



RPW/45204/2017 P
Data: 2017-07-24

MINISTERSTWO ŚRODOWISKA KANCELARIA OGÓLNA	
WFLYNIEŁO W DNIU	2017 -07- 24
L.dz.	

Szczecin, dnia 20 lipca 2017 r.

Minister Środowiska

ul. Wawelska 52/54,

00-922 Warszawa

Szanowny Panie Ministrze!

PETYCJA

Działając w imieniu

zarejestrowanej przez

Sąd Rejonowy Szczecin-Centrum w Szczecinie, Wydział XIII Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem |

kapitał zakładowy:

wpłacony w całości, zwracam się z prośbą o zmianę Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 27 grudnia 2005 r. w sprawie należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni (DZ.U. nr 265, poz. 2226 z późn.zm.) polegającą na ustaleniu stawki należności zerowej lub zmniejszeniu stawki należności za korzystanie z Odrzańskiej Drogi Wodnej i Kanału Gliwickiego do czasu doprowadzenia tych dróg wodnych do stanu, w którym te drogi wodne będą spełniać parametry eksploatacyjne dla dróg śródlądowych klasy III.

Podstawą wystąpienia z niniejszą petycją jest brak odpowiednich parametrów eksploatacyjnych Odrzańskiej Drogi Wodnej i Kanału Gliwickiego, zgodnie z klasyfikacją śródlądowych dróg wodnych.

Zgodnie z Rozporządzeniem rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. 2002 nr 77 poz. 695), śródlądowe drogi wodne klasyfikuje się według wielkości statków lub zestawów pchanych, jakie mogą być dopuszczone do żeglugi na określonej drodze wodnej, przyjmując jako kryterium określenia klasy drogi wodnej:

- 1) największą długość i największą szerokość statku lub zestawu pchanego,
 - 2) minimalny prześwit pod mostami, rurociągami i innymi urządzeniami krzyżującymi się z drogą wodną
- zwane dalej „parametrami klasyfikacyjnymi”.

Warunki eksploatacyjne dla śródlądowych dróg wodnych poszczególnych klas określa się minimalnymi wymiarami szlaku żeglownego i śluz oraz wysokości prześwitu pod mostami, rurociągami i innymi urządzeniami krzyżującymi się z drogą wodną, zwanymi dalej „parametrami eksploatacyjnymi”.

Zgodnie z tym rozporządzeniem zarówno Kanał Gliwicki, jak i rzeka Odra w części skanalizowanej zostały sklasyfikowane jako drogi wodne klasy III. Powinny zatem posiadać parametry eksploatacyjne dla dróg śródlądowych klasy III.

Wielkość parametrów eksploatacyjnych dla śródlądowych dróg wodnych klasy III przedstawia poniższa tabela:

Lp.	Parametry eksploatacyjne	Wielkość parametrów dla klasy III (w metrach)
1.	Minimalne wymiary szlaku żeglownego na rzece	
1.1.	Szerokość szlaku żeglownego	40
1.2.	Głębokość tranzytowa	1,8
1.3.	Promień łuku osi szlaku żeglownego	500
2.	Minimalne wymiary kanału	
2.1.	Szerokość szlaku żeglownego	35
2.2.	Najmniejsza głębokość wody w kanale	2,5
2.3.	Promień łuku osi szlaku żeglownego	600

Przy wykonywaniu transportu na rzece Odrze i Kanale Gliwickim stale ujawniają się problemy z odpowiednią głębokością szlaku żeglownego.

Zarówno Odra jak i Kanał Gliwicki, mimo, że zostały sklasyfikowane jako śródlądowe drogi wodne klasy III nie spełniają parametrów przewidzianych dla dróg wodnych klasy III i są niedostosowane do potrzeb transportu wodnego. Dla przykładu można wskazać, że na Kanale Gliwickim od śluzy Dzierżno do portu Gliwice – głębokość z sondowania kanału wynosi tylko 130 cm, a poniżej tej głębokości do dna kanału (280 cm) znajduje się muł uwodniony, który stanowi bardzo poważne utrudnienie w realizacji transportów węgla przy pełnym zanurzeniu barek. Niższe parametry tych dróg wodnych, niż wymagane dla dróg klasy III wpływają na znaczne ograniczenia ładowności barek, co skutkuje wzrostem kosztów przewozu 1 tony towarów przypadającej na każdy kilometr.

Biorąc pod uwagę, że i Odrzańska Droga Wodna i Kanał Gliwicki są źle utrzymane, nie spełniają parametrów III klasy, nałożenie opłaty za transport tymi drogami jest niezasadne, niewspółmierne do stanu tych dróg wodnych i warunków transportu na tych drogach. Obciążanie przewoźników kosztami za transport drogą wodną klasy III, podczas gdy ta droga nie spełnia wymogów klasy III, nie powinno mieć miejsca. Przewoźnik ma prawo oczekiwać, że na drodze wodnej o określonej klasie będzie mógł wykonywać transport barkami i statkami o określonej ładowności i wykorzystywać możliwości ładunkowe w maksymalnym stopniu. Jednakże na Odrzańskiej Drodze Wodnej i Kanale Gliwickim nie ma możliwości załadowania jednostek do ich pełnej ładowności (z uwagi na utrudnienia na obu drogach, które dyskwalifikują je jako drogi klasy III).

Zniesienie opłat za te odcinki lub znaczne obniżenie stawki opłaty może potencjalnie przyczynić się do ożywienia transportu na tych drogach wodnych, który przy aktualnych opłatach i warunkach jest dla przewoźników mało atrakcyjny. Zerowa lub minimalna stawka może zachęcić przewoźników do korzystania z transportu rzeczniczego i przez to korzystnie wpłynąć na rozwój tej gałęzi transportu w całym kraju.

Mając powyższe na uwadze prośbę o ustalenie zerowej stawki należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych jakimi są Odrzańska Droga Wodna i Kanał Gliwicki należy uznać za uzasadnioną i zasługującą na uwzględnienie.

Zgodnie z art. 150 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 18 listopada 2001 r. Prawo wodne (tj. Dz.U. z 2017 r. poz. 1121) stawki należności w drodze rozporządzenia określa Minister właściwy do spraw gospodarki wodnej, stąd uzasadnione jest skierowanie niniejszej prośby do Minister Środowiska.

Z poważaniem

Do wiadomości:

- Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej,
- Prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej,
- Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gliwicach,
- Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu.