

Notatka z 6. spotkania kwartalnego (Warszawa, 5.03.2020 r.)

Spotkanie kwartalne odbyło się w siedzibie Fundacji im. Stefana Batorego. Udział wzięli przedstawiciele Fundacji im. Stefana Batorego i jej konsultantów, PKP Polskich Linii Kolejowych SA, ZUE SA (Wykonawcy), MP Mosty (Inżyniera Projektu), Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej oraz Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Na spotkaniu poruszono, zgodnie z wcześniej zaanonsowaną agendą, następujące tematy:

1) Zakres aneksów do umowy z Wykonawcą oraz ich konsekwencje

Marcin Waszak z Fundacji Batorego podzielił się wiedzą na temat procedowania i kształtu aneksów. Aneks nr 1 został podpisany 20 grudnia 2019 roku. Dotyczy dwóch poleceń zmian w zakresie rozbiórki obiektu wąskotorowego i przebudowy stacji Częstochowa-Towarowa. Koszt robót dodatkowych w wysokości prawie 39 mln zł zostanie w większej części pokryty z kwoty warunkowej. Aneks wydłuża też harmonogram prac, które miały się skończyć w lipcu br., do 29 grudnia 2020 r. W tym terminie planowane są wszystkie odbiory. Ze strony przedstawicieli monitora społecznego padło pytanie, czy Wykonawca i Zamawiający są pewni dotrzymania terminów założonych w nowym harmonogramie. Wykonawca oraz Zamawiający zgodnie zadeklarowali, że na ten moment termin realizacji inwestycji nie jest zagrożony. Potwierdzili, że istnieją trudności we współpracy z dalszym podwykonawcą firmą Bombardier w kwestii zaprojektowania systemu SRK. Problem z dostępem do specjalistów z branży SRK ma charakter globalny. Zamawiający monitoruje sytuację i dokłada wszelkich starań żeby terminy zostały dotrzymane – widzi ryzyko, ale jest ono zarządzane. Na 100% będzie można coś więcej powiedzieć bliżej okresu kluczowego.

Aneks numer 2, który czeka na zatwierdzenie zarządu PKP PLK S.A., porządkuje polecenia zmiany. Obejmuje on te z nich dotyczące przebudowy skrzyżowania przy ul. Bugajskiej w Częstochowie (nr 3), przepustu w Myszkowie (nr 4), mostu nad potokiem Parkoszkowickim (nr 5) oraz przejazdu przy ul. Koziegłowskiej w Myszkowie (nr 6). W aneksie planowane jest też uwzględnienie dwóch innych nie zatwierdzonych jeszcze poleceń zmian nr 7 i 8. Aneks ma na celu wyrównanie kwot w zakresie robót zamiennych oraz robót, od których odstąpiono. Nie będzie wpływał na termin ukończenia inwestycji.

Odnosnie aneksu nr 3, który ma dotyczyć przejścia podziemnego i toru na stacji Poraj, nie podjęto jeszcze decyzji, czy roboty te zostaną przeprowadzone w ramach zamówienia uzupełniającego czy też polecenia zmiany. Aneks nr 3 jest procedowany i na pewno zostanie podpisany. Wykonanie prac jest planowane w ramach terminu określonego w umowie podstawowej, czyli do końca 2020 r. Przedstawiciele PKP PLK S.A. przewidują, że najpóźniej do 30 czerwca br. aneksy nr 2 i 3 zostaną podpisane.

Inżynier Projektu zwrócił uwagę, że nie jest wykluczone, że będą pojawiały się jeszcze dodatkowe polecenia zmiany, gdyż budowa jest żywym organizmem i w miarę postępu prac pojawiają się nowe kwestie do rozwiązania. Przykładem może być wyciek na przejściu w Rakowie. W wyniku prac zaizolowane zostało $\frac{3}{4}$ przejścia, ale pozostała część była pod innym torem, choć w obrębie przystanku osobowego Częstochowa-Raków. Będzie potrzebna izolacja

pozostałej części – pod torem 701 – która wcześniej nie była planowana. Przede wszystkim ze względu na stan techniczny, a także na postrzeganie całości robót. Inżynier Projektu i Wykonawca wyjaśnili również, że w sumie jest 11 etapów realizacji kontraktu. Aktualnie zakończone są 3, w toku jest 8. Ani aneks nr 2, ani aneks nr 3 nie przewiduje wydłużenia robót. W tym terminie realizacji zostanie równie przeprowadzona izolacja przejścia, ale będzie prawdopodobnie wymagane wyłączenie toru 701, który nie był objęty zakresem zadania. Kiedy zostaną oddane do użytku tory 1 i 2, prawdopodobnie pod koniec czerwca br., wówczas będzie można na krótki czas zamknąć tor 701.

Uczestnicy spotkania poinformowali też, że zostały już wykonane odbiory eksploatacyjne trzech etapów, wykonane w maju, wrześniu i listopadzie 2019 r. Pozwalają one na zakończenie zamknięć na jednym torze i uruchomienie kolejnych.

Na ten moment w przygotowaniu jest 8 poleceń zmian, prawdopodobne jest też polecenie nr 9 [później polecenie zmian nr 9 dotyczące zmiany zakresu rzeczowego robót do wykonywania na przejazdach kolejowo - drogowych w km 237,929 oraz 251,813 zostało wydane]. Polecenia nr 3 i 5 są w kompetencji Zarządu i czekają na zatwierdzenie, uzyskały już pozytywną rekomendację Komitetu Inwestycyjnego. Prawdopodobnie w połowie marca br. zostanie podjęta decyzja, która upoważni Region Śląski do podpisania zmian. Pozostałe polecenia zmian są po uzgodnieniach prawnych, oba dotyczą branży SRK, a dokładnie systemów SSP na przejazdach kolejowych. Polecenia zmian nr 7 i 8 mają być podpisane w kolejnym tygodniu (9-13 marca) i zostaną sfinansowane z kwoty warunkowej.

2) Wnioski z ostatnich postępowań administracyjnych i kontrolnych

Postępowanie Nadzoru Budowlanego

Śląski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego wydał 3 grudnia 2019 r. dwie decyzje o umorzeniu postępowania administracyjnego w sprawie prowadzenia robót budowlanych na podstawie zgłoszenia zamiast pozwolenia na budowę. Treść ich uzasadnienia potwierdza to, na co wielokrotnie wskazywała Fundacja oraz CUPT, że roboty zostały rozpoczęte z naruszeniem przepisu prawa budowlanego. Według Nadzoru Budowlanego zostały one jednak zalegalizowane z uwagi na wydanie pozwoleń na budowę na wszystkie trzy odcinki. Nadzór uznał też, że roboty były prowadzone zgodnie ze sztuką budowlaną i nie ma podstaw do ich wstrzymania. Przedstawiciele Fundacji zwrócili uwagę, że wydanie takiej decyzji było możliwe, ponieważ Nadzór Budowlany rozpoczął kontrole po tym, jak pozwolenia na budowę już wydano.

Nadzór w uzasadnieniu zwrócił też uwagę, że Wykonawca w zgłoszeniach robót do Wojewody Śląskiego zawarł błędne informacje, ponieważ określił pewien zakres robót jako przebudowę, podczas gdy w rzeczywistości była to budowa nowych obiektów kolejowych. Inżynier Projektu poinformował, że kontrakt nie przewidywał budowy i takie działania nie były prowadzone.

Przedstawiciel MFiPR potwierdził, że w związku z umorzeniem postępowań administracyjnych temat jest zamknięty. W ich wyniku stwierdzone zostały naruszenia o charakterze formalnym, nie mające wpływu na inwestycję. Podkreślił jednocześnie, że prowadzone roboty powinny być realizowane na podstawie pozwolenia i dla Ministerstwa było to jednoznaczne od początku.

Przedstawiciele Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej odpowiedzieli, że owszem, kontrolujące urzędy „rozgrzeszyły” w tej sytuacji Zamawiającego, uznając naruszenia za formalne. Ale jest to również wyraźny sygnał, że art. 29 ust. 3 ustawy Prawo budowlane nie powinien być lekceważony.

Przedstawiciel Fundacji Batorego zadał pytanie, czy wiadome jest coś więcej o skutkach ostatniej nowelizacji prawa budowlanego w zakresie w jakim nałożyła obowiązek dołączania decyzji środowiskowej do zgłoszenia robót. Przedstawiciele MFiPR odpowiedzieli, że przepisy w tym zakresie zaczęły obowiązywać dopiero od 24 września 2019 r., ale uregulowały coś, na co i tak wiele organów i instytucji uważało. Oczywiście nadal może się zdarzyć taka sytuacja, że organ coś przeoczy. Odpowiedzialność spoczywa tutaj na inwestorze i to on musi być świadomy co mu wolno, a czego nie wolno. Przedstawiciel ZUE SA wskazał, że rzeczywiście zmiana jest istotna. Wpłynęła na to, że organy usztywniły się i niechętnie traktują zgłoszenia. Dodał również, że PKP PLK SA wysłała wszystkim swoim oddziałom kontraktowym informację, że należy zwracać uwagę na roboty, które prowadzone są na zgłoszenia. W opinii ZUE dołączanie DŚU do zgłoszenia robót nie powoduje automatyzmu decyzji organu i nie zwalnia go z wnikliwej analizy zgłoszenia w kontekście prawa budowlanego.

Kontrola CUPT

Przedstawicielka CUPT zaprezentowała również stanowisko swojej instytucji. W związku z zakończeniem procedury legalizacyjnej, po konsultacjach z Instytucją Zarządzającą, ustalono, że nie doszło do szkody dla budżetu UE, wobec czego wcześniej zatrzymane środki zostały odblokowane. Natomiast projekt jest nadal monitorowany. W związku z zaistniałą sytuacją, CUPT również przeprowadził kontrolę dotyczącą prowadzenia robót na zgłoszenie. Nie zostały stwierdzone żadne nieprawidłowości, CUPT jednak nie pochwała takich działań. CUPT w sierpniu 2018 r. przekazał PKP PLK SA stanowisko w sprawie konieczności realizacji robót w oparciu o pozwolenie na budowę, w przypadku gdy była przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko na etapie wydawania decyzji środowiskowej, przygotował opinię prawną ws. realizacji robót na zgłoszenie dla niniejszego projektu, jak również Okólnik do wszystkich beneficjentów POIiŚ 2014-2020 rozesłany w lutym br.

Kontrola WIOŚ

Do Fundacji wpłynęła również informacja pokontrolna z Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska, w której uwagę monitora zwróciły stwierdzone nieprawidłowości formalne w zakresie gospodarowania użytymi drewnianymi podkładami kolejowymi. Temat nielegalnego obrotu podkładami był już wcześniej poruszany przy okazji spotkań z mieszkańcami regionu inwestycji w ramach Paktu Uczciwości. Przedstawiciel ZUE SA wyjaśnił, że rynek nie zdążył się jeszcze dostosować do ostatnich zmian prawnych w zakresie gospodarki odpadami, co powoduje, że utrudniona jest dostępność firm zajmujących się utylizacją podkładów. Nie chodzi tutaj tylko o odpady drewniane, ale także strunobeton. Aktualnie zostały dokonane uzupełnienia w dokumentacji, firmy (w tym firmy odbierające odpady od ZUE SA) zostały skontrolowane i nie dopatrzone się nieprawidłowości. Obecnie nie ma doniesień o nielegalnym obrocie podkładami.

Przedstawiciel ZUE SA zwrócił również uwagę, że zmiana przepisów spowodowała znaczne podwyższenie cen utylizacji odpadów, nawet o 100%. Wprowadzona została dodatkowa opłata 500 zł. Aktualnie, ZUE SA, zgodnie z prawem, jest odpowiedzialne za proces utylizacji od początku do samego końca. W tym celu zatrudnione zostały też nowe firmy. Jeżeli trzeba wywieźć 300-400 ciężarówek odpadów w ciągu dnia, zatwierdzić w systemie, potrzebne jest oddelegowanie osoby do tego zadania. Dlatego też pewnie firmy wymagają dodatkowej opłaty. ZUE SA poinformowało, że w związku ze wzrostem kosztów z tytułu zmiany ustawy o odpadach złożyło roszczenie nr 26 do Zamawiającego.

Przedstawicielka PKP PLK SA poinformowała, że Wykonawca robót budowlanych jako wytwórca odpadów jest od 2001 r. odpowiedzialny za ich unieszkodliwianie, chyba że umowa na wykonanie robót stanowi inaczej. Jedyne, co zmieniło się w związku z ostatnią zmianą przepisów, to skrócenie czasu magazynowania odpadów i uszczelnienie sposobu ich ewidencjonowania. Ceny wzrosły, gdyż prawdopodobnie wcześniej duża część odpadów była przekazywana nielegalnie - takie przynajmniej jest wrażenie z rynku. Jednocześnie przyznała, że rzeczywiście przekazanie w sposób właściwy odpadów wymaga dużego nakładu czasu i pracy.

3) Zabudowa ekranów akustycznych – związane z nią ostatnie działania Wykonawcy i potencjalne ryzyka

Punktem wyjścia do rozmowy na temat ekranów była kwestia dostępu Wykonawcy do edytowalnej wersji modelu akustycznego i jego oceny jako informacji publicznej. Przybliżony został uczestnikom spotkania przebieg korespondencji w tej sprawie pomiędzy PKP PLK SA, Wykonawcą i monitorem społecznym, która toczyła się od sierpnia 2019 r. W uzupełnieniu do stanowiska wyrażonego przez PKP PLK SA¹ pojawiło się pytanie o to, z jakich środków został sfinansowany model akustyczny. Przedstawicielki Biura Ochrony Środowiska PKP PLK SA odpowiedziały, że model został opracowany przez pracowników Spółki PKP PLK SA, gdzie koszty ich wynagrodzenia w części są refundowane z Pomocy Technicznej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Przedstawiciele ZUE SA poinformowali, że sprawa dotycząca nieudostępnienia edytowalnego modelu akustycznego została skierowana do sądu administracyjnego. W sądzie są aktualnie dwie sprawy – obie wszczęte przez Wykonawcę. ZUE SA w grudniu 2019 r. skierowało skargę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego na bezczynność organu – Zamawiającego w przedmiocie udostępnienia informacji publicznej. PKP PLK SA złożyło odpowiedź na skargę, powielając dotychczasową swoją argumentację i obecnie Strony czekają na wyznaczenie posiedzenia sądu. Z kolei w styczniu br. złożony został przed Sądem Rejonowym w Częstochowie wniosek o zabezpieczenie dowodu przed wszczęciem postępowania sądowego. Sąd Rejonowy w Częstochowie uwzględnił wniosek ZUE S.A. i po przeprowadzeniu rozprawy postanowieniem z dnia 19 lutego br., dopuścił dowód z opinii biegłego, który ma miesiąc od tej daty na dokonanie pomiarów akustycznych w miejscu, gdzie przewidziane są ekrany. Przedstawiciele ZUE mają nadzieję, że strony będą współdziałały w wykonaniu postanowienia sądu. Wniosek o zabezpieczenie dowodu ma na celu umożliwienie zbadania aktualnego poziomu

¹ Odpowiedź PKP PLK na pismo Fundacji Batorego z 15 listopada - http://paktuczciwosci.pl/wp-content/uploads/2019/11/skan_2019-11-15_16-19-21-949_0001.pdf [dostęp: 24 marca 2020 r.].

hałasu. W sytuacji, kiedy linia kolejowa zostanie zabudowana ekranami nie będzie już takiej możliwości. Ma to na celu uniknięcie ryzyka demontażu ekranów, gdyby w wyniku pomiarów okazało się, że są one w danej lokalizacji niepotrzebne.

Przedstawicielka PKP PLK SA zauważyła, że po zabudowaniu ekranów pomiar też będzie możliwy w miejscach, w których ekrany nie są przewidywane. Ponadto jej zdaniem pomiar hałasu w obecnych warunkach nie będzie miarodajny – z uwagi na prowadzone prace budowlane linia kolejowa nr 1 aktualnie nie ma przepustowości, zamknięta jest także część linii sąsiadujących, np. CMK czy linia 702, ruch odbywa się tylko po jednym torze, więc obciążenie linii jest znacznie mniejsze niż było przed rozpoczęciem inwestycji. Wyniki pomiarów wykonywanych aktualnie przez biegłego nie będą zbieżne z tymi, które PKP PLK SA robiła na potrzeby raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz nie będą w żaden sposób adekwatne do tego, co zostało stwierdzone i co jest prognozowane jako stan docelowy.

Przedstawicielka ZUE zwróciła uwagę, że z uwagi na rozbieżne stanowiska Stron sprawa została skierowana do sądu, a ponadto w sprawę została zaangażowana osoba mająca wiedzę specjalistyczną – czyli biegły. Obowiązkiem Stron jest obecnie neutrudnianie postępowania oraz stosowanie się do zapadłych rozstrzygnięć.

Inżynier Projektu poinformował, że Wykonawca przedstawił projekt budowlany dla ekranów akustycznych na pierwszy odcinek i po jego weryfikacji z zapisami decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wystąpi o wydanie pozwolenia na budowę. Wykonawca zakłada dotrzymanie wszystkich terminów, łącznie z 18 maja br. założonym w harmonogramie jako ostateczny termin uzyskania kompletu pozwoleń. Oczekiwanie na wydanie ww. pozwolenia nie wpłynie na harmonogram robót, podobnie jak budowa ekranów, która przewidziana jest do końca grudnia 2020 r. Późniejsze postępowanie i procedowanie Stron będzie zależało od decyzji sądu i przebiegu postępowania.

4) Prace nad raportem z monitoringu inwestycji

Przedstawiciel Fundacji Batorego poinformował, że do wywiadów na temat organizacji przetargów kolejowych udało się pozyskać jeszcze jednego wykonawcę. Jest już gotowa wersja robocza raportu i w kwietniu zostanie on przesłany wszystkim stronom Paktu Uczciwości. Poprosił o umożliwienie kontaktu z Forum Inwestycyjnym, gdyż przedstawiciele Fundacji chcieliby przedstawić swój Raport również na spotkaniu z członkami Forum. Przedstawiciele PKP PLK SA poprosili o przekazanie w tej sprawie oficjalnej korespondencji do dyrektora Jolanty Pawluk.

5) Sprawy inne i pytania od konsultantów Fundacji

Rozliczenia w ramach umowy o dofinansowanie

W ostatnim okresie zdarzył się przypadek braku zapłaty za roboty wykonane w ramach polecenia zmiany nr 5, gdyż wykonano je szybciej niż polecenie zostało formalnie wydane. Przedstawiciele ZUE SA poinformowali też o innym problemie z uzyskaniem płatności na czas, gdyż PKP PLK SA zalega z płatnością FV z 2 lutego 2020 r. W umowie termin płatności

przewidziany jest na 30 dni, co jest fikcją, bo część faktury w takim terminie nie jest opłacana. Przedstawiciele Fundacji zwrócili uwagę, że jest to druga podobna sytuacja, bowiem problem innej opóźnionej faktury dla Wykonawcy był już podnoszony we wcześniejszej ich korespondencji z PKP PLK SA.²

Zastanawiano się skąd mogą wynikać opóźnienia w płatnościach. CUPT poinformował, że do nich wpływają opłacone faktury i być może PKP PLK SA oczekuje na refundację, żeby opłacić kolejne faktury. Być może problemem jest to, że dwie ostatnie faktury dla Wykonawcy przewidziane są do opłacenia z budżetu państwa, z rezerwy celowej. Za te płatności odpowiada Ministerstwo Infrastruktury i nie może zapłacić dopóki nie ma podpisanej umowy z PKP PLK SA o uruchomienie środków budżetowych. Wniosek do rezerwy celowej jest weryfikowany przez CUPT od ręki, w ciągu zaledwie kilku godzin.

Przedstawiciele PKP PLK SA powiedzieli, że otrzymali informację, że faktura ma zostać opłacona w przyszłym tygodniu. Przy środkach krajowych jest informacja, że FV będą opłacone po uchwaleniu budżetu, ale przy środkach unijnych tak nie jest. Największy jest problem taki, że środki nie spływają również do Zamawiającego.

Konsultacje z mieszkańcami

Przedstawiciel Fundacji poinformował, że podczas spotkania regionalnego w Myszkowie mieszkańcy podnieśli kwestię niewystarczającej ilości konsultacji na etapie jej projektowania ze strony Zamawiającego i Wykonawcy.

Przedstawicielka Biura Ochrony Środowiska PKP PLK SA tłumaczyła, że jeżeli jest prowadzone postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, to w trakcie jego trwania obowiązek zawiadamiania społeczeństwa jest realizowany przez organ administracyjny zgodnie z przepisami prawa, poprzez obwieszczenia, konsultacje społeczne, rozprawy administracyjne itp. Problemem jest brak zainteresowania mieszkańców na tym etapie inwestycji, które pojawia się dopiero wtedy, gdy rozpoczynają się roboty budowlane. Większe zainteresowanie społeczne budzą też inwestycje polegające na budowie nowych obiektów, a nie ich przebudowie, tak jak miało to miejsce w przypadku np. budowy północnej obwodnicy kolejowej Białegostoku, gdzie na spotkaniach organizowanych przez PKP PLK SA pojawia się nawet i 500 osób. W polskim prawie nie istnieją przepisy, które nakazywałyby obowiązkowe organizowanie takich konsultacji inwestorskich. Przedstawiciela PKP PLK SA stwierdziła również, że spotkania z mieszkańcami nie zawsze mają sens, gdyż trudno od nich oczekiwać opinii w zakresie docelowej prędkości pociągów czy wymaganej liczby torów. Konsultacje inwestorskie robione są także najczęściej na etapie opracowania studium wykonalności, gdzie szczegóły, które mogą potencjalnie zainteresować mieszkańców takie jak ostateczne rozwiązania techniczne w zakresie likwidacji przejazdów i budowy dodatkowych wiaduktów drogowych nie są jeszcze znane.

² Odpowiedź PKP PLK na pismo Fundacji Batorego z 13 listopada - http://paktuczciwosci.pl/wp-content/uploads/2019/11/Odp.-na-pismo-ws.-wtrzymania-p%20C5%82atno%C5%9Bci_13.11.19.pdf [dostęp: 24 marca 2020 r.]

Konsultant techniczny podniósł, że przygotowując studium wykonalności dla rozbudowy niektórych linii kolejowych tzw. „szprychy” dla CPK, robili konsultacje za pośrednictwem Internetu i odzew był bardzo duży. Ankiety były dostępne i każdy mógł w dowolnym momencie je wypełnić. Później na spotkania też przychodziło więcej osób. Być może warto wprowadzić zmiany w sposobie prowadzenia konsultacji.

Przedstawiciele PKP PLK SA podnieśli, że aktualnie Spółka bardzo aktywnie prowadzi kampanię promocyjno-informacyjną dotyczącą tego projektu. Jej elementem są m.in. informacje w mediach, spoty wyświetlane w pociągach przewoźników korzystających z linii kolejowej nr 1. Wspomniano m.in. grudniowe spotkanie prasowe w Myszkowie, w którym udział wziął też przedstawiciel Partnera Społecznego.³

Przyszłość paktów uczciwości

Przedstawiciele Ministerstwa podtrzymali deklarację wyrażoną podczas październikowego seminarium o tym, że chcą, aby pakt uczciwości był stałym elementem Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.⁴ Wszystko zależy jednak od środków dostępnych w ramach pomocy technicznej w nowej perspektywie budżetowej, wówczas będzie można więcej powiedzieć. Na tym etapie został wyznaczony koordynator, który przygotowuje departament do ewentualnych działań. Istotnym elementem procesu wprowadzania paktów będzie z pewnością wybór inwestycji do monitoringu na możliwie wczesnym jej etapie, tak aby uzyskać jak najszersze zainteresowanie społeczeństwa projektem. Przedstawiciele Fundacji zaproponowali, że chętnie wesprą inicjatywę Ministerstwa swoją wiedzą i doświadczeniem nabytym w trakcie pilotażu. Ponadto przedstawiciel Fundacji poinformował, że DG Regio jest zainteresowane poszerzeniem partycypacyjności w wydatkowaniu funduszy unijnych – tak aby pojawiło się poczucie wspólnej odpowiedzialności. Spodziewa się więc, że w nadchodzącej perspektywie budżetowej może być więcej przestrzeni na inicjatywy takiej jak pakt.

Waloryzacja kontraktu

W temacie możliwości waloryzacji kontraktu objętego Paktem nie zostały przekazane żadne nowe informacje. Konsultant techniczny zachęcił do lektury raportu z 2019 r., który dotyczy waloryzacji umów na rynku budowlanym i społecznych konsekwencji tego, jak jest przeprowadzana. Raport został rozesłany wszystkim uczestnikom spotkania.⁵

Notatkę sporządzili: Karolina Szymańska, Marcin Waszak, 23.04.2020

³ *Spotkanie prasowe w Myszkowie* - <http://paktuczciwosci.pl/home/news/spotkanie-prasowe-w-myszkowie/> [dostęp: 24 marca 2020 r.].

⁴ *Pakt uczciwości w nowym POiIS? Bardzo możliwe!* - <http://paktuczciwosci.pl/aktualnosci/pakt-uczciwosci-w-nowym-po-iis-bardzo-mozliwe/> [dostęp: 24 marca 2020 r.].

⁵ Ł. Kozłowski, *Analiza efektów waloryzacji kontraktów na prace budowlane*, Federacja Przedsiębiorców Polskich, Centrum Analiz Legislacyjnych i Polityki Ekonomicznej, Warszawa 2019 - <http://federacjaprzedsiebiorcow.pl/?page=analiza-efektow-waloryzacji-kontraktow-budowlanych> [dostęp: 24 marca 2020 r.].