

Grzegorz Stencel¹

NOWE ZNACZENIE USTAWY O TRANSPORCIE KOLEJOWYM ORAZ USTAWY PRAWO BUDOWLANE W INWESTYCJACH Z ZAKRESU INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

Streszczenie

W artykule zawarto analizę zmian w Ustawie o transporcie kolejowym oraz ich konsekwencje na przebieg inwestycji kolejowych. Zaprezentowano obecną rolę Ustawy o transporcie kolejowym oraz Ustawy Prawo Budowlane, a także przedstawiono propozycje zmian prowadzących do usprawnienia przebiegu inwestycji.

Słowa kluczowe: inwestycje, Ustawa o transporcie kolejowym, Ustawa Prawo Budowlane

1. Wprowadzenie

Zgodnie z obowiązującymi przepisami (m. in. Ustawa Prawo Budowlane, Ustawa o wyrobach budowlanych, Ustawa o transporcie kolejowym) wyroby stosowane przy budowie i utrzymaniu infrastruktury kolejowej ocenia się jako wyroby budowlane oraz typy budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, a także jako składniki interoperacyjności.

Ustawa z dnia 16 września 2011 roku o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (wchodząca w życie 28 stycznia 2012r.) nakłada konieczność oceny zgodności systemów kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnej pod względem spełnienia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności (wymagania określone w dyrektywie w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie, dotyczą-

¹ mgr inż., specjalista inżynierijno-techniczny, Instytut Kolejnictwa, tel.: 22 47 31 431, gstencel@ikolej.pl

ce składników interoperacyjności, podsystemów i ich powiązań, które powinny być spełnione w transeuropejskim systemie kolei w celu zapewnienia interoperacyjności systemu kolei). Domniemanie zgodności z wymaganiami zasadniczymi dotyczącymi interoperacyjności kolei zapewnia stosowanie wymagań norm zharmonizowanych z Dyrektywą o interoperacyjności kolei (2008/57/WE).

W wyniku zmian obiekty linii kolejowych będą oceniane pod względem zgodności z wymaganiami zasadniczymi dla odpowiednich podsystemów infrastrukturalnych (Infrastruktura, Energia, Sterowanie). Wyroby, z których buduje się obiekty będą oceniane jako składniki interoperacyjności, budowle oraz urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego (dotyczy wyrobów nie będących składnikami interoperacyjności), a także jako wyroby budowlane (dotyczy wszystkich wyrobów uznanych za wyroby budowlane).

Główna teza niniejszego artykułu, którą Autor będzie starał się obronić, to konieczność zmian legislacyjnych, które ograniczą lub całkowicie zniwelują istnienie niepotrzebnej „podwójnej” oceny zgodności obiektów infrastruktury kolejowej oraz wyrobów stosowanych do jej budowy.

2. Obiekty budowlane

Działalność obejmująca sprawy projektowania, budowy, utrzymania i rozbiórki obiektów budowlanych oraz zasady działania organów administracji publicznej w tych dziedzinach normuje Ustawa – Prawo budowlane. Zgodnie z art. 5 tej ustawy Obiekt budowlany wraz ze związanymi z nim urządzeniami budowlanymi należy, biorąc pod uwagę przewidywany okres użytkowania, projektować i budować w sposób określony w przepisach, w tym techniczno-budowlanych oraz zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, zapewniając m.in. spełnienie wymagań podstawowych (zasadniczych) przedstawionych w tablicy 1.

Zgodnie z Ustawą [8] wyrób budowlany to rzecz ruchoma, bez względu na stopień jej przetworzenia, przeznaczona do obrotu, wytworzona w celu zastosowania w sposób trwały w obiekcie budowlanym, wprowadzana do obrotu jako wyrób pojedynczy lub jako zestaw wyrobów do stosowania we wzajemnym połączeniu stanowiącym integralną całość użytkową i mająca wpływ na spełnienie wymagań

podstawowych, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. – Prawo budowlane. Ustawa o wyrobach budowlanych [8] wdraża postanowienia dyrektywy 89/106/EWG z dnia 21 grudnia 1988r. w sprawie zbliżenia ustaw i aktów wykonawczych Państw Członkowskich dotyczących wyrobów budowlanych.

Zasady wprowadzania wyrobów budowlanych ulegną zmianie na mocy Rozporządzenia [1] uchylającego z dniem 1 lipca 2013r. postanowienia dyrektywy 89/106/EWG.

3. Podsystemy infrastrukturalne

Zgodnie z Ustawą o transporcie kolejowym [6] podsystem to część systemu kolei o charakterze strukturalnym bądź funkcjonalnym, dla której ustalono odrębne zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei. Podsystemy będą dopuszczane do eksploatacji przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na podstawie postępowania certyfikacyjnego prowadzonego przez jednostkę notyfikowaną.

W podsystemie można stosować wyłącznie składniki interoperacyjności wprowadzone do obrotu, tzn. takie, które przeszły pozytywnie proces certyfikacyjny WE i na które producent wystawił deklarację WE zgodności i dostarczył ją do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

W związku z tym, że nie będzie wymagane świadectwo dopuszczenia do eksploatacji dla składników interoperacyjności, w podsystemie Infrastruktura dokumentami wprowadzającymi do obrotu szyny, systemy przytwierdzeń oraz podkłady (w systemie kolei dużych prędkości również rozjazdy i skrzyżowania) będą deklaracje WE zgodności. Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji będą wydawane na pozostałe typy budowli, które minister właściwy ds. transportu określi w rozporządzeniu.

Należy przypomnieć że zgodnie z załącznikiem II podsystem Infrastruktura obejmuje: tory, rozjazdy, obiekty inżynieryjne (mosty, tunele itd.), infrastrukturę towarzyszącą na stacjach (perony, strefy dostępu, z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się itd.), urządzenia bezpieczeństwa i urządzenia ochronne.

W skład podsystemu Energia wchodzi system elektryfikacji, w tym linie napowietrzne, i znajdująca się na pokładzie pojazdu część urządzeń służących do mierzenia zużycia energii elektrycznej.

W skład podsystemu sterowanie wchodzi wszelkie urządzenia niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa oraz sterowania ruchem pociągów na sieci.

4. Porównanie wymagań zasadniczych

Rozporządzenie [1] w załączniku IV wymienia grupy wyrobów budowlanych, wśród których nie ma wyrobów stosowanych do budowy drogi kolejowej. Należy z tego wnioskować, że ocena zgodności z wymaganiami zasadniczymi składników interoperacyjności oraz podsystemów powinna się odbywać wyłącznie na podstawie dyrektywy 2008/57/WE. W tabelicy 1 przedstawiono porównanie wymagań zasadniczych zawartych w obowiązujących przepisach. Zbieżność wymagań potwierdza tezę o braku konieczności jednoczesnej oceny zgodności wyrobu, zarówno z punktu widzenia wymagań zasadniczych wymienionych w dyrektywie 2008.57/WE, jak i wymagań wynikających z rozporządzenia [1].

Tablica 1. Porównanie wymagań zasadniczych zawartych w obowiązujących przepisach

<i>Dyrektywa 89/106/EWG (CPD)</i>	<i>Ustawa Prawo Budowlane</i>	<i>Rozporządzenie PE i Rady nr 305/2011 (CPR)</i>	<i>Dyrektywa 2008/57/WE</i>
Nośność i stateczność	Bezpieczeństwo konstrukcji	Nośność i stateczność	Bezpieczeństwo
Bezpieczeństwo pożarowe	Bezpieczeństwo pożarowe	Bezpieczeństwo pożarowe	Niezawodność i dostępność
Higiena, zdrowie i środowisko	Odpowiednie warunki higieniczne i zdrowotne oraz ochrona środowiska	Higiena, zdrowie i środowisko	Zdrowie
Bezpieczeństwo wykorzystania	Bezpieczeństwo użytkowania	Bezpieczeństwo użytkowania i dostępność obiektów	Ochrona środowiska naturalnego
Ochrona przed hałasem	Ochrona przed hałasem i drganiami	Ochrona przed hałasem	Zgodność techniczna
Oszczędność energii i izolacja cieplna	Odpowiednia charakterystyka energetyczna budynku oraz racjonalizacja użytkowania energii	Oszczędność energii i izolacyjność cieplna Zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych	

W związku z tym, że wymagania zasadnicze dotyczące interoperacyjności kolei w pełni pokrywają się z wymaganiami rozporządzenia

CPR (patrz punkt 1), a także dotyczą pozostałych cech charakterystycznych dla systemu kolei (np. zgodność techniczna), należy przedyskutować rolę Ustawy Prawo Budowlane oraz Ustawy o wyrobach budowlanych w odniesieniu do elementów infrastruktury kolejowej, a w szczególności w kontekście oceny zgodności podsystemów infrastrukturalnych, składników interoperacyjności oraz typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.

5. Propozycja zmian ustawowych

W nawiązaniu do tezy przedstawionej we wprowadzeniu, należy w taki sposób ująć stosowanie wyrobów w infrastrukturze kolejowej, aby nie była konieczna „podwójna” ocena zgodności. W związku z tym, wyroby będące składnikami interoperacyjności lub budowlami i urządzeniami związanymi z prowadzeniem ruchu kolejowego, nie powinny być oceniane ponownie jako wyroby budowlane. Niejako potwierdzeniem tej tezy jest fakt, że w grupach wyrobów przedstawionych w załączniku IV CPR nie ma wyrobów specjalnie dedykowanych wyrobom kolejowym. Ocena zgodności na podstawie Ustawy o transporcie kolejowym nie powinno oczywiście ograniczać stosowania wyrobów budowlanych w infrastrukturze kolejowej (np. elementy nośnych obiektów inżynierskich, prefabrykowanych elementów peronów, pali fundamentowych itp.).

Potrzebne są zatem zmiany w Ustawie Prawo Budowlane, powodujące wyłączenie z jej zakresu podsystemów kolejowych. Podobne zmiany powinny zostać wprowadzone w Ustawie o wyrobach budowlanych. Dodatkowo niezbędna jest korekta uregulowań, które normują Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz Ustawa Prawo zamówień publicznych.

Pomimo tego, że uchwalanie zmian w ustawach oraz rozporządzeniach stanowi dużą trudność i jest bardzo czasochłonne, istnieje duża szansa aby proponowane zmiany zostały w niedalekim czasie wprowadzone, ponieważ wszystkie wymienione ustawy będą musiały być dostosowane do zapisów rozporządzenia [1].

6. Podsumowanie

Wdrożenie postanowień dyrektywy 2008/57/WE do Ustawy [6] nakłada nowe obowiązki zarówno na uczestników procesu inwestycyjnego, jak i na Urząd Transportu Kolejowego i jednostki notyfikowane. Konieczność oceny zgodności podsystemów Infrastruktura, Energia, Sterowanie oraz składników interoperacyjności i innych wyrobów wchodzących w ich skład stwarza potrzebę uporządkowania pozostałych przepisów prawnych związanych z realizacją inwestycji kolejowych. Traktowanie elementów podsystemów strukturalnych również jako obiekty budowlane wymusza podwójną ocenę zgodności tych obiektów (zarówno przez nadzór budowlany, jak i jednostkę notyfikowaną i Urząd Transportu Kolejowego) oraz podwójną ocenę zgodności wyrobów stosowanych przy ich budowie. W sytuacji, gdy wymagania zasadnicze dla obiektów budowlanych, jak i dla podsystemów strukturalnych kolei są zbieżne, nie ma potrzeby mnożenia tych procedur.

Umiejętne wprowadzenie zmian w przepisach w dużym stopniu usprawni prowadzenie inwestycji kolejowych, co powinno przyspieszyć czas potrzebny na ich przygotowanie i prowadzenie. Zmniejszy to również koszty funkcjonowania firm i instytucji związanych z planowaniem i realizacją inwestycji.

Propozycje legislacyjne do ustaw mogą być przedstawione w trakcie prac nad koniecznymi zmianami związanymi z wprowadzeniem rozporządzenia [1]. Pozwoli to na kompleksowe rozwiązanie ewentualnych problemów, które w najbliższym czasie mogą się pojawić w związku z funkcjonowaniem nowych regulacji prawnych, których wymagania wobec inwestorów i producentów wzajemnie się dublują.

Utrzymanie obecnych przepisów związanych z prowadzeniem inwestycji spowoduje, że Inwestor będzie potrzebował zarówno pozwolenie na budowę, jak i certyfikaty wydane przez jednostkę notyfikowaną. Inwestor będzie prowadził zarówno książkę obiektu budowlanego, jak i rejestr infrastruktury oraz plan utrzymania. Może to powodować dodatkowe komplikacje formalno - prawne przy realizacji inwestycji, co utrudni sprawne prowadzenie procesu inwestycyjnego.

Bibliografia

- [1] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 305/2011 z dnia 9 marca 2011r. ustanawiające zharmonizowane warunki wprowadzania do obrotu wyrobów budowlanych i uchylające dyrektywę Rady 89/106/EWG.
- [2] Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. Prawo Budowlane (t.j. Dz. U. z 2010r. Nr 243, poz. 1623 z późn. zm.).
- [3] Ustawa z dnia 30 sierpnia 2002r. o systemie oceny zgodności (t.j. Dz. U. z 2004r. Nr 204, poz. 2087 z późn. zm.).
- [4] Ustawa z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2003r. Nr 80, poz. 717 z późn. zm.).
- [5] Ustawa z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2007r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.).
- [6] Ustawa z dnia 16 września 2011r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2011r. Nr 230, poz. 1372).
- [7] Ustawa z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2010r. Nr 113, poz. 759 z późn. zm.).
- [8] Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004r. o wyrobach budowlanych (Dz. U. z 2004r. Nr 92, poz. 881 z późn. zm.).

THE NEW MEANING OF THE ACT ON RAIL TRANSPORT AND THE BUILDING LAW IN THE FIELD OF RAILWAY INFRASTRUCTURE INVESTMENTS

Summary

The analysis of changes included in the Act on Rail Transport and their consequences on the course of railway investments have been given in the paper. The present role of the Building Law and the Act on Rail Transport as well as some proposals of how to improve the course of investment process have been presented.

Keywords: *investments, Act on Rail Transport, Building Law*