

PIĄTY ETAP WDRAŻANIA PAKTU UCZCIWOŚCI. PODSUMOWANIE (01.01.2019 – 31.06.2019)

Monitoring inwestycji i reakcje monitora społecznego

Od stycznia do czerwca inwestycja była systematycznie obserwowana przez monitora społecznego, Fundację im. Stefana Batorego. Przedstawiciele Fundacji uczestniczyli w radach budowy, a także spotkaniach ze stronami Paktu, na bieżąco zapoznawali się z korespondencją, prosili o wyjaśnienia, gdy były one potrzebne. Działania miały na celu identyfikację ryzyk dla prawidłowego przebiegu inwestycji, a następnie ich weryfikację przez konsultantów prawnych i technicznych.

Po przeprowadzonych analizach zespół monitorujący zdecydował się podjąć interwencje dotyczące dwóch problemów, które mogą mieć wpływ zarówno na koszt inwestycji, jak i jej harmonogram. W ich wyniku ucierpieć może też szerszy interes społeczny.

Pierwszy związany jest z realizacją przez Wykonawcę robót na podstawie zgłoszenia na dwóch, z trzech, odcinków, remontowanej linii kolejowej. Fundacja zaczęła zajmować się tym zagadnieniem już w ubiegłym roku. Wątpliwości dotyczące dopuszczalności takiego trybu realizacji inwestycji zostały zgłoszone na piśmie dyrektorowi kontraktu PKP PLK w 2018 r. [[PISMO z 22.11.18](#)]. Odpowiedź zapowiadała, że wymagane pozwolenia na budowę zostaną uzyskane, jednak z uwagi na „nadrzędne dobro” jakim jest umożliwienie Wykonawcy realizacji inwestycji przyjęto, że do rozpoczęcia robót wystarcza ich zgłoszenie do właściwego organu [[PISMO z 04.12.18](#)]. Pismo wskazujące na niezgodność takich praktyk z prawem budowlanym Fundacja skierowała wówczas do Ministra Inwestycji i Rozwoju [[PISMO z 15.11.18](#)]. Do marca 2019 nie wpłynęła jednak odpowiedź ze strony Ministra. Nie zostały również uzyskane wymagane pozwolenia na budowę.

W związku z brakiem odpowiedzi Fundacja wysłała 26 marca drugie, uszczegóławiające pismo do Ministra Inwestycji i Rozwoju, w trybie wniosku o informację publiczną, na który zgodnie z kodeksem prawa administracyjnego organ ma obowiązek odpowiedzieć w ciągu 30 dni [[WNIOSEK z 26.03.19](#)]. Jednocześnie konsultanci prawni zostali poproszeni o przygotowanie analizy prawnej na temat legalności prowadzenia robót na zgłoszenie na inwestycji, która objęta jest oceną oddziaływania na środowisko. W uzyskanej opinii potwierdzono niezgodność prowadzonych działań z prawem budowlanym i wskazano możliwe ich konsekwencje. Jedną z nich jest uznanie wydatków pokrywanych z Europejskiego Funduszu Spójności, w związku z naruszeniem prawa krajowego, za niekwalifikowalne. W swoim zdaniu uzupełniającym konsultanci wskazali jako rekomendowane ścieżki postępowania, powiadomienie o wynikach ekspertyzy Zarządu Fundacji oraz Zarządu PKP PLK. Do Prezesa PKP PLK został wysłany 9 maja alarmujący list powołujący się na opinię prawną [[PISMO z 9.05.19 z OPINIĄ](#)]. Pismo przekazane zostało również do wiadomości Wykonawcy, który w odpowiedzi z 21 maja zakwestionował

ustalenia konsultantów Fundacji [[PISMO z 21.05.19](#)]. Natomiast odpowiedź PKP PLK z 30 maja zawierała podziękowania za wkład w zapewnienie przejrzystości wydatków unijnych i obietnicę podjęcia działań kontrolnych [[PISMO z 30.05.19](#)].

Minister Inwestycji i Rozwoju 7 maja odniósł się do dotychczasowych pytań Fundacji [[PISMO z 7.05.19](#)]. Potwierdził, że istnieją przesłanki prawne dla uznania robót na zgłoszenie za niezgodne z prawem, ale nie posiada wystarczającej wiedzy, aby stwierdzić, czy tak jest też w tym przypadku. Zauważył, że w kwietniu br. ukazał się projekt nowelizacji prawa budowlanego, który doprecyzowuje wymagania w zakresie wykonywania robót na zgłoszenie. Problem został również podniesiony na spotkaniu kwartalnym 3 czerwca [[RELACJA ZE SPOTKANIA](#)]. Centrum Unijnych Projektów Transportowych poinformowało wówczas, że w związku ze zgłoszoną przez Fundację nieprawidłowością, środki unijne w wysokości 37 mln złotych zostały tymczasowo wstrzymane. Z końcem czerwca nadal nie zostało wydane pozwolenie na budowę na odcinek trzeci, na którym od września 2018 r. toczą się roboty.

Drugi problem odnotowany przez zespół monitorujący dotyczył próby zmiany przez Wykonawcę decyzji środowiskowej. Przedstawił on stanowisko powołujące się na wykonaną analizę akustyczną z której miało wynikać, że istnieje możliwość ograniczenia hałasu tańszymi środkami, w związku z czym brakuje uzasadnienia dla stawiania ekranów akustycznych wpisanych do decyzji. Biuro Środowiska PKP PLK zakwestionowało działania Wykonawcy wskazując, że nie ma upoważnienia do występowania do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, a opracowany przez niego model akustyczny nie zawiera argumentów potwierdzających taką zmianę. W obecności przedstawiciela Fundacji, 28 stycznia odbyły się negocjacje między PKP PLK a ZUE S.A., które nie doprowadziły do porozumienia.

Fundacja zdecydowała się zorganizować 27 lutego spotkanie specjalne [[RELACJA ZE SPOTKANIA](#)]. Przedmiotem spotkania były kwestie ewentualnych opóźnień spowodowanych wystąpieniem Wykonawcy do RDOŚ, a także możliwość przekroczenia norm hałasu spowodowanych zmianą technologii. Umówiono się, że Wykonawca uzupełni analizy o informacje uzasadniające złożenie wniosku, Zamawiający rozważy natomiast dopuszczenie do jego złożenia. W związku z przedłożonym przez Wykonawcę raportem o oddziaływaniu na środowisko, Fundacja korzystając z ekspertyzy konsultantów technicznych, wysłała 8 kwietnia opinię z uwagami do raportu z oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko udostępnionego przez Wykonawcę, wskazując jednocześnie na potrzebę jego uzupełnienia [[INFORMACJA Z 8.04.19](#)], do czego odniósł się Wykonawca [[PISMO z 23.04.19](#)]. Zamawiający podtrzymał natomiast swoje stanowisko, że nie znajduje uzasadnienia dla zastąpienia ekranów akustycznych innymi materiałami dźwiękochłonnymi.

Kontakt z lokalną społecznością

Temat ekranów akustycznych był także przedmiotem dyskusji podczas spotkania z udziałem lokalnej społeczności i władz samorządowych w Słowiku, miejscowości położonej na trasie

remontowanej linii kolejowej. Spotkanie odbyło się 10 czerwca [[RELACJA ZE SPOTKANIA](#)]. Jego organizację znacznie ułatwiła pomoc lokalnej organizacji pozarządowej Stowarzyszenia Stacja Rozwoju „Słowikor”, a także Jurajskiego Ośrodka Wsparcia Ekonomii Społecznej. Fundacja przedstawiła ideę i cele monitoringu inwestycji. Przedstawiciele Wykonawcy i Zamawiającego odpowiadali natomiast na pytania o stan i zakres robót. Dodatkowo wszystkie uwagi i pytania mieszkańców zostały po spotkaniu spisane i przesłane Wykonawcy, który odniósł się do nich na piśmie. Odpowiedzi Wykonawcy przesłano następnie do uczestników spotkania.

Budowanie relacji i rozpoznawalności Paktu

Polski pilotaż Paktu Uczciwości, jako narzędzie zapobiegania nadużyciom, został opisany w poradniku Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju na temat przeciwdziałania nadużyciom finansowym w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko. Poradnik został wydany w styczniu 2019 r. [[PORADNIK](#)].

W Fundacji Batorego w Warszawie odbyły się dwa wydarzenia adresowane do zamawiających, wykonawców, instytucji publicznych i ekspertów zajmujących się rynkiem zamówień publicznych. Pierwsze z nich, *Jak poprawić transparentność zamówień publicznych?* zorganizowano 22 lutego [[RELACJA Z WYDARZENIA](#)]. W dyskusji panelowej wzięli udział szef Prokuratury Generalnej, szef Urzędu Zamówień Publicznych oraz zagraniczni goście z Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju oraz Open Contracting Partnership. Drugie seminarium *Ugody w zamówieniach publicznych* odbyło się 5 kwietnia i było zrealizowane w merytorycznym partnerstwie z kancelarią prawną KZP [[RELACJA Z WYDARZENIA](#)]. Podczas obu wydarzeń punktem wyjścia do dyskusji były obserwacje z Paktu Uczciwości. Pilotażowi dedykowano jedną z trzech sesji warsztatowych, następujących po panelach dyskusyjnych. Do seminarium na temat ugód odniósł się później na piśmie szef Centrum Unijnych Projektów Transportowych, zaznaczając, że wbrew wyrażonym na nim sugestiom CUPT nie jest przeciwny stosowaniu ugód w zamówieniach publicznych.

Zespół Fundacji spotkał się z przedstawicielami dwóch firm działających na rynku kolejowym, które z własnej inicjatywy przekazały uwagi na temat problemów w branży, a także działań PKP PLK. Jedną z firm, Thales Polska, wyszła z propozycją objęcia paktem uczciwości umów na inwestycje kolejowe, które sama realizuje i pokrycia części kosztów monitoringu [[PISMO z 15.04.19](#)].

W dniach 3-5 kwietnia w Polsce odbyła się wizyta studyjna przedstawicieli Transparency International Latvia DELNA. Uczestnicy spotkali się z dyrektorem kontraktu PKP PLK, Centralnym Biurem Antykorupcyjnym, a także Ministerstwem Inwestycji i Rozwoju. Wzięli również udział w wizytacji placu budowy, radzie budowy i seminarium o ugodach. W siedzibie Fundacji nagrany został również krótki wywiad z łotewskimi gośćmi [[FILM Z WIZYTY](#)]. Nagranie zostało upowszechnione na nowo utworzonym [kanale Youtube](#) polskiego Paktu Uczciwości, a także poprzez profile Fundacji Batorego w mediach społecznościowych.