



Minister Klimatu i Środowiska

DIŚ-V.050.11.2024.MO
3507032.13944707.11387768
Warszawa, 09-01-2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację Pana Posła Henryka Szopińskiego z dnia 27 listopada 2024 r. w sprawie wątpliwości dotyczących interpretacji pojęcia „zakładu” na gruncie przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska (K10INT6514), uprzejmie przekazuję poniższe wyjaśnienia.

W myśl art. 3 pkt 6 lit. c) ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska¹, zwanej dalej ustawą Poś, poprzez instalację rozumie się m.in. budowle niebędące urządzeniami technicznymi ani ich zespołami, których eksploatacja może wywołać emisję. Zgodnie natomiast z art. 3 pkt 3 oraz 3a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane² poprzez budowlę należy natomiast rozumieć każdy obiekt budowlany niebędący budynkiem lub obiektem małej architektury, jak: obiekty liniowe, do których zaliczane są m.in. drogi i linie kolejowe.

Z uwagi na powyższe, drogi i linie kolejowe należy uznać za instalacje. Niemniej jednak, z uwagi na to, że obiekty infrastruktury liniowej są specyficznym rodzajem budowli, ustawa prawo ochrony środowiska dokonuje ich rozróżnienia od pozostałych instalacji. Przede wszystkim należy zauważyć, że dopuszczalne poziomy hałasu zawarte w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r., w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku³, określone zostały z uwzględnieniem rodzaju obiektu lub działalności będącej źródłem hałasu. Dopuszczalne poziomy hałasu zostały w nim wyznaczone oddzielnie dla dróg i linii kolejowych oraz pozostałych obiektów i działalności generujących hałas.

Jednocześnie, ustawodawca w art. 115a ust. 2 ustawy Poś, wyraźnie wskazuje, że w przypadku gdy hałas powstaje w związku z eksploatacją dróg, linii kolejowych, linii tramwajowych, kolei linowych, portów oraz lotnisk lub z działalnością osoby fizycznej niebędącej przedsiębiorcą, decyzji dopuszczalnym poziomie hałasu w przypadku przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu poza zakładem (o której mowa w ust. 1 tego przepisu), nie wydaje się.

¹ Dz. U. z 2024 r. poz. 54, z późn. zm.

² Dz. U. z 2024 r. poz. 725, z późn. zm.

³ Dz.U. 2014 poz. 112

Jednocześnie należy wskazać, że cechą charakterystyczną obiektów infrastruktury liniowej jest ich różnorodność. Poszczególne odcinki dróg lub linii kolejowych mogą różnić się obciążeniem ruchem i być zaliczane do głównych, w przypadku gdy przejeżdża po nich rocznie więcej niż 3 miliony pojazdów lub ponad 30 tysięcy pociągów (art. 112a pkt 2 i 3 ustawy Poś).

Ponadto, obiekty te, mogą stanowić przedsięwzięcia mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu 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 środowisko⁴. Nie bez znaczenia pozostaje również odmienny sposób faktycznego zagospodarowania terenów, znajdujących się w sąsiedztwie tych obiektów.

Z uwagi na powyższe, nie ma możliwości zaliczenia całej sieci kolejowej, zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. lub drogowej, zarządzanej przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, jako jednego zakładu. Dlatego też, ustawodawca zdecydował się na wprowadzenie rozróżnienia w zakresie organów właściwych w odniesieniu do określonych kategorii spraw. Zgodnie z art. 378 ust. 1 ustawy Poś, organem właściwym w sprawach negatywnego oddziaływania dróg i linii kolejowych jest starosta.

Jednakże, w odniesieniu do:

- przedsięwzięć i zdarzeń na terenach zamkniętych ustalonych przez Ministra Obrony Narodowej, właściwy pozostaje regionalny dyrektor ochrony środowiska (art. 378 ust.2 Poś),
- przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu 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, właściwy pozostaje marszałek województwa (art. 378 ust. 2a pkt 2).

Ponadto, ustawa Poś w art. 378 ust. 2a, dokonuje rozróżnienia pomiędzy przedsięwzięciami i zdarzeniami na terenach zakładów, gdzie eksploatowana jest instalacja, która jest kwalifikowana jako przedsięwzięcie mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko od pozostałych przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, do jakich należą drogi i linie kolejowe.

Jednocześnie należy wskazać, że zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko⁵, jako przedsięwzięcia mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, należy rozumieć m.in.:

- linie kolejowe wchodzące w skład infrastruktury transportu kolejowego transeuropejskiej sieci transportowej, o której mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE⁶–§ 2 ust. 1 pkt 29 ww. rozporządzenia;
- autostrady i drogi ekspresowe - § 2 ust. 1 pkt 31 ww. rozporządzenia;
- drogi inne niż wymienione powyżej o nie mniej niż o czterech pasach ruchu i długości nie mniejszej niż 10 km w jednym odcinku oraz zmiany przebiegu lub rozbudowy

⁴ Dz.U. 2024 poz. 1112

⁵ Dz.U. 2019 poz. 1839, z późn. zm.

⁶ Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm.

istniejących dróg o dwóch pasach ruchu co najmniej do czterech pasów ruchu na długości nie mniejszej niż 10 km w jednym odcinku - § 2 ust. 1 pkt 32 rozporządzenia.

Z uwagi na powyższe, organem właściwym w przypadku powyższych przedsięwzięć będzie marszałek województwa, natomiast pozostałe sprawy będą należeć do właściwości starosty.

Z wyrazami szacunku

Z up. Ministra

Anita Sowińska
Podsekretarz Stanu
Ministerstwo Klimatu i Środowiska
/ - podpisany cyfrowo/