



FUNDACJA  
IM. STEFANA  
BATOREGO

ul. Sapieżyńska 10a  
00-215 Warszawa  
tel. 22 536 02 00  
fax 22 536 02 20  
batory@batory.org.pl  
www.batory.org.pl



Projekt  
finansowany  
przez Komisję  
Europejską



Warszawa, 15 listopada 2018 r.

Sz. P. Jerzy Kwieciński  
Minister Inwestycji i Rozwoju

Szanowny Panie Ministrze,

Fundacja im. Stefana Batorego od 2015 r., we współpracy z Ministerstwem Inwestycji i Rozwoju (a wcześniej z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju), PKP Polskimi Liniami Kolejowymi SA oraz Transparency International prowadzi pilotaż tzw. "paktu uczciwości" (ang. integrity pact, więcej informacji na stronie [paktuczciwosci.pl](http://paktuczciwosci.pl)). Jest to projekt finansowany ze środków Komisji Europejskiej, realizowany w dziesięciu państwach członkowskich (oprócz Polski). Polega on na wypracowaniu i teście specjalnych porozumień (paktów) między zamawiającymi, wykonawcami i organizacjami społecznymi, których celem jest poprawa przejrzystości i standardów realizacji zamówień publicznych. Kluczowym elementem Paktu jest umożliwienie zewnętrznemu, społecznemu obserwatorowi (w tym przypadku Fundacji) prowadzenie monitoringu wybranej inwestycji - od chwili ogłoszenia przetargu, docelowo aż do zakończenia inwestycji. Monitoringiem w Polsce została objęta modernizacja linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa – Zawiercie, która obecnie znajduje się w fazie realizacji. Elementem pilotażu jest też identyfikacja i sygnalizowanie problemów dotyczących nie tylko konkretnej, obserwowanej inwestycji, ale też kwestii bardziej ogólnych, związanych np. z działaniem prawa.

W związku z prowadzą obserwacją na projekcie objętym paktem, ale także po szerszym rozpoznaniu problemów na podobnych inwestycjach pragniemy zasygnalizować Panu Ministrowi dwa powiązane ze sobą problemy, które w naszej ocenie mają charakter systemowy i wymagają ewentualnej reakcji z poziomu ministerstwa.

Po pierwsze, zauważamy ogromne przeciążenie urzędów wojewódzkich wydających decyzje dla inwestycji kolejowych (a także innych) oraz brak kompetentnych pracowników zdolnych do prawidłowych ocen wniosków o pozwolenie na budowę. Jest to przyczyną znaczących opóźnień w realizacji inwestycji, ale też czynnikiem, który zmusza zarówno Zamawiających, jak i Wykonawców do poszukiwania dróg obchodzenia barier administracyjnych, ale też i obowiązującego prawa. W tym punkcie pozwalamy sobie zwrócić się do Pana Ministra z pytaniem, czy nie istnieją możliwości (np. w ramach obecnej perspektywy finansowej środków unijnych) stworzenia zachęt dla urzędników do wykonywania swojej pracy szybciej i efektywniej.

Z powyższym jednak wiąże się drugi nawet bardziej istotny problem, tj. nadużywanie formuły realizacji robót budowlanych na tzw. "zgłoszenie". Z naszej obserwacji i szerszego oglądu wynika, że instytucja zgłoszenia robót budowlanych jest nagminnie stosowana w sytuacjach, gdy ustawowym wymogiem jest uzyskanie pozwolenia na budowę, ale np. z powodu opóźnień na innych etapach inwestycji oczekiwanie na pozwolenie jest niemożliwe. Dodatkowo kwestia terminów wydawania pozwoleń na budowę jest niedoprecyzowana w przepisach, co często jest wykorzystywane przez urzędników do wydłużania postępowań.

W naszej ocenie obecny stan prawny nie odzwierciedla praktyki działania Zamawiających i Wykonawców, którzy znaczną część swoich robót planują i wykonują „na zgłoszenie” kierując się tym, że przyspiesza to proces realizacji inwestycji. Częstokroć wynika to z obiektywnych uwarunkowań i nie jest podyktowane złą wolą żadnej ze stron. Jednak nie można wykluczyć, że istniejące niespójności w prawie mogą być wykorzystywane z premedytacją, w celu nieuprawnionego powiększenia zysków i ze szkodą na interesu publicznego (np. bezpieczeństwa). Ponadto oceniamy, że istniejący stan prawny nie jest zgodny z zasadą określoności prawa. Naraża podmioty, które nawet w dobrej wierze naginają instytucję zgłoszenia na zarzut złamania prawa. Postrzegamy również tę sytuację jako potencjalne źródło korupcji i nadużyć.

Nie przesądzamy tu czy w związku z tym przepisy powinny zostać bardziej zliberalizowane, czy też zaostrzone. Zauważamy jedynie, że mamy do czynienia z pewną fikcją prawną. Najwyraźniej wynika ona z jednej strony ze wspomnianej niewydolności administracji rządowej na poziomie wojewódzkim, a z drugiej z realnych, trudnych uwarunkowań w jakich realizowane są inwestycje.

W związku z powyższym pozwalamy sobie zwrócić się z pytaniem, czy Pan Minister rozważyłby ewentualnie bardziej pogłębioną analizę zasygnalizowanych problemów i zaproponował zmiany w przepisach dotyczących na przykład szerszego zastosowania robót „na zgłoszenie” - nie tylko w oparciu o ostateczną decyzję o pozwoleniu na budowę? Zwłaszcza w przypadkach jeśli dana inwestycja / przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko (zgodnie z ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko).

Pragniemy zaznaczyć, że jesteśmy otwarci na konsultacje i rozmowę z Panem Ministrem w wyżej opisanej sprawie. Zachęcamy też do śledzenia rezultatów prowadzonego przez nas monitoringu.

Z wyrazami szacunku,



Grzegorz Makowski  
Kierownik Projektu Pakty Uczciwości  
- mechanizm obywatelskiej kontroli na rzecz ochrony funduszy UE  
Fundacja im. Stefana Batorego

**Do wiadomości:**

1. PKP Polskie Linie Kolejowe, Centrum Realizacji Inwestycji Region Śląski, ul. Joannitów 13, 50-525 Wrocław
2. Inżynier Projektu Biuro Kontraktowe MP Mosty
3. ZUE S.A.
4. Departament Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju
5. Centrum Unijnych Projektów Transportowych



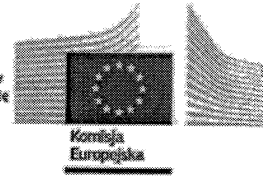
IM. STEFANA

**FUNDACJA  
BATOREGO**

ul. Sapieżyńska 10a  
00-215 Warszawa  
tel. 22 536 02 00  
fax 22 536 02 20  
batory@batory.org.pl  
www.batory.org.pl



Projekt  
finansowany  
przez Komisję  
Europejską



Warszawa, dnia 26 marca 2019 r.

Szanowny Pan  
Jerzy Kwieciński  
Minister Inwestycji i Rozwoju

**Wniosek z art. 241 Kodeksu Postępowania Administracyjnego**

(dot. realizacji robót na tzw. „zgłoszenie”

w projektach budowlanych objętych oceną oddziaływania na środowisko)

Fundacja im. Stefana Batorego od 2015 r., we współpracy z Ministerstwem Inwestycji i Rozwoju (a wcześniej z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju), PKP Polskimi Liniami Kolejowymi SA oraz Transparency International prowadzi pilotaż tzw. „paktu uczciwości” (ang. integrity pact, więcej informacji na stronie paktuczciwosci.pl). Jest to projekt finansowany ze środków Komisji Europejskiej, realizowany w jedenastu państwach członkowskich (w tym w Polsce). Polega on na wypracowaniu i teście specjalnych porozumień (paktów) między zamawiającymi, wykonawcami i organizacjami społecznymi, których celem jest poprawa przejrzystości i standardów realizacji zamówień publicznych. Kluczowym elementem Paktu jest umożliwienie zewnętrznemu, społecznemu obserwatorowi (w tym przypadku Fundacji) prowadzenie monitoringu wybranej inwestycji – od chwili rozpoczęcia prac na przetargiem, docelowo aż do zakończenia inwestycji. Monitoringiem w Polsce została objęta modernizacja linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa-Zawiercie, która obecnie znajduje się w fazie realizacji. Wartość 468 mln złotych inwestycja została dofinansowana ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Elementem pilotażu jest identyfikacja i sygnalizowanie problemów dotyczących nie tylko konkretnej, obserwowanej inwestycji, ale też kwestii bardziej ogólnych, związanych np. z sytuacją na rynku zamówień publicznych, czy działaniem prawa.

W związku z prowadzoną obserwacją projektu objętego paktem, ale także po szerszym rozpoznaniu problemów przy podobnych inwestycjach, sygnalizujemy Panu Ministrowi dwa powiązane ze sobą problemy, które w naszej ocenie mają charakter systemowy i wymagają reakcji z poziomu Ministerstwa.

Zauważamy ogromne przeciążenie urzędów wojewódzkich wydających decyzje dla inwestycji kolejowych (a także innych) oraz brak kompetentnych pracowników zdolnych do prawidłowych ocen wniosków o pozwolenie na budowę. Jest to przyczyną znaczących opóźnień w realizacji inwestycji, ale też czynnikiem, który zmusza zarówno zamawiających, jak i wykonawców do poszukiwania dróg obchodzenia barier administracyjnych, ale też jak nam się zdaje obowiązującego prawa.

Z tym właśnie wiąże się drugi, kluczowy problem, tj. nadużywanie formuły realizacji robót budowlanych na tzw. "zgłoszenie". Z naszej obserwacji wynika, że instytucja zgłoszenia robót budowlanych jest nagminnie stosowana w sytuacjach, gdy ustawowym wymogiem jest uzyskanie pozwolenia na budowę (dotyczy to również monitorowanego przez nas zamówienia). Dzieje się tak w głównie w sytuacji, gdy np. z powodu opóźnień na innych etapach inwestycji dalsze oczekiwanie na pozwolenie nie jest niemożliwe. Dodatkowo kwestia terminów wydawania pozwoleń na budowę jest w naszej ocenie niedoprecyzowana w przepisach. To często jest wykorzystywane przez urzędników do wydłużania postępowań, a wykonawców i zamawiających skłania do obchodzenia obowiązujących przepisów.

W związku z powyższym zwracamy się do Pana z wnioskiem o:

1. informację czy opisany wyżej problem jest Panu znany, a jeśli tak to w jaki sposób analizowało go Ministerstwo, co ustaliło i jakie kroki podjęto lub zamierza się podjąć;
2. jeśli opisany problem nie jest Panu znany prosimy o informację, czy Ministerstwo podejmie się jego analizy, w tym w szczególności, czy Ministerstwo rozważy:
  - a. zmiany w przepisach prawa zmierzające do szerszego dopuszczenia robót „na zgłoszenie”, czy też ograniczenia możliwości zastosowania tej formuły;
  - b. wzmocnienie potencjału urzędów wojewódzkich w zakresie prowadzenia postępowań w sprawie ustalenia lokalizacji inwestycji celu publicznego i wydawania pozwoleń na budowę;
  - c. przeniesienie części odpowiedzialności za uzyskiwanie decyzji lokalizacyjnych i pozwoleń na budowę na zamawiających;
3. zbiorczą informację na temat czasu (w szczególności opóźnień) rozpatrywania wniosków o pozwolenia na budowę dla projektów kolejowych realizowanych w ramach Krajowego Programu Kolejowego.

## UZASADNIENIE

Zgodnie z art. 29 ust 3 ustawy Prawo budowlane, uzyskanie decyzji pozwolenia na budowę jest obligatoryjne dla przedsięwzięć, które wymagają przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko lub przeprowadzenia oceny oddziaływania na obszar Natura 2000, zgodnie z art. 59 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Monitorowany przez Fundację projekt kolejowy jako przedsięwzięcie, które może potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymagał takiej oceny na podstawie art. 63 ust. 1 ustawy o ocenach oddziaływania na środowisko (podobnie jak większość projektów realizowanych w ramach Krajowego Programu Kolejowego).

Mimo wydania oceny oddziaływania na środowisko dla projektu, od września 2018 r. Wykonawca prowadzi roboty na tzw. „zgłoszenie”, choć nie uzyskał pozwoleń na budowę. Dzieje się to za wiedzą i zgodą Zamawiającego oraz Inżyniera Projektu. Odnotowaliśmy też, że Wykonawca dokonując zgłoszeń robót budowlanych organom administracji architektoniczno-budowlanej nie informował o wydanej dla inwestycji ocenie oddziaływania na środowisk. Organ przyjmujący zgłoszenie nie miał więc pełnej wiedzy o uwarunkowaniach realizacji tej inwestycji. Fundacja o tej sytuacji informowała już Centrum Unijnych Projektów Transportowych oraz Departament Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju. Do tej pory jednak organy te nie zareagowały. Jednocześnie termin uzyskania ostatecznych decyzji o pozwoleniach na budowę cały czas ulega przesunięciu, co zdaniem Wykonawcy jest skutkiem opieszałości urzędów i braku wszczęcia procedury przez urząd. Wykonawca złożył już do Zamawiającego m.in. powiadomienie o roszczeniu dotyczącym bezczynności Wojewody Śląskiego w toku postępowania o

ustalenie lokalizacji celu publicznego. Odbieramy sygnały z rynku, że opisane wyżej problemy nie dotyczą tylko tego monitorowanego kontraktu, ale występują też przy innych projektach kolejowych i drogowych.

Sytuacja ta w pełni wyczerpuje przesłanki art. 241 Kodeksu postępowania administracyjnego i uzasadnia złożenie wniosku. Jest bowiem symptomem problemów z organizacją i prowadzeniem inwestycji publicznych o dużej wartości i znaczeniu dla społeczeństwa. Zdaje się wynikać z wadliwych przepisów. A jej konsekwencją mogą być nadużycia i zagrożenie dla bezpieczeństwa publicznego.

Z wyrazami szacunku,

D Y R E K T O R  
Fundacji im. Stefana Batorego



*Ewa Kulik-Bielińska*

Ewa Kulik-Bielińska

Dyrektorka Fundacji im. Stefana Batorego

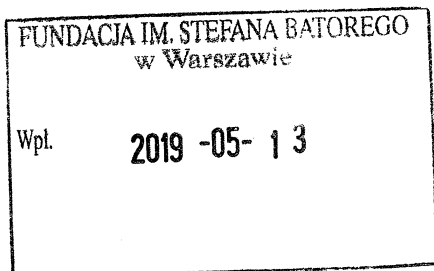


Mikołaj Cześniak

Członek Zarządu Fundacji im. Stefana Batorego



MINISTER  
INWESTYCJI I ROZWOJU



data: 04 maja 2019 r.

znak sprawy: DAB-II.410.211.2018.IS

telefon: 22 522 51 00

e-mail: sekretariatDAB@miir.gov.pl

Pan

**Grzegorz Makowski**

Kierownik Projektu „Pakt Uczciwości”

Fundacja im. Stefana Batorego

**Dotyczy: wystąpienie Fundacji im. Stefana Batorego z dnia 15 listopada 2018 r. oraz 26 marca 2019 r. – w sprawie postulatów zmian w ustawie Prawo budowlane.**

*Szanowny Panie,*

w odpowiedzi na ww. wystąpienia, w których wskazano na problemy dotyczące procesu inwestycyjnego, w tym m.in. na „nadużywanie” formuły realizacji robót budowlanych na zgłoszenie oraz zgłoszono postulaty zmiany w przepisach dotyczących robót budowlanych realizowanych w oparciu o pozwolenie na budowę oraz w oparciu o zgłoszenie, uprzejmie przedstawiam, co następuje.

Na wstępie informuję, iż wszelkie pochodzące od obywateli uwagi oraz propozycje zmian dotyczące materii objętych zakresem przepisów prawa budowlanego są analizowane oraz ewentualnie mogą zostać wykorzystane przez Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju w celu wypracowania najlepszych rozwiązań poszczególnych zagadnień.

Informuję także, iż w Ministerstwie Inwestycji i Rozwoju, które przejęło po byłym Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa m.in. sprawy związane z procesem inwestycyjnym, prowadzone są prace legislacyjne zmierzające do przygotowania reformy procesu inwestycyjno-budowlanego. Kontynuację podjętych w tym zakresie przez resort działań prowadził powołany przez Ministra Inwestycji i Rozwoju w dniu 10 maja 2018 r. Zespół doradczy do przygotowania założeń reformy procesu inwestycyjno-budowlanego oraz systemu planowania i zagospodarowania przestrzennego, zwany dalej Zespołem.

Głównym zadaniem Zespołu było wsparcie Ministra Inwestycji i Rozwoju w zakresie opracowania reformy procesu inwestycyjno-budowlanego, w sposób szczególnie obejmującej zmianę ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz ustawy - Prawo budowlane. W dniu 11 lutego 2019 r. na stronie internetowej Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju<sup>1</sup> w zakładce Aktualności opublikowana została informacja o wynikach prac Zespołu.

Wykorzystując wyniki prac Zespołu w Ministerstwie Inwestycji i Rozwoju przygotowany został projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo budowlane oraz niektórych innych ustaw, który w dniu 11 kwietnia 2019 r. został skierowany do uzgodnień międzyresortowych, konsultacji publicznych i opiniowania. Ww. projekt ustawy został także udostępniony na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny<sup>2</sup>.

Odnosząc się natomiast do kwestii poruszonych w przedmiotowych wystąpieniach należy wskazać, że zgodnie z zasadą wynikająca wprost z art. 28 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2018 r. poz. 1202, z późn. zm.), dalej jako „ustawa – Prawo budowlane”, roboty budowlane można rozpocząć jedynie na podstawie decyzji o pozwoleniu na budowę, z zastrzeżeniem art. 29-31.

Przepisy art. 29 i 30 ustawy – Prawo budowlane wymieniają w formie zamkniętego katalogu (wyliczenie enumeratywne) obiekty i roboty budowlane zwolnione z obowiązku uzyskania pozwolenia na budowę oraz wymagające dokonania zgłoszenia. Dlatego też nie jest dopuszczalne dokonywanie wobec tych wyjątków interpretacji rozszerzającej.

Podkreślić należy, że obiekty budowlane oraz roboty budowlane zwolnione z obowiązku uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę wymienione w art. 29 ust. 1 i 2 ustawy – Prawo budowlane stanowią wyjątkowy katalog z uwagi na możliwość ich zrealizowania w trybie łagodniejszym, ponieważ należą do obiektów budowlanych m. in. o nieskomplikowanej konstrukcji oraz znikomym wpływie na otoczenie, jak i na środowisko naturalne, niegenerujących uciążliwości dla sąsiednich nieruchomości, czyli takich, których obszar oddziaływania, co do zasady, nie wykracza poza terytorium działki, na której powstaną.

---

<sup>1</sup> <https://www.mii.gov.pl/strony/aktualnosci/wyniki-prac-zespołu-doradczego-do-spraw-reformy-procesuinwestycyjno-budowlanego-i-systemu-planowania-przestrzennego/>

<sup>2</sup> <https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12321551>.

Zgodnie z art. 29 ust. 2 pkt 12 w zw. z art. 30 ust. 1 pkt 2 ustawy – Prawo budowlane nie wymaga pozwolenia na budowę, a wymaga zgłoszenia, wykonywanie robót budowlanych polegających na przebudowie dróg, torów i urządzeń kolejowych.

Jednocześnie art. 29 ust. 3 ustawy – Prawo budowlane wprost stanowi, iż pozwolenia na budowę wymagają przedsięwzięcia, które wymagają przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, oraz przedsięwzięcia wymagające przeprowadzenia oceny oddziaływania na obszar Natura 2000, zgodnie z art. 59 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Są to inwestycje, które co do zasady oddziałują poza działkę na której są realizowane i dlatego zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko, tzw. dyrektywą środowiskową, w przypadku takich inwestycji jest obowiązek zapewnienia udziału stron w postępowaniu administracyjnym (czego nie można uczynić w przypadku obiektów budowanych i robót budowlanych realizowanych na podstawie zgłoszenia).

Natomiast rodzaje przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko oraz rodzaje przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko określa rozporządzenie Rady Ministrów z 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71). Na podstawie § 2 ust. 1 pkt 29 powołanego rozporządzenia do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się m. in. linie kolejowe wchodzące w skład transeuropejskiego systemu kolei, w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.). Ponadto, zgodnie z § 2 ust. 2 ww. rozporządzenia, do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się również przedsięwzięcia polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu przedsięwzięć realizowanych lub zrealizowanych wymienionych w ust. 1, jeżeli ta rozbudowa, przebudowa lub montaż osiąga progi określone w ust. 1, o ile progi te zostały określone. Z kolei zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 58 ww. rozporządzenia, do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się linie kolejowe i urządzenia do przeładunku w transporcie intermodalnym, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29, oraz mosty, wiadukty lub tunele liniowe w ciągu dróg kolejowych, a ponadto bocznice z co najmniej jednym torem kolejowym o długości użytecznej powyżej 1 km.



Zgodnie z art. 30 ust. 6 pkt 1 ustawy – Prawo budowlane organ administracji architektoniczno-budowlanej wnosi sprzeciw, jeżeli zgłoszenie dotyczy budowy lub wykonywania robót budowlanych objętych obowiązkiem uzyskania pozwolenia na budowę.

Wobec powyższego należy wskazać, że przepisy Prawa budowlanego wymagają pozwolenia na budowę w przypadku przedsięwzięć dla których wymagana jest ocena oddziaływania na środowisko oraz tam gdzie dane roboty budowlane nie mieszczą się w przypadkach wskazanych w art. 29 ust. 1 i 2 ustawy – Prawo budowlane.

Dodatkowo należy wskazać na art. 30 ust. 1a ustawy – Prawo budowlane, na podstawie którego inwestor zamiast dokonania zgłoszenia dotyczącego robót budowlanych, może wystąpić z wnioskiem o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę.

Jednocześnie nadmieniam, że zarówno Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju, jak i Główny Urząd Nadzoru Budowlanego nie posiada informacji wskazujących, iż instytucja zgłoszenia jest „nadużywana”, w szczególności przy prowadzeniu inwestycji kolejowych. Jeżeli Państwo posiadacie bardziej szczegółowe dane w tym zakresie, niż te zawarte w ww. wystąpieniach, uprzejmie proszę o ich przekazanie, by problem ten mógł zostać przeanalizowany w trakcie trwających prac legislacyjnych nad reformą procesu inwestycyjno-budowlanego.

W nawiązaniu do powyższego wskazać także należy, iż kontrola przestrzegania i stosowania przepisów prawa budowlanego należy do zadań organów nadzoru budowlanego. Kontrola ta obejmuje m.in. kontrolę zgodności wykonywania robót budowlanych z przepisami prawa budowlanego, projektem budowlanym lub warunkami określonymi w decyzji o pozwoleniu na budowę, a także badanie prawidłowości postępowania administracyjnego przed organami administracji architektoniczno-budowlanej oraz wydawanych w jego toku decyzji i postanowień (art. 84 ust. 1 pkt 1 w zw. z art. 84a ust. 1 pkt 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy – Prawo budowlane).

Natomiast okoliczność, że jakiś inwestor w celu ułatwienia sobie realizacji inwestycji nie stosuje się do wymogów Prawa budowlanego nie oznacza, że ustawa – Prawo budowlane jest wadliwa albo, że istnieje konieczność jej nowelizacji. Brak szacunku dla obowiązującego prawa ze strony inwestora nie może być jedynym powodem do zmian procedur budowlanych. Ustawodawca ma świadomość, że niektórzy inwestorzy naruszają ustawę - Prawo budowlane, gdyby tak nie było, to nie tworzono by przepisów dotyczących postępowania naprawczego, czy procedur legalizujących samowole budowlane. Dlatego

też dokonywanie nowelizacji Prawa budowlanego tylko i wyłącznie z uwagi na jednostkowe przypadki naruszenia przepisów nie znajduje uzasadnienia.

Odnosnie terminów na wydanie przez organ decyzji w sprawie pozwolenia na budowę to określa je art. 35 ust. 6 ustawy – Prawo budowlane. Zgodnie z powołanym przepisem w przypadku gdy organ administracji architektoniczno-budowlanej nie wyda decyzji w sprawie pozwolenia na budowę:

- 1) w terminie 65 dni od dnia złożenia wniosku o wydanie takiej decyzji albo
- 2) w zakresie realizacji inwestycji kolejowej, w terminie 45 dni od dnia złożenia wniosku o wydanie takiej decyzji,

- organ wyższego stopnia wymierza temu organowi, w drodze postanowienia, na które przysługuje zażalenie, karę w wysokości 500 zł za każdy dzień zwłoki. Wpływy z kar stanowią dochód budżetu państwa.

Tym samym, w odniesieniu do terminowości wydawania pozwoleń na budowę dla inwestycji kolejowych należy podkreślić, że inwestycje te są przez ustawodawcę potraktowane w sposób priorytetowy.

Do terminu, o którym mowa w ust. 6, nie wlicza się terminów przewidzianych w przepisach prawa do dokonania określonych czynności, okresów zawieszenia postępowania oraz okresów opóźnień spowodowanych z winy strony, albo z przyczyn niezależnych od organu. Na podstawie art. 35 ust. 6a ustawy – Prawo budowlane przepisu ust. 6 nie stosuje się do pozwolenia na budowę wydawanego dla przedsięwzięcia podlegającego ocenie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko albo ocenie oddziaływania przedsięwzięcia na obszar Natura 2000.

Jednocześnie na podstawie informacji przekazanych przez Główny Urząd Nadzoru Budowlanego informuję, że z danych wygenerowanych z prowadzonego przez GUNB Rejestru Wniosków, Decyzji i Zgłoszeń (RWDZ), poprzez wybór pola „inwestycje kolejowe” (bez uwzględnienia kategorii obiektów budowlanych), wynika, że w 2018 r. wydano 58 decyzji w zakresie realizacji inwestycji kolejowych, których średni czas wydania wyniósł - 42 dni. W tym miejscu dodać jednak należy, że wśród ww. inwestycji w przedmiotowym rejestrze znajdują się m. in. obiekty budowlane z kategorii I – budynki mieszkalne jednorodzinne.

Odnosząc się natomiast do kwestii dotyczących projektów kolejowych realizowanych w ramach Krajowego Programu Kolejowego informuję, iż zgodnie z rozporządzeniem

Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101, z późn. zm.) działem administracji rządowej transport, do zakresu którego należy także Krajowy Program Kolejowy, kieruje Minister Infrastruktury. Dlatego też Minister Inwestycji i Rozwoju nie jest właściwym w zakresie dotyczącym inwestycji realizowanych w ramach Krajowego Programu Kolejowego.

*Z poważaniem*

z up. 

Artur Soboń  
Sekretarz Stanu