



GENERALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

Warszawa, dnia 20 czerwca 2022 r.

DOOŚ-WDSZOO.420.2.2020.MW/SW.32

DECYZJA

Na podstawie art. 138 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735, ze zm.), dalej Kpa, po rozpatrzeniu odwołania Stowarzyszenia Ekologicznego „Światowid”, reprezentowanego przez radcę prawnego [REDAKTOR], od decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, dalej RDOŚ w Warszawie, z dnia 29 listopada 2019 r., znak: WOOŚ-II.420.34.2019.MP.11, umarzającej w całości postępowanie w sprawie wydania decyzji określającej środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia pod nazwą: *Rozbudowa i przebudowa infrastruktury lotniskowej na terenie Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie*,

uchylam zaskarżoną decyzję w całości i przekazuję sprawę do ponownego rozpatrzenia organowi I instancji.

UZASADNIENIE

W wyżej cytowanej decyzji z dnia 19 listopada 2019 r., znak: WOOŚ-II.420.34.2019.MP.11, RDOŚ w Warszawie, działając na wniosek Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”, reprezentowanego przez [REDAKTOR], umorzył w całości postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. *Rozbudowa i przebudowa infrastruktury lotniskowej na terenie Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie*.

Od ww. decyzji, w określonym w art. 129 Kpa terminie, przy piśmie z dnia 30 grudnia 2019 r. (data wniesienia do RDOŚ w Warszawie: 30 grudnia 2019 r.), odwołanie wniosło Stowarzyszenie Ekologiczne „Światowid”, dalej Stowarzyszenie, reprezentowane przez radcę prawnego [REDAKTOR]. Powyższe poprzedzone było wnioskiem Stowarzyszenia z dnia 26 sierpnia 2019 r., uzupełnionym pismem z dnia 12 września 2019 r., o dopuszczenie do udziału w postępowaniu na prawach strony, zgodnie z art. 31 § 1 pkt 2 Kpa. Ze względu, iż zostały spełnione przesłanki

wynikające z powyższego przepisu, RDOŚ w Warszawie, postanowieniem z dnia 27 września 2019 r., znak: WOOŚ-II.420.34.2019.MP.9, dopuścił ww. Stowarzyszenie do udziału w postępowaniu na prawach strony.

Skarżący wniosł o uchylenie zaskarżonej decyzji w całości i przedstawił następujące zarzuty:

1. naruszenie art. 107 § 1 Kpa poprzez zawarcie w decyzji niejasnego i niespójnego uzasadnienia;
2. nieuwzględnienie w decyzji uwag i wniosków złożonych przez skarżącego przy piśmie z dnia 26 sierpnia 2019 r., dotyczących:
 - a) wydania postanowienia na podstawie art. 63 ust. 1 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. 2373, ze zm.), dalej ustawa ooś, orzekającego o obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko;
 - b) złożenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko lub karty informacyjnej przedsięwzięcia uwzględniającej m.in. konflikty społeczne z związku z realizacją przedsięwzięcia, wpływ inwestycji związany ze zwiększeniem operacji lotniczych.

Organ II instancji ustalił i zważył, co następuje.

Odwołanie zostało wniesione skutecznie. Występujące na prawach strony Stowarzyszenie Ekologiczne „Światowid” zostało prawidłowo dopuszczone do udziału w prowadzonym przez organ I instancji postępowaniu na podstawie art. 31 Kpa. Organem wydającym zaskarżoną decyzję jest RDOŚ w Warszawie, co uzasadnia zgodnie z art. 127 ust. 3 ustawy ooś, właściwość GDOŚ w niniejszej sprawie.

Mając na uwadze, że kompetencje orzecznicze GDOŚ nie sprowadzają się tylko do kontroli zasadności zarzutów podniesionych w stosunku do decyzji RDOŚ w Warszawie, lecz do całościowej analizy akt sprawy oraz kontroli merytorycznej rozstrzygnięcia organu I instancji, GDOŚ dokonał analizy całego materiału zgromadzonego w sprawie. Organ zapoznał się zatem w szczególności z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 31 stycznia 2019 r., dalej decyzją środowiskową, kartą informacyjną przedsięwzięcia pn. *Rozbudowa i przebudowa infrastruktury lotniskowej na terenie Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie* (data sporządzenia 11 stycznia 2019 r., znak: JRR4666/01), dalej kip, uwagami Stowarzyszenia wniesionymi na etapie postępowania I instancji, zaskarżoną decyzją, a także argumentami zawartymi w odwołaniu.

Przed wydaniem decyzji tut. organ umożliwił stronom postępowania zapoznanie się ze zgromadzonym materiałem dowodowym i wniesienie swoich uwag, wniosków lub żądań względem niego na zasadzie określonej w art. 10 Kpa (zawiadomienie z dnia 5 kwietnia r., znak: DOOŚ-

WDŚZOO.420.2.2020.MW/SW.29). Żadna ze stron nie skorzystała ani w wyznaczonym terminie ani przez cały okres postępowania odwoławczego ze swoich uprawnień procesowych.

Skarżona decyzja została wydana w następujących okolicznościach sprawy.

Wnioskiem z dnia 31 stycznia 2019 r. ██████████, działająca w imieniu Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”, wystąpiła do RDOŚ w Warszawie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie głównego budynku terminalowego, wydłużeniu pirsu południowego oraz przebudowie istniejącego pirsu północnego i centralnego, na terenie Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie. We wniosku podmiot podejmujący się realizacji przedsięwzięcia zakwalifikował ww. zamierzenie zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 *(do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się również 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 progi te zostały określone)* w związku z § 2 ust. 1 pkt 30 *(lotniska o podstawowej długości drogi startowej nie mniejszej niż 2100 m)* rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71), dalej rozporządzenie ooś.

W odpowiedzi na powyższe RDOŚ w Warszawie w piśmie z dnia 6 lutego 2019 r., znak: WOOŚ-II.420.34.2019.MP, wezwał wnioskodawcę o uzupełnienie braków formalnych wniosku, tj. kopii mapy ewidencyjnej i wypisu z rejestru ewidencji gruntów, na co ten wyjaśnił, że w świetle art. 74 ust. 1a i 1b ustawy ooś, dokumenty zostaną przedłożone wraz z raportem o oddziaływaniu na środowisko, dalej raport ooś (pismo z dnia 11 lutego 2019 r., znak: 19/0104). Wobec powyższego organ I instancji, obwieszczeniem z dnia 28 lutego 2019 r., znak: WOOŚ-II.420.34.2019.MP.2, zawiadomił strony o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie. Następnie RDOŚ w Warszawie w piśmie z dnia 28 lutego 2019 r., znak: WOOŚ-II.420.34.2019.MP.3, wskazał, iż planowane zamierzenie nie wymaga uzyskania duś, jednocześnie wzywając inwestora do weryfikacji właściwości rzeczowej organu w kontekście przepisów art. 75 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś.

W odpowiedzi na powyższe, przy piśmie z dnia 15 marca 2019 r., znak: 19/0154, inwestor sprostował uprzednio dokonaną kwalifikację przedsięwzięcia zastępując błędnie wskazany § 3 ust. 2 pkt 2 - § 3 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia ooś *(do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się również przedsięwzięcia polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w § 2 ust. 1 i niespełniające kryteriów, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1)*. Jednocześnie przedstawiono, iż zgodnie z ustawą z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970) lotnisko to *wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej*

powierzchni w całości lub w części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych, wraz ze znajdującymi się w jego granicach obiektami i urządzeniami budowlanymi o charakterze trwałym, wpisany do rejestru lotnisk (art. 2 pkt 4). Wobec powyższego, zdaniem inwestora, przedsięwzięcie polegające na rozbudowie, przebudowie obiektów związanych bezpośrednio z obsługą ruchu lotniczego kwalifikować się będzie jako mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o którym mowa w § 3 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia ooś z 2010 r., dla którego organem właściwym do wydania decyzji środowiskowej będzie RDOŚ w Warszawie, zgodnie z art. 75 ust.1 pkt 1 lit. e i lit. p ustawy ooś.

Pomimo powyższych wyjaśnień, RDOŚ w Warszawie, pismem z dnia 11 maja 2019 r., znak: WOOŚ-II.420.34.2019.MP.5, ponownie wezwał do weryfikacji kwalifikacji przedsięwzięcia. W odpowiedzi na powyższe, w piśmie z dnia 24 czerwca 2019 r., znak: 19/0404, inwestor podtrzymał swoje stanowisko kwalifikujące przedmiotową inwestycję zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 30 rozporządzenia ooś z 2010 r.

Decyzją z dnia 29 listopada 2019 r., znak: WOOŚ-II.420.34.2019.MP.11, RDOŚ w Warszawie umorzył w całości, na podstawie art. 105 § 1 Kpa, postępowanie w sprawie wydania decyzji środowiskowej dla wnioskowanego przedsięwzięcia.

W swojej decyzji organ I instancji wskazał, że podstawą do kwalifikacji przedmiotowego przedsięwzięcia są, z uwagi na datę wniesienia wniosku o wydanie decyzji i brzmienie § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839), dalej rozporządzenie ooś z 2019 r. (*do przedsięwzięć, w przypadku których przed dniem wejścia w życie rozporządzenia uszczęto i nie zakończono przynajmniej jednego z postępowań w sprawie decyzji, zgłoszeń lub uchwał, o których mowa w art. 71 ust. 1 oraz art. 72 ust. 1-1b ustawy ooś, stosuje się przepisy dotychczasowe*), przepisy rozporządzenia ooś. Dalej organ wskazał, że w ramach wnioskowanego zamierzenia planuje się rozbudowę terminala Lotniska Chopina poprzez rozbudowę głównego budynku terminalowego, wydłużenie pirsu południowego oraz przebudowę istniejącego pirsu północnego i centralnego. W ramach rozbudowy głównego budynku terminalowego planuje się zaś m.in. rozbudowę hali odbioru bagażu i sortowni, rozbudowę strefy odpraw (check-in), montaż nowych linii kontroli bezpieczeństwa oraz kontroli dokumentów, dodatkowe strefy komercyjne, centralną strefę kontroli dokumentów, strefę kontroli bezpieczeństwa dla pasażerów będących w ruchu tranzytowym Non-Schengen - Schengen, a także budowę pomieszczeń z zakresu infrastruktury technicznej i magazynowej. W ramach przebudowy istniejącego pirsu północnego i centralnego planowana jest m.in. likwidacja lub przeniesienie istniejących łączników pomiędzy Terminalem, a pomostami boardingowymi, pomostów boardingowych i rękawów, a także budowa części gastronomicznej. Dodatkowo, w ramach

inwestycji zaplanowano wydłużenie pirsu południowego o około 510 - 550 m wraz z m.in. zlokalizowaniem poczekalni autobusowych i odlotowych.

Tak opisane elementy inwestycji organ I instancji ocenił jako niekwalifikujące się do żadnego z przedsięwzięć mogących oddziaływać na środowisko, ograniczając się w swoim uzasadnieniu jedynie do stwierdzenia: *biorąc pod uwagę powyższe i zakres przedsięwzięcia, planowane zamierzenie, ze względu na skalę i charakter nie posiada cech ani parametrów umożliwiających wydanie duś.*

Wniesione od decyzji z dnia 29 listopada 2019 r. odwołanie Stowarzyszenia Ekologicznego „Światowid” nie dotyczyło wadliwej kwalifikacji przedsięwzięcia ale nieprzeprowadzenia w ogóle oceny oddziaływania na środowisko. Wskazać należy zatem, by móc mówić w ogóle o ocenie oddziaływania na środowisko konieczne jest wpieryw stwierdzenie, że przedmiotowe przedsięwzięcie wymaga uzyskania decyzji. Dopiero w toku skutecznie wszczętego postępowania właściwy organ będzie władny do ustalenia, w oparciu o przesłanki wskazane w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, czy przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Organ odwoławczy stoi zaś na stanowisku, że przedmiotowe przedsięwzięcie kwalifikuje się na podstawie § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 30 rozporządzenia ooś do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których, na mocy art. 71 art. 2 ust. 2 ustawy ooś, wydaje się decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, Port Lotniczy im. F. Chopina w Warszawie stanowi lotnisko o podstawowej długości drogi startowej nie mniej niż 2100 m. Wobec powyższego przedsięwzięcie to, samo z siebie, kwalifikuje się jako mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko (§ 2 ust. 1 pkt 30 rozporządzenia ooś). Jego rozbudowę, przebudowę lub montaż należy oceniać jako przedsięwzięcie:

- mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, jeśli rozbudowa, przebudowa lub montaż osiąga progi określone w ust. 1, o ile progi te zostały określone (§ 2 pkt ust. 2 pkt 1 rozporządzenia);
- mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, jeśli kryteria określone w § 2 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia nie zostały spełnione (§ 3 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia ooś).

W przedmiotowym przypadku rozbudowa i przebudowa lotniska jako przedsięwzięcia mogącego zawsze znacząco oddziaływać na środowisko nie dotyczy drogi startowej, a zatem nie osiąga progów określonych w § 2 ust. 1 pkt 30 rozporządzenia ooś (długość drogi startowej nie mniej niż 2100 m). Może być zatem analizowana wyłącznie w świetle § 3 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia ooś jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Podkreślić przy tym trzeba, że w rozumieniu § 2 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia ooś przedsięwzięciem jest lotnisko a nie sama droga startowa. Rozbudowa, przebudowa lub montaż dotyczyć mają zatem lotniska, a nie tylko drogi startowej (jak błędnie najprawdopodobniej przyjął

organ I instancji), by przedsięwzięcie kwalifikowało się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Lotniskiem zaś jest, w myśl Prawa lotniczego, wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni w całości lub w części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych, **wraz ze znajdującymi się w jego granicach obiektami i urządzeniami budowlanymi o charakterze trwałym**, wpisany do rejestru lotnisk (art. 2 pkt 4 ww. ustawy). Lotnisko Chopina w Warszawie jest wpisane do rejestru lotnisk cywilnych pod pozycją 33 (dane dostępne pod adresem internetowym: https://www.ulc.gov.pl/_download/lotniska/regulacje_europejskie/Rejestr_Lotnisk_Cywilnych_01.06.2022.pdf). Terminal wraz z pirsami stanowią zabudowę lotniskową służącą do obsługi ruchu lotniczego, wchodzi w skład tzw. części lotniczej lotniska (por. Wytyczne nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 31 marca 2003 r. w sprawie ustalania i zatwierdzania granic części lotniczej lotnisk cywilnych opublikowane w Dz. U. ULC z 2003.2.9 z dnia 19 maja 2003 r.). Część lotnicza lotniska to zaś, zgodnie z art. 2 pkt 6 Prawa Lotniczego, obszar trwale przeznaczony do startów i lądowań statków powietrznych oraz do związanego z tym ruchu statków powietrznych, **wraz z urządzeniami służącymi do obsługi tego ruchu, do którego dostęp jest kontrolowany**.

Wobec powyższego główny terminal A wraz z pirsami wchodzi w skład Lotniska Chopina w Warszawie jako obiekty i urządzenia budowlane o charakterze trwałym, stanowiące część lotniczą lotniska. Ich rozbudowa, przebudowa lub montaż jako rozbudowa, przebudowa lub montaż lotniska o długości drogi startowej nie mniej niż 2100 m będzie kwalifikować się zatem do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Z informacji przedstawionych w kip wynika zaś, że analiza przepustowości i zapotrzebowania na infrastrukturę wykazała, że obecny terminal, zbliża się do kresu swoich możliwości. Obecna infrastruktura nie jest dostosowana do obsługi tak dużych ilości przesiadających się pasażerów, które są prognozowane. W przyszłych latach zakłada się rozwój portu lotniczego w modelu „hub-owym” (jako port przesiadkowy), a tym samym dynamiczny wzrost liczby pasażerów transferowych. W związku z powyższym, aby ruch mógł rozwijać się dalej, potrzebna jest kompleksowa rozbudowa, zarówno części procesorowej (główna część terminala), jak i pirsów z bramkami i poczekalniami odlotowymi. W dokumentacji sprawy wskazano, iż realizacja przedsięwzięcia prowadzić będzie do zwiększenia przepustowości lotniska (str. 31 kip). Inwestor wyjaśnia, iż związane to będzie ze zwiększeniem liczby startów i lądowań oraz czynnościami związanymi z naziemną obsługą większej ilości samolotów. W konsekwencji powyższego oraz ze względu na zmianę organizacji ruchu lotniczego wraz z dodatkowymi miejscami postojowymi samolotów, planowana inwestycja doprowadzić może do zmiany zasięgu hałasu lotniczego. Jak podano w kip, źródłem mającym największy wpływ na zasięg uciążliwości hałasowej będzie m.in.

liczba operacji lotniczych, przebieg tras dolotowych i odlotowych z lotniska, dystrybucja ruchu lotniczego na wytypowanych trasach, typy użytkowanych statków powietrznych. Ponadto, rozszerzenie liczby operacji lotniczych wpłynąć może na zwiększoną emisję zanieczyszczeń, co w konsekwencji wpłynąć może na zmianę stanu jakości powietrza na etapie eksploatacji przedsięwzięcia.

Zakres przedsięwzięcia przedstawiony w kip obejmować będzie *rozbudowę głównego budynku terminalowego (pełniącego funkcję procesora), wydłużenie pirsu południowego oraz przebudowę istniejącego pirsu północnego i centralnego. Rozbudowa głównego budynku terminala polegać ma na wydłużeniu bryły budynku o około 100 m w kierunku północnym, poprzez wybudowanie nowej części na miejscu istniejących stanowisk postojowych dla samolotów nr 1 i 2. Powstała powierzchnia zostanie w pełni zintegrowana z istniejącą bryłą terminala i pirssem, co umożliwi rozbudowę kluczowych procesów obsługi pasażerów i bagażu. Zakłada się budowę 3 kondygnacji nadziemnych i jednej podziemnej. W ramach rekonfiguracji pirsu północnego i centralnego w ramach istniejącej infrastruktury zakłada się przebudowę istniejącego pirsu północnego i centralnego, której celem jest powiększenie strefy Non-Schengen, zapewnienie maksymalnej liczby stanowisk kontaktowych dla samolotów szerokokadłubowych oraz maksymalizacja możliwości transferowych lotniska. Pracami objęte zostaną przede wszystkim poczekalnie odlotowe oraz gate-y i stanowiska kontaktowe dla samolotów. W ramach prac planowane jest m.in. likwidacja lub przeniesienie istniejących łączników pomiędzy terminalem a pomostami boardingowymi, pomostów boarding'owych i rękawów. Ponadto, koncepcja przedmiotowego zamierzenia przewiduje także wydłużenie pirsu południowego o około 510 - 550 m, co wynika między innymi ze wzrostu ruchu wewnątrz strefy Schengen. Całkowita powierzchnia nowej zabudowy wyniesie 20 000 m². Dodatkowo, rozbudowa i przebudowa obiektów obejmować będzie także instalacje, w ich obrębie, dodatkowych urządzeń technicznych takich jak: separatory tłuszczowe i ropopochodnych, agregaty prądotwórcze, transformatory, rozdzielnie SN i nN, urządzenia klimatyzacyjne. W kip (str. 55) wskazano także, iż oprócz ww. działań konieczne będzie wykonanie rozbiorów innych obiektów, tj.:*

- *budynku terminala cargo Welcome Airport Services (dawna Etiuda) o kubaturze 12 020 m³ i wiaty o kubaturze 1 872 m³,*
- *budynku Welcome Airport Services o kubaturze 27 470 m³,*
- *budynku Głównej Stacji Zasilającej lotnisko tzw. GSZ,*
- *budynku biurowego o powierzchni zabudowy 697 m², o kubaturze 2 600 m³,*
- *dróg dojazdowych, powierzchni utwardzonych,*
- *części bocznic kolejowej (z planowanym pirssem koliduje bezpośrednio ok. 50 m bocznicy),*
- *instalacji podziemnych,*
- *budynku węzła cieplnego MDL oraz ogrodzeń znajdujących się w tym obszarze.*

Z powyższego wynika zatem, że przedmiotem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 31 stycznia 2019 r. jest:

- rozbudowa terminala A (*wydłużenie bryły budynku o około 100 m*);
- rozbudowa pirsu południowego (*wydłużenie o około 510-550 m na poziomie 100 i 200, ze zwiększeniem całkowitej powierzchni nowej zabudowy do 20 000 m²*);
- przebudowa pirsu północnego i centralnego (określona w kip jako tzw. rekonfiguracja, nie obejmująca zmiany bryły obiektu budowlanego).

Podkreślić bowiem należy, że pod pojęciem przebudowy należy rozumieć, zgodnie z art. 3 pkt 7a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 poz. 2351, ze zm.), wykonywanie robót budowlanych, w wyniku których następuje zmiana parametrów użytkowych lub technicznych istniejącego obiektu budowlanego, z wyjątkiem charakterystycznych parametrów, jak: kubatura, powierzchnia zabudowy, wysokość, długość, szerokość bądź liczba kondygnacji, w przypadku dróg są dopuszczalne zmiany charakterystycznych parametrów w zakresie niewymagającym zmiany granic pasa drogowego. Brak jest legalnej definicji rozbudowy, jednak jest ona uznawana, w świetle art. 3 pkt 6 Prawa budowlanego, za równoważną budowie (*przez budowę należy rozumieć wykonywanie obiektu budowlanego w określonym miejscu, a także odbudowę, rozbudowę, nadbudowę obiektu budowlanego*). Przyjmuje się, że o ile przebudowę obiektu stanowią takie roboty budowlane, których wynik nie zmienia bryły obiektu budowlanego, to w sytuacji nawet nieznacznej zmiany tej bryły mamy do czynienia z rozbudową.

Podsumowując wskazać należy zatem, że w przedmiotowym przypadku charakter przewidywanych prac budowlanych świadczy o rozbudowie terminala A i pirsu południowego oraz przebudowie pirsu północnego i centralnego. Tak rozumiane przedsięwzięcie należy zakwalifikować niewątpliwie zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 1 (*polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w § 2 ust. 1 i niespełniającego kryteriów, o których mowa w § 2 ust. 1 pkt 1*) w związku z § 2 ust. 1 pkt 30 (*lotniska o podstawowej długości drogi startowej nie mniejszej niż 2100 m*) rozporządzenia ooś, do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko i wymagających uzyskania decyzji środowiskowej.

Słusznie wnioskodawca domagał się zatem od organu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a ten wydając decyzję umarzającą postępowanie w sprawie jej wydania zamknął stronie drogę do konkretyzacji jej praw i obowiązków. Skarżona decyzja została wydana z naruszeniem przepisów postępowania, tj. art. 105 § 1 Kpa w zw. z art. 71 ust. 2 ustawy ooś, a przez brak dostatecznego ustalenia stanu faktycznego i prawnego sprawy także art. 7, art. 77 § 1, art. 80 oraz art. 107 Kpa. Na uwagę zasługuje w szczególności naruszenie art. 107 § 1 pkt 6 Kpa, który wskazuje uzasadnienie faktyczne i prawne jako podstawowy i obligatoryjny element decyzji administracyjnej. Z uzasadnienia decyzji RDOŚ w Warszawie nie wynikają jakiegokolwiek motywy,

którymi organ kierował się przy załatwieniu sprawy. Konieczny do wyjaśnienia zakres sprawy – zakwalifikowanie inwestycji do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko i wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – ma istotny wpływ na jej rozstrzygnięcie. Przy ponownym rozpatrywaniu sprawy organ I instancji, na zasadzie określonej w art. 138 § 2a Kpa, uwzględni wytyczne organu odwoławczego w zakresie wykładni przepisów o kwalifikacji przedsięwzięć.

Wobec powyższego GDOŚ, zgodnie z dyspozycją zawartą w art. 138 § 2 Kpa, uchyla zaskarżoną decyzję RDOŚ w Warszawie z dnia 29 listopada 2019 r. w całości i przekazuje sprawę do ponownego rozpatrzenia organowi I instancji.

Mając na uwadze powyższe orzeczono, jak w sentencji.

Pouczenie

Decyzja niniejsza jest ostateczna.

Strona może wnieść sprzeciw na decyzję, zgodnie z art. 64a ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. - Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2022 r. poz. 329, ze zm.), dalej Ppsa. Sprzeciw wnosi się na piśmie do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, za pośrednictwem GDOŚ (ul. Wawelska 52/54, 00-922 Warszawa), w terminie 14 dni od dnia otrzymania decyzji.

Wnosząc sprzeciw na niniejszą decyzję, zgodnie z art. 230 Ppsa w związku z § 2 ust. 3 pkt 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad pobierania wpisu w postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2019 r. poz. 2325, ze zm.), strona jest zobowiązana do uiszczenia wpisu od skargi w wysokości 100 zł. Strona, jak wynika z art. 239 § 1 pkt 4 Ppsa, może być zwolniona z obowiązku uiszczenia kosztów sądowych jeśli przyznane zostało prawo do pomocy w postępowaniu przed sądem administracyjnym (prawo pomocy), w zakresie określonym w prawomocnym postanowieniu o przyznaniu tego prawa. Stronie, zgodnie z art. 243 Ppsa, może być przyznane, na jej wniosek, prawo pomocy. Wniosek ten jest wolny od opłat sądowych



z upoważnienia
Zastępcy Generalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska

Otrzymują:

1. ██████████ – pełnomocnik Przedsiębiorstwa Państwowego „POMY LOTNICZE”, Multiconsult Polska Sp. z o.o., ul. Bonifraterska 17, 00-203 Warszawa;
2. r. pr. ██████████ – pełnomocnik Stowarzyszenia Ekologicznego „Światowid”, ██████████
3. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie, ul. Henryka Sienkiewicza 3, 00-015 Warszawa.