

Stanowisko**w sprawie interpretacji przepisów zmienionej w dniu 18 maja 2005 r. ustawy Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw - w kontekście lokalizacji i realizacji dróg krajowych**

W związku z licznymi zapytaniami kierowanymi do ministra środowiska oraz ministra infrastruktury, dotyczącymi interpretacji zmienionych przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska, wchodzących w życie z dniem 28 lipca 2005 r., w szczególności w zakresie ocen oddziaływania na środowisko w odniesieniu do procedur lokalizacyjnych i realizacyjnych dróg krajowych, poniżej przedstawiamy następujące uzgodnione stanowisko obu resortów.

1) Czy dla każdego przedsięwzięcia realizowanego w ciągu drogi krajowej (zarówno na pozwolenie na budowę, jak i na zgłoszenie) będzie istniał obowiązek wykonywania raportu o oddziaływaniu na środowisko w pełnym zakresie określonym w art. 52 ustawy Prawo ochrony środowiska oraz przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko z udziałem społeczeństwa?

Zgodnie z nowymi przepisami, w przypadku przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w art. 51 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo ochrony środowiska – istnieje możliwość zapytania o zakres raportu w trybie art. 49 ust 1. Jest to w rzeczywistości zapytanie o **stopień szczegółowości** tego dokumentu. Zakres raportu w przypadku dróg krajowych musi być bowiem zgodny z wszystkimi wymaganiami określonymi w art. 52 ww. ustawy. Możliwość ograniczenia zakresu raportu, o której mowa w art. 52 ust 1a nie dotyczy dróg oraz linii kolejowych - będących przedsięwzięciami mogącymi znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu art. 51 ust 1 pkt 1 ustawy Prawo ochrony środowiska (przedsięwzięciami z tzw. I grupy).

Należy podkreślić, że brak możliwości ograniczenia zakresu raportu dla dróg krajowych nie jest niczym nowym, ponieważ wg załącznika nr 1 do ustawy z 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych (tzw.

spec-ustawy) – zakres raportu również był ustalony ustawowo, bez możliwości jego zmiany czy ograniczania.

Wykluczenia, które nie dotyczą dróg krajowych z I grupy, o których mowa w art. 52 ust. 1a, to:

- przedstawienie zagadnień w formie graficznej (tożsamy wymóg znajdował się w załączniku 1 do spec-ustawy – ust. 2 pkt 16);
- analiza możliwych konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem (dotychczas, w decyzjach objętych postępowaniem w sprawie ooś z udziałem społeczeństwa - należało w uzasadnieniu przedstawić informacje o sposobie wykorzystania zgłoszonych w toku postępowania uwag i wniosków, o czym mowa była w art. 46 ust. 10 ustawy Poś; po nowelizacji ustawy Poś – informacje o sposobie wykorzystania uwag i wniosków zgłoszonych w związku z udziałem społeczeństwa należy zawrzeć w uzasadnieniu do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zgodnie z brzmieniem art. 56 ust. 8);
- przedstawienie propozycji monitoringu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na etapie jego budowy i eksploatacji (tożsamy wymóg monitoringu na etapie eksploatacji określony jest w art. 175 i 178 ustawy Prawo ochrony środowiska);
- opis tzw. wariantu zerowego (tożsamy wymóg znajdował się w załączniku 1 do spec-ustawy – ust. 2 pkt 3).

Zgodnie z nowymi przepisami, **decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia** należy uzyskać zarówno **przed decyzjami** określonymi w art. 46 ust 4 pkt 2-9 ustawy Poś, jak i **przed dokonaniem zgłoszenia budowy lub wykonywania robót budowlanych oraz zgłoszenia zmiany sposobu użytkowania obiektu budowlanego lub jego części** – na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (art. 46 ust. 4a) – jeżeli dotyczy przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko określonych w art. 51 ust. 1 pkt 1 i 2.

Ten sam wymóg dotyczy innych niż ww. planowanych przedsięwzięć, które nie są bezpośrednio związane z ochroną obszaru Natura 2000 lub nie wynikają z tej ochrony, jeżeli mogą one znacząco oddziaływać na ten obszar (art. 51 ust. 1 pkt 3).

Wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach musi być poprzedzone przeprowadzeniem postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko (art. 46 ust 3 ustawy). W myśl przepisu art. 53 ustawy, w postępowaniu, w ramach którego sporządzany

jest raport o oddziaływaniu na środowisko – organ właściwy do wydania ww. decyzji **zapewnia możliwość udziału społeczeństwa.**

Tym samym, w przypadku realizacji przedsięwzięcia w ciągu drogi krajowej z I grupy – w trakcie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko raport będzie sporządzany zawsze, co jest tożsame z obowiązkiem zapewnienia udziału społeczeństwa w postępowaniu. Dotyczy to zarówno postępowania przeprowadzanego w celu uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – przed późniejszym wnioskowaniem o wydaniem którejs z decyzji określonych w art. 46 ust 4 pkt 2-9, jak i dokonaniem zgłoszenia (w myśl przepisów prawa budowlanego). Szczegółowe informacje dotyczące kwalifikacji dróg krajowych – zostały przedstawione w punkcie 5 niniejszego stanowiska.

2) Jak szczegółowe muszą być analizy wariantowe w raporcie o oddziaływaniu na środowisko?

Warianty rozpatrywane w raporcie powinny być wynikiem wcześniejszych prac koncepcyjnych i stanowić efekt przeprowadzonego wcześniej wyboru rozwiązań przez inwestora do dalszych prac projektowych.

Wskazane jest przedstawienie w raporcie informacji, jakie inne (niż przedstawione w raporcie) rozwiązania były analizowane na wcześniejszych etapach prac studialnych oraz na podstawie jakich kryteriów zostały odrzucone.

Warianty analizowane w raporcie powinny być przedstawione w takim samym stopniu szczegółowości, w celu przeprowadzenia wiarygodnych analiz porównawczych (te same kryteria oceny, ta sama skala map itp.). Analiza i ocena wariantów wraz z uzasadnieniem powinna w szczególności dotyczyć obszarów włączonych do sieci Natura 2000 i obszarów konfliktowych ze względu na znaczące oddziaływanie na zdrowie ludzi.

Jednocześnie należy zwrócić uwagę na przepis art. 55 ustawy, zgodnie z którym jeżeli z postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko wynika zasadność realizacji przedsięwzięcia w wariantcie innym niż proponowany, organ administracji, za zgodą wnioskodawcy, wskazuje w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wariant dopuszczony do realizacji lub, w razie braku zgody wnioskodawcy, odmówi, w drodze decyzji, określenia środowiskowych uwarunkowań zgody na realizację przedsięwzięcia.

Dopiero zaistnienie sytuacji, o której mowa w tym artykule, może powodować konieczność poszukiwania i analiz innych wariantów.

Należy również stwierdzić, że w zakresie wariantowania w ramach procedury ocen oddziaływania na środowisko – obowiązek badania rozwiązań wariantowych istnieje już od 1995 r. (w odniesieniu do autostrad), w odniesieniu do dróg krajowych – od 2001 r., a w szczególności w trybie ustawy z 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych – od 25 maja 2003 r. Zmienione przepisy prawa ochrony środowiska nie wprowadziły zatem nic nowego w tym zakresie. Nadal, jak miało to miejsce dotychczas, minister środowiska będzie wymagał od inwestorów i projektantów spełnienia wszystkich obowiązków wynikających w szczególności z przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska oraz ustawy o ochronie przyrody, zgodnych z wymaganiami dyrektyw UE.

3) *Jak należy interpretować użyte w ustawie - Prawo ochrony środowiska (art. 46 ust. 2), w kontekście definicji **przedsięwzięcia** - pojęcie „zamierzenie budowlane lub inna ingerencja w środowisko?*

Zgodnie z nowym brzmieniem art. 46 ust. 2, pod pojęciem **przedsięwzięcia** rozumie się:

- zamierzenie budowlane
- lub inną ingerencję w środowisko polegającą na przekształceniu lub zmianie sposobu wykorzystania terenu, w tym również na wydobywaniu kopalin - **wymagającą decyzji** o której mowa w art. 46 ust. 4 pkt 2-9, **lub zgłoszenia**, o którym mowa w art. 46 ust. 4a.

Zamierzenie budowlane jest pojęciem związanym z przepisami prawa budowlanego. Inna ingerencja w środowisko polegająca na przekształceniu lub zmianie sposobu wykorzystania terenu – to np. zmiana lasu na użytek rolny, projekt scalania lub wymiany gruntów i in.

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach – wydaje się dla przedsięwzięcia w rozumieniu ww. przepisu. Tym samym np. wycinka drzew zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego, która nie jest ani zamierzeniem budowlanym, ani inną ingerencją w środowisko polegającą na przekształceniu lub zmianie sposobu wykorzystania terenu, wymagającą decyzji z art. 46 ust. 4 pkt 2-9, czy zgłoszenia w trybie prawa budowlanego, a jedynie zezwolenia w trybie art. 83 przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody – nie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a tym samym przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko.

4) *W art. 46 ust. 4 stwierdza się, że wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem m.in. decyzji o pozwoleniu na budowę obiektu budowlanego i decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi krajowej. Jak należy interpretować ten zapis w świetle zapisu art. 46 ust. 3 stanowiącego, że wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wymaga przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, które dla tego samego przedsięwzięcia przeprowadza się jednokrotnie? Czy w przypadku, gdy przed uzyskaniem decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi krajowej przeprowadzono postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko i uzyskano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, obowiązkowe jest powtarzanie procedury przed wystąpieniem o decyzję o pozwoleniu na budowę?*

Zgodnie z art. 46 ust 3, uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach musi być poprzedzone postępowaniem w sprawie oceny oddziaływania na środowisko; postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko ma być przeprowadzane **tylko jeden raz** i już nie będzie wymagane jego powtarzanie na późniejszych etapach. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach będzie ważna 2 lata; w przypadku przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, których realizacja przebiega etapowo i nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzja ta będzie mogła zostać przedłużona o kolejne 2 lata (art. 46 ust. 4b i 4c). Jeśli zatem uzyskano tę decyzję, to w ciągu 2 lat (ewentualnie 4 lat) – można na jej podstawie wnioskować o inne decyzje określone w art. 46 ust. 4 pkt 2-9, w tym decyzje o ustaleniu lokalizacji drogi i pozwolenie na budowę.

5) *Art. 46 ust 4b stanowi, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach traci ważność po dwóch latach, natomiast ust. 4c dopuszcza przedłużenie terminu o kolejne dwa lata, w przypadku przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, realizowanych etapowo i pod warunkiem, że nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W jaki sposób będzie wymagane udowodnienie, że warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie zmieniły się?*

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach ważna jest 2 lata i może zostać przedłużona o kolejne dwa, jeżeli realizacja przedsięwzięcia przebiega etapowo i nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Oznacza to, że jeżeli nie zmieniły się zamierzenia inwestora lub założenia projektu budowlanego, czy w istotny sposób generalne warunki realizacji przedsięwzięcia powodujące oddziaływania na środowisko, które

były przedmiotem analiz i wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, ponowne postępowanie w sprawie ooś nie będzie wymagane. Składając wniosek o przedłużenie ww. decyzji – inwestor musi więc przedstawić niezbędne i wystarczające do zajęcia stanowiska przez organ administracji informacje, w szczególności odnoszące się do tego, co zostało zrealizowane w ciągu dwóch lat, jak przebiegało etapowanie prac oraz ewentualnie na ile zmieniła się koncepcja inwestora co do dalszej realizacji planowanego przedsięwzięcia.

Natomiast rolą organu wydającego decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach – jest określenie, czy warunki środowiskowe, niezależne od inwestora, zmieniły się w sposób, który uniemożliwia przedłużenie dotychczasowej decyzji i powoduje konieczność wydania nowej. Takim zewnętrznym, niezależnym od inwestora przypadkiem może być np. utworzenie w ciągu 2 lat obowiązującego dotychczasowej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – nowego obszaru chronionego na mocy przepisów ustawy o ochronie przyrody czy zaistnienie innych nieprzewidzianych zmian w środowisku, które wymagają dodatkowych analiz przed ewentualnym wydaniem kolejnej decyzji (np. skutki powodzi, katastrofy górnicze i inne), a których powstanie uniemożliwia przedłużenie decyzji dotychczasowej.

Reasumując, jeżeli ani zamierzenia inwestora się nie zmieniły ani uwarunkowania środowiskowe, a tym samym jeżeli postanowienia decyzji pozostają w mocy i nie zachodzi konieczność ich zmian z żadnego z ww. powodów – organ może przedłużyć ważność obowiązującego decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na kolejne 2 lata.

6) Jak należy rozumieć przepis art. 46 ust. 1a, stanowiący, że między innymi w przypadku dróg będących przedsięwzięciami mogącymi znacząco oddziaływać na środowisko z tzw. I grupy, decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje się dla całego przedsięwzięcia realizowanego w granicach województwa?

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach powinna dotyczyć całego zamierzenia, **na całej jego długości na danej drodze w województwie, a nie całej długości tej drogi w województwie.**

Analizując szczegółowo nowe inwestycje liniowe, należy podkreślić konieczność uzyskania decyzji dla całego zamierzenia, czyli dla realizacji **całego nowego odcinka drogi, który pozwoli na zachowanie funkcjonalnej całości układu drogowego.** Oznacza to, że nowa droga musi być „zawieszona” w sieci dróg istniejących, musi mieć logiczny początek i koniec, jej przebieg powinien być objęty analizami wariantowymi. Ma to zapobiec sztucznemu dzieleniu inwestycji drogowych na małe fragmenty; nie jest bowiem **całym**

zamierzeniem budowlanym odcinek nowej drogi kończący się nowym węzłem w terenie, bez połączenia z istniejącymi elementami sieci drogowej, czyli bez obustronnego włączenia tego nowego odcinka do funkcjonującego układu drogowego.

W odniesieniu do inwestycji drogowych ma zastosowanie przepis rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, znowelizowanego rozporządzeniem z 10 maja 2005 r., z którego wynika, że:

Do I grupy należą autostrady, drogi ekspresowe, drogi krajowe o długości nie mniejszej niż 10 km oraz inne drogi publiczne o nie mniej niż czterech pasach ruchu, o długości nie mniejszej niż 10 km;

Do II grupy należą zgodnie z ww. rozporządzeniem – pozostałe drogi publiczne o nawierzchni utwardzonej, z wyłączeniem przedsięwzięć polegających na budowie zjazdów z dróg publicznych;

Do grupy III zaliczają się natomiast drogi pozostałe, jeżeli mogą znacząco oddziaływać na obszar Natura 2000.

Jednocześnie należy podkreślić wagę zapisu §4 rozporządzenia Rady Ministrów z 10 maja 2005 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, zgodnie z którym:

parametry tego samego rodzaju, charakteryzujące skalę przedsięwzięcia i odnoszące się do przedsięwzięć tego samego rodzaju położonych na terenie jednego zakładu lub obiektu, istniejących i planowanych, sumuje się.

Ponadto należy zwrócić uwagę na przepis §2 ust. 2 oraz §3 ust. 2 rozporządzenia Rady Ministrów z 9 listopada 2004 r. Przepisy te określają kryteria, które pomagają zakwalifikować przedsięwzięcie do grupy I lub do grupy II.

7) Czy w świetle zapisów art. 52 ust. 1 pkt 7 należy rozumieć, że przeprowadzenie kompensacji przyrodniczej wymagane jest w każdym przypadku ingerencji w środowisko?

Dotychczas wymagania w zakresie kompensacji przyrodniczej dotyczyły obszarów Natura 2000.

Wymóg opisu w raporcie działań mających na celu kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko projektowanego przedsięwzięcia określony w art. 52 ust. 1 pkt 7 ustawy Poś - jest tożsamy z wymogiem określonym w ust. 2 pkt 13 załącznika 1 do spec-ustawy. Według spec-ustawy dodatkowo należało przedstawić ocenę efektywności proponowanych metod i środków.

Należy też zwrócić uwagę, że w pierwszej kolejności powinno się podjąć działania zmierzające do zapobiegania negatywnym oddziaływaniom przedsięwzięcia na środowisko, następnie ich ograniczania, a jeśli ww. zabiegi nie są wystarczające – należy podjąć działania kompensujące.

8) Czy w przypadku inwestycji na istniejącej drodze (np. poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, przebudowa chodników i nawierzchni jezdni) przechodzącej przez obszar Natura 2000, w którym występują gatunki bądź siedliska priorytetowe, wystąpienie o opinię do Komisji Europejskiej jest konieczne w każdym przypadku, czy też tylko w przypadku stwierdzenia w raporcie o oddziaływaniu na środowisko – znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na ten gatunek bądź siedlisko?

Zgodnie z definicją, przez oddziaływanie na obszar Natura 2000 rozumie się podejmowane działania, które mogą w znaczący sposób pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk roślin i siedlisk zwierząt lub w inny sposób wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony wyznaczono obszar Natura 2000. W myśl dotychczasowego stanowiska MŚ – dopiero wykazane w raporcie, **na podstawie rzetelnych i wiarygodnych badań**, znaczące oddziaływanie na gatunek czy siedlisko priorytetowe – może powodować konieczność wystąpienia do Komisji Europejskiej o opinię.

9) Pomimo wprowadzenia w art. 9 noweli ustawy Prawo ochrony środowiska możliwości zamieszczania w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, w przypadku kolizji z obszarami Natura 2000, map w skali, w jakiej są one dostępne, w projektach drogowych konieczne jest opracowanie map w skalach 1:5000 (materiały do wniosku o ustalenie lokalizacji drogi) lub 1:1000 (materiały do wniosku o wydanie pozwolenia na budowę). Z jakiego źródła można uzyskać szczegółowe dane dotyczące przebiegu granic obszarów Natura 2000 oraz ich charakterystyk, w szczególności w odniesieniu do tzw. potencjalnych obszarów Natura 2000?

Zgodnie z przyjętym wcześniej stanowiskiem, jedynym źródłem dokładniejszych map obszarów Natura 2000 są wojewodowie i ich służby (wojewódzki konserwator przyrody). Mając jednak na uwadze problemy z tym związane i czas niezbędny na opracowanie załączników graficznych w większej skali – w zmianie ustawy Prawo ochrony środowiska wprowadzono przepis przejściowy. Zgodnie z nim, do czasu ustanowienia, w trybie ustawy o ochronie przyrody, planu ochrony dla obszaru Natura 2000, w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zamieszcza się mapy w skali, w jakiej są one dostępne (art. 9). Przepis ten łagodzi rygorystyczny wymóg art. 52 ust.1 pkt 10a lit. a, zgodnie z którym do raportu dla dróg oraz linii kolejowych z I grupy należy dołączyć mapy:

- w skali 1:10 000 lub większej - w przypadku przedsięwzięć lokalizowanych na obszarach podlegających ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody oraz na terenie ich otulin (w tym obszarów Natura 2000),
- w skali 1:25 000 lub większej - dla przedsięwzięć na pozostałych obszarach.

Materiały dotyczące potencjalnych obszarów Natura 2000 – będą sukcesywnie uzupełniane i prezentowane m.in. na stronach internetowych ministerstwa.

Jednocześnie należy podkreślić, że ocena wpływu przedsięwzięcia na obszar Natura 2000 – nie ogranicza się jedynie do przypadków, kiedy dana inwestycja znajduje się w granicach tego obszaru. W związku z powyższym, rzetelny wykonawca raportu, na podstawie wiarygodnych analiz, powinien określić i ocenić wpływ planowanego przedsięwzięcia znajdującego się w bliższym bądź dalszym sąsiedztwie obszaru Natura 2000 - na stan siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt oraz na gatunki, dla ochrony których ten obszar został wyznaczony. Tym samym, formalny przebieg granicy tego obszaru nie powinien być jedynym kryterium określania istnienia i znaczenia tego wpływu. Jeśli wskazują na to specyficzne warunki środowiska, że np. realizacja drogi i jej eksploatacja (w tym ewentualne poważne awarie) może wpływać na obszar znajdujący się w większej od niej odległości – należy to w raporcie przeanalizować. Mapy, o których mowa w art. 9 noweli ustawy – dołącza się do raportu o oddziaływaniu na środowisko, opracowywanego w trakcie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. To na podstawie analiz przeprowadzanych na tym etapie, z pomocą tych właśnie map, zostaną określone w ww. decyzji **warunki środowiskowe dla realizacji przedsięwzięcia**. Zgodnie z ustawowym obowiązkiem – w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach należy m.in. określić wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym (art. 56 ust. 2 pkt 3), które

są wiążące dla organu wydającego decyzje administracyjne na późniejszych etapach z art. 46 ust. 4 pkt 2-9.

Jednocześnie należy podkreślić, że nowelizacja ustawy Prawo ochrony środowiska umożliwiła między innymi:

- zlikwidowanie barier formalno-prawnych (dotyczących wniosków do Funduszu Spójności i funduszy regionalnych), powodujących poważne utrudnienia w przyznawaniu środków finansowych lub nawet ryzyko konieczności zwrotu środków już przyznanych w przypadku niewypełnienia wymogów związanych z koniecznością przeprowadzenia postępowania w sprawie ooś zgodnie z Dyrektywą 85/337 zmienioną Dyrektywą 97/11;
- formalne uzupełnienie (m.in. dzięki przepisom przejściowym) prowadzonych dotychczas postępowań w sprawie ooś, w ramach których podnoszone były przez KE i organizacje ekologiczne braki w dokumentacji;
- stworzenie podstaw do przeprowadzania postępowań w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w odniesieniu do projektów przedsięwzięć, innych niż mogące znacząco oddziaływać na środowisko, które mogą oddziaływać na obszar Natura 2000; dotychczas nie było to możliwe.

MINISTER ŚRODOWISKA

T. Podgajnicz

MINISTER INFRASTRUKTURY

Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY
Jan Pyszard Kurylczyk
Sekretarz Stanu

Warszawa, 26 lipca 2005 r.