

**Notatka ze spotkania specjalnego
z przedstawicielami Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej
w sprawie problemów występujących w pakcie uczciwości
(22.12.2020)**

W dniu 22 grudnia członkowie zespołu projektowego paktu uczciwości odbyli zdalną rozmowę z przedstawicielami Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej oraz Centrum Unijnych Projektów Transportowych w celu omówienia zdarzeń na kontrakcie, które według obserwatora społecznego mogą stanowić zagrożenie dla terminowej realizacji inwestycji, a także prawidłowego wydatkowania środków.

Przedstawiciel Fundacji Batorego Marcin Waszak przedstawił krótko informacje, które obserwator społeczny posiada na temat niepokojącej go sytuacji. Zgodnie z informacjami przekazanymi na spotkaniu przez Fundację przejście podziemne w Poraju, według ostatnich doniesień Wykonawcy, zrealizowane jest już w 80%, a koszty, które poniósł Wykonawca zostały przez niego wycenione na około 12 mln zł. Zdaniem Fundacji zmiana przejścia w poziomie szyn zapisanego w PFU na przejście podziemne wydawała się uzasadniona i sprzyjająca podróżnym. Wykonawca miał czekać na uzyskanie zgody korporacyjnej w PKP PLK S.A. na rozpoczęcie budowy przejścia podziemnego w Poraju, potwierdzającej ustalenia z zespołem kontraktu. Zgoda nie została wydana ze względu na wątpliwości co do wyceny i trybu udzielenia zamówienia. Roboty zostały jednak w dużej części wykonane wcześniej stąd powstało pytanie na jakiej podstawie formalno-prawnej rozliczyć z wykonawcą koszty realizacji przejścia i jak je wycenić.

Następnie Pan Marcin Waszak przedstawił ryzyka, które identyfikuje Fundacja w związku z zaistniałą sytuacją:

- 1) Przejście podziemne nie będzie ukończone w terminie przewidzianym w kontrakcie (29 grudnia 2020 r.), w związku z czym PKP PLK S.A. próbuje uzgodnić z wykonawcą i inżynierem projektu wybudowanie przejścia naziemnego zgodnego z PFU, do którego dostęp miałyby też osoby niepełnosprawne. Na tym etapie w ramach prac zabezpieczających wykonawca wykonał wyłącznie tymczasowe dojście do peronu od strony budynku dworca. Przedstawiciele Fundacji posiadają informacje, że tymczasowe przejście ma szansę być odebrane do 29 grudnia. Nie będzie to jednak docelowe przejście w poziomie szyn spójne z PFU, co warunkuje odbiory końcowe i terminowe zakończenie kontraktu. Nastąpi wydłużenie całej inwestycji.
- 2) Brak pewności czy naziemne przejście otwarte dla podróżnych w Poraju po 29 grudnia będzie bardziej użyteczne i bezpieczne dla pasażerów, gdyż jego projekt nie został do tej pory zatwierdzony. Fundacja chciałaby aby inspektorat nadzoru budowlanego przyjrzał się zgodności przejścia z przepisami prawa i bezpieczeństwa użytkowania, kiedy już powstanie.
- 3) Zdaniem Fundacji w aktualnej sytuacji wydaje się, że ZUE znajduje się na uprzywilejowanej pozycji negocjacyjnej w stosunku do Zamawiającego. Wykonawca jest w stanie udowodnić, że posiadał zgodę na rozpoczęcie robót i ma podstawę do dochodzenia roszczeń wobec PKP PLK. Dlatego też inżynierowi projektu oraz spółce PKP PLK wydaje się dużo bardziej niż wykonawcy zależeć na tym, żeby kontrakt zakończyć do 29 grudnia 2020. Wykonawca podnosi, że jeśli ma obecnie wybudować przejście naziemne zgodne z PFU, to roboty te musi wycenić dużo drożej niż wówczas jeżeli miałyby je realizować w normalnym trybie i tempie.

4) Istnieją także obawy związane z tym jak długo będzie trwał stan tymczasowości na stacji Poraj. Nie wiemy kto roboty dokończy, w jakim trybie i za jaką kwotę. Tymczasowe przejście podziemne może spowolnić ruch pociągów na linii nr 1, które nie zatrzymują się na stacji Poraj oraz ograniczać dostęp do peronów osobom o ograniczonej sprawności ruchowej. Być może w celu dokończenia docelowego przejścia w Poraju i/lub likwidacji tymczasowego przejścia konieczne staną się dodatkowe zamknięcia torowe bądź roboty o zwiększonym zakresie, generujące dalsze utrudnienia dla pasażerów.

Na tą chwilę są to przypuszczalne konsekwencje i pytania, które obserwator społeczny sygnalizuje Ministerstwu i CUPT jako instytucjom nadzorującym działania inwestora. Nie jest przesądzone, że spełnią się wszystkie najgorsze scenariusze.

Ponadto, zdaniem Fundacji niepokojącą okolicznością towarzyszącą sprawie Poraja jest niespodziewane usunięcie ze stanowiska dyrektora projektu Renaty Krok na dwa miesiące przed zakończeniem kontraktu. Z rozmowy z dyrektorem Centrum Realizacji Inwestycji Jolantą Pawluk dnia 17 grudnia przedstawiciele obserwatora społecznego dowiedzieli się, że pani Krok nadużyła swoich uprawnień ustalając z ZUE S.A. cenę za przejście w Poraju, której wysokość przekraczała jej kompetencje finansowe. Fundacja poprosiła PKP PLK S.A. o dostęp do wyników wewnętrznego audytu, w następstwie którego nastąpiło zakończenie współpracy z dyrektorem Krok. To nie pierwsza taka sytuacja na tym kontrakcie. Z niejasnych dla obserwatora społecznego powodów PKP PLK rozstała się przed podpisaniem umowy z ZUE z dyrektorem Andrzejem Soleckim, a później na etapie realizacji umowy z dyrektorem Józefem Gąsiorem. W opinii obserwatora społecznego zwalnianie osób w niewłaściwych dla inwestycji momentach nie służy jej przejrzystości ani nie odbija się dobrze na wykonywanych zadaniach.

Przedstawiciele Fundacji przypomnieli o istnieniu potencjalnego konfliktu interesów na kontrakcie, w ramach którego do tej pory PKP PLK nie przedstawiła działań monitorujących, mających na celu minimalizację ryzyk związanych z tym konfliktem. Na etapie przetargu odkryto, że dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Częstochowie p. Helmut Klabis jest spokrewniony blisko z projektantem ZUE p. Kamilem Klabisem. Helmut Klabis z ramienia użytkownika linii już w trakcie realizacji umowy podpisywał się pod korespondencją prowadzoną w ramach kontraktu, także w sprawie przejścia w Poraju.

Jarosław Orliński, dyrektor Departament Programów Infrastrukturalnych w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej (IZ POIiŚ) odpowiedział, że zarówno CUPT, jak i Instytucja Zarządzająca są zaniepokojone sposobem realizacji i rozliczania projektu. IZ wysłała pismo do PKP PLK S.A. z prośbą o wyjaśnienia dotyczące realizacji przejścia podziemnego. Jego realizacja nie została ujęta w umowie o dofinansowanie, a w kontrakcie pozostaje przejście w poziomie torów. Ministerstwo nie otrzymało wyjaśnień, o które prosiło w piśmie. Termin odpowiedzi minął na dzień przed spotkaniem z Fundacją. Obserwator społeczny poinformował, że również komunikacja Fundacji z PKP PLK jest utrudniona. Prośba o udostępnienie protokołu z audytu wewnętrznego zgodnie z paktem uczciwości padła ze strony obserwatora społecznego w listopadzie 2020, ale do tej pory PKP PLK go nie przekazała.

Dyrektor Orliński podkreślił, że dokonano weryfikacji wydatków. Niepełna realizacja projektu będzie z pewnością oznaczała brak refundacji przejścia w Poraju, wydatki nie zostaną certyfikowane do KE, jeżeli będą niezgodne z umową o dofinansowanie. Ponadto, Ministerstwo posiada informacje, że sprawa z budową przejścia podziemnego została zgłoszona do prokuratury przez PKP PLK S.A.

Zgłoszono przekroczenie uprawnień przez pracowników. Ministerstwo nie otrzymało żadnych dodatkowych informacji w tym zakresie z prokuratury lub CUPT.

Dyrektor Orliński zaproponował, aby został przeprowadzony niezależny audyt, którego podjęłaby się Fundacja lub działająca pod jej nadzorem firma. Najlepiej, aby nie było kolejny audyt PKP PLK czy z Ministerstwa. Dyrektor Orliński wyraził zdanie, że z pewnością należy podjąć zdecydowane działania, które być może zmotywują beneficjenta do lepszej współpracy w celu wyjaśnienia sprawy. Ponadto Ministerstwo wstrzymało certyfikację wydatków projektu do czasu wyjaśnienia wszystkich wątpliwości. Dyrektor Orliński zadeklarował pomoc Ministerstwa w zakresie prowadzenia audytu i zapewnił, że IZ będzie monitorowała, aby wszystkie dokumenty zostały udostępnione.

Dyrektor Piotr Lipiec poinformował, że CUPT zwróciło się do prokuratury w sprawie prowadzonego postępowania, jednak prawdopodobnie ze względu na wstępny etap postępowania informacje szczegółowe nie zostaną przekazane. CUPT po przeanalizowaniu umowy o dofinansowanie, na chwilę obecną, nie widzi przesłanek do aneksowania umowy o budowę przejścia podziemnego w Poraju, ale wstrzymuje się z decyzją do momentu poznania uzasadnienia stojącego za rozpoczęciem budowy.

Przedstawiciel Fundacji Batorego Grzegorz Makowski poinformował, że rzeczywiście Fundacja posiada środki i narzędzia do podjęcia bardziej wnikliwej obserwacji projektu, ale pozostaje kwestia omówienia z konsultantami prawnymi i technicznymi możliwości przeprowadzenia skutecznego audytu w sprawie Poraju. Przypomniał, że pakt jest działaniem pilotażowym, polegającym właśnie na weryfikacji czy ponadstandardowe rozwiązania antykorupcyjne mogą być z powodzeniem wdrażane. Dodatkowo pakt uczciwości między Fundacją a Ministerstwem obowiązuje od dnia jego zawarcia do dnia wystawienia świadectwa przejęcia lub innego równoważnego dokumentu. Nie wiadomo, kiedy można się spodziewać wystawienia świadectwa przejęcia, istnieje pewne prawdopodobieństwo, że nastąpi to niebawem. Wówczas, aby Fundacja mogła zająć się audytem PKP PLK, konieczne będzie przygotowanie aneksu do obowiązującego paktu uczciwości i uzyskanie na to zgody PKP PLK. Działania w ramach audytu wykonywane poza paktem będą zdecydowanie trudniejsze. Ograniczenie czasowe nakłada też umowa z Komisją Europejską, która mówi o tym, że wszelkie działania merytoryczne w ramach paktu uczciwości należy wygaszić z końcem września 2021 r.

Dyrektor Orliński poprosił o przesłanie przez Fundację pisma do Ministerstwa z prośbą o przedłużenie paktu uczciwości i z ewentualną deklaracją co do chęci i możliwości wykonania audytu. Pod koniec stycznia 2021 planowane jest spotkanie Ministerstwa z PKP PLK oraz Komisją Europejską, na którym zadeklarował promocję paków uczciwości. Na spotkanie będą także doproszeni przedstawiciele Fundacji. Dla Ministerstwa liczy się mocno to, aby paki uczciwości były realizowane w kolejnej perspektywie.

Zdaniem przedstawicieli Fundacji na kontrakcie można było obserwować sytuację, w której strony porozumiewały się między sobą mniej formalnie co do robót, zanim jeszcze zatwierdzono wszystkie zgody korporacyjne dla poleceń zmian. I zazwyczaj udawało się realizować zmieniony zakres projektu bez przeszkód. Po doświadczeniach z przejściem w Poraju wykonawca nie ufa już w zapewnienia zespołu PKP PLK i inżyniera projektu, domagając się formalnego zakończenia procedowania pozostałych poleceń zmian m.in. w zakresie odwodnienia przejścia w stacji Raków, przed przystąpieniem do robót. Ponieważ mamy do czynienia z niezrozumiałą opieszałością w procedowaniu i wydawaniu przez PKP PLK decyzji, jest to też czynnik opóźniający prace kontraktowe na ich ostatnim etapie.

Grzegorz Makowski z Fundacji Batorego zadał pytanie czy w związku z podniesionymi na spotkaniu "zarzutami" możliwe jest zakończenie kontraktu w planowanym terminie. Zastępczyni Dyrektora Departamentu Projektów Kolejowych w CUPT, Agnieszka Osiecka poinformowała, że dotychczas CUPT certyfikował wydatki i nie posiadał wiedzy na temat sporu dotyczącego przejścia w Poraju. W związku z tym Centrum uzależnia swoje decyzje od tego, co zostanie przekazane przez PKP PLK, a także jakie będą wydatki w kolejnych wnioskach.

Według dyrektora Orlińskiego spółka PKP PLK powinna wystąpić o wydłużenie projektu i poinformować CUPT dlaczego projekt nie został zrealizowany w przewidzianym umową terminie. Monika Nowikow z CUPT poinformowała, że aktualny termin realizacji umowy i kwalifikowania wydatków został określony do końca marca 2021. To jest termin zgodny z obowiązującym aneksem do umowy o dofinansowanie. PKP PLK w ostatnim czasie wystąpiła z prośbą o aneksowanie umowy i wydłużenie kwalifikowania wydatków do końca sierpnia 2021. We wniosku nie ma mowy o wydłużeniu kwalifikacji rzeczowej projektu. Nie było we wniosku żadnych informacji o realizacji kontraktu i ewentualnych opóźnieniach spowodowanych budową przejścia w Poraju. Natomiast umowa z wykonawcą robót kończy się w grudniu 2020 roku.

Przedstawiciel Fundacji, Marcin Waszak zadał pytanie o stan przygotowania paktów do nowej perspektywy POIiŚ. Dyrektor Orliński odpowiedział, że w kolejnym miesiącu rusza konsultacja umowy partnerstwa. Jest to dokument, który umożliwia proces konsultacji również innych programów. Na wiosnę planowane są konsultacje programu operacyjnego. Jest oczekiwanie, aby działanie paktów uczciwości zostało rozszerzone również na inne branże. Dyrektor Marcin Szymański poinformował, że od czasu ostatniego spotkania kwartalnego w listopadzie niewiele się zmieniło. Powstał projekt regulaminu konkursu dla organizacji monitorujących. Planowane są konsultacje z departamentem, który ma doświadczenie w realizacji tego typu konkursów. Następnie zostanie on przesłany do Fundacji z prośbą o sugestie. Równoległe prowadzone są rozmowy z Komisją Europejską. DG Regio wyraża zainteresowanie kontynuowaniem paktów w kolejnej perspektywie w Polsce, pozostaje kwestia w jakim zakresie czy formule. W styczniu Ministerstwo przekaże do Fundacji związane z tym dokumenty.

W spotkaniu uczestniczyli:

Po stronie Centrum Unijnych Projektów Transportowych:

- Małgorzata Bogusiewicz
- Piotr Lipiec
- Monika Nowikow
- Agnieszka Osiecka

Po stronie Fundacji im. Stefana Batorego:

- Kamil Baryła
- Mirela Korsak-Koledzińska
- Jakub Łoch
- Grzegorz Makowski
- Karolina Szymańska
- Marcin Waszak

Po stronie Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej:

- Jacek Horodko
- Ewa Krynicka
- Jarosław Orliński
- Paweł Sz wajgier
- Marcin Szymański
- Monika Stopa
- Katarzyna Zielinska-Heitkotter
- Tomasz Wolpe
- Michał Zalewski

Notatkę przygotowali: Karolina Szymańska, Marcin Waszak, 19.01.2021