



JOANNA KĘDZIELSKA

jkedzielska@ibdim.edu.pl



MAREK MISTEWICZ

mmistewicz@ibdim.edu.pl

Instytut Badawczy Dróg
i Mostów

Wymagania formalnoprawne dotyczące wyrobów budowlanych stosowanych w inżynierii komunikacyjnej – obowiązujące od 2017 r.

Z nastaniem roku 2017 zakończy się ważny etap zmian w przepisach o wyrobach budowlanych. Został on zapoczątkowany przez Unię Europejską w 2011 r. uchwaleniem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego (PE) i Rady Unii Europejskiej (UE) Nr 305/2011 ustanawiającego zharmonizowane warunki wprowadzania do obrotu wyrobów budowlanych i uchylającego dyrektywę Rady 89/106/EWG, nazywanego w skrócie CPR (*Construction Products Regulation*), podpisanego przez przewodniczącego PE prof. Jerzego Buzka. CPR jest wiążący w całości i wprowadzany przez kraje członkowskie bezpośrednio – bez konieczności dostosowywania obowiązującego w nich prawa krajowego. Zapewne opinie prawników i dotychczasowa praktyka w Polsce i w innych państwach UE przesądziły o podjęciu prac nad nowelizacją przepisów o wyrobach budowlanych. Znowelizowane przepisy wyeliminują oczywiste sprzeczności pomiędzy prawem krajowym a europejskim i – co najważniejsze – dopuszczają utrzymanie tak zwanych systemów krajowych. Umożliwią więc wprowadzanie innowacyjnych wyrobów budowlanych do obrotu wyłącznie na rynku danego kraju członkowskiego UE.

Zapewne opinie prawników i dotychczasowa praktyka w Polsce i w innych państwach UE przesądziły o podjęciu prac nad nowelizacją przepisów o wyrobach budowlanych. Znowelizowane przepisy wyeliminują oczywiste sprzeczności pomiędzy prawem krajowym a europejskim i – co najważniejsze – dopuszczają utrzymanie tak zwanych systemów krajowych. Umożliwią więc wprowadzanie innowacyjnych wyrobów budowlanych do obrotu wyłącznie na rynku danego kraju członkowskiego UE.

Wymagania podstawowe

Mosty, wiadukty, przepusty i konstrukcje oporowe, po których odbywa się ruch drogowy, a także służące do ruchu: pojazdów kołowych, pieszych oraz pojazdów szynowych kolei, tramwajów i metra, w myśl przepisów techniczno-budowlanych, zalicza się do budowli. Mają do nich zastosowanie regulacje Prawa budowlanego i *lex specialis* – ustawy o wyrobach budowlanych. Przy wznoszeniu tych budowli wbudowywane są w nie w sposób trwały wyroby budowlane albo zestawy wyrobów budowlanych, wprowadzone do obrotu na podstawie i zgodnie z przepisami o wyrobach budowlanych. Zgodnie z załącznikiem I do CPR – *Przy normalnej konserwacji obiekty budowlane muszą spełniać następujące podstawowe wymagania dotyczące obiektów budowlanych przez gospodarczo uzasadniony okres użytkowania:*

- nośności i stateczności,
- bezpieczeństwa pożarowego,
- higieny, zdrowia i środowiska,

- bezpieczeństwa użytkowania i dostępności obiektów,
- ochrony przed hałasem,
- oszczędności energii i izolacyjności cieplnej,
- zrównoważonego wykorzystania zasobów naturalnych” [5] [6].

Co nazywamy wyrobem budowlanym?

W artykule 2 pkt 1 rozporządzenia CPR podano następującą definicję:

„Wyrób budowlany” oznacza każdy wyrób lub zestaw wyprodukowany i wprowadzony do obrotu w celu trwałego wbudowania w obiektach budowlanych lub ich częściach, którego właściwości wpływają na właściwości użytkowe obiektów budowlanych w stosunku do podstawowych wymagań dotyczących obiektów budowlanych. [5].

Przytoczoną definicję wyrobu budowlanego wprowadzono bezpośrednio do ustawy o wyrobach budowlanych już w 2013 r. A więc wyroby albo zestawy wyrobów, stosowane przy wznoszeniu budowli, które nie mają wpływu na spełnienie przez te budowle żadnego z podstawowych wymagań CPR nie mogą być uznane za wyroby budowlane.

Producenci wyrobów budowlanych udostępniają je po raz pierwszy na rynku – to znaczy wprowadzają do obrotu (fot. 1 i 2). Wyroby są następnie dostarczane wykonawcom robót budowlanych przez producentów, importerów, dystrybutorów (sprzedawców) lub upoważnionych przedstawicieli producentów.



Fot. 1. Polimerowa geomata przeciwoerozyjna połączona z tkaniną jutową (fot. Beata Gajewska) – wyrób budowlany wprowadzony do obrotu na podstawie Aprobataj Technicznej IBDiM



Fot. 2. Siatka heksagonalna o 1,5-krotnym splocie (fot. Beata Gajewska) – wyrób budowlany wprowadzony do obrotu na podstawie Aprobaty Technicznej IBDiM

Wzajemne uznawanie wyrobów budowlanych bez oznakowania CE

Od 13 maja 2009 r. obowiązują przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 764/2008 ustanawiające procedury dotyczące stosowania niektórych krajowych przepisów technicznych do produktów wprowadzonych legalnie do obrotu w innym państwie członkowskim oraz uchylające decyzję nr 3052/95/WE. Przyjęto w nich zasadę, zgodnie z którą państwo członkowskie nie może zakazać sprzedaży na swoim terytorium produktów, które zostały wprowadzone legalnie do obrotu w innym państwie członkowskim, nawet jeśli te produkty zostały wytworzone zgodnie z przepisami technicznymi innymi niż przepisy, które dotyczą produktów krajowych [4]. Rozporządzenie to jest stosowane skutecznie w odniesieniu do towarów konsumpcyjnych powszechnego użytku sprzedawanych na terytorium państw Unii Europejskiej. W przypadku wyrobów budowlanych już z samej ich definicji wynika konieczność spełnienia wymagań podstawowych podanych w CPR i to nie w odniesieniu do samego wyrobu, a obiektu budowlanego, w którym wyrób został wbudowany w sposób trwały. Środowisko, klimat i transport w poszczególnych państwach członkowskich UE wykazują tak duże zróżnicowanie, że po wbudowaniu tego samego wyrobu wymagania podstawowe spełnione w jednym kraju, w innym nie będą mogły zostać spełnione. Jednak zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej – Dyrekcji Generalnej ds. Przedsiębiorstw i Przemysłu – decyzje o zakazie wprowadzenia do obrotu, modyfikacji lub przeprowadzeniu badań albo wycofaniu wyrobu budowlanego z rynku muszą być wydawane na podstawie przepisów technicznych [8].

Czy przepisy techniczne obowiązujące w Polsce chronią rynek budownictwa komunikacyjnego przed nieodpowiednimi wyrobami budowlanymi?

Z delegacji ustawy Prawo budowlane wydano rozporządzenia określające przepisy techniczno-budowlane, czyli wa-

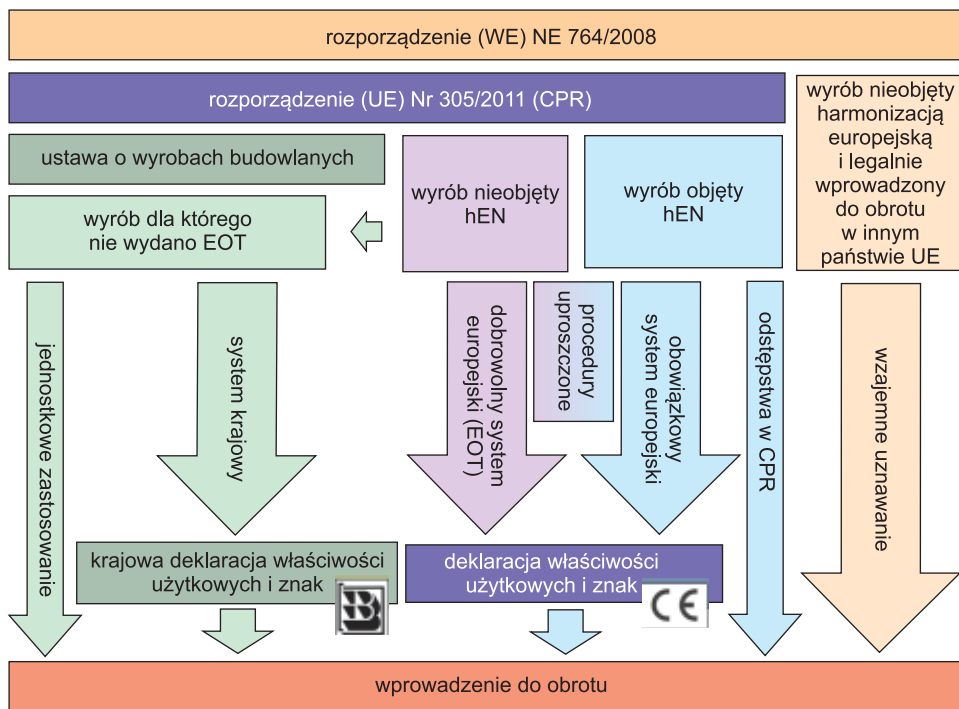
runki techniczne, jakim powinny odpowiadać: lotniska cywilne z 1998 r., budowle kolejowe z 1998 r., drogi publiczne z 1999 r., drogowe obiekty inżynierskie z 2000 r., obiekty budowlane metra z 2011 r. i ich usytuowanie. Opracowane po raz pierwszy dokumenty wymagały sprawdzenia w praktyce budowlanej, ankietyzacji, a na jej podstawie szybkiej nowelizacji. Nie sprzyjały temu reorganizacji administracji publicznej.

W 2001 roku, zapewne wskutek wdrażania głoszonej doktryny prawnej rozdzielania funkcji regulacyjnych (opracowywanie i wydawanie przepisów) od funkcji wykonawczych (stosowanie wydanych przepisów), Generalną Dyрекcyję Dróg Publicznych przekształcono w Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad. Stała się od tej pory zarządem dróg, o właściwości tylko w niewielkim stopniu odbiegającej od właściwości zarządców dróg gminnych, powiatowych czy wojewódzkich. Funkcje regulacyjne, jakie do tej pory wykonywała w odniesieniu do dróg o kategoriach innych niż krajowe, zostały przekazane do właściwego departamentu w Ministerstwie Infrastruktury. Opracowane przez GDDP w latach 1998-2001 przepisy techniczno-budowlane wprowadzone na podstawie Prawa budowlanego w trybie rozporządzeń Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej o warunkach technicznych, poza wprowadzonymi doraźnie przepisami dotyczącymi pasów ruchu czy barier drogowych, nie uległy planowanej nowelizacji. A co istotne przy wprowadzaniu wyrobów budowlanych do obrotu – nie zostały dostosowane do wymogu CPR spełniania przez obiekty budowlane wymagań podstawowych. Przedstawiciel obecnego ministerstwa niedawno tłumaczył publicznie ten fakt brakiem budżetu na taką działalność i trudnościami w zatrudnieniu fachowców – inżynierów z powodu zbyt niskich ministerialnych płac. Należy też zauważyć, że aby właściwie uregulować prawnie zagadnienie techniczne potrzebny jest system weryfikacji oparty na wiedzy praktycznej, którą się uzyskuje pełniąc funkcje wykonawcze.

Od 1 stycznia 2017 r. wyroby budowlane będą wprowadzane do obrotu na polskim rynku na podstawie jednego z dwóch systemów (rys. 1):

- **system europejski**, w którym producent załącza do wyrobu lub partii wyrobów deklarację właściwości użytkowych w odniesieniu do zasadniczych charakterystyk zamieszczonych w normie zharmonizowanej wyrobu (hEN) albo w europejskim dokumencie oceny (EDO) i umieszcza na wyrobie oznakowanie „CE”;
- **system krajowy**, w którym producent na swoją wyłączną odpowiedzialność wydaje krajową deklarację właściwości użytkowych wyrobu budowlanego zgodnie z właściwą przedmiotowo Polską Normą wyrobu lub krajową oceną techniczną i znakuje wyrób znakiem budowlanym „B” (rys. 1.).

W systemie europejskim możliwe jest odstępianie od wymogu sporządzenia deklaracji właściwości użytkowych wyrobu budowlanego objętego hEN w przypadku wyrobu produkowanego jednostkowo lub w nieseryjnym procesie produkcyjnym, wyrobu produkowanego na terenie budowy w celu wbudowania go w dany obiekt, albo wyrobu produkowanego w sposób tradycyjny lub zgodny z wymogami ochrony zabytków. Każdorazowo wymagane jest jednak spełnienie wymagań odpowiednich przepisów krajowych.



Rys. 1. Systemy wprowadzania wyrobów budowlanych do obrotu obowiązujące od 1 stycznia 2017 r. (oprac. Joanna Kędzielska)

W systemie krajowym będzie nadal istniała możliwość dopuszczenia do jednostkowego zastosowania wyrobu budowlanego – na podstawie oświadczenia projektanta o zapewnieniu jego zgodności z indywidualną dokumentacją techniczną, sporządzoną przez projektanta budowli komunikacyjnej i zgodności z przepisami.

Dodatkowo wyroby budowlane, które nie mają oznakowania CE, a zostały legalnie wprowadzone do obrotu w innym państwie członkowskim, mogą być udostępniane na rynku krajowym przy zastosowaniu omówionych wyżej przepisów o wzajemnym uznawaniu.

System europejski

Europejski system wprowadzania wyrobów budowlanych do obrotu wprowadzony został rozporządzeniem CPR i obowiązuje od 1 lipca 2013 r. Dotyczy on każdego wyrobu budowlanego, dla którego istnieje norma zharmonizowana (hEN) (fot. 3) albo który jest zgodny z wydaną dla niego europejską oceną techniczną (EOT). W tych przypadkach producent ma obowiązek, po spełnieniu wymagań zawartych w hEN albo EOT, sporządzić **deklarację właściwości użytkowych** wyrobu i oznakować go znakiem **CE** przy wprowadzaniu do obrotu.

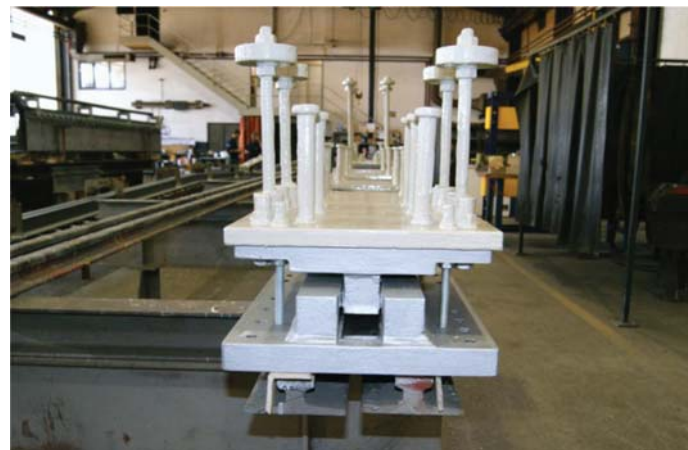
Jeżeli wyrób budowlany jest objęty hEN – system ten należy stosować obligatoryjnie. W przypadku wyrobu, dla którego nie ma odpowiedniej hEN, producent ma możliwość wyboru sposobu wprowadzenia go na rynek – może wystąpić o EOT wyrobu albo wprowadzić go w systemie krajowym.

Europejska ocena techniczna (EOT) jest to udokumentowana ocena właściwości użytkowych wyrobu budowlanego w odniesieniu do jego zasadniczych charakterystyk, czyli

cech wyrobu odnoszących się do podstawowych wymagań dotyczących obiektów budowlanych. EOT jest wydawana, bezterminowo, na podstawie dokumentu odniesienia – **europejskiego dokumentu oceny (EDO)**, który jest opracowywany przez Europejską Organizację ds. Ocen Technicznych (EOTA) i stanowi zharmonizowaną specyfikację techniczną.

EOT może być wydana na wniosek producenta wyrobu lub jego upoważnionego przedstawiciela. Projekt EOT przygotowuje jednostka oceny technicznej (JOT), w której złożono wnioski, a następnie przesyła go do konsultacji wszystkim JOT z krajów członkowskich UE, Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz ze Szwajcarią i z Turcją, wyznaczonym dla grupy wyrobów, do której należy przedmiot wniosku. EOT jest wydawana po uwzględnieniu opinii tych JOT. Gdy wyrób budowlany nie został jeszcze objęty EDO, przygotowanie EOT

musi być poprzedzone opracowaniem i uzgodnieniem odpowiedniego EDO zgodnie z długotrwałą procedurą opisaną w załączniku II do CPR.



Fot. 3. Mostowe łożysko prowadzące (fot. Andrzej Niemierko) – wyrób budowlany wprowadzony do obrotu na podstawie Polskiej Normy

System krajowy

Nowy krajowy system wprowadzania wyrobów budowlanych do obrotu będzie obowiązywał na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej od 2017 r. z mocy znowelizowanych przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych. Od 1 stycznia 2017 r. nie będą już wydawane aprobaty techniczne, a zastąpią je krajowe oceny techniczne. Przepisy przejściowe ustawy umożliwią wprowadzanie do obrotu i sto-

sowanie na budowach dróg, mostów, lotnisk i kolei wyrobów budowlanych, na które wydano aprobaty techniczne i nie utraciły one ważności. Nie będzie jednak możliwości ich przedłużania.

Najcenniejszym uregulowaniem znowelizowanej ustawy jest wprowadzenie obowiązku sporządzania przez producentów, na ich wyłączną odpowiedzialność, **krajowej deklaracji właściwości użytkowych**. Przepis stanowi, że „Właściwości użytkowe wyrobu budowlanego, zadeklarowane w krajowej deklaracji zgodnie z właściwą przedmiotowo Polską Normą wyrobu lub krajową oceną techniczną, należy odnieść do tych zasadniczych charakterystyk, które mają wpływ na spełnienie podstawowych wymagań przez obiekty budowlane, zgodnie z zamierzonym zastosowaniem tego wyrobu” [7]. Należy mieć nadzieję, że działając zgodnie z prawem nikt nie dostarczy już na budowę przysłowiowego „kota w worku”.

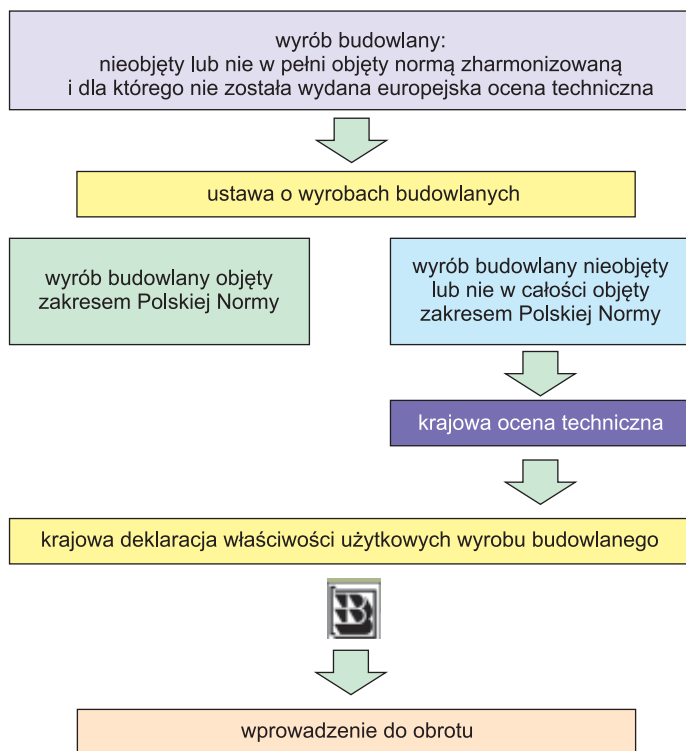
Przepisy ustawy nie określają sposobu postępowania z wnioskami o udzielenie aprobaty technicznej, i trybu dalszego prowadzenia postępowań aprobacyjnych, które nie zakończyły się wydaniem takiej aprobaty. Zawarte porozumienia lub umowy cywilnoprawne na przeprowadzenie postępowań będą musiały być rozwiązane. Producenci wyrobów budowlanych będą zmuszeni do składania nowych wniosków – o krajowe oceny techniczne.

Krajowa ocena techniczna (KOT), podobnie jak ocena europejska, jest „udokumentowaną, pozytywną oceną właściwości użytkowych tych zasadniczych charakterystyk wyrobu budowlanego, które zgodnie z zamierzonym zastosowaniem mają wpływ na spełnienie podstawowych wymagań” [7] dotyczących obiektów budowlanych. Podobnie jak dotychczasowe aprobaty techniczne, KOT będzie wydana tylko wtedy, gdy wyrób budowlany nie będzie objęty zakresem przedmiotowej Polskiej Normy lub gdy co najmniej jedna zasadnicza charakterystyka wyrobu nie będzie oceniana na podstawie Polskiej Normy, albo metoda oceny podana w tej normie nie będzie właściwa. (rys. 2.)

Uchylono dotychczasowy przepis art. 9 ust. 1 uzależniający wydanie aprobaty technicznej od objęcia wyrobu: „mandatem udzielonym przez Komisję Europejską na opracowanie norm zharmonizowanych lub wytycznych do europejskich aprobat technicznych” [7]. Wylimitowano w ten sposób podstawę prawną absurdalnych rozstrzygnięć dotyczących wprowadzanych do obrotu wyrobów. Na przykład, zabezpieczające przed korozją farby przy malowaniu konstrukcji betonowych – są, a przy malowaniu konstrukcji stalowych – nie są wyrobami budowlanymi, na które udziela się aprobat technicznych. Wyprodukowane w taki sam sposób urządzenia dylatacyjne zastosowane w moście drogowym są wyrobami budowlanymi, a zastosowane w moście kolejowym będą nimi dopiero od stycznia 2017 r.

Utrzymany będzie pięcioletni okres obowiązywania krajowej oceny technicznej, jednak okres, na który ważność KOT będzie mogła być przedłużona zostanie ograniczony do 5 lat. W przypadku aprobat technicznych nie był on limitowany. Odpłatność za udzielenie KOT będzie określana na podstawie liczby godzin poświęconych na pracę, za które ustawodawca określił maksymalną stawkę w kwocie 120 zł za godzinę [7].

Art. 9 pkt 7. znowelizowanej ustawy stanowi, że „Krajowe oceny techniczne są wydawane, zmieniane, przedłużane



Rys. 2. Schemat krajowego systemu wprowadzania wyrobów budowlanych do obrotu (oprac. Joanna Kędzińska)

i uchylane na wniosek producenta...”[7]. W przypadku, gdy po wbudowaniu w obiekt budowlany pozytywna ocena wyrobu nie będzie potwierdzona, art. 9 pkt 7 dopuszcza uchylenie KOT przez jednostkę, „która ją wydała, z własnej inicjatywy albo na wniosek Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego...”[7]. Ustawodawca nie uwzględnił zgłaszanego postulatu, aby w tym ostatnim przypadku prócz uchylenia dopuścić również zmianę KOT.

Już w obecnie obowiązującym prawie podobny zapis wywołuje negatywne skutki gospodarcze dla producentów wyrobów budowlanych w przypadku „niepotwierdzenia w trakcie stosowania pozytywnej oceny przydatności wyrobu” w odniesieniu do jednej z wielu odmian wyrobu ujętych w jednej aprobacie technicznej albo jednego z wielu zawartych w niej wymagań. Przepisy prawa przewidują wyłącznie uchylenie w całości aprobaty technicznej, a po wprowadzeniu przepisów ustawy – w całości KOT. Skutkuje to wycofaniem z obrotu na okres kilku miesięcy wielu wyrobów budowlanych, do których jednostka oceny technicznej nie wnosi zastrzeżeń.

Przykładem takiej sytuacji są liczne przypadki wyrwania przez koła pojazdów nakładek wyciszających na urządzeniach dylatacyjnych w mostach drogowych, w sposób wywołujący zagrożenie bezpieczeństwa ludzi i obniżenie poziomu ochrony środowiska przed hałasem. Działając zgodnie z przepisami prawa w 2015 r. należało kilku polskim producentom w całości unieważnić 10 aprobat technicznych, w których opcjonalnie dopuszczono stosowanie takich nakładek. A wystarczyło zmienić aprobaty wykreślając w ich treści tylko jedno zdanie.

Na podstawie delegacji zawartych w znowelizowanej ustawie o wyrobach budowlanych, od 1 stycznia 2016 r. minister właściwy do spraw budownictwa, lokalnego planowania i zagospodarowania przestrzennego uzyskał prawo wydania nowych rozporządzeń wykonawczych. Opracowano projekty przepisów, które mają wejść w życie 1 stycznia 2017 r.:

- rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie sposobu deklarowania właściwości użytkowych wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym [2],
- rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie krajowych ocen technicznych [3].

Wymienione przepisy wykonawcze są w trakcie procedury legislacyjnej – w fazie konsultacji społecznych. Nie znając wyniku uzgodnień i konsultacji, a tym samym ostatecznej treści regulacji, nie można przewidywać praktycznych skutków jej stosowania.

Rozporządzenie w sprawie sposobu deklarowania właściwości użytkowych wyrobów budowlanych określi między innymi „krajowe systemy oceny i weryfikacji stałości właściwości użytkowych wyrobów budowlanych, a także grupy wyrobów objętych obowiązkiem sporządzania krajowej deklaracji właściwości użytkowych” [2].

Uwagi, które w konsultacjach społecznych zgłoszono do pierwszego z wymienionych projektów dotyczyły między innymi obniżenia wymaganych systemów oceny zgodności w przypadku nieskomplikowanych wyrobów związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego takich jak separatory ruchu, azyle dla pieszych, słupki blokujące, lustra drogowe i osłony zabezpieczające. Wyroby te obecnie są wprowadzane do obrotu w systemie „1”, w którym jest wymagane uzyskiwanie certyfikatu zgodności z aprobatą techniczną w akredytowanej jednostce certyfikującej.

Rozporządzenie w sprawie krajowych ocen technicznych określi między innymi wzór wniosku o wydanie KOT, tryb prowadzenia postępowań i zawartość tego dokumentu. Będący przedmiotem uzgodnień wewnątrzresortowych projekt rozporządzenia nie zawierał przepisów regulujących tryb przedłużenia terminu, natomiast znalazły się w nim szczegółowe odniesienia do zmiany KOT. Dyskusję wywołał zapis, że jednostka oceny „zapewnia poufność informacji uzyskanych w trakcie postępowania i zachowanie tajemnicy co do zastrzeżonych przez ubiegającego się o krajową ocenę techniczną wyników badań i obliczeń, dokumentacji konstrukcyjnej i opisu technologii” [3], który wskutek niefortunnych interpretacji prawnych mógł doprowadzić do poufności wydanej KOT – dokumentu jawnego funkcjonującego w obiegu prawnym.

Jednostki upoważnione do wydawania europejskich i krajowych ocen technicznych

Uprawnienia do wydawania europejskich ocen technicznych mają, zgodnie z CPR, **jednostki oceny technicznej (JOT)**, które są wyznaczane przez państwa członkowskie UE, kraje należące do Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) oraz Szwajcarię i Turcję. Zakres właściwości JOT obejmuje konkretne grupy wyrobów budowlanych określone zgodnie z załącznikiem IV do CPR. Wszystkie JOT są obli-

toryjnie zrzeszone w Europejskiej Organizacji ds. Ocen Technicznych (EOTA), która koordynuje procedury i działania związane z ustanawianiem EDO i wydawaniem EOT.

Krajowe oceny techniczne będą mogły być wydawane zarówno przez upoważnione do wydawania ocen europejskich **jednostki oceny technicznej**, zgodnie z zakresem ich właściwości, jak i przez **krajowe jednostki oceny technicznej**, tj. instytuty badawcze wyznaczone przez ministra właściwego do spraw budownictwa, lokalnego planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa [7].

Jednostki oceny technicznej muszą posiadać kompetencje niezbędne do wypełniania zadań związanych wydawaniem EOT. Dotyczą one przede wszystkim analizy ryzyka (określenia zagrożeń i korzyści) związanego ze stosowaniem wyrobów, określenia kryteriów technicznych do oceny zachowania i właściwości użytkowych wyrobów, określenia metod służących do oceny właściwości użytkowych, analizy i oceny procesu produkcyjnego i zakładowej kontroli produkcji, oceny wyrobu, a także zarządzania ogólnego [5].

W związku z tym w tabeli 2 załącznika IV do CPR sformułowano wymagania, które muszą spełniać JOT i ich personel. Pracownicy JOT powinni posiadać szczegółową wiedzę dotyczącą grup wyrobów, dla których JOT została wyznaczona, w tym znajomość przepisów prawnych i wymagań krajowych, wiedzę techniczną, znajomość norm zharmonizowanych i metod badań, znajomość zagrożeń związanych z procesem budowlanym, znajomość aspektów technicznych tego procesu, ogólną wiedzę na temat praktyki budowlanej, ale także odpowiednie umiejętności językowe, znajomość związków zachodzących między procesami produkcyjnymi a charakterystykami wyrobu związanymi z zakładową kontrolą produkcji. Oczekuje się od nich niezależnej, obiektywnej i rzetelnej oceny technicznej. JOT muszą mieć odpowiednie środki i wyposażenie niezbędne do oceny właściwości użytkowych wyrobów budowlanych w swoim zakresie właściwości. Wymagania wobec JOT dotyczą także stałego stosowania odpowiednich metod zarządzania i ich kontroli (m.in. odpowiednia dokumentacja i procedury, systematyczny audyt wewnętrzny i kontrola systemu zarządzania, zapewnienie poufności, przestrzeganie dobrej praktyki administracyjnej). JOT powinny być niezależne od zainteresowanych podmiotów i nie mieć żadnych szczególnych interesów związanych z prowadzoną działalnością. Ponadto sposób wynagradzania personelu JOT nie może zależeć ani od liczby przeprowadzonych ocen, ani od wyników tych ocen [5]. Nie sposób oprzeć się wrażeniu, że powyższe wymagania powstały na podstawie zasad funkcjonowania instytutów z Francji i Niemiec – finansowanych z budżetów tych państw.

W Polsce jedyną jednostką oceny technicznej, która ma uprawnienia do wydawania EOT wyrobom budowlanym stosowanym w budownictwie komunikacyjnym, jest Instytut Badawczy Dróg i Mostów.

Obecna praktyka na budowach

Na budowach dróg, mostów, lotnisk i kolei panuje często przekonanie, że do wbudowania wyrobu budowlanego wystarcza posiadanie przez producenta dokumentu odniesie-

nia, obecnie aprobaty technicznej, a w przyszłości – KOT. Przekonanie to po części wynika ze stosowanych przez zamawiających roboty budowlane zapisów w specyfikacjach istotnych warunków tych zamówień (SIWZ). Powszechnie stawianym wymaganiem jest posiadanie Aprobaty Technicznej IBDiM. Wówczas ci inspektorzy nadzoru inwestorskiego, którzy nie znają przepisów o wyrobach budowlanych, akceptują wyroby budowlane wyłącznie na podstawie tego dokumentu odniesienia. Nie zauważają braku dokumentu potwierdzającego, że wyrób budowlany jest zgodny z aprobatą techniczną, to jest certyfikatu (jeśli jest wymagany) i deklaracji zgodności wystawionej przez producenta na jego wyłączną odpowiedzialność. Nierzadko te najważniejsze dokumenty są dostarczane już po zakończeniu budowy, podczas tzw. kolaudacji.

Co będzie oceniała jednostka oceny technicznej?

Funkcjonowanie na rynku budowlanym europejskich i krajowych dokumentów o nazwie „ocena techniczna” może wzbudzać kolejne wątpliwości. Dostarczony na plac budowy wyrób budowlany po okazaniu przez dostawcę takiego dokumentu może być potraktowany jako ostatecznie oceniony i kwalifikujący się już do wbudowania. Przepisy o wyrobach budowlanych nakładają jednak na producenta i dostawcę obowiązki dalej idące. Stąd wszystkie strony procesu budowlanego powinny mieć chociażby uogólnioną wiedzę o tym, że:

- dokument odniesienia (norma zharmonizowana wyrobu, europejska ocena techniczna, Polska Norma wyrobu, krajowa ocena techniczna) stawia wymagania – jaki powinien być wyrób, aby mógł być stosowany w budownictwie,
- certyfikat wyrobu potwierdza na podstawie prób i kontroli – czy produkowany wyrób jest zgodny z ww. dokumentem odniesienia,
- deklaracja właściwości użytkowych producenta zaświadcza – jakie właściwości użytkowe ma wyrób dostarczony na budowę.

Faktycznie oceniony wyrób budowlany powinien spełnić kryteria, potwierdzone kompletem wymienionych dokumentów wydanych przez dwa lub trzy uprawnione podmioty.

Jak nowe przepisy wpłyną na rynek wyrobów budowlanych?

Zapewne, u mniej dociekliwych inwestorów i wykonawców robót umocnią mylne przekonanie, że jednostki oceny technicznej oceniają te same wyroby, które są dostarczane na budowę i ta ocena jest wystarczająca do wbudowania wyrobu w obiekt budowlany. Dla niektórych inspektorów nadzoru inwestorskiego już dzisiaj aprobaty technicznej wystarcza do podjęcia decyzji o akceptacji wyrobu. W końcu działają w ramach zawartej umowy, której częścią składową jest specyfikacja istotnych warunków zamówienia (SIWZ). Często spotykanym zapisem w zatwierdzonych przez zamawiających roboty budowlane SIWZ jest wyłącznie posiadanie aprobaty technicznej. Autorzy takich specyfikacji nawet nie zauważają,



Fot. 4. Wielomodułowe urządzenie dylatacyjne podczas produkcji (fot. A. Niemierko) – wyrób budowlany wprowadzony do obrotu na podstawie Aprobaty Technicznej IBDiM



Fot. 5. Żerdź do mikropali/gwoździ gruntowych wraz z przekrojem połączenia odcinków żerdzi i koronką (fot. Beata Gajewska) – wyrób budowlany wprowadzony do obrotu na podstawie Aprobaty Technicznej IBDiM

że trybów wprowadzenia wyrobów budowlanych do obrotu jest więcej. W skrajnych przypadkach żądanie posiadania aprobaty technicznej pojawia się w odniesieniu do wyrobów, w przypadku których takiego dokumentu nie można uzyskać, ponieważ istnieje Polska Norma wyrobu. Cieszą się wówczas dostawcy posiadający aprobaty, które z mocy prawa są ważne przez okres pięciu lat. Bo w ten sposób uzyskują przewagę nad konkurencją.

Kiedy indziej sama treść dokumentu odniesienia może stać się narzędziem walki z konkurencją. Przepisy zawarte w CPR zakładają współpracę jednostki oceny technicznej z wnioskodawcą, który może w ten sposób uzyskać istotny wpływ na treść europejskiej oceny technicznej. W systemie europejskim, dzięki wymogowi wzajemnych uzgodnień z innymi jednostkami oceny technicznej dla tej samej grupy wyrobów, następuje jednak weryfikacja treści dokumentu. Trud-

no wyobrazić sobie taką weryfikację w polskim systemie krajowym – w dużej mierze wzorowanym na europejskim.

Już przy obecnie obowiązujących przepisach krajowych dochodzi do licznych konfliktów interesów. Producenci, którym przeszkadzają zapisy w aprobatkach technicznych posiadanych przez konkurencję podejmują działania w celu ich uchylecia. Występują z wnioskami o zmianę cudzych aprobat technicznych, które w świetle obowiązujących przepisów są nieuprawnione. Zarówno według obecnie obowiązującego, jak i projektu nowego rozporządzenia, jednostka oceny technicznej ma prawo uchylić aprobatę techniczną w całości albo zmienić ją na wniosek złożony przez właściciela. Do uchylecia potrzebne jest wystąpienie jednej z okoliczności wymienionych w rozporządzeniu. Wobec odmów rozpatrywania nieuprawnionych wniosków kierowane są skargi do Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego, Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa czy Najwyższej Izby Kontroli. Wyrobami, o których wprowadzanie do obrotu konkurencyjna walka stała się najgorętsza, są mostowe urządzenia dylatacyjne i kotwy gruntowe (fot. 4. i 5).

Najdalej idący wniosek skierowany do IBDiM dotyczy uchylecia aprobat technicznych, gdy dostarczane na budowę i akceptowane przez zamawiających wyroby budowlane produkowane przez firmę konkurencyjną są inne niż opisane w aprobacie technicznej tej firmy. Nowelizacja krajowych przepisów o wyrobach budowlanych nie rozwiąże opisanych problemów. Pozostaje potrzeba edukacji wielu osób zatrudnionych u producentów i dostawców, a także przy projektowaniu, w zamówieniach publicznych i w nadzorze inwestorskim.

Wnioski

1. Przewiduje się utrzymanie przez najbliższe lata tendencji wprowadzania do obrotu na podstawie systemu krajowego

większości wyrobów budowlanych, obecnie stosowanych w inżynierii komunikacyjnej w Polsce.

2. System krajowy wprowadzania wyrobów budowlanych do obrotu po 1 stycznia 2017 r. upodobni się częściowo do systemu europejskiego, przy czym czas potrzebny do uzyskania krajowej oceny technicznej z pewnością będzie krótszy od czasu uzyskania oceny europejskiej.

3. Docelowo w państwach Unii Europejskiej wprowadzanie wyrobów budowlanych do obrotu odbywać się będzie na podstawie oznakowania CE zgodnie z przepisami CPR. [1]

Bibliografia

- [1] Mistewicz M., Kędzińska J.: *Systemy dopuszczania wyrobów budowlanych w kolejowym budownictwie mostowym*. Prezentacja na Forum budowy i utrzymania obiektów inżynierskich Mosty 2015.
- [2] Projekt z dnia 27.01.2016 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie sposobu deklarowania właściwości użytkowych wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym.
- [3] Projekt z dnia 08.02.2016 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie krajowych ocen technicznych.
- [4] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 764/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające procedury dotyczące stosowania niektórych krajowych przepisów technicznych do produktów wprowadzanych legalnie do obrotu w innym państwie członkowskim oraz uchylające decyzję nr 3052/95/WE (Dz.U. UE L 218 z 13.8.2008).
- [5] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 305/2011 z dnia 9 marca 2011 r. ustanawiające zharmonizowane warunki wprowadzania do obrotu wyrobów budowlanych i uchylające dyrektywę Rady 89/106/EWG (Dz.U. UE L 88 z 4.4.2011).
- [6] Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. 1994 nr 89 poz. 414 ze zmianami).
- [7] Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych (Dz.U. 2004 Nr 92 poz. 881 ze zmianami).
- [8] Wytyczne. Zastosowanie rozporządzenia w sprawie wzajemnego uznawania do wyrobów budowlanych bez oznakowania CE, Komisja Europejska – Dyrekcja Generalna ds. Przedsiębiorstw i Przemysłu, Bruksela, dnia 13.10.2011 r.

Serwis GDDKiA • Aktualności

Jest decyzja Komisji Europejskiej dotycząca nowego odcinka drogi S7

Komisja Europejska wydała 17 czerwca 2016 r. decyzję o realizacji projektu „Budowa drogi ekspresowej S7 Radom (Jedlińsk) – Jędrzejów, odc. Radom – Skarżysko-Kamienna”. Jest to 12 decyzja Komisji dla dużego projektu w Programie Infrastruktura i Środowisko 2014–2020. Inwestycja warta 891 mln złotych otrzyma dofinansowanie środków UE w wysokości 421 mln złotych w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko.

Przez teren 3 gmin będzie przebiegać nowy odcinek drogi ekspresowej S7: Orońsko, Jastrząb i Szydłowiec. Odcinek połączy się na północy z końcem obwodnicy Radomia, a na południu dotrze do granicy województw: świętokrzyskiego i mazowieckiego.

W ramach przedsięwzięcia powstaną m.in. 3 węzły drogowe i inne obiekty inżynierskie: wiadukty, mosty, kładki dla pieszych, przejścia dla zwierząt, urządzenia ochrony środowiska, a także nasadzenia zieleni.

Budowany odcinek, wraz z innymi fragmentami trasy, stanowi część jednego z najważniejszych ciągów drogowych w sieci TEN-T, łączącego największe ośrodki miejskie kraju Warszawę, Radom, Kielce i Kraków.

Projekt przyczyni się do usprawnienia dalekobieżnego ruchu drogowego w kierunku północ-południe, wzrostu bezpieczeństwa podróżujących, odciążenia miast od nadmiernego ruchu drogowego i poprawy komfortu

życia mieszkańców terenów zabudowy sąsiadującej z istniejącą drogą krajową nr 7.

Źródło: Ministerstwo Rozwoju
20-06-2016

Obwodnica Brodnicy – OTWARTA

Od 25 czerwca 2016 roku kierowcy mogą korzystać z obwodnicy Brodnicy (dk 15). Prawie 1,5 km trasa omija ściśle centrum miasta i znacznie skraca czas przejazdu z Torunia w kierunku Olsztyna.

W ramach realizowanej inwestycji wybudowano nową jezdnię drogi nr 15, estakadę nad ul. Wiejską, torami PKP i terenami zalewowymi rzeki Łacha. W okolicach skrzyżowań wybudowano lub dokończono chodniki i ścieżki rowerowe, a także drogi dojazdowe, lokalne i zbiorcze w zakresie niezbędnym do prawidłowego funkcjonowania drogi krajowej nr 15.

Inwestycję zrealizowano w 13 miesięcy od dnia podpisania umowy (z wyłączeniem okresów zimowych), a jej koszt to prawie 48 mln zł.

Pierwszy etap budowy obwodnicy Brodnicy został już zrealizowany w 2011 roku. Polegał on na budowie ronda, które połączyło ulicę Podgórną za pośrednictwem trasy przemysłowej z ulicą Sądową.