródlądowej Planu Junckera.**

Jean-Claude Juncker szef Komisji Europejskiej jest pomysłodawcą europejskiego planu inwestycyjnego. Polska podobnie jak inne państwa Wspólnoty przygotowała listę inwestycji i poparła Europejski plan rozwoju. Nasz kraj złożył co najmniej 250 projektów na kwotę 17 miliardów euro na lata 2015-2017. Wśród nich znalazło się kilka ważnych projektów dla żeglugi śródlądowej. Uchwalenie w obecnym kształcie ustawy Prawo wodne uniemożliwi realizację tych projektów.

#### **Uwagi szczegółowe do projektu prawa wodnego**

##### **1. Uwaga dotyczy art.17 pkt. 60 projektu Prawa wodnego**

"Śródlądowe drogi wodne" określono jako śródlądowe wody powierzchniowe, na których, z uwagi na warunki hydrologiczne oraz istniejące urządzenia wodne, możliwy jest przewóz osób i towarów statkami żeglugi śródlądowej. W opinii MliR i środowiska żeglugowego nie jest to definicja drogi wodnej a jedynie "*innej wody śródlądowej*", *na której taka żegluga jak powyższa jest możliwa*. Z tego względu proponujemy następującą definicję: „*śródlądowa droga wodna jest to wytyczony pas wody przebiegający przez rzekę, jezioro, kanał żeglugowy, rozlewisko o wyznaczonej długości, szerokości, wysokości i głębokości, oznakowany znakami nawigacyjnymi i przeznaczony do uprawiania żeglugi statkami o parametrach odpowiadających klasie tej drogi wodnej*”.

##### **2. Uwaga dotyczy art.17 pkt. 62 projektu Prawa wodnego**

Dodać do wykazu usług wodnych żeglugę śródlądową. Uprawianie żeglugi jest usługą wodną - mowa jest o tym w sprawie C-525/12 przeciwko Republice Federalnej Niemiec, dopuszczającej zwolnienie z opłat za usługi wodne w celu piętrzenia oraz prowadzenia żeglugi. Usługa wodna w tym żegluga śródlądowa jest jednym z ważniejszych elementów planu gospodarowania wodami. Przepis ten należy odpowiednio zmienić.

##### **3. Uwaga dotyczy art.17 pkt. 63 projektu Prawa wodnego**

Jako urządzenia wodnego nie wskazano: portów, nabrzeży przeładunkowych, miejsc postojowych dla statków (dalbowisk, zimowisk), śluz, mostów kanałowych, przepraw promowych, kanałów żeglugowych, pochylni lub ogólnie urządzeń służących do uprawiania żeglugi śródlądowej. Przepis ten należy odpowiednio zmienić.

##### **4. Uwaga dotyczy art. 29 ust. 2 projektu Prawa wodnego**

Zapis *Korzystanie z wód nie może powodować pogorszenia stanu wód i ekosystemów od nich zależnych, w szczególności naruszać ustaleń planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza,*

*a także marnotrawstwa wody, marnotrawstwa energii wody, ani wyrządzać ...* jest sprzeczny z zasadą budowy nowych i modernizacji starych dróg wodnych. Interpretowany nieprzychylnie przez aktualnych administratorów dróg wodnych **może być wykorzystywany do zabronienia rozbudowy dróg wodnych w Polsce**. Dlatego należy zarządzanie drogami wodnymi przenieść do ministerstwa transportu i uchwalić oddzielną od Prawa wodnego ustawę o drogach wodnych.

#### **5. Uwaga dotyczy art. 84 ust. 2 projektu Prawa wodnego**

Zapisać, że *"ścieki ze statku usuwa się do urządzenia odbiorczego na lądzie"*. Przepis powinien zostać zmieniony na: "statku śródlądowego lub morskiego" ponieważ na wodach śródlądowych pływa coraz więcej statków morskich.

#### **6. Uwaga dotyczy art. 118 – 122 projektu Prawa wodnego**

Zapis odnosi się do rzeki lub odcinków rzek o specjalnym znaczeniu dla ryb wędrownych. Należy dopisać w art. 122 punktu, mówiącego że przedmiotowe rozporządzenie nie może dotyczyć śródlądowych dróg wodnych. Zgodnie z art. 43 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz.U. z 2007r. nr 123, poz. 857 z późn. zm.) śródlądowe drogi wodne należy utrzymywać w sposób zapewniający bezpieczną żeglugę poprzez:

- należyty stan techniczny budowli i urządzeń hydrotechnicznych służących żegludze oraz ich właściwą obsługę;
- systematyczną poprawę warunków eksploatacyjnych odpowiednich do klasy drogi wodnej.

Parametry eksploatacyjne, jakie należy zapewnić na śródlądowych drogach wodnych określone zostały w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz.U. 2002 nr 77 poz. 695). 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 wyłtyczenia,
- 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 dostosowanie Odrzańskiej Drogi Wodnej do III klasy żeglowności na całej jej długości oraz modernizację dolnego odcinka Wisły. Omawiane działania mają również wymierne znaczenie dla bezpieczeństwa powodziowego kraju, ponieważ w celu skutecznego prowadzenia akcji lodołamania niezbędne jest utrzymanie parametrów III klasy żeglowności na drodze wodnej. Proponowane przepisy projektu ustawy stoją w sprzeczności z obecnymi przepisami stanowiącymi o konieczności utrzymania śródlądowych dróg wodnych oraz z polityką transportową Polski. Takie przepisy równoznaczne byłyby z uniemożliwieniem prowadzenia inwestycji nie tylko związanych z funkcją transportową rzek, ale przede wszystkim z ochroną przeciwpowodziową, a dodatkowo mogłyby doprowadzić do konieczności rozebrania dotychczas funkcjonujących urządzeń wodnych/budowli hydrotechnicznych. Taka sytuacja miałaby także negatywny wpływ na bezpieczeństwo terenów nadrzecznych, a także

bezpieczeństwo żeglugi. Takie zapisy w praktyce likwiduje możliwość regulacji rzek dla różnych potrzeb w tym rozwoju żeglugi. Dlatego należy zarządzanie drogami wodnymi przenieść do ministerstwa transportu i uchwalić ustawę o drogach wodnych.

#### **7. Uwaga dotyczy art. 128 projektu Prawa wodnego**

Zapisać, że *"Na terenie ochrony pośredniej może być zabronione lub ograniczone wykonywanie między innymi kopanie piasku, zakaz żeglugi itp."* Polskie drogi wodne oraz sztuczne zbiorniki retencyjne zaopatrujące drogi wodne w wodę w przeważającym biegu swojej długości wpisane są do obszarów NATURA 2000. **Zapis oznacza, że w każdej chwili można zakazać prowadzenia na nich żeglugi z przyczyn bliżej nie określonych.** Przepis ten należy odpowiednio zmienić a dodatkowo zarządzanie drogami wodnymi przenieść do ministerstwa transportu i uchwalić ustawę o drogach wodnych.

#### **8. Uwaga dotyczy art. 192 ust. 2 projektu Prawa wodnego**

Wykreślić przepis. Należy uchwalić równorzędną do ustawy prawo wodne ustawę o drogach wodnych, która uszczegółowi zasady budowy, modernizacji i utrzymania dróg wodnych.

#### **9. Uwaga dotyczy art. 192 ust. 4 projektu Prawa wodnego**

Przewiduje się, że nowe inwestycje hydrotechniczne na drogach wodnych będą musiały spełniać wymóg jedynie aktualnych parametrów drogi wodnej. Taki zapis uniemożliwi rozwój dróg wodnych. Proponowany zapis jest sprzeczny z art. 43 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz.U. z 2007r.nr 123, poz. 857 z późn. zm.), stanowiącym, że śródlądowe drogi wodne należy utrzymywać w sposób zapewniający bezpieczną żeglugę poprzez:

- Należyty stan techniczny budowli i urządzeń hydrotechnicznych służących żegludze oraz ich właściwą obsługę;
- Systematyczną poprawę warunków eksploatacyjnych odpowiednich do klasy drogi wodnej.

Pozostaje on także w sprzeczności z § 7 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych stanowiącym, że przy modernizacji i rozbudowie dróg wodnych należy podnosić ich parametry do klas wyższych.

Należy przepis przeredagować w następujący sposób: *„Inwestycje polegające na budowie lub przebudowie urządzeń wodnych, urządzeń komunikacyjnych lub przesyłowych prowadzonych przez śródlądowe drogi wodne, a także roboty regulacyjne i inne, mogące mieć wpływ na te drogi, powinny spełniać warunki projektowe określone dla klasy wyższej niż ustalonej dla danej drogi wodnej lub jej odcinka”.* Przepis ten należy odpowiednio zmienić a dodatkowo zarządzanie drogami wodnymi przenieść do ministerstwa transportu i uchwalić ustawę o drogach wodnych.

#### **10. Uwaga dotyczy art. 240 ust. 1 projektu Prawa wodnego**

Artykuł zawiera zamknięty katalog zadań zarządu dorzecza. Pomimo tego, że zarząd będzie jedynym inwestorem na rzece głównej która jest drogą wodną zarząd nie posiada ani prawa, ani możliwości rozbudowy, modernizacji drogi wodnej. Należy więc dodać zapis zobowiązujący Zarządy do zadań związanych z budową nowych i modernizacją starych dróg wodnych, a także zarządzanie drogami wodnymi przenieść do ministerstwa transportu i uchwalić ustawę o

drogach wodnych.

#### **11. Uwaga dotyczy art. 252 ust. 5 projektu Prawa wodnego.**

W przepisie zapisana jest zasada, że w najważniejszym dokumencie zarządu dorzecza w planie finansowym zmiany mogą być dokonywane wyłącznie po uzgodnieniu z prezesem KZGW. **Inwestycje na rzekach głównych to zbyt poważna sprawa aby uzgadniać ją tylko z prezesem KZGW.** Zgody na zmiany w planie finansowym powinna uzgodnić reprezentacja, o której mowa jest w art. 249.

#### **12. Uwaga dotyczy art. 268 – 274 projektu Prawa wodnego**

W sprawie ponoszenia opłat za przewozy towarów oraz pasażerów śródlądowymi drogami wodnymi, projektowane przepisy dają możliwość zwiększenia przez Ministra Środowiska prawie trzykrotnie przedmiotowych opłat, w stosunku do obowiązujących aktualnie. Dodatkowo będzie możliwość rozszerzenia ich na swobodnie płynące odcinki wód. Z punktu widzenia kondycji transportu wodnego śródlądowego może budzić to duże obawy. Proponuje się, by w tych paragrafach wprowadzić przepis mówiący, że opłaty te będą przewidziane tylko odnośnie odcinków skanalizowanych.

Jednocześnie ze względu na stan infrastruktury śródlądowych dróg wodnych proponuje się wprowadzić przepis mówiący o możliwości na wniosek ministra właściwego do spraw transportu zawieszenia przedmiotowych opłat, ze względu na nieodpowiednie parametry eksploatacyjne danej drogi wodnej, spowodowane niewłaściwym utrzymaniem z wyjątkiem dróg wodnych co najmniej IV klasy. Wniosek ten jest szczególnie uzasadniony w kontekście Raportu Najwyższej Izby Kontroli, na temat warunków rozwoju żeglugi śródlądowej, mówiący o stanie infrastruktury śródlądowych dróg wodnych, który utrudnia, a czasami uniemożliwia prowadzenie przewozów transportem wodnym śródlądowym oraz wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 11 września 2014 r. w sprawie C-525/12 przeciwko Republice Federalnej Niemiec, dopuszczającym zwolnienie z opłat za usługi wodne w celu piętrzenia oraz prowadzenia żeglugi.

Proponuje się wprowadzić przepis mówiący, że w sytuacjach, w których administracja odpowiedzialna za utrzymanie drogi wodnej nie zachowuje jej ustawowych parametrów nawigacyjnych powinna być wprowadzona zasada zwrotu armatorom, w formie ryczałtu, odszkodowań za szkody jakie ponieśli w wyniku niepełnego załadowania statku, przestojów, awarii, uszkodzeń statków, nadterminowych zamknięć infrastruktury służącej żegludze itp. Obecne podejście administratora drogi publicznej do użytkownika powoduje, że żegluga śródlądowa w Polsce w przeciwieństwie do innych państw jest najdroższym środkiem transportu.

Należy wprowadzić zasadę, że na drogach wodnych, których głębokość tranzytowa jest mniejsza niż 1,2 m armatorzy nie dokonują opłat.

Należy przewidzieć różne, używane obecnie formy opłat np.: przelewem, telefonem, kartą płatniczą. To armator powinien decydować za jaką trasę chce zapłacić. Powyższe dowodzi, że należy zarządzanie drogami wodnymi przenieść do ministerstwa transportu i uchwalić ustawę o drogach wodnych.

### **13. Uwaga dotyczy art. 275 ust. 1 projektu Prawa wodnego**

Utrzymanie wód w dobrej kondycji środowiskowej jest równie ważne jak gospodarcze wykorzystanie rzek dlatego oprócz ustawy prawo wodne powinna być uchwalona ustawa o drogach wodnych. Zapis tego przepisu powinien być zapisem ustawowym. Co oznacza, że zarządzanie drogami wodnymi należy przenieść do ministerstwa transportu i uchwalić ustawę o drogach wodnych.

### **14. Uwaga dotyczy art. 275 pkt. 3 projektu Prawa wodnego**

Przepis stwierdza się, że należności za przejścia przez śluzę lub pochylnię uzależnia się od czasu przejścia (7<sup>00</sup> - 16<sup>00</sup> i 16<sup>00</sup> - 7<sup>00</sup>) oraz wynikające z tego czasu opłaty nie wyższe niż 2% i 4% liczone od najniższego wynagrodzenia określonego na podstawie odrębnych przepisów dla roku poprzedniego czyli na 01.01.2016r. mogą wynosić 35 zł. i 70 zł. Przepis ten należy odpowiednio zmienić.

### **15. Uwaga dotyczy art. 279 projektu Prawa wodnego**

Projekt prawa wodnego mówi o planowaniu i obowiązku tworzenia, składania, przygotowywania dokumentów planistycznych. Niestety pomimo obowiązku ministra właściwego ds. gospodarki wodnej dotyczącego budowy nowych, modernizację i utrzymanie starych śródlądowych dróg wodnych nigdzie nie istnieje obowiązek planowania, przygotowania i złożenia dokumentów planistycznych dotyczących dróg wodnych. Drogi wodne to akweny komunikacyjne przebiegające przez wiele województw, modernizacją akwenów zainteresowanych jest wiele resortów, dlatego powinien być dokument i podmiot koordynujący te zagadnienia. Jedną z ważniejszych kompetencji także planistycznych ministra środowiska jest budowa nowych i modernizacja istniejących dróg wodnych. Żegluga śródlądowa jest usługą wodną i powinna być ujęta w dokumentach planistycznych. Ze względu na kolizję interesów zarządzanie drogami wodnymi przenieść do ministerstwa transportu i uchwalić ustawę o drogach wodnych. Przepis ten należy odpowiednio zmienić.

### **16. Uwaga dotyczy art. 290 projektu Prawa wodnego**

Jednym z ważniejszych dokumentów strategicznych dotyczących wód śródlądowych i ich żeglugowego wykorzystanie może być program wodno-środowiskowy kraju o którym mowa jest w tym artykule. Niestety dokument ten nie będzie opracowywany przy udziale ministra właściwego ds. transportu tworzącego politykę transportową żeglugi śródlądowej (tak jak zaproponowano to w art. 249). Od kondycji gospodarki wodnej zależy koniunktura wielu dziedzin dlatego nie właściwe jest aby dokument opracowywali wyłącznie Prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej, minister właściwym do spraw gospodarki wodnej oraz minister właściwym do spraw środowiska. Jedną z ważniejszych kompetencji także planistycznych ministra środowiska jest budowa nowych i modernizacja istniejących dróg wodnych. Żegluga śródlądowa jest usługą wodną i powinna być ujęta w dokumentach planistycznych. Ze względu na kolizję interesów zarządzanie drogami wodnymi należy przenieść do ministerstwa transportu i uchwalić ustawę o drogach wodnych. Przepis ten należy odpowiednio zmienić.

### **17. Uwaga dotyczy art. 329 projektu Prawa wodnego**

We wskazanym przepisie brak jest wyraźnego wskazania, że w składzie Rady Gospodarki Wodnej powinni znajdować się reprezentanci podmiotów związanych z żeglugą śródlądową np.: armatorzy, stoczniowcy, kapitanowie. Przepis ten należy zmienić by w składzie rady byli reprezentanci żeglugi śródlądowej i branż powiązanych z nią.

### **18. Uwaga dotyczy art. 339 projektu Prawa wodnego**

Niestety pomimo obowiązku ministra właściwego ds. gospodarki wodnej dotyczącego budowy, modernizację i utrzymanie śródlądowych dróg wodnych nigdzie nie istnieje obowiązek planowania, przygotowania i złożenia dokumentów planistycznych dotyczących dróg wodnych. Drogi wodne to akweny komunikacyjne przebiegające przez wiele województw, modernizacją akwenów zainteresowanych jest wiele resortów, dlatego powinien być dokument i podmiot koordynujący te zagadnienia. Ze względu na kolizję interesów zarządzanie drogami wodnymi należy przenieść do ministerstwa transportu i uchwalić ustawę o drogach wodnych. Przepis ten należy odpowiednio zmienić.

### **19. Uwaga dotyczy art. 341 ust. 3 projektu Prawa wodnego**

Właściwości miejscowe dyrektorów urzędów gospodarki wodnej nie pokrywają się z właściwością miejscową obecnych urzędów żeglugi śródlądowej. Obecnie nadzór nad żeglugą prowadzony jest zarówno na wodach rządowych jak i samorządowych. Wprowadzenie tych zmian wprowadzi kompletny chaos w funkcjonowaniu żeglugi. Skoro celem gospodarki wodnej jest konsolidacja działań związanych z gospodarką wodną to dlaczego oprócz urzędów żeglugi śródlądowej minister właściwy ds. gospodarki wodnej nie zlikwiduje także urzędów właściwych np. do spraw energetyki wodnej, rybactwa śródlądowego, urzędów morskich. Środowisko związane z żeglugą śródlądową nie widzi celu likwidacji urzędów żeglugi śródlądowej, a wręcz przeciwnie; domaga się wzmocnienia ich roli.

Nie należy łączyć reformy gospodarki wodnej z rozwojem żeglugi śródlądowej. Dla poprawy funkcjonowania transportu wodnego należy zarządzanie drogami wodnymi przenieść do ministerstwa transportu i uchwalić ustawę o drogach wodnych.

### **20. Uwaga dotyczy art. 343 ust. 1 projektu Prawa wodnego**

Wprowadza się dualizm administracji centralnej w żegludze śródlądowej. Spotęguje to istniejący chaos, brak decyzyjności w sprawach strategicznie ważnych dla żeglugi śródlądowej. Utrwala nierówną pozycję dwóch ministrów właściwych ds. transportu rzeczno (środowiska i transportu), pomimo istnienia odrębnej odpowiedzialności ministrów jednego za politykę transportową, a drugiego za rozwój dróg wodnych. Zostaje zachowana zasada, że minister ds. transportu autoryzuje inwestycje na drogach wodnych, za realizację i planowanie których odpowiada minister właściwy ds. gospodarki wodnej. Jak wskazują chociażby raport NIK. skutkuje to obecnie wydawaniem na rzeki olbrzymich pieniędzy, które szkodzą żegludze śródlądowej. Dodatkowo minister transportu pozbawiony będzie administracji terenowej co ograniczy możliwości jego działania. Dziwna podległość dyrektora urzędu gospodarki wodnej właściwego ds. żeglugi śródlądowej pod dwóch zwierzchników (którzy mają odmienne koncepcje zarządzania wodami) sparaliżuje możliwość działania i podejmowania decyzji przez dyrektora. **Doświadczenie ostatnich dziesięcioleci wskazało, że minister środowiska jest złym gospodarzem dróg wodnych i cytowany raport NIK to potwierdza.**

Niestety - na podstawie projektu prawa wodnego minister właściwy do spraw transportu będzie miał bardzo ograniczony wpływ na realizację swojej odpowiedzialności za transport rzeczny. Sprowadza się to wyłącznie do:

- Corocznie otrzymywanych od dyrektorów urzędu gospodarki wodnej sprawozdań (art. 349 pkt. 2)



- Uzgodnieniu z ministrem ds. gospodarki wodnej statutów urzędów gospodarki wodnej (art. 341 ust. 5)
- Prowadzenia nadzoru nadzór nad dyrektorem urzędu w sprawach określonych w przepisach o żegludze śródlądowej (art. 343).
- Wnioskowania do Prezesa KZGW o powołanie kandydatów na zastępców dyrektora urzędu gospodarki wodnej ( art. 344 ust. 5)

Proponuje się wprowadzenie zapisu, który przekaże publiczne drogi wodne do właściwości ministra transportu. Minister właściwy do spraw transportu utrzyma swoją odpowiedzialność za transport rzeczny.

#### **21. Uwaga dotyczy art. 348 ust. 1, ust. 4 pkt. 2) projektu Prawa wodnego**

Przepis bardzo trudny do realizacji. Modernizowane obecnie inwestycje raz zaliczane są do wydatków, żeglugowych innym razem powodziowych. Na przykład remonty jazów odbywają się ze środków żeglugowych. Jaz jest głównie budowlą gospodarki wodnej. Jediną budowlą żeglugową na stopniu jest śluza. **Remont śluzy do przepuszczania wody nie jest inwestycją żeglugową.** Takie wykorzystanie śluzy szkodzi żegludze. **Zmiana funkcji kanału żeglugowego na kanał powodziowy również nie ma nic wspólnego z wydawaniem środków na rozwój żeglugi a raczej na walkę z żeglugą śródlądową.** Proponuje się uszczegółowić co to znaczy wydatki poniesione na rozwój żeglugi śródlądowej zmieniając przepis projektowanej ustawy prawo wodne lub przez zapisy w proponowanej, nowej ustawie o drogach wodnych.

#### **23. Uwaga dotyczy art. 351-352 projektu Prawa wodnego**

Jedną z ważniejszych kompetencji także planistycznych ministra środowiska i jego administracji terenowej jest budowa nowych i modernizacja istniejących dróg wodnych. We wskazanym przepisie brak jest wyraźnego wskazania, że w składzie rad powinni być reprezentanci podmiotów związanych z żeglugą śródlądową np.: armatorzy, stoczniovcy, kapitanowie. Jedną z ważniejszych kompetencji także planistycznych ministra środowiska jest budowa nowych i modernizacja istniejących dróg wodnych. Żegluga śródlądowa jest usługą wodną i powinna być ujęta w składach gremiów doradczych. Przepis ten należy odpowiednio zmienić.

#### **24. Uwaga dotyczy art. 377 pkt. 1 i 2 projektu Prawa wodnego**

Wprowadza się obowiązek uzyskania na drogach wodnych pozwolenia wodno-prawnego na wykonanie pomostu i postój statki żeglugi śródlądowej. Pozwolenie wodno-prawne określa warunki jego udzielenia w tym konieczność dokonania opłat. Jest to nie zgodne z przepisami, gdyż marynarze śródlądowi korzystający z akwenów zgodnie z projektem ustawy ( art. 268 – 274) są już zobowiązani do opłat za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych. Uprawianiem żeglugi i korzystaniem z dróg wodnych jest także zorganizowanie przez administratora drogi wodnej i umożliwienie bezpiecznego postoju. Dla poprawy funkcjonowania transportu wodnego należy zarządzanie drogami wodnymi przenieść do ministerstwa transportu i uchwalić ustawę o drogach wodnych, a obecnie przepis ten należy odpowiednio zmienić.

#### **25. Uwaga dotyczy art. 470 pkt. 2) projektu Prawa wodnego**

Zapis ten mówi, że z dniem wejścia w życie ustawy znosi dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej oraz likwiduje urzędy żeglugi śródlądowej.

Argument likwidacji urzędów i włączenie ich kompetencji do urzędów gospodarki wodnej w celu

łączenia działań dotyczących gospodarki wodnej w jednym organie jest bezzasadny, gdyż gdyby rzeczywiście miało miejsce łączenie różnych kompetencji związanych z funkcjonowaniem gospodarki wodnej w jednym miejscu powinno ono objąć także: kopalnie kruszywa rzecznego, rybactwo śródlądowe, turystykę wodną, energetykę wodną, urzędy morskie i in.

Na poszczególnych etapach prac nad projektem założeń środowisko żeglugi śródlądowej negatywnie oceniało włączenie kompetencji dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej w struktury urzędów gospodarki wodnej. **Wymagania Komisji Europejskiej w zakresie niezbędnych zmian gospodarowania wodami nie są uzasadnieniem do likwidacji urzędów żeglugi śródlądowej i przejęcia ich zadań przez jednostki podległe ministrowi właściwemu do spraw gospodarki wodnej.**

Ze względu na to, że zadania nałożone na dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej nie są elementem gospodarowania wodami, a przede wszystkim są związane z zapewnieniem bezpieczeństwa tej gałęzi transportu, zasadnym jest pozostawienie ich wyłącznie w kompetencjach ministra właściwego do spraw transportu. Umieszczenie żeglugi śródlądowej w dziale transport wynika również z uwarunkowań międzynarodowych - struktury Komisji Europejskiej oraz EKG ONZ.

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 naczelnym organem 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.

Bezzasadnym jest również argumentowanie likwidacji urzędów żeglugi śródlądowej oszczędnościami dla budżetu państwa oraz zmieszanym zbędnej biurokracji. Zgodnie z ostatnim Raportem Najwyższej Izby Kontroli w sprawie warunków rozwoju żeglugi śródlądowej czytamy m.in., że: *„Niewystarczający stan zatrudnienia w urzędach żeglugi śródlądowej utrudniał realizację ustawowych zadań, m.in. w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem żeglugi”* (str. 29 Raport NIK). Z uwagi na powyższe oraz mając na uwadze niskie zarobki oferowane obecnie pracownikom administracji żeglugi śródlądowej należy dążyć do wzmocnienia tego pionu, a nie szukać w tym zakresie oszczędności.

Dodatkowo w związku z wysokim priorytetem rozwoju żeglugi śródlądowej w UE Komisja Europejska stawia krajom członkowskim wysokie wymagania dotyczące harmonizowania przepisów w zakresie m.in. kwalifikacji załóg oraz wymogów technicznych dla statków żeglugi śródlądowej, jak również zarządzania zharmonizowanymi usługami informacji rzecznej (RIS) na szlakach żeglownych. W celu implementacji licznych dyrektyw unijnych z tego zakresu minister ds. transportu potrzebuje wsparcia w postaci sprawnych terenowych jednostek administracji żeglugi śródlądowej. Co wzmaga wzmocnienia, a nie likwidacji administracji terenowej podległej ministrowi transportu.

## 26. Uwaga dotyczy art. 486 ust. 1 projektu Prawa wodnego

Według przepisu stosunki pracy z pracownikami likwidowanych urzędów mają wygasnąć z dniem zakończenia likwidacji, jeżeli w określonych terminach nie zostaną im zaproponowane nowe warunki pracy. Zapis ten pozostaje w sprzeczności z Raportem NIK, w którym czytamy, że: *Niewystarczający stan zatrudnienia w urzędach żeglugi śródlądowej utrudniał realizację ustawowych zadań, m.in. w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem żeglugi* (str. 29 Raport NIK). Dużo lepszym rozwiązaniem dla bezpieczeństwa żeglugi, budżetu państwa i pracowników urzędów żeglugi śródlądowej przy obecnie proponowanym kształcie projektu Prawa wodnego jest uznanie, że powinny istnieć niezależne od administracji gospodarki wodnej urzędy żeglugi śródlądowe, które będą pilnowały zadań i kompetencji właściwych dla ministra właściwego ds. transportu.

Reasumując odnosi się wrażenie, że przedstawiony projekt prawa wodnego to eksperyment nie tylko w skali europejskiej ale też światowej - podporządkowujący gospodarkę wodną kręgom wyłącznie ochraniającym przyrodę, zapominając o innych, którzy żyją z wody. **Projekt prawa wodnego oraz dotychczasowe podejście ministra środowiska do żeglugi śródlądowej nie gwarantuje, że śródlądowe drogi wodne będą należycie utrzymywane i rozwijane. Projekt Prawa wodnego powierza decyzje i pieniądze sektorowi ochrony środowiska, natomiast zmartwienia zamierza przekazać samorządom i przedsiębiorcom.**

Podczas debaty Odrzańskiej w listopadzie ubiegłego roku w Szczecinie Dimitios Theologitis (Head of Unit European Commission Directorate-General for Mobility and Transport B.3 Ports and Inland Navigation) użył takiego sformułowania, że transport śródlądowy jest najniżej wiszącym owocem na drzewie transportowym i aż dziw bierze, że z tego Polska nie potrafi skorzystać. **Nie można się zgodzić na przyjęcie proponowanego projektu Ustawy Prawa Wodnego w takiej formie.**

Reforma gospodarki wodnej poprawiająca warunki korzystania z dróg wodnych jest niezbędna i powinna pójść dwutorowo. **Po pierwsze zmiany w prawie wodnym sprzyjające żegludze śródlądowej, po drugie uchwalenie ustawy o drogach wodnych.** Szczególnie, że staniemy przed wyzwaniem realizacji Planu Junckera. W związku z tym należy wzmocnić żeglugę śródlądową i wprowadzić reformę administracji żeglugowej.

Stan techniczny budowli i urządzeń hydrotechnicznych służących żegludze oraz ich właściwa obsługa, systematyczna poprawa warunków eksploatacyjnych jest nieodzowna do zsynchronizowania szybko rozwijających się portów morskich i zacofania potów śródlądowych. Transport rzeczny jest naturalnym przedłużeniem transportu morskiego. Transport wodny korzysta z podobnych środków transportów, z tych samych centrów logistycznych, nabrzeży i urządzeń przeładunkowych. Uprawnienia załóg wzajemnie zalegają się bądź są kompatybilne. Dziedziny nauk zajmujących się transportami wodnymi są podobne.

Unia oraz większość państw europejskich prowadzi wspólną politykę rzeczno-morską.

Propozycja zmian obejmuje połączenie administracji morskiej i rzecznej właściwych ds. transportu tak jak jest to np. w Niemczech o czym pisze w Raporcie NIK. Poza transportem wodnym (morskim i rzeczny) administracje innych środków transportów mają urzędy i dyrekcje centralne np. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Są one podległe ministrowi transportu. Urzędowi centralnym podlega administracja terenowa. Gdy będzie niemożliwa wspólna reforma administracji żeglugi morskiej i śródlądowej - powinna nastąpić wyłącznie reforma transportu rzeczny.

### **Kierunki niezbędnych zmian służących zatrzymaniu regresu w transporcie rzeczny**

1. Celem jest zrównoważony rozwój infrastruktury morskiej i rzecznej oraz innych dziedzin zależnych od wody takich jak: energetyka, rolnictwo, rybołówstwo, polityka regionalna i turystyka, górnictwo kruszyw, gospodarka wodna, ochrona dziedzictwa kultury, przyrody.
2. Przy ministrze ds. transportu należy powołać organ naczelny: Generalny Dyrektor Dróg Wodnych i Żeglugi (morskiej i śródlądowej), który kierowałby transportem morskim i śródlądowym, koordynował inne cele gospodarcze na drogach wodnych oraz realizował działania jakościowe i ilościowych wód.
3. Utworzyć Centralny Fundusz Żeglugi którego zadaniem będzie gromadzenie środków wspomagających budowę nowej i remont istniejącej infrastruktury żeglugowej, wymianę floty, promocję żeglugi. Środki gromadzone w funduszu będą pochodziły z części opłat od innych środków transportu, składek armatorów, opłat za korzystanie z akwenów i infrastruktury do celów transportu wodnego oraz innych opłat za gospodarcze i turystyczne wykorzystywanie akwenów i terenów przyległych do akwenów komunikacyjnych.
4. Na wzór urzędów morskich stworzyć organy terenowe zajmujące się żeglugą w głębi lądu. W praktyce mogłoby to być wzmocnienie kadrowe Urzędów Żeglugi Śródlądowej a nie ich likwidacja.
5. Dla realizacji celów gospodarczych postuluje się uchwalenie ustawy o: drogach wodnych i portach śródlądowych, która pozwoli modernizować drogi wodne i obszary przywodne oraz gospodarczo je wykorzystywać. Ustawa powinna ustalać m.in. szczegóły funkcjonowania Centralnego Funduszu Żeglugi, zakładać możliwość realizowania inwestycji w transporcie wodnym na zasadach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego (PPP) lub Partnerstwa Publiczno-Społecznego (PPS). Powinna zakładać możliwość oddawania niektórych dróg wodnych podmiotom gospodarczym lub gminom szczególnie do uprawiania turystyki wodnej.
6. Sporządzić szczegółowy plan wykonawczy dla realizacji Strategii Rozwoju Transportu 2020 w zakresie transportu wodnego.

7. W celu dokończenia długotrwałych inwestycji hydrotechnicznych wpływających na uprawianie żeglugi powołać, na wzór budowy np. Stadionu Narodowego odpowiednie spółki celowe prawa handlowego.
8. Rozpocząć prace nad podpisaniem przez Polskę umowy AGN oraz włączeniem istniejących fragmentów dróg wodnych o których mowa w Konwencji AGN do Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T);
9. Rozpocząć prace nad utworzeniem na rzekach leżących na terenie kilku państw lub na terenie przebiegu przyszłych dróg wodnych międzynarodowego znaczenia według Konwencji AGN międzynarodowych komisji rzecznych państw nadbrzeżnych, których celem będzie planowanie, współfinansowanie oraz zarządzanie wspólnymi drogami wodnymi.



Kpt. żegl. śródl. Andrzej Podgórski

v-ce prezes zarządu, rzecznik

Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej