

Jerzy PAWLICKI, Grzegorz KAROŃ, Michał PAWLICKI

## WYBRANE ASPEKTY STOSOWANIA NORM „NOWEGO PODEJŚCIA” I PRZEPISÓW TECHNICZNYCH W BUDOWNICTWIE DROGOWYM

**Streszczenie.** Usprawnieniu działań, związanych z realizacją inwestycji drogowych, sprzyja proces implementacji norm europejskich EN do zbioru Polskich Norm. Niektóre przepisy prawne wymagają modyfikacji wobec pojawiających się nieustannie nowych wyzwań techniczno-organizacyjnych. Artykuł przedstawia niektóre aspekty normalizacji i legislacji w procesie realizacji dróg.

## SELECTED ASPECTS OF APPLICATION OF THE „NEW APPROACH” NORMS AND TECHNICAL REGULATIONS IN THE ROAD BUILDING

**Summary.** Process of European Standards (EN) implementation to Polish Standards (PN) archive results in improvement of actions connected with road investments performance. In the presence of constantly emerging new technical and organizing challenges some of regulations have to be modified. Several aspects of the standardization and legislation in the road building process are presented in this article.

### 1. WPROWADZENIE

Od 1 grudnia 2009 r. podstawę Unii Europejskiej stanowi Traktat o Unii Europejskiej (TUE) oraz Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), nazywane, po zmianach wprowadzonych Traktatem z Lizbony, Traktatami. Zgodnie z art. 2, ust. 2 Unia i Państwa Członkowskie mogą stanowić prawo i przyjmować akty prawnie wiążące, jeżeli Traktaty przyznają Unii w określonej dziedzinie kompetencję dzieloną z Państwami Członkowskimi. Kompetencje dzielone między Unię a Państwa Członkowskie stosuje się między innymi w dziedzinach transportu (tytuł VI, nowe lub zmienione art. 4, 90 – 100) oraz sieci transportowych (tytuł XVI, nowy art. 4 oraz pozostawione bez zmian art. 170 – 172 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej). Kompetencje Unii (art. 171, ust.1), do których należą m. in.:

- ustanawianie wytycznych, które wskazują projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz
- zapewnienie współdziałania między sieciami, w szczególności w dziedzinie normalizacji technicznej,

są określone przez - szczególnie ważne dla rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T - postanowienia.

Prawodawca skonkretyzował zadania Państw Członkowskich w zakresie tworzenia TEN-T: polegają one na koordynowaniu polityki prowadzonej na poziomie krajowym w taki sposób, aby skutecznie wpływała na realizację wzajemnych połączeń oraz interoperacyjność sieci krajowych, a także połączeń zapewniających dostęp do tych sieci. Komisja została uprawniona do podejmowania, w ścisłej współpracy z Państwami Członkowskimi, każdej użytecznej inicjatywy w celu wsparcia tej koordynacji (art.171, ust.2).

Realizacja bardzo dużego zakresu przedsięwzięć, dotyczących sieci transportowych, jest możliwa dzięki podjętym wcześniej decyzjom legislacyjnym. Uchwała Rady Ministrów WE z 1985 r. w sprawie nowego podejścia do harmonizacji technicznej traktuje odrębnie procesy legislacji i normalizacji. W myśl zasady subsydiarności rola wspólnotowych przepisów urzędowych została sprowadzona tylko do określenia podstawowych wymagań, które z jednej strony mają zapewnić wysoki poziom bezpieczeństwa wyrobów, z drugiej – przez jasne i precyzyjne ich sformułowanie - powinny ułatwiać swobodny obrót towarów. Normy zharmonizowane z dyrektywami „nowego podejścia” są opracowywane na podstawie mandatów Komisji Europejskiej przez europejskie jednostki normalizacyjne, a ich stosowanie jest dobrowolne. Korzystanie z Polskich Norm jest, jak wiadomo, całkowicie fakultatywne od 1. stycznia 2003 r. Uchwała Rady (1989 r.) w sprawie globalnego podejścia do oceny zgodności zapoczątkowała proces ujednoczenia procedur oceny zgodności wyrobów z dyrektywami „nowego podejścia”. Wyroby zgodne z normami zharmonizowanymi EN oraz certyfikacja zgodności odpowiadają zasadniczym wymaganiom właściwych dyrektyw. Stosownie do postanowień znowelizowanej Decyzji Rady 93/465/EEC z 1993 r. dyrektywy „nowego podejścia” zostały wyposażone w moduły, czyli w procedury oceny zgodności, które wykorzystywane są przez producentów w procesie oceny swoich wyrobów.

W budownictwie drogowym i kolejowym stosowane są wyroby budowlane, objęte przepisami technicznymi i normami zharmonizowanymi z Dyrektywą Rady z dnia 21 grudnia 1988 r. „w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych Państw Członkowskich, odnoszących się do wyrobów budowlanych” (89/106/EEC). Na podstawie ustawy Prawo budowlane zostały wydane dwa przepisy techniczno – budowlane dotyczące budowli kolejowych i drogowych:

- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie oraz
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

W dalszej części artykuł prezentuje niektóre aspekty stosowania przepisów prawnych i norm PN w procesie budowlanym, obejmującym realizację inwestycji transportowych ze szczególnym uwzględnieniem budownictwa drogowego.

## **2. NORMALIZACJA DOTYCZĄCA MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH**

Filozofia „nowego podejścia” odniosła sukces na skalę nieoczekiwaną nawet przez jej promotorów i zwolenników. Jest on wynikiem działań zarówno w sferze tworzenia prawodawstwa i normalizacji, jak i ogromnego zaangażowania: licznych środowisk branżowych, producentów, administracji publicznej wszystkich szczebli, handlowców i finalnych odbiorców w adaptowaniu nowego, technicznego prawa w praktyce. Uproszczona

i elastyczna legislacja, opierająca się na założeniu zapewnienia podstawowych wymagań, znacznie przyspieszyła implementację norm EN do zbioru Polskich Norm. Wprawdzie „nowe podejście” obejmuje tylko ograniczone obszary (w Polsce wdrożono 26 dyrektyw), umożliwiło ono wzbogacenie harmonizacji o nowe, liczne grupy wyrobów. Na przykład liczba norm poddanych procesowi harmonizacji z Dyrektywą 89/106/EEC w Polsce wynosi 568.

Do ważniejszych efektów integracji normalizacyjnej i oceny zgodności należą m.in. [4]:

- ułatwienia w handlu zarówno między krajami Unii Europejskiej, jak i z krajami trzecimi - wzrost wpływu regionu na gospodarkę światową,
- wpływanie na rozwój Jednolitego Rynku Europejskiego i krajowych gospodarek – wzrost dobrobytu,
- zwiększanie bezpieczeństwa konsumentów - wzrost ich zaufania do wyrobu,
- sprzyjanie innowacyjności opartej na wiedzy,
- prowokowanie przedsiębiorstw do konkurencyjności, stymulowanie wzrostu produkcji,
- pobudzanie przedsiębiorczości,
- uaktywnianie podmiotów w procesie normalizacji,
- zwiększanie zaufania do znaku CE.

W sytuacji niezaprzeczalnych osiągnięć przyjętej ponad 20 lat temu prawnej i normalizacyjnej metodologii warto rozważyć możliwość przeniesienia doświadczeń „nowego podejścia” na kolejne, nieobjęte dotąd harmonizacją, pola działalności naukowo - technicznej, w tym na zarysowujący się Jednolity Rynek Usług. Duże korzyści ze stosowania „nowego podejścia” już obecnie odnosi szybko integrujący się europejski transport oraz powiązane z nim bezpośrednio lub pośrednio inne sektory gospodarki, małe i średnie firmy, administracja publiczna i korzystający z usług transportowych klienci. Obserwowany wzrost znaczenia Norm Europejskich skłania normalizatorów do poszukiwania rozwiązań zmierzających w kierunku dalszej unifikacji przepisów technicznych, np. jedna dyrektywa lub inny akt prawny, reprezentujący treści wspólne, oraz przepisy dodatkowe, uwzględniające specyfikę zagadnień lub grup wyrobów.

We wstępie do Dyrektywy 89/106/EEC czytamy m. in: *wyrób uważany jest za odpowiedni do wykorzystania, jeżeli odpowiada zharmonizowanej normie, Europejskiej Aprobacie Technicznej lub niezharmonizowanym specyfikacjom technicznym uznanym na poziomie wspólnotowym; w przypadku gdy wyroby mają małe znaczenie z punktu widzenia podstawowych wymagań oraz w przypadku gdy odbiegają od istniejących specyfikacji technicznych, ich przydatność do wykorzystania może być poświadczona przez uprawniony organ.* Podstawowe wymagania dotyczące obiektów zamieszczono w załączniku 1 do Dyrektywy i są one zbieżne z wymaganiami ustawy Prawo budowlane. Na uwagę zasługuje również uregulowanie umieszczone w art. 2.1, które jest zbliżone do treści art. 4 ustawy o wyrobach budowlanych oraz art. 10 ustawy Prawo budowlane [3]. Warto przytoczyć treść tego postanowienia: *Państwa Członkowskie podejmą wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia, aby wyroby, określone w art. 1 przeznaczone do wykorzystania w obiektach mogły być wprowadzane na rynek tylko wówczas, gdy są użyteczne, to znaczy że wykazują takie cechy, że obiekty, w których mają być wbudowane, wmontowane, wykorzystane lub instalowane, zakładając że obiekty te są prawidłowo zaprojektowane i wykonane, mogą spełniać podstawowe wymagania, określone w art. 3, w tych przypadkach i tam, gdzie dla określonych obiektów obowiązują przepisy zawierające takie wymagania.*

### 3. POLSKIE PRZEPISY PRAWNE A DYREKTYWA 89/106/EEC

Przeważająca część postanowień Dyrektywy znalazła odzwierciedlenie w polskim prawie. Przedstawione poniżej krajowe przepisy odnoszą się do wyrobów stosowanych w wykonawstwie budowli transportowych:

- Podstawowym przepisem w obszarze budownictwa jest ustawa Prawo budowlane z dnia 7 lipca 1994 r., w której art. 5, ust. 1 zawiera takie wymagania wymienionej dyrektywy (odnoszące się do projektowania, budowy, utrzymania i użytkowania obiektu budowlanego), jak: bezpieczeństwo konstrukcji, bezpieczeństwo pożarowe, bezpieczeństwo użytkowania, odpowiednie warunki higieniczne i zdrowotne oraz ochrona środowiska, ochrona przed hałasem i drganiami, oszczędność energii i odpowiednia izolacyjność cieplna przegród.
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych. Ustawa określa zasady wprowadzania do obrotu wyrobów budowlanych, zasady kontroli wyrobów budowlanych wprowadzonych do obrotu oraz zasady działania organów administracji publicznej w tej dziedzinie. Zawarta w art. 1 Dyrektywy 89/106/EEC definicja wyrobu budowlanego: *[...] wyrób budowlany oznacza każdy wyrób wyprodukowany w celu wbudowania go na stałe w obiekty budowlane obejmujące zarówno budowle naziemne, jak i budowle podziemne jest nieco bardziej ogólna od definicji przedstawionej w omawianej ustawie. Przez wyrób budowlany należy rozumieć według ustawy: [...] rzecz ruchomą, bez względu na stopień jej przetworzenia, przeznaczoną do obrotu, wytworzoną w celu zastosowania w sposób trwały w obiekcie budowlanym, wprowadzaną do obrotu jako wyrób pojedynczy lub jako zestaw wyrobów do stosowania we wzajemnym połączeniu stanowiącym integralną całość użytkową i mającą wpływ na spełnienie wymagań podstawowych, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane.*
- Ustawa z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności w pełni dostosowuje krajowy system oceny zgodności do wymagań UE. Jej celem jest *eliminowanie zagrożeń stwarzanych przez wyroby dla życia lub zdrowia, użytkowników i konsumentów oraz mienia, a także zagrożeń dla środowiska; znoszenie barier technicznych w handlu i ułatwianie międzynarodowego obrotu towarowego; stworzenie warunków do rzetelnej oceny wyrobów i procesów ich wytwarzania przez kompetentne i niezależne podmioty.* Ustawa przewiduje dwa rodzaje oceny zgodności: ocenę obowiązkową (z wymaganiami zasadniczymi i szczegółowymi), której poddane będą wyroby mogące stwarzać zagrożenie albo służyć ochronie lub ratowaniu: życia, zdrowia, mienia lub środowiska oraz - ocenę dobrowolną.
- Ustawa z dnia 12 grudnia 2003 r. o ogólnym bezpieczeństwie produktów określa ogólne wymagania dotyczące bezpieczeństwa produktów, obowiązki producentów i dystrybutorów w zakresie bezpieczeństwa produktów oraz zasady i tryb sprawowania nadzoru w celu zapewnienia bezpieczeństwa produktów wprowadzanych na rynek.
- Ustawa z dnia 12 września 2002 r. o normalizacji. Celem normalizacji jest *racjonalizacja produkcji i usług poprzez stosowanie uznanych reguł technicznych lub rozwiązań organizacyjnych; usuwanie barier technicznych w handlu i zapobieganie ich powstawaniu; zapewnienie ochrony życia, zdrowia, środowiska i interesu konsumentów oraz bezpieczeństwa pracy; poprawa funkcjonalności, kompatybilności i zamienności wyrobów, procesów i usług oraz regulowania ich różnorodności; zapewnienia jakości i niezawodności wyrobów, procesów i usług; działania na rzecz uwzględnienia interesów krajowych w normalizacji europejskiej i międzynarodowej; ułatwiania porozumiewania się przez określanie terminów, definicji, oznaczeń i symboli do powszechnego stosowania.*

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 maja 2004 w sprawie kontroli wyrobów budowlanych wprowadzonych do obrotu.

PKN, podobnie jak inne europejskie organizacje normalizacyjne, realizuje proces normalizacyjny, kierując się takimi zasadami, jak: otwartość, konsensus, równowaga i przejrzystość. Każda z zainteresowanych stron ma dostęp do procesu decyzyjnego, nikt nie jest uprzywilejowany, strony mają wgląd w proces normalizacji na dowolnym jego etapie oraz w proces decyzyjny, a wszystkie informacje wynikające z dyskusji merytorycznych i z procesu decyzyjnego są archiwizowane. Informacje na temat działań normalizacyjnych upowszechniane są za pośrednictwem odpowiednich i dostępnych środków [1, 5].

Zważywszy na fakt, że na ok. 2500 wszystkich Polskich Norm z grupy budownictwa 81 % stanowią normy PN - EN, wprowadzone metodą (systematycznego) tłumaczenia lub w języku oryginału (tabl. 1), można przebieg procesu normalizacyjnego uważać za właściwy. Nie oznacza to jednak, że wszyscy użytkownicy norm mogą być w pełni usatysfakcjonowani kolejnością, tempem wdrażania i tłumaczenia na język polski tych EN, na które jest największe zapotrzebowanie. Zastrzeżenia dotyczą ponadto organizacyjnej strony procesu normalizacji i procesu decyzyjnego – chodzi o inspirowanie, kierowanie prac i koordynowanie merytorycznych ustaleń pomiędzy PKN a administracją rządową. Powyższe uwagi wypowiedziane są również przez środowiska związane z budownictwem drogowym, w szczególności w odniesieniu do drogowych wyrobów budowlanych wykorzystywanych do wykonywania nawierzchni asfaltowych [2].

Tablica 1

Liczba norm mających zastosowanie podczas realizacji budowli transportowych  
(stan na dzień 15.01.2011 r.)

Grupa i podgrupa norm	Liczba norm PN	Normy PN – EN
Budownictwo	2502	2024
Materiały budowlane	901	763
Inżynieria lądowa	573	474
Budownictwo drogowe	277	255
Budownictwo kolejowe	41	37
Normy zharmonizowane z Dyrektywą 89/106/EEC	568	568

Źródło: Polski Komitet Normalizacyjny [5]

Jak wynika z krótkiego przeglądu ustaw i przepisów wykonawczych istotnych z punktu widzenia legislacji w obszarze wyrobów budowlanych, proces harmonizacji polskich przepisów budowlanych i normalizacyjnych z Dyrektywą 89/106/EEC oraz innymi przepisami i dokumentami europejskimi można ocenić pozytywnie.

#### 4. WYKONAWCZE PRZEPISY BUDOWNICTWA DROGOWEGO I KOLEJOWEGO

Obydwa wymienione na wstępie rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej nazywane dalej „warunkami technicznymi” (w skrócie WT) mają zastosowanie przy projektowaniu, wykonywaniu i eksploatacji dróg publicznych i budowli kolejowych oraz związanych z nimi urządzeń budowlanych, a także przy ich odbudowie, rozbudowie i przebudowie. „Warunki techniczne” są przepisami prawnymi, a więc na inwestorach,

projektantach, wykonawcach, a także na organach administracji i nadzoru budowlanego spoczywa obowiązek bezwzględnego ich stosowania. Problemem jest jednak to, że od ponad dziesięciu lat nie są one aktualizowane, więc ich przydatność praktyczna w wielu przypadkach okazuje się znikoma. Zawarte w nich niektóre postanowienia szczegółowe stoją w sprzeczności z: obecnymi osiągnięciami nauki, nowymi rozwiązaniami technicznymi, nowoczesnymi technologiami wytwarzania wyrobów i wykonywania robót budowlanych, ze zmianami w wymaganiach dotyczących środowiska naturalnego i bezpieczeństwa i innymi. Ogólnie można więc stwierdzić, że zarówno WT – drogowe, jak i WT – kolejowe, będące aktami prawnymi, nie nadążają za postępem wiedzy w wielu dziedzinach, co komplikuje pracę przede wszystkim projektantom. Nie są to wprawdzie jedyne przepisy, które wymagają znowelizowania, lecz rola „warunków technicznych” wobec ogromu zadań inwestycyjnych realizowanych lub oczekujących na realizację w Polsce jest szczególna. „Warunki techniczne” powinny przyczynić się bowiem do usprawnienia (udoskonalenia i przyspieszenia) procesu budowlanego we wszystkich fazach, dostarczając jego uczestnikom czytelnych i niebudzących wątpliwości informacji, tam gdzie jest to konieczne i możliwe. Natomiast postanowienia o dużym stopniu niejednoznaczności powinny być opatrzone obszernym komentarzem (załącznikiem do warunków technicznych), stanowiącym integralną część WT. Osobny problem stanowią obligatoryjność i dobrowolność stosowania konkretnych przepisów oraz ich zakwalifikowanie do zbioru wymagającego bliższego omówienia.

Zadaniem komentarza byłoby nie tylko pouczenie, w jaki sposób interpretować i stosować odpowiednie przepisy w szczególnych przypadkach, lecz także pobudzanie innowacyjności opartej na wiedzy, ułatwienie uczestnikom procesu inwestycyjno-budowlanego kreowania i transferu wiedzy, m.in. przez zasugerowanie odpowiedniej dokumentacji technicznej lub normy. Nie bez znaczenia jest przy tym wywołanie wśród: inwestorów, projektantów, inspektorów nadzoru, kierowników budowy, organów administracji budowlanej i nadzoru takiej reakcji, która skłaniałaby ich do podejmowania decyzji w sposób świadomy i w pełni odpowiedzialny. Praktyka pokazuje, że na przykład sformułowanie przepisu w postaci „(...) powinien wynosić co najmniej (...)” prowadzi do przyjmowania do realizacji projektów charakteryzujących się najprostszymi, często błędnymi, ale najtańszymi rozwiązaniami konstrukcyjnymi lub technologicznymi. Zwykle jest to rozstrzygnięcie niewłaściwe, ale odniesione do obiektów drogowo-kolejowych ze względu na długi okres ich życia – szczególnie nieracjonalne. Ponadto, przepis zawarty w warunkach technicznych, który podaje wartości minimalne bez opatrzenia go komentarzem odwołującym się do reguł sztuki inżynierskiej, utrudnia twórcom i innym uczestnikom procesu budowlanego przekonywanie o słuszności swego stanowiska.

Sprawą dyskusyjną jest również określenie poziomu ogólności „warunków technicznych”. Wymienić tu można dwa skrajne podejścia:

- 1) ogólne, o stosunkowo małej szczegółowości, z zaleceniem stosowania konkretnych dokumentów źródłowych (z wielu powodów podejście korzystne dla ostatecznego kształtu dzieła, lecz preferujące organizacje oparte na wiedzy z dużym kapitałem intelektualnym),
- 2) o znacznym stopniu szczegółowości, wygodne dla niewielkich biur projektowych i organów administracji samorządowych średnich i małych miejscowości.

Każde z rozwiązań jest poddawane ostrej krytyce środowisk naukowych i branżowych, lecz warto zauważyć, że zaletą podejścia polegającego na uszczegółowieniu przepisów WT jest m. in. możliwość skrócenia przedinwestycyjnej fazy cyklu życia projektu (bardzo ważna cecha przynajmniej do 2020 roku) oraz ułatwienie dostępu do rynku usług projektowych większej liczbie indywidualnych twórców, w tym młodych inżynierów.

Interesujące wypowiedzi na powyższy temat zawierają publikacje [2] i [6], w których autorzy przedstawiają bardzo konkretne i możliwe do zrealizowania w krótkim czasie

propozycje dotyczące nowelizacji „(...) warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie”. Wśród zmian przepisów, koniecznych do przeprowadzenia, za najbardziej pilne wymienia się [6]:

- określenie zasad: doboru przekroju poprzecznego dróg ekspresowych, rozbudowy przekroju dróg dwujezdniowych, przebudowy dróg z utwardzonymi pobocznymi na drogi o przekroju 2+1- pasowym, kształtowania ramp drogowych, zwiększenia wysokości skrajni na drogach klasy A, S i GP do 5, 0 m;
- precyzyjne ustalenie dotyczące: funkcji jezdni zbierająco-rozprowadzających i jezdni „serwisowych”, lokalizacji infrastruktury technicznej w pasie drogowym niezwiązanej z drogą, warunków lokalizacji publicznych zjazdów;
- zdefiniowanie obszarów skrzyżowania, węzła, obszarów oddziaływań skrzyżowania, węzła; dopuszczenie stosowania przy rozbudowie i przebudowie skrzyżowań krótszych, dodatkowych pasów do skrętów w lewo i w prawo; wskazanie możliwości lokalizacji MOP w węzłach dróg ekspresowych;
- dokonanie aktualizacji wymagań widoczności na: drogach, skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych.

Niezależnie od nowelizacji WT, należy przeorientować filozofię systemu przepisów techniczno-budowlanych, utworzonego na potrzeby projektowania i realizacji inwestycji drogowo-kolejowych [2]. System ten powinien zapewnić, także za pośrednictwem kanałów komunikacyjnych i informacyjnych, usprawnienie dostępu do: stale aktualizowanych, pełnych i jednoznacznych przepisów prawa polskiego, specyfikacji technicznych w rozumieniu Dyrektyw 2008/57/EC oraz 89/106/EEC, a także innych dokumentów technicznych, z wyraźnym zaznaczeniem ich obligatoryjnego lub fakultatywnego charakteru.

## 5. PODSUMOWANIE

O powodzeniu przedsięwzięć dotyczących infrastruktury transportowej, podobnie zresztą jak innych inwestycji, decydują m. in.: niskie koszty, zapewnienie krótkich terminów realizacji oraz wysoka jakość projektów. Wszystkie wymienione wymagania zależą w znacznym stopniu od stanu krajowych przepisów technicznych i zaawansowania prac normalizacyjnych. Doświadczenia z prowadzonych w Polsce inwestycji drogowych i kolejowych pozwalają na wysunięcie następujących wniosków:

- Proces harmonizacji polskich przepisów budowlanych i normalizacyjnych z Dyrektywą 89/106/EEC oraz innymi przepisami i dokumentami europejskimi można ocenić pozytywnie. Zastrzeżenie budzi jednak zbyt duża liczba drogowych i kolejowych norm PN – EN, wprowadzonych do zbioru Polskich Norm w języku oryginału.
- Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych obejmujących budowlę drogową i budowlę kolejową nie są nowelizowane od chwili ich wydania, nie stanowią więc źródła informacji dla uczestników procesu budowlanego o możliwościach zaadaptowania: najnowszych osiągnięć nauki, aktualnych rozwiązań technicznych, nowoczesnych technologii wytwarzania wyrobów i wykonania robót budowlanych.

## Bibliografia

1. Biała Księga. Modernizacja normalizacji technologii informacyjno-komunikacyjnych w UE. Droga naprzód. Bruksela, dnia 3.7.2009 KOM(2009) 324, wersja ostateczna.
2. Błażejowski K., Jabłoński K.: Koncepcja systemu przepisów technicznych w drogownictwie, cz. I i II. Portal drogowy edroga.pl, z dnia 10.01.2011 ([http://edroga.pl/prawo/przepisy-techniczne/...](http://edroga.pl/prawo/przepisy-techniczne/)).
3. Jabłoński K.: Krajowe przepisy prawne odnoszące się do wyrobów budowlanych w świetle unijnej Dyrektywy nr 89/106/EWG, [w:] Drogownictwo, nr 1/2005, SITK, Warszawa 2005, s. 3-13.
4. Niechoda Z., Szymański J.: Nowe Podejście ma już 20 lat, [w:] Normalizacja, nr5/2006, PKN, Warszawa 2006, s. 3-10.
5. Polski Komitet Normalizacyjny ([https://sklep.pkn.pl/...](https://sklep.pkn.pl/)).
6. Sandecki T.: Niezbędna nowelizacja przepisów technicznych. Portal drogowy edroga.pl, z dnia 10.01.2011 ([http://edroga.pl/prawo/przepisy-techniczne/...](http://edroga.pl/prawo/przepisy-techniczne/)).

Recenzent: Prof. dr hab. inż. Romuald Szopa