

Centrum Unijnych Projektów Transportowych wspiera rozwój transportu intermodalnego poprzez udzielenie współfinansowania ze środków UE projektom inwestycyjnym realizowanym przez podmioty prywatne i spółki skarbu Państwa. Jednym z kryteriów oceny merytorycznej wniosków o dofinansowanie jest zgodność z przepisami w zakresie ochrony środowiska. W związku z wątpliwościami dotyczącymi kwalifikacji tego typu inwestycji do przedsięwzięć określonych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 r., poz. 1839) zwanym dalej: rozporządzeniem ooś, przekazujemy poniższe wytyczne uzgodnione z GDOŚ. Prosimy o zastosowanie się do przedstawionego podejścia w projektach ubiegających się o dofinansowanie z funduszy UE.

Zgodnie z art. 71 ust. 2 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 2021 r. poz. 247, ze zm.) – dalej: „ustawa ooś”, **decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach** wydawana jest przed realizacją przedsięwzięć ujętych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839) – dalej: „rozporządzenie ooś”. Decyzja wymagana jest również przed dokonaniem zmian wskazanych w rozporządzeniu ooś prowadzących m.in. do modyfikacji zakresu lub sposobu funkcjonowania zrealizowanego przedsięwzięcia. Warto w tym miejscu również podkreślić, że **instalacje, obiekty, procesy, urządzenia, działania spełniające progi i kryteria** wskazane w rozporządzeniu ooś **wymagają uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach**, niezależnie od tego czy w ramach procesu inwestycyjnego wymagane jest uzyskanie którejkolwiek z decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś, bądź dokonanie zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a ustawy ooś, czy też nie.

W zakresie podniesionej kwestii ujednoczenia podejścia przy projektach zakupowych wskazać należy, że wprawdzie sam zakup nie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, tym niemniej przed posadowieniem i podjęciem eksploatacji przedsięwzięć, które spełniają progi i kryteria określone w rozporządzeniu ooś, a zatem uznane są na gruncie regulacji krajowych za przedsięwzięcia mogące znacząco oddziaływać na środowisko, konieczne jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Wynika to z dyspozycji zawartej w art. 71 ust. 2 ustawy ooś oraz definicji terminu „przedsięwzięcie” określonej w art. 3 ust. 1 pkt 13 ustawy ooś. Tak więc, w pewnych okolicznościach decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach powinna być wydana, jednak skala projektu, w odróżnieniu od jego zakresu, nie ma na to wpływu. Jak bowiem wskazano wyżej, kluczowe jest rozstrzygnięcie, czy zamierzenia inwestycyjne wchodzące w skład projektu ujęte są w katalogu przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, czy też nie. Jeśli więc analiza dokumentacji wykaże, że działania realizowane w ramach projektu nie spełniają kryteriów określonych w rozporządzeniu ooś, to niezależnie od tego, czy przedmiotem wniosku jest zakup, czy też inna czynność, nie będzie podstaw do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Udzielając wyjaśnień w zakresie interpretacji sformułowania „**urządzenia do przeładunku w transporcie intermodalnym**” przywołanego w § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia ooś, należy zwrócić uwagę, że przyjęcie definicji terminu „urządzenia” określonej w art. 3 pkt 42 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2021 r. poz. 1973) spowodowałoby, że jedynie niestacjonarne urządzenia techniczne, takie jak wozy kontenerowe, ciągniki czy naczepy terminalowe, zostałyby objęte obowiązkiem uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Z kolei stacjonarne urządzenia techniczne takie jak suwnice, które stanowią jeden z podstawowych elementów infrastruktury terminali intermodalnych, nie byłyby uznane za przedsięwzięcia mogące znacząco oddziaływać na środowisko. Adekwatna sytuacja dotyczyłaby żurawi, które mimo że mogą być mobilne, to jednak z uwagi na fakt, że do zapewnienia właściwego funkcjonowania nie muszą się poruszać, posiadają atrybut stacjonarności.

Tak więc w przypadku tego rodzaju inwestycji definicja legalna pojęcia „urządzenie” zawarta w Prawie ochrony środowiska nie powinna znaleźć zastosowania. W tej sytuacji należy posłużyć się wykładnią

językową. Zgodnie z definicją słownikową pojęcie „urządzenie” oznacza mechanizm lub zespół mechanizmów, służący do wykonania określonych czynności (*Słownik języka polskiego PWN*; www.sjp.pwn.pl). Warto w tym miejscu wspomnieć, że w obrębie terminali realizowany jest:

- przeładunek pionowy z wykorzystaniem dźwignic (suwnice i żurawie)
- oraz poziomy z wykorzystaniem ciągników terminalowych z naczepami terminalowymi, wozów kontenerowych (widłowych, masztowych, wysięgnikowych, podsiębiernych piętrzących i unoszących) oraz pojazdów AGV.

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania za **urządzenia do przeładunku, o których mowa w ww. regulacji** należy uznać **suwnice** (w tym: nabrzeżowe, bramowe torowe, bramowe jezdniowe) i **żurawie** (w tym: nabrzeżowe torowe i jezdniowe), a więc infrastrukturę dedykowaną przeładunkowi pionowemu. Z kolei specjalistyczne pojazdy takie jak: wozy kontenerowe, ciągniki terminalowe i naczepy terminalowe, których funkcjonowanie jest **ściśle związane z przemieszczaniem się jednostki w celu przetransportowania ładunku (przeładunek poziomy), nie wymagają uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach**.

Nie wyklucza to jednak obowiązku przeanalizowania wpływu wynikającego z funkcjonowania tych pojazdów w ramach postępowania głównego prowadzonego, np. w związku z realizacją zabudowy magazynowej (klasyfikacja w oparciu o § 3 ust. 1 pkt 54 *rozporządzenia ooś*), parkingów (§ 3 ust. 1 pkt 58 *rozporządzenia ooś*) czy infrastruktury portowej (§ 2 ust. 1 pkt 34 oraz § 3 ust. 1 pkt 66 *rozporządzenia ooś*). Biorąc bowiem pod uwagę specyfikę działalności prowadzonej w ramach terminali intermodalnych, która związana jest ze świadczeniem usług terminalowych¹, a także miejsce jej prowadzenia i niezbędną infrastrukturę do jej zapewnienia, dokonując kwalifikacji należy uwzględnić nie tylko § 3 ust. 1 pkt 60 *rozporządzenia ooś*, ale i pozostałe przepisy *rozporządzenia ooś*. W grupie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko znajdują się zarówno różnego rodzaju instalacje, procesy, jak też inwestycje, z którymi wiąże się przekształcenie terenu. Brak wskazania w tej grupie terminali intermodalnych nie wyklucza konieczności każdorazowej weryfikacji planowanego zamierzenia inwestycyjnego pod kątem pozostałych rodzajów przedsięwzięć wymienionych w *rozporządzenia ooś*.

W odniesieniu do kwestii wymiany urządzeń, należy wskazać, że ingerencje o tych samych parametrach i realizowane w tej samej lokalizacji nie posiadają atrybutu planowanego przedsięwzięcia, który przesądzałby o obowiązku uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W takiej sytuacji następuje bowiem de facto zastąpienie wyeksploatowanej instalacji czy urządzenia, nową infrastrukturą, która to ma zapewnić kontynuację działalności i nie wpłynie na zmianę warunków korzystania ze środowiska.

W kontekście projektów dotyczących budowy czy przebudowy infrastruktury kolejowej i drogowej terminali intermodalnych, tj.:

1) **bocznic** należy wskazać, że dokonując kwalifikacji w zakresie wymogu uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach należy uwzględnić odpowiednio § 3 ust. 1 pkt 60, § 3 ust. 2 pkt 2 oraz § 3 ust. 2 pkt 3 *rozporządzenia ooś*. Biorąc pod uwagę dyspozycje wynikającą z § 3 ust. 1 pkt 60 *rozporządzenia ooś*, w świetle której bocznicę co najmniej z jednym torem kolejowym o długości użytkowej powyżej 1 km stanowią przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, to długość użytkowa projektowanego, czy też przebudowywanego lub rozbudowywanego toru kolejowego bocznicą stanowić będzie kryterium determinujące o obowiązku wydania ww. decyzji. Zatem będzie ona wymagana, jeśli zaistnieje którakolwiek z poniższych sytuacji, tj.:

- realizowany będzie tor o długości użytkowej większej niż 1 km (§ 3 ust. 1 pkt 60 *rozporządzenia ooś*);

¹ W świetle § 2 pkt 6 *rozporządzenia* Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 24 listopada 2017 r. w sprawie pomocy publicznej na realizację projektów w zakresie transportu intermodalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 (Dz. U. poz. 2269) przez usługi terminalowe należy rozumieć usługi polegające na załadunku, wyładunku lub innych czynnościach ładunkowych, a także czasowym składowaniu intermodalnych jednostek ładunkowych

- przebudowywany lub rozbudowywany będzie tor na odcinku większym niż 1 km, bądź na krótszym odcinku o ile przy uwzględnieniu wcześniej dokonanych przebudów/rozbudów nie objętych decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach długość użyteczna toru przekroczy 1 km (§ 3 ust. 2 pkt 2 *rozporządzenia ooś* w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 *rozporządzenia ooś*);
- w wyniku budowy lub rozbudowy toru, którego aktualna długość użyteczna wynosi mniej niż 1 km nastąpi jego wydłużenie co najmniej do odcinka większego niż 1 km (§ 3 ust. 2 pkt 3 *rozporządzenia ooś* w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 *rozporządzenia ooś*). Przy czym w ramach kwalifikacji nie sumuje się długości użytecznej poszczególnych torów, a uwzględnia się jedynie pojedynczy tor, bowiem regulacja odnosi się w swojej dyspozycji do bocznic „co najmniej z jednym torem kolejowym o długości użytecznej powyżej 1km”;

2) **układu drogowego** dodatkowo trzeba zaznaczyć, że w sytuacji gdy planowane inwestycje drogowe będą realizowane na potrzeby danego przedsięwzięcia, np. terminala intermodalnego, należy rozważyć czy suma ich długości będzie przekraczała próg określony w § 3 ust. 1 pkt 62 *rozporządzenia ooś*. Należy bowiem podkreślić, że w sytuacji realizacji dróg na potrzeby jednego przedsięwzięcia próg całkowitej długości przedsięwzięcia należy odnosić nie tylko do odcinków o długości co najmniej 1 km, ale i do odcinków nieprzylegających do siebie, których suma wyniesie co najmniej 1 km. W tych okolicznościach nie będzie jednak zasadne sumowanie ich z drogami publicznymi. Regułą tą należy się również kierować w przypadku analiz przepisów odnoszących się do przebudowy czy rozbudowy, a zatem § 3 ust. 2 pkt 2 oraz § 3 ust. 2 pkt 3 *rozporządzenia ooś*.