



Ministerstwo Infrastruktury

Departament Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej

Znak pisma: DGWiŻŚ-7.0530.1.2023

Warszawa, 20 lutego 2023

Zawiadomienie o sposobie załatwienia petycji

Na podstawie art. 13 ust. 1 i art. 15 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. *o petycjach* (Dz. U. z 2018 r. poz. 870), w związku z art. 247 i art. 238 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2022 r. poz. 2000 z późn. zm.) zawiadamiam o nieuwzględnieniu petycji wniesionej pismem z dnia 11 stycznia 2023 r. w przedmiocie zapobiegania zanieczyszczeniu wód śródlądowych oraz wód morskich, w zakresie będącym we właściwości Ministra Infrastruktury.

Uzasadnienie

Przedmiotowa petycja skierowana została przez Wnioskodawcę do Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Klimatu i Środowiska, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska oraz Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. W petycji zawarte zostały sugestie dotyczące usprawnienia lokalizacji oczyszczalni ścieków oraz współpracy międzynarodowej w zakresie usuwania zanieczyszczeń z wód śródlądowych oraz wód morskich.

Odnosząc się do sugestii dotyczącej lokalizacji przy każdej rzece oczyszczalni co 200 km informuję, że procesy związane z poprawą jakości wód śródlądowych, w tym rzek, realizowane są poprzez oczyszczanie ścieków przed ich wprowadzeniem do wód.

Należy wskazać, że zgodnie z art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. *o samorządzie gminnym* (Dz. U. z 2023 r. poz. 40) sprawy obejmujące m.in. wodociągi i zaopatrzenie w wodę, kanalizację, usuwanie i oczyszczanie ścieków komunalnych należą do zadań własnych gminy. Ponadto, stosownie do art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 7 czerwca 2001 r.

o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków (Dz. U. 2020 poz. 2028 z późn. zm.) zbiorowe zaopatrzenie w wodę i zbiorowe odprowadzanie ścieków jest zadaniem własnym gminy. Przepisy te są ściśle powiązane z art. 87 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – *Prawo wodne* (Dz. U. z 2022 r. poz. 2625 z późn. zm.), zgodnie z którym rada gminy, w drodze uchwały będącej aktem prawa miejscowego, wyznacza aglomeracje. Co dwa lata wójt, burmistrz lub prezydent miasta dokonuje przeglądu obszarów i granic aglomeracji na podstawie art. 92 ustawy – *Prawo wodne*. Kwestie techniczne gospodarki ściekowej, zawarte zostały m.in. w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1311) i rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 27 lipca 2018 r. w sprawie sposobu wyznaczania obszarów i granic aglomeracji (Dz. U. z 2018 r. poz. 1586). Władze samorządowe posiadają zatem niezbędne narzędzia prawne i planistyczne umożliwiające prawidłowe prowadzenie gospodarki ściekowej na swoich obszarach, w tym na obszarach aglomeracji.

Realizacja inwestycji polegających na budowie oczyszczalni ścieków, w tym ich lokalizacja, leży w gestii samorządów i uzależniona jest od wielu czynników, w tym m.in. liczby mieszkańców, rodzaju zabudowy oraz jej rozproszenia, rzeźby terenu, warunków geologicznych i hydrologicznych itp. Realizacja inwestycji musi mieć również uzasadnienie ekonomiczne, gdyż koszty eksploatacji takich obiektów mają wpływ na wysokość taryf za zbiorowe zaopatrzenie w wodę i zbiorowe odprowadzanie ścieków, które to opłaty ponoszą mieszkańcy. Warto pamiętać, że im większa liczba mieszkańców jest podłączona do sieci kanalizacyjnej, tym stawka za ścieki jest niższa, gdyż koszty rozkładają się na więcej osób.

Mając na uwadze powyższe wyjaśnienia, nie uwzględnia się petycji w przedmiotowym zakresie.

Odnosząc się do sugestii utworzenia programu z państwami bałtyckimi, którego celem będzie usuwanie paliw z zatopionych statków informuję, że prace z państwami bałtyckimi nad ochroną środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego prowadzone są m.in. w ramach organizacji regionalnych – takich jak Komisja Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku (Komisja Helsińska / HELCOM). Podstawę dla działania HELCOM stanowi Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego (Konwencja Helsińska) – pierwotnie podpisana w 1974 roku, a następnie zaktualizowana w 1992 r. Konwencja Helsińska z 1992 r. obejmuje ochronę Morza Bałtyckiego przed wszystkimi źródłami zanieczyszczeń z lądu, powietrza i morza. Zobowiązuje również sygnatariuszy do podjęcia działań na rzecz ochrony siedlisk i różnorodności biologicznej oraz zrównoważonego użytkowania zasobów morskich. Stronami Konwencji Helsińskiej

są: Polska, Niemcy, Dania, Szwecja, Finlandia, Estonia, Łotwa, Litwa, Rosja oraz Unia Europejska.

W ramach realizacji postanowień Konwencji Helsińskiej, HELCOM przyjął w 2007 r., a następnie w 2021 r. zaktualizował Bałtycki Plan Działań (*Baltic Sea Action Plan – BSAP*) – jako strategiczny program środków i działań HELCOM na rzecz osiągnięcia dobrego stanu środowiska morza, prowadzącego docelowo do zdrowego stanu Morza Bałtyckiego.

W ramach BSAP przyjęto m.in. 2 działania dotyczące zatopionych statków, tj.:

- do 2025 r. – opracowanie najlepszych praktyk środowiskach (BEP) w celu kompleksowej oceny ryzyka związanego z amunicją, wrakami i niebezpiecznymi zatopionymi obiektami oraz do 2028 r. – wdrożenie najlepszych dostępnych technik (BAT) w celu przyjaznego dla środowiska i bezpiecznego zarządzania nimi;
- do 2024 r. – przeprowadzenie oceny tematycznej HELCOM dotyczącej niebezpiecznych obiektów podwodnych (w tym amunicji i wraków) jako aktualizowanego dokumentu, oraz regularne aktualizowanie informacji w ramach serwisu HELCOM.

Realizacja ww. działań prowadzona będzie z państwami bałtyckimi wspólnie na forum HELCOM.

W przypadku polskich rzek z pewnością w ich korytach zalegają pewne pozostałości po statkach zatopionych w okresie przedwojennym i drugiej wojny światowej. Niemniej jednak część z nich zlokalizowana jest już poza aktualnymi korytami rzek bądź zasypana pod ich dnami. Jest to związane z tzw. procesami fluwialnymi rzeki, czyli wymywaniem i nanoszeniem materiału transportowanego przez rzekę tzw. rumoszu. W efekcie tego rzeki na przestrzeni lat stale zmieniają swój bieg i ukształtowanie dna zasypując znajdujące się w nich obiekty. W związku z czym zlokalizowanie wraków jednostek pływających zatopionych ww. okresach jest często niemożliwe.

W odniesieniu do statków, które uległy zatopieniu w czasach teraźniejszych należy zaznaczyć, że wydobywane są one na bieżąco, spowodowane jest to względami ochrony środowiska, wartością materialną, którą stanowią dla właściciela oraz koniecznością przywrócenia drożności szlaku żeglownego. Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej nakłada również obowiązek powiadomienia Urzędu Żeglugi Śródlądowej, Policji oraz Straży Pożarnej w przypadku zatonięcia statku, które to podejmują właściwe kroki w celu zapobieżenia lub zminimalizowania strat środowiskowych.

Mając na uwadze powyższe wyjaśnienia, nie uwzględnia się petycji w przedmiotowym zakresie.

Odnosząc się do sugestii dotyczącej utworzenia programu z państwami bałtyckimi nad opracowaniem specjalnych kutrów do połowu zanieczyszczeń w rzekach i na morzu przy wykorzystaniu technik lub innych technik od kutrów rybackich, informuję, że

w ramach wspomnianego wcześniej BSAP podejmuje się szerokie spektrum działań mających doprowadzić do zmniejszenia poziomu zanieczyszczeń w morzach – m.in. poprzez:

- zmianę procesów produkcyjnych (wycofywanie i zastępowania szkodliwych substancji bezpieczniejszymi odpowiednikami);
- ograniczenie emisji z takich sektorów jak przemysł, rolnictwo czy transport (emisje do wód śródlądowych oraz atmosfery);
- zapobieganie zanieczyszczeniom morza w wyniku wypadków morskich oraz (w przypadku ich wystąpienia) jak największe ograniczenie ich negatywnych konsekwencji.

BSAP przewiduje podjęcie następujących działań:

- przeprowadzenie analizy wykonalności i (jeśli to odpowiednie) do 2025 r. – przeprowadzenie analizy ryzyka zanieczyszczenia środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego ropą oraz substancjami niebezpiecznymi i szkodliwymi (HNS);
- do 2025 r. – opracowanie ram dla zintegrowanego zarządzania incydentami związanymi z zanieczyszczeniem mórz, aby umożliwić koordynację operacji reagowania na morzu i na lądzie;
- do 2025 r. - wzmocnienie wzajemnej pomocy w zakresie reagowania na zaolejoną faunę i florę w regionie bałtyckim;
- do 2026 r. – podjęcie monitorowania i oceny ryzyka zanieczyszczenia gatunków i siedlisk w regionie Morza Bałtyckiego.

Realizacja ww. działań prowadzona będzie z państwami bałtyckimi wspólnie na forum HELCOM lub też na poziomie krajowym.

Mając na uwadze powyższe wyjaśnienia, nie uwzględnia się petycji w przedmiotowym zakresie.

Odnosząc się do sugestii dotyczącej utworzenia programu, w ramach którego każdy statek zawiera niewielką oczyszczalnię rzeki lub morza oraz wychwytuje zanieczyszczenia z powierzchni oraz z dna cieku wodnego i Bałtyku informuję, że w odniesieniu do kwestii instalacji wykorzystywanych na statkach, zgodnie z wymogami określonymi w Międzynarodowej konwencji *o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki* (Dz. U. z 2016 r. poz. 761 z późn. zm.) niektóre statki wyposażane są w statkowe oczyszczalnie ścieków, które zmniejszają ryzyko wprowadzania do środowiska zanieczyszczeń mogących stanowić zagrożenie dla środowiska poszczególnych akwenów morskich, w tym Morza Bałtyckiego. Zgodnie zaś z ustawą z dnia 12 maja 2022 r. *o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków* (Dz. U. z 2022 r., poz. 1250) podmioty zarządzające portami i przystaniami morskimi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej obowiązane są do zapewnienia odpowiedniej infrastruktury portowej umożliwiającej statkom zdanie wszelkich kategorii odpadów generowanych w trakcie rejsu. Należy również wskazać na

kategorię biernie poławianych odpadów (np. plastiki, metale), które oznaczają odpady zebrane w sieci podczas operacji połowowych – obecna polityka, zarówno międzynarodowa i krajowa koncentruje się na wypracowaniu optymalnych rozwiązań dla użytkowników mniejszych jednostek pływających (zwłaszcza rybackich), które będą stanowiły zachętę do wyławiania tych odpadów i zdawania do portowych urzędzeń odbiorczych zlokalizowanych w portach i przystaniach morskich.

W świetle przepisów ustawy *o żegludze śródlądowej* pojęcie statku definiuje się jako urządzenie pływające o napędzie mechanicznym lub bez napędu mechanicznego, w tym również prom, wodolot i poduszkowiec, przeznaczone lub używane na śródlądowych drogach wodnych. W związku z tym obowiązek instalacji niewielkiej oczyszczalni dotyczyłby każdej jednostki pływającej poruszającej się po śródlądowych drogach wodnych. Na rynku istnieją rozwiązania w postaci oczyszczalni ścieków dla statków oraz jachtów. Należy mieć jednak na uwadze, że instalacja tego typu rozwiązań uzależniona jest od wielu czynników, m.in. od wielkości i konstrukcji danej jednostki pływającej. Warto również wskazać, że zgodnie z art. 83 ust. 5 ustawy – *Prawo wodne* ścieki ze statku śródlądowego lub morskiego usuwa się do urządzenia odbiorczego na lądzie.

Mając na uwadze powyższe wyjaśnienia, nie uwzględnia się petycji w przedmiotowym zakresie.

Pouczenie

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy *o petycjach* sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Z poważaniem,

Z upoważnienia Ministra

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Małgorzata Bogucka-Szymalska

Zastępca Dyrektora

Departamentu Gospodarki Wodnej

i Żeglugi Śródlądowej

Załącznik:

klauzula dotycząca przetwarzania danych osobowych