

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Rady Ministrów zmieniające rozporządzenie w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Stanisław Bukowiec – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Katarzyna Kościesza, Dyrektor, Departament Dróg Publicznych, Ministerstwo Infrastruktury, tel. 22 630-17-00, e-mail: Katarzyna.Kosciesza@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 13.04.2026 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe - art. 60 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112, z późn. zm.)</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów: RD291</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia Rady Ministrów zmieniającego rozporządzenie w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko ma na celu zmianę przepisu regulującego kwestię odcinków dróg podlegających ocenie oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne (Dz. Urz. UE L 26 z 28.01.2012, str. 1, z późn. zm.) państwo członkowskie ma swobodę ustalenia progu w stosunku do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Obecna granica kwalifikująca przedsięwzięcie jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko w przypadku dróg o nawierzchni twardej, została ustalona w § 3 w ust. 1 w pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z poz. 1839, z późn. zm.) na długość 1 km i dotyczy to całkowitej długości realizowanego przedsięwzięcia. Obecne brzmienie przepisu § 3 ust. 1 pkt 62 rodzi problemy dla zarządców dróg publicznych, w tym organów samorządu terytorialnego, w procesie realizacji inwestycji drogowych. Na przestrzeni ostatnich lat zarządcy dróg publicznych zgłaszali trudności i problemy z jakimi borykają się oni w procesie realizacji inwestycji drogowych, w zakresie wydłużonego procesu uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, powodującego spowolnienie prowadzonych inwestycji. Przedstawicielami zarządców dróg samorządowych, którzy zgłaszali wskazany problem był m.in. Konwent Zarządców Dróg Powiatowych Województwa Łódzkiego, a także Zarząd Dróg Powiatowych w Janowie Lubelskim. Na zmianę przedmiotowego kryterium w zakresie przebudów istniejących dróg krajowych zwracała także uwagę Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w ramach bieżącej współpracy z Ministerstwem Infrastruktury. Realizowane przez GDDKiA przebudowy istniejących dróg krajowych związane są przede wszystkim z poprawą stanu technicznego tych dróg, co w efekcie zmniejsza ich oddziaływanie na środowisko. Przebudowy dróg krajowych obejmują m.in. poprawę odwodnienia, ułożenie nowej nawierzchni, wyrównanie nierówności generujących drgania i wibracje. Ma to pozytywny wpływ na gospodarkę wodną i poziom hałasu, jak również na uspokojenie ruchu. Realizowane przebudowy dróg krajowych zmniejszają również oddziaływanie dróg na środowisko w zakresie zanieczyszczeń powietrza – nowe nawierzchnie generują mniejsze zanieczyszczenia, w tym w zakresie ścierania nawierzchni ścieralnej przy styku koło jezdni. Konieczność uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach powoduje spowolnienie prowadzonych przez zarządców dróg robót na drogach, a podkreślenia wymaga, iż w przypadku zadań na krótkim odcinku do 2 km w przypadku rozbudowy oraz 4 km w przypadku przebudowy, w szczególności dróg zarządzanych przez organy samorządu terytorialnego, zazwyczaj nie występuje potrzeba oceny oddziaływania na środowisko. Zmiana przedmiotowego rozporządzenia zakłada pozytywny wpływ na najbliższe otoczenie zmodernizowanych fragmentów dróg (uzyskanie lepszej funkcjonalności, podniesienie bezpieczeństwa na drogach publicznych, czy wprowadzenie nowocześniejszych rozwiązań na danym odcinku). W związku z wprowadzeniem projektowanych rozwiązań nieadekwatne dla tych odcinków dróg stanie się wymagane obecnie przeprowadzanie analiz zabezpieczających środowisko przed negatywnym oddziaływaniem (wykorzystanie istniejącej lokalizacji celem uzyskania lepszej funkcjonalności, podniesienie bezpieczeństwa, wprowadzenie nowocześniejszych rozwiązań bez faktycznego powiększenia istniejącej już strefy oddziaływań drogi).

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projektowane rozporządzenie przewiduje zmianę brzmienia § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

W projektowanym brzmieniu przepisu proponuje się, że do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem:

a) przebudowy dróg lub obiektów mostowych służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004

r. o ochronie przyrody³⁵

b) rozbudowy dróg o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia do 2 km i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody³⁵

c) przebudowy dróg o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia do 4 km i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Przedmiotowa zmiana nadaje projektowi rozporządzenia charakter deregulacyjny (DER).

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Zgodnie z przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne, przedsięwzięcia wymienione w załączniku I podlegające ocenie oddziaływania przedsięwzięć na środowisko obejmują m.in.:

a) budowę autostrad i dróg szybkiego ruchu,

b) budowę nowej drogi o czterech pasach lub większej liczbie pasów bądź wyrównanie lub poszerzenie istniejącej drogi złożonej z najwyżej dwóch pasów do co najmniej czterech pasów, w przypadku, gdy taka nowa droga lub wyrównywana lub poszerzana część drogi miałaby co najmniej 10 kilometrów długości w jednym odcinku.

Natomiast w odniesieniu do przedsięwzięć wymienionych w załączniku II dyrektywy (m.in. pozostałe drogi) to państwa członkowskie ustalają, czy przedsięwzięcie podlega ocenie stosownie do art. 4 ust. 2. Państwa członkowskie dokonują tego ustalenia za pomocą:

a) badania indywidualnego,

b) lub progów lub kryteriów ustalonych przez państwo członkowskie.

Zatem państwa członkowskie mają swobodę ustalenia progów w stosunku do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

W większości krajów europejskich ustalenie czy przedsięwzięcie podlega ocenie oddziaływania na środowisko, odbywa się za pomocą badania indywidualnego. Przykładowo w Niemczech w Brandenburgii w przypadku budowy dróg o znaczeniu regionalnym obligatoryjną ocenę oddziaływania na środowisko prowadzi się dla dróg o długości powyżej 10 km (§ 3 i nr 19 załącznik 1 ustawy o ocenie oddziaływania na środowisko w niektórych projektach, planach i programach w Państwie Brandenburgia (Bbg-UVPG) z dnia 10 lipca 2002 r.). W Brandenburgii badanie indywidualne w ramach procedury oceny oddziaływania na środowisko dla dróg prowadzone jest dodatkowo ze względu na różne formy ochrony dóbr kulturowych i naturalnych w regionie.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Zarządcy dróg publicznych	2874		Usprawnienie procesów inwestycyjnych realizowanych przez zarządców dróg publicznych. Brak konieczności uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
Wójt/ burmistrz/ prezydent miasta	2479		Zmniejszenie liczby prowadzonych postępowań administracyjnych w związku z wydawaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
Przedsiębiorcy świadczący usługi w zakresie przebudowy, budowy lub remontów dróg	dane nieokreślone		Pośrednio możliwość rozwoju firmy poprzez realizację większej liczby zamówień publicznych w zakresie inwestycji drogowych w związku z szybszą realizacją rozbudów do 2 km oraz przebudów dróg do 4 km położonych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, na które nie będzie trzeba uzyskiwać decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
Społeczności lokalne	dane nieokreślone		Przyspieszenie procesu

poprawy bezpieczeństwa na istniejących drogach publicznych poprzez ich rozbudowę i przebudowę.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

W ramach konsultacji publicznych z 14 - dniowym terminem na zgłaszanie uwag projekt rozporządzenia został skierowany do następujących podmiotów:

- 1) Polski Kongres Drogowy;
- 2) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
- 3) Polska Izba Inżynierów Budownictwa;
- 4) Instytut Badawczy Dróg i Mostów;
- 5) Samorządowa Komisja Drogownictwa Miejskiego;
- 6) Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych;
- 7) Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich;
- 8) Związek Powiatów Polskich;
- 9) Związek Województw RP;
- 10) Unia Metropolii Polskich;
- 11) Związek Miast Polskich;
- 12) Związek Gmin Wiejskich;
- 13) Instytut Ochrony Środowiska;
- 14) Klub Przyrodników;
- 15) Krajowa Komisja do spraw Ocen Oddziaływania na Środowisko;
- 16) Liga Ochrony Przyrody;
- 17) Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków;
- 18) Polska Zielona Sieć;
- 19) Polskie Towarzystwo Ochrony Ptaków;
- 20) Fundacja ClientEarth Polska;
- 21) Stowarzyszenie Pracownia na Rzecz Wszystkich Istot;
- 22) Fundacja WWF Polska.

Projekt zostanie skierowany do zaopiniowania Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Wyniki konsultacji publicznych i opiniowania zostaną omówione w raporcie z konsultacji publicznych i opiniowania.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak skutków finansowych dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.												

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze

Skutki

Czas w latach od wejścia w życie zmian	0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze						
	(dodaj/usuń)						
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	W związku z wyłączeniem z grupy przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko przedsięwzięć polegających na rozbudowie dróg o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia do 2 km oraz przebudowie dróg o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia do 4 km poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody i zmniejszeniem liczby wydawanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, nastąpi szybsza realizacja inwestycji drogowych prowadzonych przez zarządców dróg publicznych. Pozytywnie wpłynie to na stabilność finansową już istniejących przedsiębiorców wykonujących inwestycje drogowe oraz ewentualnie powstanie nowych przedsiębiorstw budowlanych działających w branży drogowej.					
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	W związku z wyłączeniem z grupy przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko przedsięwzięć polegających na rozbudowie dróg o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia do 2 km oraz przebudowie dróg o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia do 4 km poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody i zmniejszeniem liczby wydanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, nastąpi szybsza realizacja inwestycji drogowych prowadzonych przez zarządców dróg publicznych. Pozytywnie wpłynie to na stabilność finansową już istniejących przedsiębiorców wykonujących inwestycje drogowe oraz ewentualnie powstanie nowych przedsiębiorstw budowlanych działających w branży drogowej.					
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	Wyłączenie z grupy przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko przedsięwzięć polegających na rozbudowie dróg o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia do 2 km oraz przebudowie dróg o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia do 4 km poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody może wpłynąć pozytywnie na rodzinę, obywateli, w tym osoby niepełnosprawne oraz starsze, a także gospodarstwa domowe poprzez przyspieszenie procesu poprawy bezpieczeństwa na drogach.					
	(dodaj/usuń)						
Niemierzalne	(dodaj/usuń)						
	(dodaj/usuń)						

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

tak

nie

nie dotyczy

<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz: Wykluczenie z grupy przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko przedsięwzięć polegających na rozbudowie dróg o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia do 2 km oraz przebudowie dróg o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia do 4 km i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, spowoduje zmniejszenie liczby decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a tym samym skrócenie procesu inwestycyjnego dla wskazanych wyżej inwestycji. Obecnie średni czas potrzebny na uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wynosi wg szacunków GDDKiA dla rozbudowy drogi krajowej – 214 dni, natomiast dla przebudowy drogi krajowej – 664 dni. Postępowanie administracyjne prowadzone w związku z wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z procesem przygotowania dokumentacji na potrzeby decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, to proces trwający co najmniej kilka miesięcy. Na wydanie decyzji właściwe organy tj. wójt, burmistrz, prezydent miasta - w przypadku przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko mają zgodnie z Kodeksem postępowania administracyjnego od 30 do 60 dni, jednakże bardzo często proces ten trwa zdecydowanie dłużej. Natomiast uzyskanie ostatecznej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest jeszcze wydłużone o postępowanie odwoławcze, które trwa średnio 364 dni. Zatem można przyjąć, że poprzez wyłączenie z grupy przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko przedsięwzięć podlegających na rozbudowie dróg o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia do 2 km, oraz przebudowie dróg o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia do 4 km zlokalizowanych poza obszarami ochrony przyrody, proces inwestycyjny ulegnie skróceniu od co najmniej kilku miesięcy do około roku.

Szacowana skala zmniejszenia liczby wydawanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach to ok. kilkaset decyzji rocznie. Przy czym trudno jest oszacować w skali kraju przewidywane odciążenia pracą w organach zarówno wydających przedmiotowe decyzje, jak i w poszczególnych zarządach dróg z tytułu braku konieczności jej uzyskiwania. Spowodowane jest to przede wszystkim liczbą realizowanych inwestycji drogowych, w szczególności inwestycji realizowanych przez zarządców dróg samorządowych, która może być różna w różnych gminach i obciążenie pracą urzędów gmin zajmujących się wydawaniem takich decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach może być różne. Obecnie w przypadku inwestycji planowanych w najbliższej przyszłości przez GDDKiA polegających na rozbudowie dróg krajowych o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia do 3 km, uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dotyczy 23 inwestycji, natomiast w przypadku przebudowy dróg krajowych o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia do 5 km obowiązek uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dotyczy 1 inwestycji.

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
---	--	---

Omówienie wpływu: Większość inwestycji drogowych prowadzonych w samorządach gminnych i powiatowych, to przebudowy oraz remonty kilkukilometrowych odcinków dróg, czyli typowe zamierzenia budowlane polegające na wymianie nawierzchni, budowie i przebudowie chodników, poprawie stanu poboczy i rowów itp. Powyższe roboty budowlane w zasadzie nie wpływają negatywnie na środowisko naturalne i niosą za sobą niewielkie wykorzystanie zasobów naturalnych.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Z uwagi na przedmiot regulacji projektowanego rozporządzenia jego ewaluacja jest niezasadna.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.