



OIGD 146/2021

PZPB/77/2021

Kraków, Warszawa, dnia 22 listopada 2021 r.

**Pan
Piotr Nowak
Minister Rozwoju i Technologii**

Szanowny Panie Ministrze,

Dotyczy: Rozporządzenia Ministra Rozwoju, Pracy i Technologii z dnia 4 grudnia 2020 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie sposobu deklarowania właściwości użytkowych wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym (Dz.U. 2020, poz. 2297)

WNIOSEK O ZMIANĘ ZAPISÓW ROZPORZĄDZENIA

Działając w imieniu Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa, Polskiego Stowarzyszenia Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych, Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa oraz Polskiego Kongresu Drogowego **zwracamy się z uprzejmą prośbą o wprowadzenie zmian w § 2 Rozporządzenia Ministra Pracy, Rozwoju i Technologii z dnia 4 grudnia 2020 (Dz.U. 2020 poz. 2297) w odniesieniu do dodatków i domieszek do mieszanek mineralno-asfaltowych. Postulujemy rezygnację z uznania dodatków i domieszek do mieszanek mineralno-asfaltowych za wyroby budowlane.**

UZASADNIENIE

Tempo rozwoju branży budowlanej stymuluje pojawienie się na rynku coraz bardziej nowoczesnych dodatków i domieszek do mieszanek mineralno-asfaltowych. Stanowią one szeroką gamę produktów, zróżnicowaną pod względem właściwości chemicznych i fizycznych. Produkty te dodawane są do mieszanek mineralno-asfaltowych w niewielkich ilościach i nie stanowią podstawowych składników mieszanki, a ich rola sprowadza się do zmiany/poprawy wybranych parametrów mieszanki mineralno-asfaltowej (np. urabialności podczas wbudowania). **Dodatki i domieszki do mieszanek mineralno-asfaltowych do tej pory nie były uznawane za wyrób budowlany ani w systemie europejskim, ani w systemie krajowym, i tym samym nie było wymagane sporządzanie dla nich dokumentacji, jak dla wyrobów budowlanych. Większość dodatków i domieszek do mieszanek mineralno-asfaltowych jest importowana do naszego kraju, w tym z krajów Unii Europejskiej, gdzie produkty te nie są uznawane za wyroby budowlane.**

Uznanie dodatków i domieszek do mieszanek mineralno-asfaltowych za wyroby budowlane w Polsce było wielkim zaskoczeniem dla producentów i dostawców. Co więcej, spotkało się z niezrozumieniem przyczyn takiego ruchu, ponieważ w Unii Europejskiej nic się nie zmieniło w ostatnim czasie, co byłoby uzasadnieniem.

Rozpatrując zaistniałą sytuację, należy wziąć pod uwagę następujące fakty:

1. *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* podaje w artykule 2 definicję „wyrobu budowlanego”, zgodnie z którą są to wyroby, których właściwości wpływają na właściwości użytkowe obiektów budowlanych w stosunku do podstawowych wymagań dotyczących obiektów budowlanych. W świetle powyższego **uważamy, że większość dodatków i domieszek nie spełnia przytoczonej definicji wyrobu budowlanego**. Przykładowo, jaki wpływ na wymagania podstawowe obiektu budowlanego mają włókna celulozowe stosowane do mieszanek mineralno-asfaltowych o nieciągłym uziarnieniu (SMA, BBTM, AUTL itd.), których celem jest wyłącznie przeciwdziałanie problemom technologicznym podczas transportu mieszanki? Albo jaki wpływ mają dodatki obniżające temperaturę wbudowywania mieszanek mineralno-asfaltowych podczas budowy drogi, czyli wyłącznie wpływające na oszczędność energii i emisji?
2. **Nie jest nam znany fakt, żeby w jakimkolwiek kraju UE stworzono specyfikacje techniczne (normy, oceny techniczne, specyfikacje wewnętrzne), na podstawie których w danym kraju określono lokalne wymagania wobec dodatków i domieszek do mieszanek mineralno-asfaltowych**. Oznacza to między innymi, że opracowanie takich wymagań nie zostało uznane za celowe w żadnym kraju UE.
3. Nie istnieją żadne wspólne europejskie specyfikacje dla dodatków i domieszek do mieszanek mineralno-asfaltowych. Zarówno CEN, jak i Komisja Europejska w swoich mandatach dla CEN nie wskazała obszaru dodatków i domieszek do mieszanek mineralno-asfaltowych za istotny w związku z Rozporządzeniem CPR 305/11.
4. *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i RADY (UE) 2019/515 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie wzajemnego uznawania towarów zgodnie z prawem wprowadzonych do obrotu w innym państwie członkowskim*, podaje z kolei że w przypadku, gdy nie istnieją wspólne unijne przepisy dotyczące produktów (patrz p.3), **zasada wzajemnego uznawania powinna zapewniać, aby produkt, który został legalnie wprowadzony do obrotu w jednym państwie członkowskim, mógł być sprzedawany również w innym państwie członkowskim** – pod warunkiem, że jest bezpieczny i nie narusza interesu publicznego. Państwa członkowskie, w tym przypadku **Polska, wprowadzając dodatkowe wymagania i powielając badania, tym samym niepotrzebnie zwiększają biurokrację i koszty**. Pozbawia to podmioty gospodarcze możliwości skorzystania z efektu skali jednolitego rynku, powoduje wzrost cen dla konsumentów i ogranicza swobodny przepływ materiałów i usług wewnątrz UE ze szkodą dla wszystkich. Dodatkowo, dlaczego właśnie Polska ma być tym

krajem UE, w którym dodatki i domieszki do mieszanek mineralno-asfaltowych zostały uznane za wyroby budowlane, a działania rządu utrudniają życie zarówno firmom budowlanym jak i producentom?

5. Producenci dodatków i domieszek do mieszanek mineralno-asfaltowych sprzedawanych w Polsce są zarówno małymi producentami, jak i wielkimi firmami. W większości zlokalizowanymi poza granicami Polski. Wprowadzenie w Polsce Systemu Oceny i Weryfikacji Stałości Właściwości Użytkowych na poziomie 2+ sprawi, że każdy producent powinien wystąpić do Instytutu Badawczego Dróg i Mostów w Warszawie o wydanie Krajowej Oceny Technicznej (KOT) swojego produktu, następnie na tej podstawie powinien ustanowić u siebie system Zakładowej Kontroli Produkcji, w końcu poddać się ocenie audytora zewnętrznego z Polski i uzyskać Certyfikat ZKP dla swojej instalacji produkcyjnej. Cały proces jest kosztowny, absorbujący administracyjnie i czasochłonny. Przykładowo, gdy mały producent jest zlokalizowany w Irlandii, jaka może być jego motywacja, żeby dokonać tak dużych inwestycji? Jak już wspomniano wcześniej, **nie rozumiemy, dlaczego Polska wprowadziła takie wymagania**. W konsekwencji **należy się spodziewać znaczącego zmniejszenia konkurencji na polskim rynku, ponieważ część producentów/dostawców po prostu zrezygnuje z kosztów związanych z certyfikacją i odejdzie z naszego rynku**. Jeśli nawet nie zrezygnują, to koszty tych działań administracyjnych, które wcale nie są małe, zostaną przerzucone na klientów w Polsce.
6. Dostosowanie się do obowiązującego stanu prawnego ustanowionego Rozporządzeniem Ministra Pracy, Rozwoju i Technologii z dnia 4 grudnia 2020 (Dz.U. 2020 poz. 2297) wymaga przejścia przez ww. proces administracyjny. Należy mieć na uwadze, że w Polsce **jest tylko jedna krajowa jednostka wydająca KOT oraz jedna jednostka certyfikująca ZKP**. Wracamy więc do monopolu, który - jak wiadomo - jest szkodliwy.
7. Warto przytoczyć jeszcze jeden argument, bardzo często podnoszony przez polski rząd. W Polsce od dłuższego czasu kładziemy silny nacisk na innowacyjność, także w budownictwie drogowym. Jednym z najpopularniejszych obszarów prac innowacyjnych i wynalazczych są m.in. właśnie dodatki i domieszki do mieszanek mineralno-asfaltowych. Ta część inżynierii materiałowej bardzo szybko się rozwija. Jest oczywistym, że **bariery biurokratyczne, a takim jest nieuzasadnione uznanie tych produktów za wyroby budowlane, zatrzymają ten rozwój**.

W związku z powyższym postulujemy o zmianę zapisów § 2 Rozporządzenia Ministra Pracy, Rozwoju i Technologii z dnia 4 grudnia 2020 (Dz.U. 2020 poz. 2297), przez usunięcie dodatków i domieszek do mieszanek mineralno-asfaltowych z listy wyrobów budowlanych.

Na koniec chcielibyśmy podkreślić, że problemy producentów i dostawców dodatków i domieszek do mieszanek mineralno-asfaltowych nie są wyłącznie problemami tych przedsiębiorstw. **Duża część producentów i dostawców przedmiotowych dodatków nie zdąży wprowadzić wymagań Rozporządzenia przed końcem *vacatio legis***. To z pewnością wpłynie na ograniczenia na rynku od wiosny 2022 r., a w skrajnym przypadku nawet na braki dostaw w dłuższym okresie,



co skutkowałoby zatrzymaniem produkcji mieszanek mineralno-asfaltowych w sezonie 2022 roku. Miałyby to katastrofalne skutki w świetle ambitnych celów dotyczących planowanych i systematycznie realizowanych inwestycji infrastrukturalnych zarówno na szczeblu dróg krajowych jak i dróg samorządowych. Realizacja Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych jest bardzo wymagającym zadaniem, nie wspominając o inwestycjach na szczeblu lokalnym, dla których został stworzony Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg. Każde dodatkowe wymaganie będzie rodziło ryzyko wydłużenia realizacji oraz trudnego do oszacowania wzrostu kosztów.

Proponowane przez nas rozwiązanie zostanie pozytywnie odebrane przez branżę drogową i z pewnością pozwoli ograniczyć wzrost cen realizowanych inwestycji, przy i tak szybko rosnących cenach surowców i kosztach robocizny.

Należy podkreślić, że wyrób końcowy, jakim jest mieszanka mineralno-asfaltowa, jest wyrobem budowlanym oznakowanym CE oraz objętym wysokimi standardami kontroli jakości – wymagany poziom wg Krajowego Systemy Oceny i Weryfikacji Stałości Właściwości Użytkowych 2+. Zatem zniesienie wymagań dla dodatków i domieszek do mieszanek mineralno-asfaltowych, jak dla wyrobów budowlanych pozostanie bez wpływu na jakość inwestycji infrastrukturalnych, które są krwioobiegiem gospodarczym Państwa.

Jesteśmy gotowi do pilnych rozmów w celu rozwiązania zaistniałej sytuacji. Sprawa wymaga pilnego podjęcia działań, ponieważ koniec *vacatio legis* zbliża się nieuchronnie.

Z wyrazami szacunku,

Barbara Dzieciuchowicz

(podpis w systemie
elektronicznym)

Prezes Zarządu OIGD

Jan Styliński

(podpis w systemie
elektronicznym)

Prezes Zarządu PZPB

Andrzej Wyszyński

(podpis w systemie
elektronicznym)

Prezes Zarządu PSWNA

Zbigniew Kotlarek

(podpis w systemie
elektronicznym)

Prezes Zarządu PKD

Do wiadomości:

1. Andrzej Adamczyk, Minister Infrastruktury
2. Tomasz Żuchowski, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad

Ogólnopolska Izba
Gospodarcza Drogownictwa
ul. Mogińska 25
31-542 Kraków
oiqd@oiqd.com.pl

Polski Związek Pracodawców
Budownictwa
Kaliska 23/lok. U4, 02-316
Warszawa
sekretariat@pzpb.com.pl

Polskie Stowarzyszenie
Wykonawców Nawierzchni
Asfaltowych
Aleje Jerozolimskie 155, U3
02-326 Warszawa
biuro@pswna.pl

Stowarzyszenie Polski
Kongres Drogowy
ul. Instytutowa 1
03-303 Warszawa
biuro@kongresdrogowy.pl