

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Rady Ministrów zmieniającego rozporządzenie w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w 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 2026 r. poz. 670).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839, z późn. zm.), zwane dalej „rozporządzeniem”, wdrażające m.in. dyrektywę 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.) wyróżnia:

- a) przedsięwzięcia mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko w zakresie dróg: autostrady i drogi ekspresowe, drogi inne niż wyżej wymienione nie mniej niż o czterech pasach ruchu i długości nie mniejszej niż 10 km w jednym odcinku oraz zmianę przebiegu lub rozbudowę istniejącej drogi o dwóch pasach ruchu co najmniej do czterech pasów ruchu na długości nie mniejszej niż 10 km w jednym odcinku (§ 2 ust. 1 pkt 31 i 32 rozporządzenia),
- b) przedsięwzięcia mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko w zakresie dróg: 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 przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody (§ 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia).

Do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko stosownie do § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia zalicza się również przedsięwzięcia polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu, które przekraczają określone progi wymienione w § 3 ust. 1 rozporządzenia.

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 państwo członkowskie ma swobodę ustalenia progu w stosunku do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Celem nowelizacji obowiązującego rozporządzenia jest zmiana brzmienia przepisu w zakresie odcinków dróg niepodlegających ocenie oddziaływania na środowisko i decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Projektowana zmiana dotyczy wskazania odcinków dróg niepodlegających uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której następuje kwalifikacja do oceny oddziaływania na środowisko.

Projekt przewiduje zmianę brzmienia § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia. W projektowanym brzmieniu przepisu wskazano, 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 przyrody,
- 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 przyrody,
- 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.

Tym samym zgodnie z proponowaną zmianą wyłączeniu z procedury oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz obowiązku uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, ulegną rozbudowy dróg o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia do 2 km i zlokalizowane poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, a także przebudowy dróg o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia do 4 km i zlokalizowane poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody.

Powyższe ma na celu przede wszystkim ułatwienie działań oraz przyspieszenie procesów inwestycyjnych realizowanych przez zarządców dróg, w tym w szczególności dróg samorządowych, co nadaje projektowi charakter deregulacyjny. Nowelizacja rozporządzenia, w zakresie wyłączenia z grupy przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wskazanych wyżej przedsięwzięć, stanowi odpowiedź na problemy zgłaszane w szczególności przez jednostki samorządu terytorialnego, z jakimi borykają się zarządcy dróg samorządowych w procesie realizacji inwestycji drogowych. Większość inwestycji prowadzonych w samorządach gminnych i powiatowych to przebudowy i remonty kilkukilometrowych odcinków istniejących dróg, czyli typowe zamierzenia budowlane polegające na wymianie nawierzchni, budowie i przebudowie chodników, poprawie stanu poboczy i rowów itp. Ponadto, w większości przypadków w uzyskanych przez samorzady decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach, właściwe organy stwierdzały brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a warunki dotyczące realizacji inwestycji formułowane były w sposób ogólny poprzez konieczność zachowania szczególnej ostrożności i zabezpieczenia prac w obrębie drzew, rowów, cieków wodnych itp.

Przepisy załącznika III 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, zawierają kryteria pozwalające ustalić, czy przedsięwzięcia, które zostały wymienione w załączniku II powinny zostać poddane ocenie oddziaływania na środowisko. Projektowana zmiana rozporządzenia obejmuje swoim zakresem rozbudowę oraz przebudowę już istniejących dróg o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia odpowiednio do 2 oraz 4 km i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, w związku z powyższym projektowana zmiana nie będzie dotyczyć dróg które będą budowane po nowym śladzie. W świetle art. 4 pkt 18 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 889) przez przebudowę drogi należy rozumieć wykonywanie robót, w których wyniku następuje podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi, niewymagających zmiany granic pasa drogowego. Zaś rozbudowa drogi oznacza poszerzenie istniejącego pasa drogowego. Wskazane inwestycje drogowe realizowane przez zarządców dróg publicznych dotyczą w szczególności małych przedsięwzięć, obejmujących swoim zakresem niewielki obszar terytorium, które nie oddziałują w znaczący sposób na środowisko.

Ponadto, realizacja przez zarządców dróg publicznych niewielkich inwestycji drogowych takich jak przebudowy krótkich kilkukilometrowych odcinków dróg, niesie za sobą niewielkie wykorzystanie zasobów naturalnych, w szczególności gruntów, gleby, wody i różnorodności biologicznej. Podczas prowadzenia wyżej wymienionych inwestycji drogowych nie zakłada się produkcji dodatkowych odpadów oraz często w procesie tym wykorzystywany jest destrukcyjny asfaltowy zgodnie z zasadą gospodarki o obiegu zamkniętym, co z kolei wpływa na zmniejszenie oddziaływania realizowanych inwestycji na środowisko. Ponowne wbudowanie destrukcyjnego asfaltu w przebudowywane nawierzchnie drogowe, ogranicza zużycie surowców naturalnych, które pochodzą ze źródeł nieodnawialnych. Ponadto, przy wykorzystaniu tego materiału następuje ograniczenie transportu kruszyw, co przekłada się na znaczną redukcję

hałasu, zanieczyszczeń i poprawę bezpieczeństwa na drogach. Wszystkie wskazane czynniki przyczyniają się do zmniejszenia kosztów realizacji inwestycji drogowych oraz zredukowanie ilości generowanych odpadów. Rozbudowy oraz przebudowy dróg, jako że dotyczą już dróg istniejących, powodują także małą skalę zanieczyszczeń środowiska i niedogodności dla ludzi. W przypadku przebudów dróg nie następuje zwiększenie przepustowości drogi oraz nie przewiduje się zagrożeń dla zdrowia ludzkiego z powodu zanieczyszczenia wody lub powietrza.

W wyniku realizacji inwestycji polegających na przebudowie dróg, powstające drogi charakteryzują się lepszymi parametrami, co wpływa na płynność jazdy oraz generowanie mniejszego hałasu oraz spalin z pojazdów, co sprawia, że oddziaływanie drogi na środowisko jest mniejsze. W związku z tym, że inwestycje drogowe których dotyczy przedmiotowa zmiana, są to inwestycje mniejsze zarówno zakresowo jak i terytorialnie, zasadniczo nie ma poważnego ryzyka zagrożenia poważnymi wypadkami lub katastrofami, czy szczególnych zagrożeń dla zdrowia ludzkiego z powodu zanieczyszczenia wody lub powietrza. Z istoty swojej nie są to bowiem inwestycje o dużym rozmiarze i przestrzennym zasięgu oddziaływania, ani o dużej intensywności i stopniu złożoności, a także nie powodują transgranicznego oddziaływania. Tym samym również wielkość populacji objęta potencjalnym oddziaływaniem takich inwestycji nie jest zbyt duża oraz prawdopodobieństwo wystąpienia takiego oddziaływania a także jego czas trwania nie jest zbyt duże. W przypadku rozbudowy czy przebudowy drogi, praktycznie częstotliwość oddziaływania jest taka sama przed inwestycją, jak i po jej zrealizowaniu. Ponadto, podczas realizacji tych inwestycji, które nie będą wymagały według nowych regulacji decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach powinny być dotrzymane następujące zasady:

- zabezpieczenia drzew i krzewów znajdujących się w zasięgu oddziaływania robót, w tym ochrony systemów korzeniowych oraz ograniczenia wycinki do niezbędnego minimum;
- prowadzenia prac w sposób minimalizujący ingerencję w rowy, ciekły wodne oraz stosunki wodne, wraz z obowiązkiem ich odtworzenia w przypadku naruszenia;
- stosowania rozwiązań ograniczających wpływ zanieczyszczeń do gruntu i wód.

Z projektowanej zmiany redukującej liczbę przedsięwzięć drogowych wymagających oceny oddziaływania na środowisko oraz uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wyłączone są drogi zlokalizowane na terenach form 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 (Dz. U. z 2026 r. poz. 13, z późn. zm.) takich jak parki narodowe, rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, obszary Natura 2000, użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe.

Projekt rozporządzenia wprowadza również zmianę § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, polegającą na wprowadzeniu kryterium uniemożliwiającego celowe obchodzenie wymogu uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach poprzez wydzielanie podprogowych

odcinków i etapowanie inwestycji. Celem ww. zmiany jest zapobieżenie sztucznego dzielenia inwestycji drogowych poprzez realizację prac na różnych odcinkach i w różnym czasie w taki sposób, aby omijać konieczność uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Chodzi o sytuacje, gdy inwestycje drogowe są prowadzone tak, że każdy z odcinków drogi realizowany w ramach odrębnych zamierzeń inwestycyjnych nie przekracza progów określonych w rozporządzeniu. W efekcie, na etapie ustalenia czy dane zamierzenie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach czy też nie, obligatoryjne będzie uwzględnienie prac planowanych, realizowanych i zrealizowanych w ciągu drogi w odległości 10 km od granic planowanej inwestycji w okresie 3 lat, które nie zostały objęte wymogiem uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Przedmiotem regulacji jest więc określenie zasięgu, w jakim na etapie kwalifikacji należy dokonać sumowania i ustalenia, czy dane przedsięwzięcie z uwzględnieniem planowanych, realizowanych i zrealizowanych inwestycji spełnia progi i kryteria ustanowione w § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Obecnie zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko są zaliczane, również zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia, przedsięwzięcia polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone; w przypadku gdy jest to druga lub kolejna rozbudowa, przebudowa lub montaż, sumowaniu podlegają parametry tej rozbudowy, przebudowy lub montażu z poprzednimi rozbudowami, przebudowami lub montażami, o ile nie zostały one objęte decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach. Stosownie bowiem do definicji przedsięwzięcia zawartej w art. 3 ust. 1 pkt. 13 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, przedsięwzięcie to zamierzenie budowlane lub inna ingerencja w środowisko polegająca na przekształceniu lub zmianie sposobu wykorzystania terenu, w tym również na wydobywaniu kopalin; przedsięwzięcia powiązane technologicznie kwalifikuje się jako jedno przedsięwzięcie, także jeżeli są one realizowane przez różne podmioty.

Projekt przewiduje przepis przejściowy, który nakazuje stosowanie nowych zmienionych przepisów rozporządzenia do postępowań o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dotyczących dróg o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km innych niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiektów mostowych w ciągu drogi o nawierzchni twardej. Powyższe oznacza konieczność umorzenia postępowań o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dotyczących rozbudowy dróg o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia do 2 km zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, a także 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.

Projekt przewiduje 14-dniowe *vacatio legis*.

Projekt rozporządzenia nie zawiera przepisów technicznych i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej zgodnie z trybem przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego Biuletyn Informacji Publicznej. Mając na uwadze § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.