



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-1.054.7.2026

Warszawa, 27 maja 2026

Szanowny Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 16206 Posła na Sejm RP Pana Patryka Jaskulskiego z dnia 30 marca br., w zakresie należącym do właściwości Ministra Infrastruktury przedstawiam następujące stanowisko.

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.), 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, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie 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 ww. 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, państwo członkowskie ma swobodę ustalenia progu w stosunku do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

W odpowiedzi na problemy zgłaszane przez zarządców dróg publicznych, w szczególności dróg samorządowych, w zakresie wydłużonego procesu uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, powodującego spowolnienie prowadzonych inwestycji drogowych, Ministerstwo Infrastruktury przygotowało projekt rozporządzenia Rady Ministrów zmieniającego brzmienie § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenie w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

MI zaproponowało w projekcie wyłączenie z procedury oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz obowiązku uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

- 1) rozbudowy dróg o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia do 2 km i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody,
- 2) przebudowy dróg o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia do 4 km i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody.

Propozycja MI ułatwi działania zarządców dróg publicznych, w szczególności dróg samorządowych, na których wniosek przygotowano przedmiotowe zmiany. Pozwoli to na przyspieszenie realizacji mniejszych inwestycji drogowych poprzez brak konieczności uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia Rady Ministrów zmieniającego rozporządzenie w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko został wpisany do Wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów pod numerem RD291 i obecnie jest na etapie uzgodnień międzyresortowych oraz konsultacji publicznych. Zatem jego ostateczny kształt zależy od zgłoszonych uwag i zostanie ostatecznie ustalony przez Radę Ministrów.

Odnosząc się do kwalifikacji przedsięwzięć należy wyjaśnić, że zgodnie z definicją przedsięwzięcia zawartą 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 (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112, z późn. zm.), 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. Ponadto, 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. Zatem inwestycje drogowe realizowane muszą być kwalifikowane jako przedsięwzięcia zgodnie z przepisami ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. W związku z powyższym, Ministerstwo Infrastruktury nie planuje wydania dodatkowych wytycznych dla jednostek samorządu terytorialnego dotyczących określenia odstępów czasowych i zasad realizacji odcinków przedsięwzięć drogowych, uznając dotychczasowe rozwiązania prawne w tej kwestii zwarte w ustawie o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, za wystarczające. Abstrahując od właściwości do wydawania takich wytycznych, która pozostaje w kompetencji Ministra Klimatu i Środowiska.

Ministerstwo Infrastruktury nie dysponuje analizami dotyczącymi wpływu procedur środowiskowych na tempo realizacji inwestycji lokalnych. W ramach bieżącej współpracy Ministerstwa Infrastruktury z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, GDDKiA również zwracała uwagę na zmianę obecnej granicy kwalifikującej przedsięwzięcie jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, w zakresie przebudów istniejących dróg krajowych w celu zmniejszenia liczby decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a tym samym skrócenia procesu inwestycyjnego dla wskazanych 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.

Reasumując powyższe, zmiana rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, przygotowana przez Ministerstwo Infrastruktury w zakresie wyłączenia 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 zlokalizowanych poza obszarami ochrony przyrody, a tym samym usunięcie wymogu uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach podczas realizacji powyższych przedsięwzięć, powinno ułatwić działania zarządców dróg publicznych i przyspieszyć procesy realizacji inwestycji drogowych.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu