

Opinia do projektu USTAWY o utworzeniu Parku Narodowego Doliny Dolnej Odry - kontekst transportu wodnego śródlądowego dla Famet S.A.

Utworzenie Parku Narodowego Doliny Dolnej Odry to inicjatywa, która stanowi zagrożenie dla transportu wodnego śródlądowego a tym samym dla funkcjonowania i rozwoju Famet S.A.. Inicjatywa ta umożliwia tylko wzrost ochrony walorów przyrodniczych Międzyodrza z pominięciem żywotnego interesu firm istotnie zależnych od śródlądowego transportu wodnego.

W pełni podzielamy stanowisko Polskiego Klastra Rzecznego zawarte w opiniach dr. hab. Ryszarda Rolbieckiego prof. UG, dr. Aleksandra Wolskiego prof. AG, dr Grzegorza Chociana, pani Anny Goraj i kpt. ż.s. Daniela Kotura.

Apelujemy do pana Prezydenta o zawetowanie rzeczonyj ustawy.

Nie mniej ważna dla Famet S.A. jest sprawa rozwoju portów rzecznych. Od 2003 r. FAMET S.A. prowadzi działalność na terenach przemysłowych po upadłym przedsiębiorstwie państwowym APC Metalchem w Opolu. W dwie dekady, nakładem ponad 300 mln zł, powstał supernowoczesny zakład produkujący wielkogabarytowe urządzenia dla energetyki, z czego **95% trafia na eksport.**

W 2009 r. spółka nabyła zdewastowany i nieczynny port rzeczny. Widząc potencjał żeglugi śródlądowej i potrzeby przeciwpowodziowe FAMET S.A. zainwestował w port **23 mln zł.**

Obecne przepisy w zakresie podatku od nieruchomości są wyjątkowo niekorzystne i dyskryminujące dla portów rzecznych. Do końca 2024 r. obowiązywał zapis art. 7 ust. 1 pkt 2 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych, zgodnie z którym: „**Zwalnia się od podatku od nieruchomości budowlę infrastruktury portowej, budowlę infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i przystani morskich oraz zajęte pod nie grunty.**”

Przepis ten budził wątpliwości organów podatkowych, zwłaszcza w zakresie możliwości objęcia nim również portów rzecznych – mimo, że literalnie nie wykluczał ich z definicji. Większość orzeczeń sądów administracyjnych – poza korzystnym wyrokiem NSA z 13.02.2024 r. (III FSK 4345/21) – potwierdza niekorzystną interpretację, że zwolnienie dotyczy wyłącznie portów morskich. W efekcie infrastruktura portów rzecznych podlega pełnemu, 2% opodatkowaniu. Nowelizacja ustawy obowiązująca od 1.01. 2025 r. dodatkowo utrwala to nierówne traktowanie.

Przy ograniczonej żeglowności Odry, port rzeczny może funkcjonować zaledwie przez część roku, a mimo to objęty jest **calorocznym podatkiem od wartości całej infrastruktury, w tym przypadku 362 tys. zł.** Każda nowa inwestycja w rozwój portu automatycznie skutkuje podwyższeniem podatku, co hamuje modernizację i uniemożliwia zwiększenie efektywności w krótkim czasie.

Tymczasem transport rzeczny to rozwiązanie ekonomiczne, ekologiczne i strategiczne, a w transporcie wielkogabarytowych elementów dla energetyki, przemysłu chemicznego, rafineryjnego czy gazowego – **jedyne możliwe.**

Apelujemy do pana Prezydenta o podjęcie inicjatywy legislacyjnej w kierunku naprawy tej dyskryminującej i zniechęcającej do rozwoju ustawy.

PREZES ZARZĄDU

mgr inż. Janusz Przybyła