

<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 Kościeszka, Dyrektor, Departament Dróg Publicznych, Ministerstwo Infrastruktury, tel. 22 630-17-00, e-mail: Katarzyna.Koscieszka@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 26.05.2026 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 2026 r. poz. 670)</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 koła 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 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.

Projekt rozporządzenia przewiduje również zmianę § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia, 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.

Przyjęte w projekcie wartości dla inwestycji drogowych niewymagających decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach są niewiele odbiegające od obecnego progu 1 km i stanowią kompromis pomiędzy oczekiwaniami zarządców dróg co do usprawnienia inwestycji drogowych, a koniecznością zapewnienia ochrony przyrody i środowiska podczas realizacji inwestycji.

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 progu 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. W Danii oceniane są projekty indywidualnie. W części państw są stosowane progi 1 km.

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

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).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> 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 elektronizacji.	<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.