|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Nazwa dokumentu:*** *projekt ustawy o zmianie ustawy Prawo Budowlane oraz niektórych innych ustaw (poz. UD427)* | | | | | |
| **Lp.** | **Organ wnoszący uwagi** | **Jednostka redakcyjna, do której wnoszone są uwagi** | **Treść uwagi** | **Propozycja zmian zapisu** | **Odniesienie do uwagi** |
| **1** | **Minister Infrastruktury** | Art. 1 pkt 7  projektu  (Art. 15a ust. 3) | Proponuję nadanie nowego brzmienia art. 15a ust. 3  Zmiana zakresu uprawnień do projektowania w ograniczonym zakresie, polegająca na usunięciu ograniczenia zakresu do *„zabudowy zagrodowej”* spowoduje, że ten zakres uprawnień będzie wystarczający do projektowania budynków użyteczności publicznej, w tym dworców kolejowych, które często mają kubaturę nieprzekraczającą opisanego w ustawie progu 1000 m³.  Ewentualne rozszerzenie zakresu uprawnień ograniczonych proponuję zdefiniować poprzez określenie kategorii  budynków objętych tymi uprawnieniami.  W mojej opinii z zakresu uprawnień ograniczonych z pewnością powinny być wyłączone obiekty kategorii XVII. | Proponuję następujące brzmienie:  „*3. Uprawnienia budowlane w specjalności architektonicznej w ograniczonym zakresie uprawniają do projektowania lub kierowania robotami budowlanymi w odniesieniu do architektury obiektów kategorii I, II, III, XXII o kubaturze do 1000 m³.”* |  |
| **2** | **Minister Infrastruktury** | Art. 1 pkt 8  projektu  (Art. 15b ust. 1 pkt 1 lit. e) | Proponuję wykreślenie z projektu ustawy art. 15b. ust 1 pkt 1 lit. e.  Zmiana w zakresie przeniesienia kompetencji do wystawiania ekspertyzy technicznej w zakresie związanym z legalizacją obiektu, z osób posiadających odpowiednie uprawnienia budowlane bez ograniczeń w danej specjalności budowlanej, na rzecz niewielkiej grupy rzeczoznawców budowlanych, spowoduje istotne spowolnienie procesu przygotowania dokumentacji projektowej. W obecnym stanie prawnym, w ramach swoich kompetencji rzeczoznawcy budowlani są już objęci możliwością sporządzania ekspertyz budowlanych w przedmiotowym zakresie. |  |  |
| **3** | **Minister Infrastruktury** | Art. 1 pkt 18  oraz pkt 52 projektu  (art. 35 ust. 1 pkt 2 i ust. 1a oraz 84 ust. 1 pkt 1 lit. a) | Proponuję rezygnację z dodania art. 35 ust. 1a  Całkowite wyłączenie prowadzenia przez organy administracji architektoniczno-budowlanej kontroli zgodności projektu zagospodarowania działki lub terenu z przepisami techniczno— budowlanymi jest rozwiązaniem zbyt ryzykownym. Konsekwencją proponowanej zmiany, będzie możliwość przeprowadzenia kontroli dopiero w trakcie robót budowlanych lub po ich zakończeniu, na podstawie art. 84 ustawy. Przeniesienie kontroli na późniejszy etap spowoduje zwiększenie kosztów ewentualnych błędów  Z punktu widzenia realizacji strategicznych dla państwa inwestycji (np. przez PKP S.A.) odsunięcie weryfikacji godności projektu z przepisami na późniejsze etapy inwestycji zwiększa ryzyko poniesienia dodatkowych istotnych kosztów oraz znacznego wydłużenia procesu inwestycyjnego. Biorąc pod uwagę dotychczasowe doświadczenia okoliczność, że zgodność projektu z przepisami jest potwierdzona przez projektantów nie jest wystarczającą gwarancją jego rzetelności, biorąc pod uwagę, że wysokość ewentualnych roszczeń odszkodowawczych od projektanta, stanowi niewielki ułamek poniesionych przez inwestora (Skarb Państwa) nakładów w fazie realizacji inwestycji.  Proponowana zmiana w praktyce likwiduje dotychczasową, spójną regulację, niejako „prywatyzując” sprawowanie kontroli nad przestrzenią publiczną.  W tym kontekście wyjaśnienia wymaga również kwestia, czy przez „kontrolę stosowania przepisów prawa budowlanego a w szczególności: kontrolę zgodności wykonywania robót budowlanych z przepisami prawa budowlanego (…)” rozumie się również kontrolę zgodności z przepisami techniczno-budowlanymi, wydanymi na podstawie ustawy – Prawo budowlane. Jeżeli nie, należy takie wymaganie dopisać. Jeżeli tak – brak jednoznacznego wskazania przepisów techniczno-budowlanych może budzić wątpliwości interpretacyjne.  Analogicznie do uwagi zgłaszanej w ramach uzgodnień międzyresortowych negatywnie opiniuję zniesienie odpowiedzialności organu administracji architektoniczno-budowlanej za sprawdzenie zgodności projektu zagospodarowania działki lub terenu z przepisami, w tym techniczno-budowlanymi. Wbrew intencjom ustawodawcy, który wskazuje na potrzebę zniesienia obciążeń organów administracji architektoniczno-budowlanej, proponowana zmiana przenosi całkowitą odpowiedzialność za stosowanie przepisów techniczno-budowlanych na projektanta. Spowoduje to praktyczne lekceważenie tych przepisów, na jeszcze większą skalę niż obecnie, a w konsekwencji zmniejszy bezpieczeństwo budowanych obiektów. Organy nadzoru budowlanego nie będą bowiem w stanie zweryfikować prawidłowości przyjmowanych rozwiązań projektowych lub będzie się to działo na zbyt późnym etapie. | Proponuję rezygnację z projektowanej zmiany. |  |
| **4.** | **Minister Infrastruktury** | art. 3 pkt 1 projektu | Podtrzymuję uwagę dot. braku zgody na wprowadzenie ustawowego zwolnienia pojazdów organów nadzoru budowlanego z obowiązku uiszczania opłat za postój w strefach płatnego parkowania. W obecnie obowiązującym art. 13 ust. 3 ustawy o drogach publicznych ustawodawca enumeratywnie wskazał pojazdy, które są ustawowo zwolnione z obowiązku uiszczania opłaty za postój w strefie płatnego parkowania. Są to przede wszystkim pojazdy służb państwowych (rządowych / samorządowych). Należą do nich m.in. siły zbrojne, policja, straż graniczna, straż pożarna, różnego rodzaju służby specjalne, których pojazdy też są pojazdami specjalnie oznakowanymi. Katalog pojazdów ustawowo zwolnionych z opłat za postój jest więc mocno ograniczony, a wynika to również z faktu, że opłaty z tytułu postoju w strefie płatnego parkowania są przekazywane odpowiednio do budżetów jednostek samorządu terytorialnego (JST).  Zatem wszelkie zmiany polegające na rozszerzeniu katalogu pojazdów zwolnionych z opłat za postój w strefie płatnego parkowania stanowiłyby uszczuplenie ich dochodów. W związku z powyższym MI nie widzi zasadności ustawowego rozszerzania katalogu pojazdów zwolnionych z opłaty za postój w strefie płatnego parkowania.  Należy także wskazać, że w OSR nie został wskazany negatywny wpływ projektowanej zmiany na budżet JST. A nie da się ukryć że wprowadzenie proponowanej zmiany spowoduje uszczuplenie dochodów JST.  Dodatkowo zgodnie z art. 13b ust. 4 ustawy o drogach publicznych, rada gminy (rada miasta), ustalając strefę płatnego parkowania m.in. może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowane oraz zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników drogi. Zatem zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami ustawy o drogach publicznych istnieje możliwość zwolnienia pojazdów organów nadzoru budowlanego z opłat za postój w strefach płatnego parkowania na poziomie JST. W tym celu należy zwrócić się z odpowiednim wnioskiem do rady gminy (miasta). Podkreślić należy, że ocena potrzeby i zasadności zwolnienia danych użytkowników drogi z obowiązku uiszczania opłaty za postój w strefach płatnego parkowania powinna być dokonana przez ten samorząd. W tym zakresie pozostawiono swobodę właściwemu organowi samorządu.  Wagę zadań wykonywanych przez nadzór budowlany w związku z wystąpieniem katastrof budowlanych jest zrozumiała. Należy jednak zauważyć, że po pierwsze strefy płatnego parkowania tworzone są w miastach i miasteczkach i mają na celu przede wszystkim zwiększenie rotacji parkujących pojazdów samochodowych. Po drugie ustawowe zwolnienie z opłat za postój w strefach płatnego parkowania dotyczy pojazdów specjalnych w większości specjalnie oznakowanych, bądź też pojazdów tajnych, które w sposób ciągły wykonują zadania związane z czuwaniem nad bezpieczeństwem, porządkiem i zdrowiem obywateli RP.  Mając powyższe na uwadze oraz argumentację przedstawioną przez GUNB w zakresie wykonywania pilnych czynności służbowych związanych z wystąpieniem katastrofy budowlanej - zwracam się z prośbą o podanie informacji w ilu przypadkach rocznie nadzór budowlany w związku z zaistniałą katastrofą budowlaną albo klęską żywiołową interweniował w takich miastach, w których zobowiązany był do uiszczenia opłaty za postój w strefie płatnego parkowania. | Proponuję rezygnację z projektowanej zmiany. |  |
| **5.** | **Minister Infrastruktury** | Art. 3 pkt 2-4 | Przedmiotowe zmiany ingerują w sposób funkcjonowania zarządców dróg, również samorządowych, w tym na poziomie gmin, które nie są organami administracji architektoniczno-budowlanej, zatem wprowadzenie ich będzie wymagało zaakceptowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu.  Wyjaśnienia wymaga jakie systemy rozumie się pod pojęciem „systemy dziedzinowe zintegrowane z systemem SOPAB”. Projekt ustawy w żaden sposób nie określa w jaki sposób powstać miałyby te systemy dziedzinowe zintegrowane z systemem SOPAB, jaki byłby koszt ich stworzenia oraz kiedy miałyby one zacząć funkcjonować.  Uzasadnienie zawiera treść: „Organy, które posiadają swoje Systemy Dziedzinowe do obsługi postępowań administracyjnych w budownictwie i nie zdecydują się na wdrożenie SOPAB, będą mogły pracować w swoich systemach, przy założeniu, że będą przekazywać dane z prowadzonych postępowań do SOPAB, aby zapewnić referencyjność systemu SOPAB w zakresie postępowań administracyjnych w budownictwie w skali całego kraju. Udostępnione zostanie API SOPAB, umożliwiające innym Systemom Dziedzinowym pełną integrację z SOPAB.”. Natomiast z projektowanych przepisów nie wynika obowiązek przekazywania danych dot. prowadzonych postępowań z systemów dziedzinowych do SOPAB.  Ponadto należy wskazać, że w projekcie ustawy nie uwzględniono wszystkich postępowań administracyjnych prowadzonych w ramach ustawy o drogach publicznych. Nie uwzględniono następujących postępowań:  1) przeniesienie decyzji o lokalizacji zjazdu (art. 29 ust. 7-12),  2) decyzji o zezwoleniu na lokalizację urządzenia obcego w pasie drogowym (art. 39 ust. 3) i jej przeniesienia (art. 39 ust. 9 -16).  Powyższe prowadzi do sytuacji, w której część postępowań prowadzona byłaby przez zarządcę drogi w dotychczasowym trybie, a pozostała część w nowym systemie.  Przepis art. 33 ustawy regulujący moment wejścia w życie art. 3 (dot. dróg publicznych) w żaden sposób nie uwzględnia możliwości zintegrowania systemów dziedzinowych z SOPAB. | Proponuję zachowanie fakultatywności w postępowaniach przewidzianych w ustawie o drogach publicznych czyli formy elektronicznej lub pisemnej składania wniosków. |  |
| **6.** | **Minister Infrastruktury** | Art. 10 pkt 5 projektu | Proponuję wprowadzenie do art. 64a ustępu wskazującego na konieczność przeprowadzenia uzgodnień, o których mowa w art. 53 ust. 4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym i dołączenia ich do decyzji o warunkach zabudowy.  Celem propozycji jest zabezpieczenie uzgodnienia lokalizacji budynków zgodnie z art. 53 ustawy o transporcie kolejowym. |  |  |
| **7.** | **Minister Infrastruktury** | Art. 33 pkt 5 | Podtrzymuję uwagę dotyczącą korekty brzmienia przepisu, gdyż wydaje się, że przepisy powinny wchodzić w życie z dniem określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 29 projektu a nie z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych. Poza tym jest błędne odesłanie do art. 28 a powinno być do art. 29. | Proponuję zmienić brzmienie  „5) (…) które wchodzą w życie z dniem określonym w komunikatach, o których mowa w art. 29.” |  |