

Kraków, Warszawa, dnia 12.01.2024 r.

OIGD 3/2024  
PZPB/2/2024

Pan  
**Dariusz Klimczak**  
Minister Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

Z ogromną przyjemnością pragniemy skorzystać z okazji, aby serdecznie pogratulować objęcia przez Pana stanowiska Ministra Infrastruktury. Życzymy Panu wielu sukcesów w prowadzeniu resortu, wytrwałości i satysfakcji w realizacji wyzwań oraz owocnej współpracy na rzecz rozwoju infrastruktury w Polsce.

Jako organizacje skupiające firmy realizujące inwestycje budowlane w zakresie budowy i utrzymania infrastruktury, chcielibyśmy przedstawić nasze spojrzenie na kluczowe kwestie związane z branżą, mając na celu zapewnienie kontynuacji realizowanych inwestycji i sprostanie nowym wyzwaniom, które czekają zamawiających publicznych i wykonawców w najbliższej perspektywie odblokowanego finansowania unijnego, ale również bieżącego finansowania ze środków budżetowych.

Obecnie funkcjonujące programy, takie jak: „Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)”, „Program budowy 100 obwodnic na lata 2020 – 2030”, „Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku”, „Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej na lata 2021-2024”, „Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg” (dawniej Fundusz Dróg Samorządowych), czy „Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych” są kluczowe dla naszej branży obok bieżącego finansowania działań na rzecz infrastruktury ze środków budżetowych, z kilku powodów.

Po pierwsze, zapewniają stabilność i bezpieczeństwo funkcjonowania podmiotów z branży budowlanej, a zatem pozwalają zarówno na utrzymanie miejsc pracy, jak i odprowadzenie podatków w znacznej wysokości do budżetu państwa.

Po drugie, stanowią fundament dla rozwoju infrastruktury drogowej w Polsce, co jest kluczowe dla rozwoju polskiej gospodarki, w tym stabilności sektora budowlanego – jako jednej z najważniejszych gałęzi gospodarki. Inwestycje w autostrady, drogi ekspresowe, pozostałe drogi krajowe i samorządowe przyczyniają się do rozwoju całej gospodarki, w tym firm skupionych w naszych organizacjach, tworząc nowe możliwości biznesowe i miejsca pracy.

**Perspektywa do 2030 r. umożliwi długofalowe planowanie i strategiczne podejście do inwestycji, co jest istotne dla rozwoju przedsiębiorstw, dlatego też taka perspektywa powinna obowiązywać także**

**w odniesieniu do programów dedykowanych infrastrukturze samorządowej, a nie tylko w zakresie dróg zarządzanych przez GDDKiA.**

Prawidłowo realizowane umowy w ramach zamówień publicznych wymagają także wprowadzenia powszechnego i zestandaryzowanego mechanizmu waloryzacji dla wszystkich rodzajów umów, jak i segmentów rynku. Takie podejście zapewnia nie tylko utrzymanie uczciwej konkurencji, ale także prowadzi do eliminacji niepotrzebnych zakłóceń w realizacji umów. **Brak waloryzacji w umowach, jej pozorność, mechanizm podziału ryzyka 50/50 lub zbyt niski, nieadekwatny limit waloryzacji**, prowadzą nie tylko do zakłóceń w realizacji umów (w tym: odstąpienie od wykonania umowy, roszczenia po zakończeniu realizacji), ale przede wszystkim do indywidualnego dyskontowania poziomu waloryzacji już na etapie składania oferty, co skutkuje wzrostem jej wartości.

Wprowadzone dotychczas zmiany w przepisach prawnych dotyczące waloryzacji motywowane były rozwiązaniem problemu negatywnego wpływu skutków wojny w Ukrainie na realizację umów. Ustawa z dnia 7 października 2022 r. o zmianie niektórych ustaw w celu uproszczenia procedur administracyjnych dla obywateli i przedsiębiorców zmieniająca m.in. przepisy Ustawy Prawo Zamówień Publicznych uszczegółowiła zapisy w zakresie możliwości zmiany umowy, w tym wynagrodzenia oraz skróciła okres obowiązywania umów bez waloryzacji. Jednakże, należy zwrócić uwagę, iż w praktyce przedmiotowe zmiany nadały kierunek działań, a zakres ich stosowania, w tym wymiar finansowy, pozostawiono do decyzji poszczególnych zamawiających, w tym zamawiających samorządowych, pomimo korzystania przez nich w szerokim zakresie ze środków pochodzących bezpośrednio z Budżetu Państwa. **W konsekwencji nadal nie rozwiązany został problem sprawiedliwego podziału tzw. ryzyka waloryzacyjnego, które obecnie przenoszone jest w znacznej mierze na wykonawców, pomimo stosowania we wzorach waloryzacyjnych podziału 50%/50%**. Kolejnym wyzwaniem na gruncie inwestycji samorządowych jest sporadyczne stosowanie odpowiednich wzorów (koszyków) waloryzacyjnych, adekwatnych do struktury kosztowej umowy.

Pragniemy zwrócić uwagę Pana Ministra, iż żądane przez zamawiających **absurdalnie długie okresy gwarancji, czy rękojmi za wady**, wykraczające nawet poza trwałość części elementów, których następstwem jest konieczność finansowego zabezpieczenia należytego wykonania umowy, z całą pewnością ograniczają dostępność do zamówień. Mogą również prowadzić do trudności związanych z utrzymaniem płynności finansowej oraz w bezpośredni sposób naruszają standardy i przepisy prawa europejskiego w zakresie reasekuracji ryzyka dla instytucji finansujących udzielających gwarancje ubezpieczeniowe stanowiące zabezpieczenie dla zamawiających. Krótsze okresy gwarancji i rękojmi pomagają w utrzymaniu odpowiedniego poziomu cash-flow i stabilności finansowej, co jest kluczowe dla efektywnej realizacji kolejnych projektów. Jasno sprecyzowane warunki gwarancyjne i realne terminy gwarancji i rękojmi są wystarczającą motywacją dla wykonawców do dostarczenia wysokiej jakości obiektów budowlanych, co z kolei jest korzystne dla długoterminowego utrzymania bezpiecznej infrastruktury.

Bardzo istotną kwestią jest **zapewnienie wymagań związanych z ochroną środowiska** i nasza branża wpisuje się w te działania. Wdrażanie praktyk proekologicznych w branży jest kluczowe w związku

z wymaganiami zrównoważonego rozwoju. Dotychczasowe wykorzystanie materiałów z recyklingu w branży jest na stosunkowo niskim poziomie, a związane jest to z brakiem kompleksowego i jednoznacznego rozwiązania w zakresie przepisów Ustawy o odpadach. Obowiązujące Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 23 grudnia 2021r. w sprawie określenia szczegółowych warunków utraty statusu odpadów dla odpadów destruktu asfaltowego w zakresie możliwości przetwarzania destruktu, wprowadzone pomimo negatywnych uwag organizacji branżowych odnośnie proponowanych rozwiązań prawnych, nie pomaga w wykorzystaniu ogromnego potencjału podniesienia efektywności kosztowej realizacji zamówień publicznych. Kwestia wykorzystania pozostałych materiałów, stanowiących dzisiaj odpad, a które mogą być przetworzone i ponownie wbudowane jest całkowicie pominięta i drastycznie odbiega od standardów stosowanych w krajach UE.

Uregulowane ustawowo **aspekty dotyczące elektromobilności mają obecnie zastosowanie tylko dla zamawiających samorządowych**, wymagają więc przepracowania pod kątem równego traktowania zamawiających, jak i daleko idącego rozwoju dedykowanych programów wspierających nakłady inwestycyjne przedsiębiorstw w infrastrukturę energetyczną.

Kluczowym ograniczeniem wpływającym na wydłużenie czasu realizacji inwestycji oraz ich koszt jest **kwestia niewydolności systemu w zakresie postępowań administracyjnych prowadzących do uzyskania decyzji środowiskowych i wodnych**, które do tej pory były niestety często wydawane z wielomiesięcznymi opóźnieniami.

W kontekście procedur administracyjnych niezbędnych do przygotowania inwestycji jak i prac przedprojektowych (badania geotechniczne, geologiczne) konieczne jest **dalsze równoważenie warunków umów z przypisaniem odpowiednich ryzyk stronie, która może nimi zarządzić w celu osiągnięcia większej efektywności z ponoszonych nakładów**. Dlatego niezbędną jest merytoryczna dyskusja nad skalą stosowania projektów „zaprojektuj i wybuduj” oraz stosowaną obecnie matrycą podziału ryzyka w przedmiotowym podejściu.

Pragniemy zwrócić uwagę na konieczność **uregulowania dostępu do polskiego rynku budowlanego dla podmiotów**, które posiadają odpowiednie kompetencje i zasoby. Opowiadamy się za kontynuowaniem prac nad certyfikacją wykonawców, jako kluczowym narzędziem dla ochrony rynku i rozwoju polskich firm. Certyfikacja stanowi zabezpieczenie przed podmiotami bez odpowiedniego dla danego rodzaju inwestycji zaplecza technicznego czy wykonawczego w Polsce, co wpływa na zakłócenie uczciwej konkurencji. Z drugiej strony, odpowiednio stworzony system certyfikacji może motywować firmy do podnoszenia standardów oraz inwestowania w rozwój, co przełoży się na jakość świadczonych usług i wykonanych robót oraz innowacyjność budownictwa. Dotychczasowe, proponowane przez Ministerstwo Rozwoju i Technologii rozwiązania zawarte w projekcie ustawy datowanym na grudzień 2023 r. organizacje branżowe oceniły negatywnie, jako nie dotyczące kwestii strategicznych dla branży. W istocie bowiem, zgodnie z proponowanymi w MRiT rozwiązaniami, również wykonawca bez certyfikacji będzie mógł uczestniczyć w postępowaniu, zaś posiadanie polskiego certyfikatu nie będzie stanowiło żadnej realnej przewagi konkurencyjnej.

Pragniemy podkreślić również, że bezpieczeństwo ruchu drogowego jest priorytetem dla naszej branży. Bezpieczne drogi to gwarancja ochrony życia i zdrowia użytkowników dróg, co jest wartością nadrzędną dla naszych działań. Zapewnienie bezpieczeństwa przekłada się na zmniejszenie kosztów związanych z wypadkami drogowymi, co ma pozytywny wpływ na społeczeństwo i gospodarkę. Dlatego też **z dużym niepokojem obserwujemy znaczące zmniejszenie wydatków w 2023 roku na utrzymanie sieci dróg krajowych w zakresie utrzymywania sieci w wymaganym standardzie technologicznym.**

Mając na uwadze, że aktywny dialog z przedstawicielami branży jest kluczowy dla efektywnej realizacji kontraktów i innowacyjnego poszukiwania rozwiązań dla budownictwa, deklarujemy wsparcie dla działań Pana Ministra i całego ministerstwa. Jesteśmy przekonani, że Pana osobiste zaangażowanie w powyższe kwestie przyczyni się do dalszego rozwoju naszej branży oraz przyniesie korzyści dla polskiej infrastruktury, a w konsekwencji dla rozwoju całej gospodarki. Jednocześnie oferując wiedzę, doświadczenie i kompetencję pracowników podmiotów zrzeszonych w naszych organizacjach, jesteśmy gotowi do współpracy i ufamy, że po zakończeniu procedur związanych z organizacją ministerstwa, znajdzie Pan Minister czas na spotkanie z przedstawicielami branży. Uprzejmie prosimy o wskazanie przez Pana Ministra dogodnego terminu.

Z wyrazami szacunku,

Jan Styliński



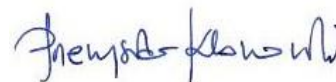
Prezes Zarządu PZPB

Barbara Dzieciuchowicz



Prezes Zarządu OIGD

Przemysław Klonowski



Prezydent OIGD

Do wiadomości:

Pan Paweł Gancarz, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury