

S T A N O W I S K O

**Zespołów Roboczych ds. Międzynarodowych Dróg Wodnych E 40 i E 70
w sprawie proponowanych zmian w zakresie transportu
wodnego śródlądowego i bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej**

1. Trwające prace nad założeniami ustawy Prawo Wodne zakładają zmiany kompetencji w zakresie transportu wodnego śródlądowego i bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej. Pretekstem dla tych zmian jest konieczność dostosowania polskiego prawa do wymogów Ramowej Dyrektywy Wodnej, zobowiązującej państwa członkowskie Unii Europejskiej do wprowadzenia zintegrowanego zarządzania zasobami wodnymi. W ramach tego procesu projektowana jest likwidacja Urzędów Żeglugi Śródlądowej, podporządkowanych obecnie Ministerstwu Infrastruktury i Rozwoju i przeniesienie ich kompetencji do Ministerstwa Środowiska.
2. Planowane zmiany spowodują wyodrębnienie transportu wodnego śródlądowego z ogółu transportu w Polsce. W rezultacie poszczególne gałęzie transportu będą podporządkowane innym ministerstwom. Stoimy na stanowisku, że system transportowy należy traktować w sposób zintegrowany, w którym dba się o powiązania jego poszczególnych gałęzi.
 - Zarządzanie oraz planowanie rozwoju transportu morskiego, budowanie systemu intermodalnego w transporcie nie może odbywać się w oderwaniu od transportu wodnego śródlądowego. Z tych i innych powodów sprawy związane z transportem powinny powiniene znajdować się w jednym ministerstwie.
3. Nie znajdujemy uzasadnienia dla planowanej decyzji w Ramowej Dyrektywie Wodnej, do której odwołują się inicjatorzy tych zmian. Ramowa Dyrektywa Wodna nie zobowiązuje Polski do włączenia transportu wodnego śródlądowego i organów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo żeglugi śródlądowej do zintegrowanego zarządzania zasobami wodnymi, administrowanymi w ramach jednego ministerstwa.
4. Nie dostrzegamy też uzasadnienia ekonomicznego dla tych działań, gdyż wszystkie Urzędy Żeglugi Śródlądowej w kraju zatrudniają zaledwie ok. 75 osób i każda redukcja i tak skromnych zasobów, musi zaskutkować zmniejszeniem efektywności działań tych organów.

5. Reasumując: przejęcie kompetencji dotyczących transportu wodnego śródlądowego i bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej nie ma podstaw merytorycznych i ekonomicznych. Realizacja planów Ministerstwa Środowiska doprowadzi do dalszej degradacji tej gałęzi transportu.
6. W Polsce wskazany jest wręcz przeciwny proces: wzmocnienia integralności wszystkich gałęzi transportu, co można osiągnąć utrzymując kompetencje dotyczące transportu w jednym ministerstwie. Tym bardziej, że chcąc realizować w Polsce założenia europejskiej polityki transportowej, należy zwiększać udział przewozów drogami śródlądowymi w przewozach ogółem.
7. Wnioskujemy, o pozostawienie transportu wodnego śródlądowego w kompetencji Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, utrzymania – a nawet podniesienia rangi i możliwości – Urzędów Żeglugi Śródlądowej. Tylko taki kierunek umożliwi odpowiedzialne zarządzanie i planowanie rozwoju transportu w Polsce.

za: Zespół ds. MDW E40

za: Zespół ds. MDW E70

.....
Stanisław Wroński

.....
Zbigniew Ptak

.....
Jerzy Wciśła



Zalew Wiślany, 28 sierpnia 2014 roku