

Warszawa, dnia 2 sierpnia 2019r.

Nr pisma:
PZPB/114/2019
OIGD 113/2019

Szanowny Pan
Mateusz Morawiecki
Prezes Rady Ministrów

Szanowny Panie Premierze!

Działając w imieniu organizacji skupiających niemal wszystkich przedstawicieli rynku generalnego wykonawstwa w zakresie budowy dróg i kolei w Polsce czujemy się zobowiązani poinformować Pana o wyjątkowo poważnej sytuacji tej branży, a także prosić Pana o osobiste zaangażowanie w zredukowanie dramatycznych zagrożeń dla sektora budownictwa infrastrukturalnego w Polsce a w konsekwencji dla programu realizacji budowy dróg i kolei.

Należy podkreślić, iż ostatnie lata przyniosły wyjątkowo gwałtowny, a przede wszystkim nieprzewidywalny wzrost cen materiałów, kosztów pracy i usług koniecznych do budowy dróg i kolei. Ceny głównych asortymentów robót w okresie od I kwartału 2016 r. do I kwartału 2019 r. wzrosły od 20% do nawet ponad 60% i nadal rosną. Niestety w ślad za wzrostem kosztów wykonania kontraktów infrastrukturalnych nie nastąpił wzrost wynagrodzenia dla realizujących te inwestycje wykonawców, co powoduje, że kontrakty zawierane w latach 2015-2017 r. generują ogromne straty, zagrażające bezpośrednio płynności finansowej realizujących je wykonawców a w konsekwencji płynnemu realizowaniu inwestycji publicznych.

W konsekwencji firmy budowlane realizujące inwestycje infrastrukturalne w Polsce mają olbrzymie kłopoty z realizacją kontraktów. To z kolei powoduje realne zagrożenie dla zakończenia tych inwestycji, ryzyko bankructw a w konsekwencji zwiększone koszty finansowe dla Skarbu Państwa i społeczne dla szeregu podmiotów, począwszy od użytkowników dróg po podwykonawców, dostawców i usługodawców, współpracujących przy realizowanych kontraktach. Dobitym przykładem powagi zagrożeń jest złożenie wniosku o upadłość likwidacyjną przed jedną z wiodących polskich firm budowlanych – realizującą przez wiele lat szereg wielkich rządowych inwestycji, a także szereg oświadczeń o odstąpieniu od realizacji umów w zakresie inwestycji infrastrukturalnych.

Przypominamy, że wszystkie organizacje przedkładające niniejsze stanowisko nie tylko przestrzegały już w 2017 roku przez zaognieniem zbliżających się trudności, ale także sugerowały możliwe rozwiązania. Efektem tego było m.in. powołanie, w początku roku 2018, Komisji Tematycznej do opracowania metody waloryzacji kontraktów w toku, działającej przy Radzie Ekspertów Ministerstwa Infrastruktury. Niestety, pomimo optymistycznego początku nie osiągnięto żadnego efektu prac ani tego ani żadnego innego gremium, tak na poziomie systemowym jak i indywidualnym.

Jesteśmy przekonani, że opracowanie akceptowalnego mechanizmu powinno spoczywać na Stronie Publicznej, zaś zadaniem organizacji rynkowych winno być raczej wsparcie, pomoc i ocena proponowanych rozwiązań aniżeli ich kompleksowe opracowanie. Strona Publiczna ograniczyła jednakże swój udział głównie do podniesienia obaw wobec potencjalnej wysokości bezpośrednich kosztów waloryzacji (bez uwzględnienia efektu ciągnionego) a także hipotetycznych wątpliwości wokół dopuszczalności prawnej wprowadzenia zmian umów w toku ich realizacji. Nie zostały jednak podjęte przez Stronę Publiczną, wedle naszej wiedzy, żadne poważne działania mające na celu rozstrzygnięcie podnoszonych obaw i wątpliwości.

Widząc powagę sytuacji rynkowej i w celu przerwania zaistniałego impasu, strona rynkowa podjęła działania w celu przedstawienia kompleksowego stanowiska odnoszącego się do podnoszonych przez Stronę Publiczną obaw i wątpliwości. W załączeniu do niniejszego pisma dołączamy dwa opracowania istotne dla przedmiotowej sprawy, to jest:

1. **Opracowanie: „Analiza efektów waloryzacji kontraktów na prace budowlane” przygotowane przez Pana Łukasza Kozłowskiego, eksperta Centrum Analiz Legislacyjnych i Polityki Ekonomicznej przy Federacji Przedsiębiorców Polskich.**

Z treści opracowania wynika, iż koszty braku odpowiedniej waloryzacji znacząco przewyższają koszty jej wprowadzenia w każdym zakresie: finansowym, ogólnoeconomicznym i społecznym. Koszt realnej korekty wynagrodzeń dla generalnych wykonawców szacowany jest dla Skarbu Państwa od 1,5 do 2,7 mld złotych, podczas gdy koszt zaniechania waloryzacji szacowany jest na kwoty od 4,7 mld złotych kosztów z tytułu dokończenia kontraktów po odstąpieniach, do 10,4 mld złotych, z uwzględnieniem kosztów upadłości firm, z zaznaczeniem dalszych kosztów – m.in. wynikających z zagrożenia dla dofinansowania UE w wysokości 4,2 mld złotych. Ponadto brak realnej waloryzacji zagraża ciągłej działalności firm budowlanych i firm z nimi związanych (dostawców, podwykonawców i usługodawców, a w efekcie tworzy ryzyko likwidacji około 85 tysięcy miejsc pracy. Całość okoliczności opisanych w Analizie definiuje wyjątkowo poważną sytuację branży, wymagająca niezwłocznego działania wszystkich organów władzy publicznej.

2. **Ekspertyza prawna „Memorandum w sprawie możliwości zmiany wynagrodzenia”, przygotowana przez Kancelarię Prawną Pieróg i Partnerzy.**

Ekspertyza dotyczy wszystkich kontraktów publicznych, w tym kontraktów infrastrukturalnych. Wskazuje ona, że nie ma żadnych przeszkód prawnych do zmiany wynagrodzenia umownego w okolicznościach rynkowych, które wystąpiły. Taka możliwość wynika nie tylko z prawa zamówień publicznych, lecz również z Dyrektyw nr 2014/24/UE oraz 2014/25/UE. Zmiana może być uzgodniona zarówno w formie zmiany umowy, jak i ugody przedsądowej. Ekspertiści wskazują, iż powyższe rozwiązanie nie narusza ani przepisów prawa, ani zasad dofinansowania.

W świetle powyższych opracowań, w naszej opinii nie istnieją przeszkody prawne dla podjęcia działań istotnie ograniczających poważne problemy budownictwa sygnalizowane od blisko 20 miesięcy przez organizacje branżowe. Według sygnatariuszy niniejszego Listu, dla kontraktów GDDKiA oraz PKP-PLK powinno się niezwłocznie:

- a) wprowadzić realne dostosowanie wynagrodzenia do nadzwyczajnej zmiany cen rynkowych dla kontraktów w toku - bez limitu procentowego i kwotowego. Proponujemy by była to systemowa zmiana umowy, jednakowa dla wszystkich kontraktów lub też indywidualna dla poszczególnych kontraktów, jednak w oparciu o wspólne zasady rozpatrywania wniosków; oraz
- b) znieść ograniczenia waloryzacyjne niższe niż realny poziom wzrostu cen – jako gdyż utrzymywanie nierealnie niskiego limitu waloryzacji (przykładowa 1%) istotnie wypacza sens jakiegokolwiek waloryzacji i prowadzi do rażącej straty.

Zwracamy się z apelem do Pana Premiera i występujemy z prośbą o pilne rozpoczęcie merytorycznych konsultacji wszystkich zainteresowanych instytucji i organizacji, w celu szybkiego podjęcia wiążących decyzji. Apel kierujemy przede wszystkim do Pana Premiera. Jesteśmy jednak głęboko przekonani o konieczności zaangażowania zainteresowanych ministrów, tj. Ministra Infrastruktury, Ministra Inwestycji i Rozwoju, Ministra Przedsiębiorczości i Technologii oraz Prezesa Prokuratury Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej.

Nie sposób nie wspomnieć, iż podmioty zrzeszone w naszych organizacjach zrealizowały w minionych latach znaczną część infrastruktury drogowej i kolejowej, dając zatrudnienie setkom tysięcy pracowników, zarówno tych firm jak i ich podwykonawców. Nasi członkowie chcą dalej funkcjonować na rynku świadcząc terminowo usługi o jakości oczekiwanej przez inwestorów i użytkowników. Nie można jednak wymagać by rzetelne firmy budowlane przejęły wszelkie negatywne konsekwencje obecnej nieprzewidywalnej sytuacji rynkowej. Dla wielu z tych przedsiębiorstw - obecnych od lat na rynku inwestycji infrastrukturalnych - jest to oczekiwanie ponad ich możliwości. Tym bardziej, że z uwagi na brak realnej waloryzacji kontraktów oraz aktywnych działań Strony Publicznej w tym obszarze, instytucje finansowe traktują budownictwo jako branżę podwyższonego ryzyka, co przekłada się wprost na dodatkowy wzrost kosztów i trudności w pozyskaniu finansowania z tych źródeł.

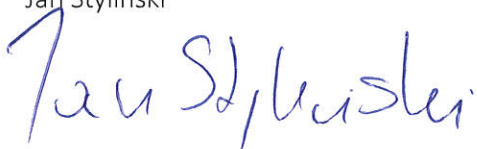
Szanowny Panie Premierze, powaga sytuacji oraz płynące z niej zagrożenie dla przedsiębiorstw działających na rynku budowlanym oraz dla prowadzonych przez rząd inwestycji wymaga podjęcia pilnych działań. Konsekwentne zaniechanie rozwiązywania problemu nadzwyczajnego wzrostu cen w budownictwie powoduje dodatkowo znaczące osłabienie potencjału rozwojowego przedsiębiorstw działających na polskim rynku, a w konsekwencji trwały spadek konkurencyjności polskiej gospodarki. powoduje również poważne zagrożenia dla Skarbu Państwa w postaci zwiększonych wydatków oraz kosztów społecznych, włączając w to liczne opóźnienia inwestycji infrastrukturalnych, przekładające się na uszczuplenie przychodów Skarbu Państwa chociażby z systemu opłat drogowych.

Jesteśmy głęboko przekonani, że powyższe wyzwania wymagają przeprowadzenia pilnych uzgodnień z udziałem między innymi właściwych resortów gospodarczych rządu RP (m.in. kwestie konkurencji, pomocy publicznej, środków UE, zamówień publicznych, finansów), tak aby niezwłocznie zostały wypracowane rozwiązania finalne.

Wpływ trudnej sytuacji w budownictwie infrastrukturalnym, generowanej przez nierozwiązane problemy, będzie bowiem znaczący w kontekście przyszłości całego budownictwa w Polsce, a w konsekwencji całej gospodarki.

2 wyrażeni szacunku,

Jan Styliński



Prezes Zarządu

Polski Związek Pracodawców Budownictwa

Barbara Dzieciuchowicz



Prezes Zarządu

Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa

Załączniki:

- 1) „Analiza efektów waloryzacji kontraktów na prace budowlane”, przygotowana przez Centrum Analiz Legislacyjnych i Polityki Ekonomicznej przy Federacji Przedsiębiorców Polskich.
- 2) „Memorandum w sprawie możliwości zmiany wynagrodzenia”, przygotowane przez Kancelarię Prawną Pieróg i Partnerzy.

Do wiadomości:

- 1) Pan Andrzej Adamczyk – Minister Infrastruktury
- 2) Pani Jadwiga Emilewicz – Minister Przedsiębiorczości i Technologii
- 3) Pan Jerzy Kwieciński – Minister Inwestycji i Rozwoju
- 4) Pan Mariusz Haładyj – Prezes Prokuratury Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej
- 5) Pan Marek Kowalski – Przewodniczący Federacji Przedsiębiorców Polskich