

S T A N O W I S K O

Zespołów Roboczych ds. Międzynarodowych Dróg Wodnych E 40 i E 70 w sprawie wniosków z kontroli funkcjonowania żeglugi śródlądowej przeprowadzonej przez Najwyższą Izbę Kontroli

1. W lutym 2014 roku Najwyższa Izba Kontroli przedstawiła wyniki kontroli funkcjonowania żeglugi śródlądowej (dalej zwany: Raportem). Raport w wielu miejscach potwierdza wielokrotnie sygnalizowaną przez różne środowiska degradację stanu technicznego dróg wodnych oraz dekapitalizację floty armatorów.
2. Wyrażamy nadzieję, że sygnalizowane w Raporcie problemy staną się przedmiotem troski odpowiedzialnych za nie organów i instytucji.
3. Podzielamy wyrażony w Raporcie pogląd, że **„na regres żeglugi śródlądowej główny wpływ ma zły stan techniczny dróg wodnych”**, których **„zaledwie 10% spełnia parametry eksploatacyjne określone w przepisach rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych”** [1.2.2. str. 8].
4. Poprawna jest też konkluzja, że **„nie do zaakceptowania jest sytuacja, gdzie w systemie prawa obowiązują przepisy, które nie są przestrzegane”** [pkt. 3.2.1. str. 25].
5. Nie do przyjęcia jest jednak ostateczny wniosek, że z tego powodu potrzeba jest **„nowelizacji rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (we współpracy z ministrem właściwym do spraw gospodarki wodnej), której skutkiem będzie uaktualnienie parametrów eksploatacyjnych tych dróg”** [pkt. 1.3, str. 11].
6. Realizacja tak radykalnego wniosku, oznaczałaby prawne usankcjonowanie wieloletnich zaniedbań i marginalizację żeglugi śródlądowej. Byłaby sprzeczna z wnioskiem o realizację **„promowanego w Unii Europejskiej rozwoju transportu intermodalnego”** i czerpania z **„niewątpliwych walorów wodnego transportu śródlądowego”** [pkt. 2.2., str. 14].
7. **W konsekwencji oznaczałby to pogodzenie się z sytuacją, że zdecydowana większość polskich dróg wodnych nie nadaje się do żeglugi śródlądowej: transportowej, a nawet pasażerskiej, w tym turystycznej.** Jest to niezgodne nie tylko z unijnymi tendencjami, ale też z interesami Polski i długofalowymi celami polityki transportowej w Polsce.
8. Za odrzuceniem takiego wniosku przemawia też korzystna pod względem możliwości transportowego wykorzystania sieć polskich dróg wodnych i jej powiązania z europejską siecią Międzynarodowych Dróg Wodnych.

9. Rozumiejąc, że koszt przywrócenia zgodnych z klasyfikacją parametrów drogom wodnym jest bardzo wysoki, bo szacowany na 14 mld zł [pkt. 1.2., str. 9], jednocześnie uważamy, że **należy przygotować wieloletni program przywracania drogom wodnym ich parametrów.**
10. Jesteśmy przekonani, że rzetelna kalkulacja kosztów i korzyści wszystkich gałęzi transportu, pozwoli w dłuższej perspektywie wykazać zasadność odbudowania walorów polskich dróg wodnych nie tylko do parametrów określonych w przepisach, ale także przystosowania dróg wodnych objętych siecią Międzynarodowych Dróg Wodnych do wymogów określonych w umowie AGN.
11. **Zdecydowanie apelujemy o niesankcjonowanie degradacji polskich dróg wodnych, lecz do podjęcia działań, które przywrócą tymże drogom wodnym parametry określone w przepisach rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych.**

za: Zespół ds. MDW E40

za: Zespół ds. MDW E70

.....
Stanisław Wroński

.....
Zbigniew Ptak

.....
Jerzy Wciśła



Zalew Wiślany, 28 sierpnia 2014 roku