

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia ..... 2009 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie**

Na podstawie art. 16 ust. 1 i 1a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118, z późn. zm.<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

**§ 1.**

W rozporządzeniu Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. Nr 83, poz. 578 oraz z 2007 r. Nr 210, poz. 1528) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 3 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Do praktyki zawodowej na budowie zalicza się pracę w organach administracji rządowej albo jednostek samorządu terytorialnego, realizujących zadania zarządcy drogi publicznej, albo u zarządcy infrastruktury kolejowej lub podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie infrastruktury kolejowej we właściwym stanie technicznym działającego na zlecenie zarządcy, polegającą na wykonywaniu czynności na terenie budowy i obejmującą konieczność fachowej oceny zjawisk lub samodzielnego rozwiązywania zagadnień architektonicznych oraz techniczno-organizacyjnych, w wymiarze stanowiącym nie więcej niż połowę wymaganego okresu.”;

2) § 20 otrzymuje brzmienie:

„§ 20. 1. Uprawnienia budowlane w specjalności kolejowej bez ograniczeń uprawniają do projektowania obiektu budowlanego lub kierowania robotami budowlanymi związanymi z obiektem budowlanym, takim jak: bocznica kolejowa, linia kolejowa wraz z punktami eksploatacyjnymi i posterunkami technicznymi, torowe instalacje techniczne oraz inne budowle kolejowe w rozumieniu przepisów o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe, z wyłączeniem budowli, o których mowa w § 19 ust. 1 pkt 2.

2. Uprawnienia budowlane w specjalności kolejowej w ograniczonym zakresie uprawniają do kierowania robotami budowlanymi polegającymi na remoncie lub rozbiórce, z wyłączeniem obiektów budowlanych na terenach eksploatacji górniczej i osuwisk.”;

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - budownictwo, gospodarka przestrzenna i mieszkaniowa, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 170, poz. 1217, z 2007 r. Nr 88, poz. 587, Nr 99, poz. 665, Nr 127, poz. 880, Nr 191, poz. 1373 i Nr 247, poz. 1844, z 2008 r. Nr 145, poz. 914, Nr 199, poz. 1227, Nr 206, poz. 1287, Nr 210, poz. 1321 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 31, poz. 206, Nr 160, poz. 1276 i Nr 161, poz. 1279.

3) w § 24 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Uprawnienia budowlane w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych bez ograniczeń uprawniają do projektowania obiektu budowlanego lub kierowania robotami budowlanymi związanymi z obiektem budowlanym, takim jak: sieci, instalacje i urządzenia elektryczne i elektroenergetyczne, w tym kolejowe, trolejbusowe i tramwajowe sieci trakcyjne wraz z instalacjami i urządzeniami technicznymi zasilania i sterowania kolejowej, trolejbusowej i tramwajowej sieci trakcyjnej oraz elektrycznego ogrzewania rozjazdów.”.

## **§ 2.**

W załączniku nr 1 do rozporządzenia „Wykaz wykształcenia odpowiedniego i pokrewnego dla poszczególnych specjalności uprawnień budowlanych”:

1) część „Specjalność kolejowa” otrzymuje brzmienie:

„1. Uprawnienia budowlane bez ograniczeń – ukończone studia magisterskie na kierunku budownictwo lub kierunku transport (O).

2. Uprawnienia budowlane w ograniczonym zakresie – ukończone wyższe studia zawodowe na kierunku budownictwo lub kierunku transport (O).”.

2) w części „Specjalność instalacyjna w zakresie sieci, instalacji i urządzeń ciepłych, wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych” w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) inżynieria naftowa i gazownicza (O).”.

## **§ 3.**

Do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

## **§ 4.**

Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

## Uzasadnienie

Problematyka nadawania tzw. uprawnień budowlanych jest obecnie uregulowana przepisami *rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. Nr 83, poz. 578, z późn. zm.)* zmienionego *rozporządzeniem Ministra Budownictwa z dnia 5 listopada 2007 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. Nr 210, poz. 1528)*.

Po okresie obniżenia działalności inwestycyjnej w sektorze kolejowym, jaki miał miejsce na przełomie lat 90-tych minionego wieku i początku obecnego dziesięciolecia, nastąpiło zaniechanie działalności projektowej i rozwiązanie wielu biur projektowych oraz odejście wielu projektantów z dziedziny kolejnictwa do innych dziedzin działalności gospodarczej. Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej miało wymierne znaczenie polityczne, ale przede wszystkim gospodarcze. Możliwość wykorzystania środków z funduszy unijnych spowodowała lawinowy wręcz wzrost nakładów inwestycyjnych na infrastrukturę transportową, szczególnie na inwestycje kolejowe, na co nałożył się niestety brak odpowiedniej liczby specjalistów w zakresie budownictwa kolejowego. Wzrost ilości i szeroki zakres zadań inwestycyjnych realizowanych w sektorze transportu kolejowego wymusza niejako konieczność pozyskania przez inwestorów i wykonawców bardzo dużej liczby wykwalifikowanych pracowników, posiadających odpowiednie przygotowanie do prowadzenia prac projektowych i budowlanych.

W okresie obowiązywania przedmiotowego rozporządzenia liczba uprawnień przyznawanych w specjalności kolejowej uległa niestety drastycznemu zmniejszeniu, w ostatnim okresie osiągając – w stosunku do liczby wszystkich nadawanych uprawnień – poziom zaledwie kilkuprocentowy. Wynika to przede wszystkim ze zbyt restrykcyjnych barier formalnych przyjętych w aktualnie obowiązujących przepisach, które skutecznie uniemożliwiły nabywanie uprawnień w specjalności kolejowej osobom posiadającym „kierunkowe” wykształcenie i praktykę, podczas gdy jednocześnie nie ustanowiono podobnych barier dla nabywania uprawnień budowlanych w pozostałych specjalnościach. Spowodowało to nie tylko zmniejszenie liczby wydawanych uprawnień budowlanych specjalności kolejowej, ale przede wszystkim skutecznie zniechęciło absolwentów kierunków technicznych posiadających wiedzę i praktykę z zakresu budownictwa kolejowego, wywołując spadek liczby wniosków o nadanie uprawnień.

Wykształcenie wymagane dla poszczególnych specjalności budowlanych, określone w załączniku nr 1 do ww. rozporządzenia „Wykaz wykształcenia odpowiedniego i pokrewnego

dla poszczególnych specjalności uprawnień budowlanych”, ma charakter zamknięty i nie podlega interpretacji rozszerzającej, dlatego niezwykle istotne jest jego dostosowanie do bieżących potrzeb rynkowych i kierunków kształcenia.

W chwili obecnej podmioty gospodarcze działające w branży kolejowej sygnalizują znaczne braki specjalistów z odpowiednimi kolejowymi uprawnieniami budowlanymi. W najbliższych latach potrzeby kadrowe ulegną dalszemu znacznemu zwiększeniu, z uwagi na ilość planowanych inwestycji, a także szacowane odejście z rynku ponad 1000 specjalistów z uwagi na osiągnięcie wieku poprodukcyjnego. Mając na uwadze powyższe, dalsze utrzymywanie obecnego status quo, w przypadku uprawnień budowlanych w specjalności kolejowej, jest niedopuszczalne i może skutkować znacznymi opóźnieniami w realizacji procesów inwestycyjnych na skalę krajową.

Projektowane rozporządzenie ma na celu złagodzenie wymagań formalnych dla kandydatów na projektantów i kierujących robotami budowlanymi poprzez dostosowanie zapisów do aktualnej wiedzy, kierunków kształcenia, przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniego poziomu przygotowania teoretycznego i praktycznego.

W projekcie, przygotowanym w oparciu o doświadczenia z okresu stosowania przepisów dotychczasowych, przewidziano następujące zmiany:

- 1) w § 3 zmieniono ust. 4, który zezwala na zaliczenie do praktyki zawodowej okresu pracy u zarządcy infrastruktury kolejowej lub podmiotu działającego na jego zlecenie w wymiarze stanowiącym połowę wymaganego okresu. Przyjęte rozwiązanie umożliwi wykorzystanie dużej kadry pracowników przedsiębiorstw kolejowych, którzy dysponują odpowiednią wiedzą i doświadczeniem, jednak nie mogli wcześniej z powodów formalnych ubiegać się o przyznanie uprawnień;
- 2) zmienione brzmienie § 20 wskazuje zakres uprawnień budowlanych związanych z kolejowymi obiektami budowlanymi, przy czym zrezygnowano z dotychczasowego rozróżnienia uprawnień pełnych i ograniczonych według rodzaju obiektów, a wprowadzono rozróżnienie ze względu na rodzaj prowadzonych robót budowlanych, co zapewni wykonywanie projektu lub kierowanie pracami budowlanymi przez osoby posiadające odpowiedni poziom wiedzy i doświadczeń praktycznych;
- 3) uszczegółowiono przepis § 24 ust. 1, którego dotychczasowa treść wskazywała ogólnie kolejowe obiekty budowlane będące przedmiotem uprawnień specjalności instalacyjnej w zakresie sieci instalacji i urządzeń elektrycznych i

elektroenergetycznych, w celu wyeliminowania potencjalnych rozbieżności interpretacyjnych, co do ujęcia niektórych urządzeń zakresem tych uprawnień;

- 4) w zmienionej części „Specjalność kolejowa” oraz w części „Specjalność instalacyjna w zakresie sieci, instalacji i urządzeń cieplnych, wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych” w załączniku nr 1 wskazano odpowiednie kierunki wykształcenia odchodząc od dotychczasowego szczegółowego wskazania specjalności wykształcenia, co stanowiło jedną z podstawowych barier hamujących proces nabywania uprawnień przez zainteresowanych kandydatów.

Ocenia się, że zlikwidowanie barier formalnych i umożliwienie nabycia uprawnień osobom odpowiednio przygotowanym zwiększy na rynku liczbę osób z uprawnieniami kolejowymi, co z kolei bezpośrednio przełoży się na zwiększenie liczby specjalistów w podmiotach branży kolejowej, a w efekcie na usprawnienie i przyspieszenie realizacji zadań inwestycyjnych ciążyących na całej branży.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337) projekt rozporządzenia został umieszczony na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury. Do projektu nie wniesiono, w trybie ww. ustawy, zgłoszeń zainteresowania pracami nad projektem aktu normatywnego od podmiotów występujących w ramach zawodowej działalności lobbingsowej.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie podlega procedurze notyfikacji zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

## Ocena Skutków Regulacji

### 1. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie:

Rozporządzenie oddziałuje na osoby ubiegające się o zdobycie uprawnień budowlanych do projektowania w danej specjalności.

### 2. Konsultacje społeczne:

W ramach konsultacji społecznych projekt niniejszego rozporządzenia, celem zaopiniowania, został wysłany do związków zawodowych, stowarzyszeń i organizacji zrzeszających podmioty bezpośrednio zainteresowane przedmiotem regulacji niniejszego rozporządzenia. Projekt rozporządzenie zostanie przesłany także do Akademii Górniczo-Hutniczej im. S. Staszica w Krakowie, która kształci specjalistów w zakresie inżynierii naftowej i gazowniczej, a która wnioskowała o zmianę dotychczasowego zapisu.

1. Akademia Górniczo-Hutnicza im. S. Staszica w Krakowie,
2. Federacja Związków Zawodowych Pracowników Automatyki i Telekomunikacji PKP,
3. Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa,
4. Instytut Rozwoju Miast,
5. Instytut Techniki Budowlanej,
6. Izba Architektów Rzeczypospolitej Polskiej,
7. Izba Projektowania Budowlanego,
8. Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej,
9. Stałe Przedstawicielstwo Kongresu Budownictwa Polskiego,
10. Krajowa Izba Urbanistów,
11. Sekcja Krajowa Budownictwa NSZZ Solidarność,
12. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,
13. Polska Izba Inżynierów Budownictwa,
14. Polska Izba Przemysłowo-Handlowa Budownictwa,
15. Polskie Koleje Państwowe S.A.,
16. Polski Związek Inżynierów i Techników Budownictwa,
17. Polski Związek Firm Deweloperskich,
18. Polski Związek Pracodawców Budownictwa,
19. Stowarzyszenie Architektów Polskich,
20. Stowarzyszenie Elektryków Polskich,
21. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej,
22. Stowarzyszenie na rzecz Interoperacyjności i Rozwoju Transportu Szybowego,
23. Związek Zawodowy „Budowlani”.

Projekt zmian w rozporządzeniu spotkał się z aprobatą środowisk bezpośrednio zainteresowanych rozszerzeniem kręgu osób mogących ubiegać się o nadanie uprawnień budowlanych w specjalności kolejowej. Niektóre z podmiotów zgłosiły propozycje zmian, które w swoim charakterze wykraczałyby poza zakres objęty przedmiotem niniejszej regulacji bądź były sprzeczne z jej ideą.

Istota wprowadzonych zmian sprowadza się do przyznania uprawnień budowlanych do kierowania robotami budowlanymi polegającymi na remoncie lub rozbiórce, z wyłączeniem obiektów budowlanych na terenach eksploatacji górniczej i osuwisk osobom, które posiadają ukończone wyższe studia zawodowe na kierunku budownictwo lub kierunku transport. Dotychczas obowiązujące wymagania formalne polegające na szczegółowym wskazaniu kierunku wykształcenia znacząco ograniczały możliwość nabycia uprawnień budowlanych w specjalności kolejowej. W związku z tym koniecznym stało się umożliwienie osobom, które posiadają odpowiednie doświadczenie zawodowe zdobyte w organach administracji rządowej albo jednostkach samorządu terytorialnego, realizujących zadania zarządcy drogi publicznej, albo u zarządcy infrastruktury kolejowej lub podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie infrastruktury kolejowej we właściwym stanie technicznym działającego na zlecenie zarządcy, zdobycie uprawnień budowlanych w specjalności kolejowej w ograniczonym zakresie.

Złagodzenie wymagań formalnych polega zatem na odejściu od szczegółowego wskazania wykształcenia i nie odnosi się do poziomu zdobytego wykształcenia. Dla uzyskania uprawnień budowlanych w specjalności kolejowej bez ograniczeń nadal koniecznym jest ukończenie studiów magisterskich, a dla uzyskania uprawnień budowlanych w ograniczonym zakresie - ukończenie studiów zawodowych. Jednakże kierunkiem uprawniającym do ubiegania się o nadanie przedmiotowych uprawnień budowlanych jest budownictwo lub transport, a nie, jak dotychczas, budownictwo w specjalności drogi kolejowej lub drogi żelaznej. Warty podkreślenia jest, że osoby ubiegające się o nadanie uprawnień budowlanych w specjalności kolejowej będą musiały wykazać się nie tylko wysokim poziomem przygotowania teoretycznego, ale też praktycznego. Zdobyte przez kandydatów doświadczenie obejmujące konieczność fachowej oceny zjawisk lub samodzielnego rozwiązywania zagadnień architektonicznych oraz techniczno-organizacyjnych będzie niezwykle pomocne przy wykonywaniu zadań zgodnie z przyznanymi uprawnieniami.

Nie ma zatem obaw, że złagodzenie wymagań w zakresie formalnego wykształcenia kandydatów, którzy mogą ubiegać się o nadanie uprawnień budowlanych w specjalności kolejowej, będzie miało negatywny wpływ na bezpieczeństwo projektowanej przez nich lub budowanej infrastruktury kolejowej.

### **3. Wpływ rozporządzenia na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa oraz na budżet jednostek samorządu terytorialnego:**

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje dodatkowych skutków finansowych dla budżetu państwa oraz budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

### **4. Wpływ rozporządzenia na rynek pracy:**

Projektowane przepisy poprzez rozszerzenie kręgu osób mogących ubiegać się o nadanie uprawnień osobom odpowiednio przygotowanym przyczynią się do zwiększenia liczby specjalistów z branży kolejowej oraz instalacyjnej. W sposób pozytywny wpłyną zatem na rynek pracy.

### **5. Wpływ rozporządzenia na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.**

Proponowane zmiany będą miały pozytywny wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość poprzez zwiększenie liczby inwestycji w zakresie kolejnictwa .

#### **6. Wpływ rozporządzenia na sytuację i rozwój regionalny**

Rozszerzenie kręgu podmiotów świadczących pracę w branży kolejowej oraz inwestycyjnej odniesie pozytywny skutek na liczbę realizowanych inwestycji. Odniesie to pozytywny wpływ na sytuację i rozwój regionalny.