



Minister Klimatu i Środowiska

Paulina Hennig-Kloska

BM-WP.050.54.2025.DI
3749225.14976316.12087632
Warszawa, 05-05-2025

Dotyczy: odpowiedzi na interpelację Posła Andrzeja Gut-Mostowego (znak: K10INT9061) w sprawie problemu niekontrolowanej działalności gospodarczej opartej na organizowaniu przejazdów quadami, skuterami śnieżnymi oraz innymi pojazdami typu off-road.

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

uprzejmie informuję, że przedmiot interpelacji związany jest głównie z działaniami podejmowanymi przez Ministra Infrastruktury. To ten organ przygotowuje przepisy z zakresu ruchu drogowego, w tym rejestracji pojazdów. Jednocześnie poniżej przedstawiam informacje z zakresu posiadanych kompetencji (odpowiedź na pytanie nr 6 oraz zagadnienia zawarte w treści interpelacji dotyczące emisji hałasu, degradacji terenów czy zagrożenia dla bezpieczeństwa).

Pytanie nr 6.

Czy ministerstwo rozważa w ramach promocji rozwiązań ekologicznych, jako alternatywę dla napędów spalinowych, wprowadzenie możliwości wykonywania tego rodzaju działalności gospodarczej wyłącznie przy użyciu pojazdów z napędem elektrycznym, co mogłoby znacznie ograniczyć emisję spalin oraz hałas?

Odpowiedź

Ministerstwo Klimatu i Środowiska (MKiŚ) aktywnie prowadzi działania promujące rozwój elektromobilności poprzez programy wspierające rozwój infrastruktury ładowania pojazdów, dofinansowania i dopłaty, zachęcające do decydowania się na pojazdy z napędem elektrycznym.

Odnosząc się do poruszanego w treści interpelacji zagadnienia, dotyczącego wykonywania działalności gospodarczej opartej na organizowaniu przejazdów quadami, skuterami śnieżnymi oraz innymi pojazdami typu off-road wyłącznie przy użyciu pojazdów z napędem elektrycznym należy wskazać, że MKiŚ nie planuje wprowadzania tego rodzaju ograniczeń w ramach promocji rozwiązań ekologicznych w transporcie.

Zadaniem MKiŚ w zakresie promocji elektromobilności jest konsekwentne dążenie do ograniczenia emisji zanieczyszczeń powietrza pochodzących z sektora transportu, które mają jednoznacznie negatywny wpływ na zdrowie i życie obywateli. Szczególna uwaga w tym

obszarze kierowana jest na transport drogowy, jako że to właśnie ta forma przemieszczania się odpowiada za największy udział w całkowitej emisji gazów cieplarnianych oraz substancji szkodliwych dla zdrowia człowieka, w tym tlenków azotu i pyłów zawieszonych. Wskazana propozycja wprowadzenia możliwości wykonywania ww. działalności gospodarczej wyłącznie przy użyciu pojazdów z napędem elektrycznym, choć intencjonalnie ukierunkowana na realizację celów środowiskowych, wymagałaby głębokiej ingerencji ustawowej w sferę wolności jednostki, w szczególności w swobodę prowadzenia działalności gospodarczej, a w przypadku wielu podmiotów mogłaby nieproporcjonalnie ją ograniczyć.

Wskazane przez Pana Posła okoliczności dotyczą w głównej mierze poruszania się pojazdem z napędem elektrycznym po terenach leśnych, bądź w obszarach górskich. Mając powyższe na uwadze, należy zwrócić uwagę na fakt, iż jest to głównie działalność związana z aktywnością wypoczynkową, a nie wykonywana regularnie. Proponowane rozwiązanie mogłoby okazać się nieproporcjonalne, zwłaszcza w odniesieniu do obowiązujących przepisów przewidujących ograniczenia co do ruchu pojazdów. Takie formy aktywności, jakkolwiek mogą oddziaływać na środowisko naturalne, powinny być analizowane w kontekście zasad proporcjonalności, adekwatności i konieczności wprowadzanych ograniczeń, wynikających z obowiązującego porządku prawnego, w tym również z ustaw regulujących zasady korzystania z dróg publicznych i terenów leśnych.

Należy wskazać również na wprowadzone przez ustawodawcę w ustawie o ochronie przyrody [1] rozwiązania, dotyczące ochrony szczególnie wartościowych obszarów przyrodniczych. Zgodnie z ww. ustawą, istnieje obecnie możliwość ustanowienia rezerwatu przyrody przez regionalnego dyrektora ochrony środowiska oraz parku krajobrazowego, obszaru chronionego i strefy ochrony krajobrazu przez sejmik województwa, w których to obowiązują pewne ograniczenia dotyczące ruchu pojazdów bądź realizacji określonych przedsięwzięć.

Wobec powyższego, MKiŚ nie rozważa obecnie ograniczenia możliwości wykonywania omawianej działalności gospodarczej wyłącznie przy użyciu pojazdów z napędem elektrycznym i na chwilę obecną nie przewiduje wdrożenia proponowanego rozwiązania w zakresie swoich kompetencji.

Dodatkowe informacje do zagadnień poruszanych interpelacji w zakresie emisji hałasu, degradacji terenów leśnych i przyrodniczych czy zagrożenia dla bezpieczeństwa

Dopuszczalny poziom hałasu

Rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu [2] nie obejmuje obszarów o unikatowych walorach przyrodniczych oraz dróg polnych i leśnych.

Zgodnie z art. 113 ust. 2 pkt 1 ustawy Prawo ochrony środowiska (dalej: ustawa Poś) [3], w ww. rozporządzeniu, zostały ustalone zróżnicowane dopuszczalne poziomy hałasu określone wskaźnikami hałasu LDWN, LN, LAeq D i LAeq N dla następujących rodzajów terenów faktycznie zagospodarowanych:

- a) pod zabudowę mieszkaniową,
- b) pod szpitale i domy pomocy społecznej,
- c) pod budynki związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży,
- d) na cele uzdrowiskowe,
- e) na cele rekreacyjno-wypoczynkowe,
- f) pod zabudowę mieszkaniowo-usługową.

Jednocześnie należy wskazać, że tereny rekreacyjno-wypoczynkowe zgodnie z rozporządzeniem Ministra Rozwoju, Pracy i Technologii z dnia 27 lipca 2021 r. [4], rozumiane są jako tereny zieleni nieurządzonej niezaliczone do lasów oraz gruntów zadrzewionych i zakrzewionych.

Ponadto, przedstawione powyżej dopuszczalne poziomy hałasu zostały określone dla terenów chronionych akustycznie, określonych w art. 113 ust. 2 ustawy Poś, a nie dla emisji hałasu z jednostkowych pojazdów. Ewentualne akustyczne oddziaływanie na przyległe tereny akustycznie chronione jest rozpatrywane w kontekście działalności całego obiektu infrastruktury liniowej, a nie pojedynczych pojazdów.

Kwestie emisji hałasu z jednostkowych pojazdów reguluje ustawa Prawo o ruchu drogowym [5]. Zgodnie z art. 60 ust. 2 pkt. 2 tej ustawy, zabrania się kierującemu używania pojazdu w sposób powodujący uciążliwość związane z nadmierną emisją spalin do środowiska lub nadmiernym hałasem. Natomiast, w myśl art. 66 ust. 1 pkt. 2 ww. ustawy, pojazd uczestniczący w ruchu ma być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby korzystanie z niego nie zakłócało spokoju publicznego przez powodowanie hałasu przekraczającego poziom określony w przepisach szczegółowych.

Problem w parkach narodowych oraz rezerwach przyrody

Przepisy dotyczące ochrony zasobów przyrodniczych wprost wskazują na brak możliwości poruszania się pojazdami poza wyznaczonymi drogami. Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 18 ustawy o ochronie przyrody [1] na terenie parków narodowych i rezerwatów zabrania się „ruchu pojazdów poza drogami publicznymi oraz poza drogami położonymi na nieruchomościach stanowiących własność parków narodowych lub będących w użytkowaniu wieczystym parków narodowych, wskazanymi przez dyrektora parku narodowego, a w rezerwacie przyrody przez regionalnego dyrektora ochrony środowiska”. Kierujący quadami, motorami crossowymi i skuterami śnieżnymi poruszający się po terenie parków narodowych czy rezerwatów przyrody naruszają nie tylko ten zakaz, ale także zakazy wymienione w punktach 3, 5, 6, 9, 20, a czasem również 27 ww. artykułu. Powodują zniszczenia w ekosystemach parku czy rezerwatu, płoszą zwierzęta, niszczą szlaki turystyczne, stwarzają zagrożenie dla turystów i pracowników parków. Dlatego pojazdy te są dużym problemem w większości polskich parków narodowych czy rezerwatów przyrody.

Co roku odnotowywane są przypadki nieuprawnionego poruszania się pojazdami po terenach parków, przy czym zatrzymywanych jest zaledwie ok. 20-25% sprawców – mimo wzmoczonych patroli Straży Parku, ścisłej współpracy z policją, strażą leśną i strażą graniczną, a także montowania szlabanów i zapór utrudniających wjazd na teren parków. Taki wynik jest skutkiem mobilności pojazdów, braku ich oznakowania i anonimowości kierujących (kaski zakrywające twarz). Często Straż Parku, szczególnie w parkach górskich, rezygnuje z pościgu za sprawcą ze względów bezpieczeństwa sprawców i turystów, którzy mogą pojawić się na drodze quada czy skutera. Najskuteczniejszym rozwiązaniem, które pozwoliłoby zwiększyć wykrywalność sprawców, byłoby wprowadzenie obowiązku rejestracji pojazdów typu quad, motor crossowy czy skuter śnieżny i wyraźne ich oznakowanie (tablice rejestracyjne, także z przodu pojazdów) oraz obowiązku posiadania prawa jazdy. Inne wskazane działania to intensywne edukowanie społeczeństwa, a także ułatwianie czy zachęcanie do tworzenia miejsc przeznaczonych do jazdy quadami i motorami crossowymi w gminach. Wprowadzenie wyższych kar czy zmiana kwalifikacji czynu z wykroczenia na przestępstwo, będzie miało sens tylko przy zwiększeniu skuteczności w zatrzymywaniu sprawców i nieuchronności kary, dlatego powinny być wprowadzane równoległe ze wspomnianymi wcześniej działaniami.

Problem na terenach leśnych

Nielegalne wjazdy pojazdów silnikowych na tereny leśne to zjawisko, które nasila się coraz bardziej i stanowi poważny problem w zakresie zagrożenia życia i zdrowia uczestników, osób postronnych. Przyczynia się także do niszczenia zasobów przyrodniczych w lasach oraz płoszenia dzikich zwierząt.

Lasy będące własnością Skarbu Państwa są ogólnodostępne i z zasady otwarte. Dysponują rozwiniętą infrastrukturą drogową, szczególnie w odniesieniu do dróg pożarowych oraz leśnych parkingów. Ponadto, w lasach znajduje się wiele atrakcyjnych miejsc sprzyjających rekreacji tego typu.

Nielegalne rajdy organizowane na terenach leśnych są zwykle planowane w sposób zapewniający maksymalną dyskrecję i starannie przemyślane, by uniknąć interwencji Straży Leśnej. Komunikacja pomiędzy uczestnikami odbywa się za pośrednictwem zamkniętych grup w mediach społecznościowych lub aplikacjach mobilnych. Termin i miejsce wydarzeń często przekazywane są w ostatniej chwili, co znacząco utrudnia skuteczną reakcję Straży Leśnej oraz innych służb porządkowych.

Najczęściej spotykane są pojedyncze, spontaniczne wjazdy do lasu, co stanowi istotne wyzwanie dla strażników leśnych. Często odbywają się one na terenach trudno dostępnych lub odludnych, nierzadko także na gruntach prywatnych.

Działania podejmowane na terenach leśnych

Zwalczanie zjawiska nielegalnych rajdów w lasach polega na patrolowaniu obszarów szczególnie narażonych na organizację tego typu wydarzeń, a także leśnych parkingów, w ramach codziennej, stałej służby Straży Leśnej, jak również podczas okazjonalnych akcji kontrolnych. W działaniach tych wykorzystywane są również drony oraz urządzenia do monitoringu wizyjnego, takie jak kamery leśne i fotopułapki.

Wsparcia udzielają także inne służby mundurowe, w szczególności Policja. W ramach działań policyjnych prowadzone są patrole z wykorzystaniem koni służbowych oraz pojazdów typu quad, zwłaszcza na terenach trudno dostępnych. Organizowane są również spotkania funkcjonariuszy Policji z lokalnymi społecznościami – m.in. debaty, prelekcje dla dzieci i młodzieży oraz spotkania z seniorami. Prowadzona jest działalność informacyjno-profilaktyczna. Problem nieuprawnionego wjazdu pojazdów silnikowych do lasów został również uwzględniony w planach działań dzielnicowych, szczególnie w tych rejonach, gdzie obszar służbowy obejmuje tereny leśne. Elementem systemu ochrony lasów jest także rozbudowana sieć szlabanów, tzw. rogatek leśnych.

Lasy Państwowe angażują w te działania znaczne zasoby kadrowe i finansowe, nie tylko Straży Leśnej, ale również pracowników administracji terenowej. W ostatnich latach zwiększono potencjał kadrowy i techniczny Straży Leśnej. W posterunkach wdrożono monitoring wizyjny terenów leśnych, zastosowanie dronów, a także zapewniono dostęp do państwowych baz danych, w tym bezpośredni dostęp do Centralnej Ewidencji Pojazdów. Równolegle realizowano szereg szkoleń zawodowych, w tym praktycznych, co przyczyniło się do wzrostu efektywności działań – m.in. poprzez skuteczniejsze ujawnianie przestępstw i wykroczeń na terenach zarządzanych przez Lasy Państwowe. Warto podkreślić znaczenie cyklicznych akcji o charakterze centralnym, regionalnym i lokalnym, skierowanych przeciwko osobom dopuszczającym się nielegalnych wjazdów do lasów. Tylko w ubiegłym roku Straż Leśna przeprowadziła ponad 900 takich akcji.

Prowadzone są także kampanie społeczne, które mają na celu edukowanie społeczeństwa w zakresie zagrożeń wynikających z nielegalnych wjazdów do lasów. Zwracają uwagę na konsekwencje takich działań oraz promują kulturę odpowiedzialnej jazdy i bezpiecznych zachowań w środowisku leśnym.

W odpowiedzi na narastający problem nielegalnych wjazdów oraz liczne sygnały obywateli dotyczące hałasu i szkód w środowisku naturalnym, zwróciłam się do Dyrektora Generalnego Lasów Państwowych z prośbą o zaprzestanie stosowania pouczeń na rzecz zdecydowanego i konsekwentnego karania sprawców naruszeń – szczególnie w przypadku wjazdów poza wyznaczone drogi leśne.

Współpraca MKiŚ z innymi resortami

Skierowany został także wniosek do Ministra Sprawiedliwości o podjęcie inicjatywy legislacyjnej mającej na celu zaostrenie sankcji wobec sprawców tego rodzaju wykroczeń. Równolegle Pan Mikołaj Dorożala, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska oraz Główny Konserwator Przyrody, wystąpił do Ministra Infrastruktury z propozycją zmian prawnych, które umożliwiłyby identyfikację kierowców pojazdów off-road naruszających zakaz wjazdu do lasu. Nawiązano również współpracę z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji w celu intensyfikacji działań Policji w tym obszarze. Działania te mają na celu skuteczniejsze egzekwowanie obowiązujących przepisów.

Z wyrazami szacunku

Paulina Hennig-Kloska
Minister Klimatu i Środowiska
Ministerstwo Klimatu i Środowiska
/ – podpisany cyfrowo/

Podstawa prawna:

- [1] Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478, 1940).
- [2] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz.U. 2014 poz. 112).
- [3] Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2001 nr 62 poz. 627).
- [4] Rozporządzenie Ministra Rozwoju, Pracy i Technologii z dnia 27 lipca 2021 r. w sprawie ewidencji gruntów i budynków (Dz.U. 2021 poz. 1390).
- [5] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 1997 nr 98 poz. 602).

Do wiadomości:

1. Departament Spraw Parlamentarnych w KPRM,
2. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji.