

**Notatka ze spotkania Fundacji Batorego i jej konsultantów z przedstawicielami PKP
PLK S.A.: dyrektor Centrum Realizacji Inwestycji Jolantą Pawluk i zastępcą dyrektora
Centrum Realizacji Inwestycji Mirosławem Polem.**

Rozmowa została przeprowadzona zdalnie dnia 17 grudnia 2020 r.

Spotkanie odbyło się na prośbę Partnera Społecznego. Jednym z jej powodów było zakończenie pracy z dotychczasową dyrektorką projektu odpowiedzialną za realizację zamówienia na roboty na linii kolejowej nr 1 między Częstochową a Zawierciem objętego Paktem Uczciwości i towarzyszące temu okoliczności oraz spór wokół realizacji przejścia podziemnego w Poraju, a także potrzeba omówienia potencjalnego konfliktu interesów.

1. Spór wokół realizacji przejścia podziemnego na stacji w Poraju.

Przedstawiciel Fundacji poprosił dyrektorkę Pawluk o wskazanie źródeł problemu dotyczącego niedokończonej budowy przejścia podziemnego na stacji Poraj, możliwości wyjścia z impasu oraz przyczyn zmiany dyrektorki projektu w PKP PLK S.A. Przytoczył, że na spotkaniu kwartalnym z partnerami Paktu Uczciwości, które odbyło się 17 listopada 2020 r. obserwator społeczny otrzymał informację, że rozmowy z Wykonawcą na ten temat są w toku, a decyzji jak dalej będzie procedowana sprawa robót w Poraju należy oczekiwać w najbliższych dniach.¹ Miesiąc później, na ostatniej radzie budowy 16 grudnia z wystąpień stron kontraktu wynikało, że nadal nie ma decyzji nawet co do sposobu zapewnienia przejścia do peronów w Poraju podróżnym. Do tej pory nie zostało też zawarte żadne porozumienie co do kwoty rozliczenia dotychczas wykonanych robót przy przejściu podziemnym w Poraju, których koszt Wykonawca wycenił wówczas na ok. 10 mln zł.

Dyrektorka Pawluk odniosła się do zadanych pytań, podkreśliła, że rozumie powagę sytuacji i wielostronne zobowiązania wynikające z Paktu Uczciwości. Zapewniła, że Partner Społeczny otrzyma odpowiedzi na wszystkie pisma, które zostały przesłane w ostatnim czasie do PKP PLK S.A. W swojej wypowiedzi podniosła następujące kwestie:

a) Spółka dostrzega powagę sytuacji, czego dowodem jest audyt wewnętrzny zlecony w październiku br. przez prezesa Zarządu PKP PLK S.A. i zrealizowany przez Biuro Kontroli i Audytu. Dyrektorka Pawluk, która nie jest w tej materii osobą decyzyjną, zadeklarowała, że ustali w jaki sposób może zostać przekazany Fundacji protokół z audytu, o który zwróciła się na podstawie Paktu Uczciwości;

b) Zarząd Spółki nie wstrzymywał decyzji w tej sprawie. Na podstawie dokumentów z 22 września br. przygotowanych przez Centrum Realizacji Inwestycji Region Śląski, Zarząd Spółki PKP PLK S.A. nie miał wystarczających przesłanek do usankcjonowania prac zrealizowanych oraz przyszłych na takich warunkach jakie przedstawił wnioskodawca (Zespół Projektowy) co było zgodne z oczekiwaniami ZUE S.A. Wniosek opiewał na 15 mln zł. Kwota została wskazana na podstawie wcześniejszych uzgodnień z byłą dyrektorką

¹ Notatka ze spotkania kwartalnego 17 listopada 2020 - http://paktuczciwosci.pl/wp-content/uploads/2021/01/Notatka-ze-spotkania-kwartalnego_17.11.20_OST.pdf [dostęp: 4 stycznia 2021]

projektu, która tym samym przekroczyła swoje kompetencje. Wykonawca twierdził, że posiada zgody, które pozwoliły mu rozpocząć prace, jednak zostały one wydane z przekroczeniem uprawnień dyrektor projektu. Zarząd Spółki polecił jednocześnie przeanalizowanie i przedstawienie możliwych wariantów w zakresie realizacji przejścia podziemnego biorąc pod uwagę, że roboty zostały już rozpoczęte bez uzyskania wcześniejszych zgód korporacyjnych oraz polecił przeprowadzenie kontroli,

c) Zwolnienie dyrektor Renaty Krok i kierownika Bartosza Pacy dokonało się w następstwie kontroli, przeprowadzonej w związku z nieprawidłowościami dotyczącymi procedury zmiany. Do czasu złożenia wniosku na posiedzenie Zarządu w dniu 22 września 2020 r. Zarząd nie miał wiedzy o tym, że przejście podziemne w Poraju jest budowane.

d) Na Zarządzie w dniu 03.11.2020 przedstawiono informację o dalszych możliwych krokach. Następnie w dniu 05.11.2020 odbyło się spotkanie z Wykonawcą, prowadzona była korespondencja, aby prace na przejściu w Poraju zostały rozliczone w cenach kontraktowych, jako roboty zamienne. Trzeba podkreślić, że w łączącej PKP PLK S.A. i ZUE S.A. umowie (PFU) przewidziane zostało przejście w poziomie szyn, a została zainicjowana budowa przejścia podziemnego, jako procedura zmiany

e) Ceny kontraktowe można odnieść do podobnych elementów w kontrakcie, ale w części trzeba było wycenić elementy przejścia, nie odnosząc się do kontraktu. Spółka ZUE S.A. nie zgodziła się na to. Aktualnie Wykonawca kontynuuje roboty zabezpieczające. Przejście jest już wykonane w niemal 90%. Podejmowane są dalsze rozmowy na najwyższym szczeblu o tym w jaki sposób rozliczyć te prace z wykonawcą. Nie jest kwestionowane to, że roboty zostały wykonane. Problemem jest w jaki sposób połączyć je z kontraktem lub czy w ogóle je łączyć z kontraktem, który ma się skończyć 29 grudnia br, gdyż zgodnie z obowiązującą umową, w zakresie rzeczowym jest przejście w poziomie szyn na stacji Poraj. Dotychczas informacje, które były przekazywane Zarządowi PKP PLK S.A. w kwestii realizacji przejścia w Poraju był niewystarczające do podjęcia decyzji o dalszym procedowaniu.

f) Ponieważ Wykonawca i Zamawiający nie mogą dojść do porozumienia w sprawie przejścia podziemnego, Zamawiający życzyłby sobie, aby wykonać w Poraju przejście w poziomie szyn i tym samym zakończyć kontrakt w terminie. Zamawiający twierdzi, że przejście należy potraktować jako roboty pozakontraktowe, na co nie chce zgodzić się Wykonawca. Marcin Waszak z Fundacji Batorego poinformował, że podczas rady budowy przedstawiciel ZUE S.A. sugerował, iż może zgodzić się na wybudowanie przejścia w poziomie szyn, ale z pewnością będzie to kosztowna budowa, jeżeli ma to zrobić w ciągu dwóch tygodni, a nie w normalnym trybie. Dyrektor Pawluk odniosła się do tej informacji mówiąc, że PKP PLK S.A. nie chce, aby zakończenie budowy przejścia podziemnego wpływało na umowę podstawową. Ale nie jest to takie proste i nie można dążyć do zakończenia umowy podstawowej bez rozważenia tematu zakończenia przejścia podziemnego. Dialog ze spółką ZUE S.A. został podjęty w kierunku wybudowania przejścia w poziomie szyn, gdyż jest to zawarte w kontrakcie. Mowa o dużych kosztach ze strony ZUE S.A. wpisuje się w tej sytuacji w strategię negocjacyjną Wykonawcy.

g) Na początku listopada 2020 prowadzone były rozmowy pomiędzy Wykonawcą i Zamawiającym na temat możliwości rozliczenia robót wykonanych i planowanych do kontynuacji po cenach kontraktowych. Ceny te różniły się od ceny 15 mln zł, z której ZUE

S.A. nie chce zejść. Wykonawca wycenił prace na podstawie umowy podwykonawczej i traktował te 15 mln zł jako kwotę wynegocjowaną i ustaloną, podczas gdy tak nie było. Problem aktualnie polega na uzgodnieniu płatności za roboty w Poraju. Natomiast przez upływ czasu Zamawiający traci możliwości prawne wykonania prac w ramach kontraktu. Wykonawca i Zamawiający póki co są na etapie negocjacji, szukając możliwości prawnych w kwestii zapłaty za roboty wykonane. I to jest sedno obecnego problemu: brak zgody co do finansów, upływ czasu i prace, które trwały jako zabezpieczające tak długo, że przejście jest już prawie wykonane i trzeba te roboty rozliczyć.

Następnie konsultant techniczny Kamil Baryła zadał pytanie o to, jaki jest w związku z tym impasem pomysł Zamawiającego na rozwiązanie problemu. Dyrektor Pawluk odpowiedziała, że PKP PLK S.A. cały czas prowadzi rozmowy z ZUE S.A. i ma świadomość impasu. Zamawiającemu zależy, aby kwestię przejścia w Poraju rozwiązać i zakończyć kontrakt w terminie. Rozmowy prowadzone są również na najwyższym szczeblu obu spółek. Dialog jest o tyle trudny, że każda ze stron mówi o innej kwocie i innych stawkach.

Grzegorz Makowski z Fundacji Batorego zadał pytanie, czy zaistniała sytuacja może mieć wpływ na rozliczenie przed Komisją Europejską. Dyrektor Pawluk odpowiedziała, że poza jej kompetencjami czy pełnomocnictwami jest deklaratywnie wypowiedzenie się na ten temat. Jednak z perspektywy Spółki istnieje możliwość rozliczenia kontraktu bez uwzględniania przejścia podziemnego w Poraju. Chodzi o wyłączenie z rozliczenia wydatków, których nie można kwalifikować.

Kolejne pytanie od konsultanta technicznego dotyczyło szczebla na jakim prowadzony jest dialog między przedstawicielami Zamawiającego i Wykonawcy i czy jest to też szczebel zarządów? I czy planowane jest podpisanie aneksu do tej umowy, który pozwoli Wykonawcy nie wykonywać przejścia w poziomie szyn w Poraju? I czy w związku z tym PKP PLK S.A. planuje rozliczyć w 100% roboty budowlane objęte kontraktem, prowadzone do 29 grudnia?

Dyrektor Pawluk odpowiedziała, że dialog jest bardzo trudny. Istnieje duża rozbieżność jeśli chodzi o kwoty pomiędzy obiema stronami. Dialog prowadzony jest na poziomie kontraktu i na poziomie dyrekcji regionu, a pewnie będzie kontynuowany też na wyższym poziomie. W kwestii terminowego aneksu do umowy nie jest on wymagany, nawet jeśli roboty będą wychodziły poza 29 grudnia. Zamawiający chciałby, żeby wszystko, co może być odebrane, zafakturowane i rozliczone do 29 grudnia, było zrealizowane w tym terminie. Ale wiadomym jest, że rozliczenia będą trwały dłużej i jest to ujęte w harmonogramach - rozliczanie i fakturowanie planowane jest też na kolejne miesiące. Zamawiający będzie dążył do tego, aby wszystkie roboty, na które nie wpływa przejście podziemne w Poraju zostały rozliczone.

Konsultant techniczny Jakub Łoch wskazał, że mamy do czynienia z zamówieniem „projektuj i buduj”, a Wykonawca został poproszony o przygotowanie projektu budowlanego i uzyskanie pozwolenia na budowę, a zatem jest to więcej niż wynika z procedowania polecenia zmiany. Może być zrozumiałe podejście Wykonawcy twierdzącego, że ta procedura jest zamknięta. Ponadto z punktu widzenia interesu społecznego najlepszym rozwiązaniem jest, żeby ZUE dokończyło to przejście i aby było ono szybko dostępne dla podróżnych, ale gdzieś zabrakło tej decyzyjności. Czy nie było możliwe, żeby zarząd PKP PLK S.A. wydał decyzję kierunkową, kiedy Wykonawca ubiegał się o pozwolenie na budowę i została zainicjowana ta procedura?

Dyrektor Pawluk odpowiedziała, że ma świadomość, że zmiana została zainicjowana, zostało wydane pozwolenie na budowę. To spowodowało, że Wykonawca mógł uznać, że polecenie zostało wydane, ale odbyło się to z przekroczeniem kompetencji osób na projekcie. Nie została wskazana stawka tymczasowa na niekwestionowane zakresy, a na zakresy kwestionowane musiałyby zostać wskazana kwota sporna, nic takiego się nie wydarzyło. Brak było też działania po stronie inżyniera projektu, co także przyczyniło się do tego impasu. Podnosił on, że nie była to robota niezbędna, a robota poza umową. Ale trudno mówić, jakie inżynier powinien ponieść konsekwencje w związku z brakiem działania. Marcin Waszak z Fundacji Batorego wyraził zdziwienie, że przez blisko miesiąc ani Zamawiający ani inżynier nie mieli świadomości tego, że prace przy przejściu podziemnym w Poraju się rozpoczęły, co każe wątpić w skuteczność prowadzonego nadzoru nad robotami.

Zdaniem dyrektora Pawluka polityka korporacyjna PKP PLK S.A. jest jasno określona, podobnie jak kompetencje poszczególnych organów w zależności od uprawnień finansowych. Jedyną dopuszczalną zgodą w tej sytuacji była zgoda pisemna wydana przez organ posiadający określone kompetencje. Zmiana zainicjowana przez zakład w Częstochowie, była wyceniona na 5 mln zł co mieściłoby się w kompetencjach Regionu, .Stąd być może wkraść się zamieszanie. Wcześniej w wariantach studium wykonalności była mowa o przejściu podziemnym w Poraju, ale ze względu na wybór innego wariantu nie znalazło się to w zakresie umowy. Zgoda kierunkowa była możliwa, z powiadomieniem Zarządu, ale ostateczną zgodą jest jednak zgoda korporacyjna z zachowaniem procedur.

2. Potencjalny konflikt interesów między dyrektorem Zakładu Linii Kolejowych w Częstochowie a głównym projektantem ZUE S.A.

Dyrektor Mirosław Pol zadeklarował, że PKP PLK S.A. na pewno odniesie się do pisma Fundacji na temat zarządzania konfliktem interesów na kontrakcie z 15 grudnia 2020. Już teraz należy jednak stwierdzić, że w komisji przetargowej ważne jest kto pełni jaką rolę podczas procedury przetargowej. Zarząd Spółki w formie uchwały wydaje decyzje oraz upoważnienia odpowiednich osób do prowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia. Na tym etapie dyrektor ZLK p. Helmut Klabis nie był wskazany jako osoba, która mogłaby wykonywać jakiegokolwiek czynności w postępowaniu przetargowym. Kierownik Zamawiającego, ani osoby wyznaczone przez niego, komisja przetargowa, nie były powiązane w żaden sposób z wykonawcą lub osobami wskazanymi w ofercie wykonawcy. Ponadto każdy z członków komisji przetargowej podpisuje też oświadczenie o braku podstaw do wyłączenia z wykonywania powierzonej funkcji (np. konfliktu interesów).

Z informacji, które posiada Fundacja wynika, że dyrektor ZLK jest spokrewniony z pracownikiem wykonawcy. Na etapie oceny ofert, p. Kamil Klabis został wskazany przez ZUE S.A. jako projektant, ale nie był wskazany jako pracownik, gdyż pracował dla wykonawcy prawdopodobnie na podstawie umowy cywilno-prawnej. To, że pan Klabis był ujawniony w ofercie, nie powodowało, żeby komisja przetargowa nie mogła pracować normalnie, albo żeby wyciągnąć jakieś negatywne konsekwencje odnośnie wykonawcy. Dyrektor Helmut Klabis w żaden sposób nie brał udziału w postępowaniu przetargowym, nie podejmował też żadnych decyzji odnośnie tego wykonawcy.

Grzegorz Makowski wskazał, że ryzyko konfliktu interesów, o którym mówi pismo Fundacji dotyczy nie etapu przetargu, ale realizacji kontraktu i odbiorów wykonanych robót. Istnieje korespondencja kontraktowa podpisywana przez dyrektora Helmuta Klabisa. W związku z tym zadał pytanie, czy jakieś mechanizmy monitorujące zostały wprowadzone i czy w PKP PLK S.A. pochyłono się nad tym tematem? Dyrektor Pol poinformował, że w tej kwestii odpowiedź zostanie przekazana na piśmie, gdyż jest to dość szerokie zagadnienie. Na pewno było to analizowane i będzie brane pod uwagę. Trzeba mieć jednak świadomość, że prace nie są odbierane jednoosobowo, a przez powołany zespół. To komisja odbiorowa decyduje czy prace zostały odpowiednio wykonane. Nie można wykluczyć, że w takich komisjach biorą również udział osoby posiadające odpowiednie uprawnienia budowlane i za swoje działania ponoszą odpowiedzialność, w tym prawną m.in w świetle przepisów prawa budowlanego.

Podsumowując spotkanie dyrektor Pawluk zapewniła, że omawiane problemy będą jeszcze wyjaśniane w dalszej pisemnej korespondencji z Fundacją Batorego. Najbliższy zarząd PKP PLK S.A. zbierze się 22 grudnia br. i wówczas być może zostaną podjęte dalsze decyzje ws. przejścia podziemnego w Poraju. Na pewno planowane jest omówienie tematu sposobu rozliczenia robót, bo nie da się ich rozliczyć zgodnie z kontraktem i zakwalifikować jako zgodne z projektem. Z pewnością Spółka będzie dążyć do takiego rozstrzygnięcia, aby nie wchodzić z ZUE S.A. w konflikt, który spowoduje rozstrzygnięcia sądowe.

Przedstawiciele Fundacji podziękowali za spotkanie i zaznaczyli, że będą czekać na odpowiedzi pisemne Spółki oraz udostępnienie wyników audytu. Od tego czy i co otrzymają zależeć będą dalsze działania obserwatora społecznego oraz to w jaki sposób dyskutowane problemy zostaną opisane w końcowym raporcie z monitoringu.

Uczestnicy spotkania:

Ze strony Fundacji im. Stefana Batorego:

Kamil Baryła

Mirela Korsak-Koledzińska

Jakub Łoch

Grzegorz Makowski

Karolina Szymańska

Marcin Waszak

Ze strony PKP PLK S.A.:

Jolanta Pawluk

Mirosław Pol

Notatka po uwagach PKP PLK S.A. naniesionych w dniu 12.01.2021 r. ok. godz. 21.30