



Warszawa, 30 stycznia 2026 r.

Izba Gospodarcza Transportu Lądowego
Forum Kolejowe Railway Business Forum
IGTL/2/1/1/26

Piotr Otawski
Generalny Dyrektor
Ochrony Środowiska

Szanowny Panie Ministrze,

w odpowiedzi na pismo BP-L.0220.34.2024.PP kierujące do konsultacji publicznych *projekt ustawy o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw* poniżej przedstawiamy uwagi firm członkowskich Izby Gospodarczej Transportu Lądowego oraz Railway Business Forum przekazane w ramach wewnętrznych konsultacji w naszych organizacjach.

1. Zmiana właściwości organów wydających decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach

Projekt przewiduje przeniesienie kompetencji w zakresie prowadzenia postępowań dotyczących decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z poziomu gmin na starostwa powiatowe. W ślad za takim rozwiązaniem konieczne jest zabezpieczenie środków na wzmocnienie kadrowe właściwych wydziałów w starostwach. Już dziś służby na poziomie powiatu, realizujące szereg zadań z zakresu szeroko pojętego zezwolenia na realizację inwestycji, borykają się z niedostateczną liczbą wysoko wynagradzanych etatów, które pozwolą zatrudnić specjalistów z zakresu prawa i procedur środowiskowych, co nagminnie prowadzi do opóźnień w procesie uzyskiwania decyzji. Ponadto w przypadku inwestycji kolejowych, przebiegających przez wiele powiatów czy gmin niezwykle istotne jest prawne uregulowanie wyznaczenia jednego organu wiodącego i koordynującego postępowanie dla całej inwestycji.

2. Znaczące podwyższenie sankcji finansowych za brak decyzji środowiskowej lub naruszenie jej warunków

Projekt przewiduje istotne zwiększenie wysokości kar administracyjnych nakładanych za brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub naruszenie jej warunków. Skala

projektowanych sankcji jest nieproporcjonalna do charakteru naruszeń oraz realiów procesu inwestycyjnego. Tak wysoki poziom kar może generować poważne ryzyka finansowe dla inwestorów, zwłaszcza w sytuacjach, w których dochodzi do sporów interpretacyjnych, niejednoznaczności obowiązków proceduralnych lub opóźnień niezależnych od stron postępowania. W praktyce może to prowadzić do nadmiernej ostrożności inwestycyjnej, wstrzymywania realizacji przedsięwzięć oraz zwiększenia liczby sporów administracyjnych i sądowych. Rozważenie wprowadzenia bardziej zróżnicowanego i elastycznego systemu sankcji, uwzględniającego charakter naruszenia, stopień zawinienia oraz rzeczywisty wpływ na środowisko, pozwoliłoby, aby sankcje pełniły funkcję prewencyjną, a nie represyjną. Wskazane kwestie mają istotne znaczenie z perspektywy praktyki realizacyjnej inwestycji i mogą w sposób realny wpływać na sprawność oraz bezpieczeństwo procesu inwestycyjnego.

3. Wprowadzenie opłat za wydanie decyzji środowiskowej

Projekt wprowadza system opłat za decyzję środowiskową, zależnie od złożoności sprawy. Przy dużych inwestycjach kolejowych zastosowanie maksymalnej lub zbliżonej opłaty jest bardzo wysoce prawdopodobne, a w niektórych przypadkach w zasadzie pewne. Opłata jednakże powinna być powiązana z rzeczywistymi nakładami pracy organu, a nie z ogólną „złożonością”. Ponadto należy rozważyć wprowadzenie mechanizmu odwoławczego od wysokości naliczonej opłaty.

4. Zmiana w katalogu stron postępowania – rozszerzona lista stron

Projekt doprecyzowuje prawa rzeczowe kwalifikujące stronę postępowania oraz podnosi próg liczby stron przy zawiadomieniach publicznych, ale także zmienia sposób ustalania stron. Linie kolejowe mają szeroki obszar oddziaływania (hałas, drgania), co może rozszerzyć katalog stron do setek, nawet tysięcy właścicieli. Konieczne jest zdefiniowanie „obszaru oddziaływania” w sposób adekwatny do inwestycji, aby ograniczyć opóźnienia proceduralne oraz jednolitą ocenę.

5. Doprecyzowanie obowiązku badania zanieczyszczenia światłem w kontekście hal naprawczych

Postulowane jest wskazanie w ustawie lub rozporządzeniu, że ocena światła dla obiektów takich jak hale naprawcze powinna obejmować:

- oświetlenie placów manewrowych,
- oświetlenie techniczne i bezpieczeństwa,
- oświetlenie zewnętrzne budynku z zastosowaniem wymagań nie gorszych niż dla obiektów przemysłowych w normie PN-EN.

Bez doprecyzowania może spowodować, że inwestorzy i organy będą stosować różne metody, co wydłuży postępowania.

Dodatkowo, firmy członkowskie zgłosiły postulaty o charakterze systemowym, nie odnoszące się wprost do projektowanej zmiany, a do samego procesu oceny środowiskowej inwestycji kolejowych.

1. art. 63 ustawy OOS (kwalifikowanie przedsięwzięć)

Postulat: W procesie kwalifikowania przedsięwzięć do obowiązku przeprowadzenia OOS należy wprost uwzględniać efekt substytucyjny, polegający na przeniesieniu potoków ładunków z transportu drogowego na kolejowy.

Uzasadnienie: Zgodnie ze Strategią Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności UE, do 2050 r. co najmniej 75% ładunków przewożonych na długich dystansach powinno zostać przeniesionych z dróg na kolej i żeglugę śródlądową. Podobne cele wskazuje Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu w Polsce. Nieuwzględnianie tych aspektów na etapie screeningu OOS skutkuje nieproporcjonalnym obciążeniem proceduralnym inwestycji kolejowych, mimo ich pełnej zgodności z polityką klimatyczną UE i Polski.

2. art. 66 ustawy OOS (zakres raportu OOS)

Postulat: Zakres raportu OOS dla inwestycji kolejowych, w tym infrastruktury cargo i intermodalnej, powinien obejmować analizę systemowego wpływu przedsięwzięcia na redukcję emisji CO₂, ograniczenie transportu drogowego oraz bezpieczeństwo łańcuchów dostaw.

Uzasadnienie: Zarówno Europejski Zielony Ład, jak i Krajowy Plan na rzecz Energii i Klimatu, wskazują transport jako jeden z kluczowych sektorów wymagających dekarbonizacji. Kolej towarowa – w szczególności intermodalna – stanowi podstawowe narzędzie realizacji tych celów. Pomijanie tych efektów prowadzi do nieadekwatnej oceny oddziaływania inwestycji kolejowych, koncentrującej się wyłącznie na oddziaływaniach lokalnych.

3. art. 72 ustawy OOS (decyzja środowiskowa a dalsze etapy inwestycji)

Postulat: Wprowadzenie uproszczonej ścieżki proceduralnej dla modernizacji istniejącej infrastruktury kolejowej, w tym bocznic i terminali intermodalnych, o ile nie dochodzi do zmiany korytarza transportowego.

Uzasadnienie: Zgodnie ze Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu, kluczowe znaczenie ma poprawa efektywności już istniejącej infrastruktury. Stosowanie pełnych procedur OOS w takich przypadkach narusza zasadę proporcjonalności i spowalnia proces przenoszenia ładunków z dróg na kolej.

4. art. 74–77 ustawy OOS (udział społeczeństwa i stron postępowania)

Postulat: Należy doprecyzować przepisy w zakresie udziału stron postępowania, tak aby był on proporcjonalny do rzeczywistego zakresu oddziaływania inwestycji kolejowych, realizujących interes publiczny.

Uzasadnienie: Dokumenty strategiczne UE i Polski jednoznacznie wskazują na konieczność przyspieszenia inwestycji w kolej, jako warunku osiągnięcia celów klimatycznych i transportowych. Nadmierne rozszerzenie kręgu stron postępowania może prowadzić do blokowania inwestycji o znaczeniu systemowym, co stoi w sprzeczności z tymi celami oraz z bezpieczeństwem łańcuchów dostaw.

5. Uwaga dotycząca oddziaływań akustycznych

Postulat: Należy wprowadzić odrębną, adekwatną metodologię oceny hałasu kolejowego w odniesieniu do transportu towarowego.

Uzasadnienie: Transport kolejowy towarowy, w tym nocny, jest kluczowy dla ciągłości procesów logistycznych, odporności gospodarki i realizacji celów klimatycznych UE.

Brak rozróżnienia pomiędzy hałasem kolejowym a drogowym prowadzi do nieadekwatnych wymogów środowiskowych, które mogą ograniczać rozwój kolei towarowej.

6. Wprowadzenie odrębnych zasad dla inwestycji na terenach kolejowych

Ze względu na strategiczny charakter

- szybsze procedowanie przedsięwzięć położonych w całości na terenach zamkniętych PKP,
- ograniczenie procedury udziału społeczeństwa tam, gdzie dostęp osób trzecich i tak jest prawnie ograniczony.

Osobami do kontaktu w niniejszej sprawie są:

Maciej Gładys, Dyrektor zarządzający IGTL, +48 601 370 359 maciej.gladys@igtl.pl

Marlena Karbowniak, Dyrektor zarządzająca RBF, +48 501 235 779

Marlena.karbowniak@rbf.net.pl

Z wyrazami szacunku

Adrian Furgalski
Przewodniczący Zarządu
Railway Business Forum

Marita Szustak
Prezes
Izba Gospodarcza
Transportu Lądowego