



Polska Krajowa
Organizacja Członkowska
w International Federation
of Consultancy Engineers



Członek
European Federation
of Engineering
Consultancy Association



Członek
Dispute Review Board Foundation



**Stowarzyszenie
Inżynierów Doradców
i Rzeczoznawców**

00-074 Warszawa
ul. Trębacka 4 lok. 429 (bud. KG)
tel./fax 22 826 16 72, 22 826 56 49
e-mail: biuro@sidir.pl
www.sidir.pl

KRS: 0000140272
NIP: 527 22 79 094
Regon: 010678266

Deutsche Bank PBC
76 1910 1048 2252 0362 5222 0001

Warszawa, 23.06.2016 r.

Pan Ireneusz MERCHEL
PREZES ZARZĄDU PKP PLK S.A.

Pan Andrzej PAWŁOWSKI

WICEPREZES ZARZĄDU PKP PLK S.A. - DYREKTOR DS. EKSPLOATACJI

Pani Małgorzata KUCZEWSKA - ŁASKA

CZŁONEK ZARZĄDU PKP PLK S.A. - DYREKTOR DS. FINANSOWYCH I
EKONOMICZNYCH

Pan Antoni JASIŃSKI

CZŁONEK ZARZĄDU PKP PLK S.A. - DYREKTOR DS. UTRZYMANIA
INFRASTRUKTURY

Pan Włodzimierz ŻMUDA

CZŁONEK ZARZĄDU PKP PLK S.A. - DYREKTOR DS. JAKOŚCI INWESTYCJI I
RYZYKA OPERACYJNEGO

Pan Grzegorz MUSZYŃSKI

CZŁONEK ZARZĄDU PKP PLK S.A. - DYREKTOR DS. REALIZACJI INWESTYCJI

Szanowne Państwo,

Nawiązując do trwającej dyskusji dotyczącej optymalnego modelu realizacji inwestycji kolejowych, w tym także w ramach Forum Inwestycyjnego, pragniemy zaprezentować stanowisko Stowarzyszenia Inżynierów Doradców i Rzeczoznawców (SIDiR) – jedynej krajowej organizacji FIDIC.

Po raz kolejny wychodzimy z inicjatywą zmierzającą do usprawnienia procesu inwestycyjnego w PKP PLK i do udzielenia odpowiedzi na pytanie czy Warunki Kontraktowe FIDIC są wzorem, który może być stosowany w kontraktach kolejowych. Pragniemy Państwa poinformować, że w ramach Forum Inwestycyjnego działamy od pierwszego inauguracyjnego spotkania. Niestety, zgłaszane przez nasze środowisko postulaty nie są uwzględniane lub są wdrażane nieprawidłowo, a kolejne wersje publikowanych na stronach PKP PLK Warunków Kontraktowych coraz bardziej oddalają się od uznanego wzorca. Również analiza dotychczasowych realizacji Państwa kontraktów wskazuje na fakt, iż wielu problemów można byłoby uniknąć, gdyby w PKP PLK stosowano Warunki Kontraktowe FIDIC zgodne z ich pierwotnym duchem i z zachowaniem zasad, według których zostały opracowane. Największą

zaletą Warunków Kontraktowych FIDIC w tym kontekście jest zmniejszenie ryzyka zamawiającego w zakresie ceny oraz „samozmienialność” się umów.

Każdy zamawiający, który pragnie wykorzystywać w trakcie realizacji swojej inwestycji Warunki Kontraktowe FIDIC musi pamiętać o kilku podstawowych zasadach i założeniach Federacji FIDIC, co do fundamentalnych kwestii, które były wzięte pod uwagę przez twórców tych wzorców.

Podstawowym założeniem jest to, że kontrakty powinny być realizowane przez ściśle współpracujące ze sobą Strony przy udziale niezależnego (na ile to oczywiście możliwe) Inżyniera, przy zachowaniu równomiernego nałożenia na nie praw i obowiązków oraz - co najważniejsze - przy równomiernym obciążeniu Stron ryzykami, które można oszacować i skalkulować ich wpływ na koszt i czas realizacji robót. Ponadto, w zamyśle autorów Warunków Kontraktowych FIDIC, niezwykle istotna jest szybka i sprawna - w trakcie trwania kontraktu - procedura rozstrzygania sporów, czemu służy powoływanie „kontraktowej” Komisji Rozjemstwa w Sporach i ewentualne późniejsze kierowanie spraw do sądów polubownych. Generalną zaś zasadą jest bezwzględny obowiązek przestrzegania zdefiniowanego w Kontrakcie prawa - zarówno przez zamawiającego jak i wykonawcę oraz wszystkie inne osoby zaangażowane w realizację kontraktu.

Wszelkie zmiany do Ogólnych Warunków FIDIC - jeżeli już są wprowadzane - muszą brać pod uwagę to, by nie naruszały logiki i „ducha” FIDIC; w tym, by nie powodowały niepotrzebnego dublowania poszczególnych czynności przypisanych różnym osobom na kontrakcie oraz rozmywania odpowiedzialności. A także, by nie powielały informacji zawartych w innych dokumentach wchodzących w skład SIWZ lub w sposób oczywisty z innych dokumentów wynikających.

W naszej opinii, to błędy popełnione na etapie przygotowania przetargów, w tym na etapie tworzenia wzoru umowy o zamówienie publiczne, stwarzają największe zagrożenie dla poprawnej realizacji tych kontraktów. **A błędy w poprawnym definiowaniu praw i obowiązków stron oraz w przerzucaniu całej odpowiedzialności za realizację kontraktu na wykonawcę, wynikające z wprowadzanych przez zamawiających zmian do Warunków Kontraktowych FIDIC, co - jak możemy się od dłuższego czasu codziennie przekonywać - skutecznie uniemożliwia osiągnięcie celu, jakim być powinno wykonanie umowy, a nie jej zerwanie. Bowiem tylko wykonanie umowy pozwala na osiągnięcie planowanych korzyści i prawidłowe wydatkowanie środków publicznych, czego nie daje konieczność ponownego ogłaszania postępowań przetargowych na dokończenie zamówienia rozpoczętego przez innego wykonawcę.**

Trudno zaakceptować sytuację, by Warunki Szczególne wprowadzały zmiany do większości Klauzul Ogólnych Warunków FIDIC i by zawierały więcej stron w stosunku do nich - co ma miejsce w przypadku większości obserwowanych przez nas postępowań przetargowych - także w PKP PLK, w których zamawiający stosują wzorce FIDIC. Nie jest też dla nikogo tajemnicą, że kolejne wprowadzane przez poszczególnych zamawiających modyfikacje do Ogólnych Warunków FIDIC mają na celu przerzucenie wszelkich możliwych i niemożliwych do przewidzenia ryzyk na wykonawców robót budowlanych, przenoszenie na wykonawców obowiązków przypisanych inwestorowi/zamawiającemu, ograniczanie roli Inżyniera oraz poszerzanie katalogu kar umownych i ustalanie ich na zbyt wygórowanej wysokości, co w sposób jaskrawy deformuje podstawowe standardy równoprawnych stosunków Stron oraz powoduje, że takie Szczególne Warunki Kontraktowe FIDIC z założeniami pierwotnego brzmienia i ducha Ogólnych Warunków FIDIC nie mają wiele wspólnego.

Mieszanie klasycznych fidicowskich systemów kontraktowania: „żółta książka” dla robót budowlanych, dla których zamawiający posiadają Dokumentację Projektową, a nierzadko

pozwolenia na budowę oraz „czerwona książka” dla robót budowlanych dla których nie posiadają pełnej Dokumentacji Projektowej i pozwoleń na budowę oraz dostępu do Terenu budowy, skutkuje problemami, które dzisiaj są poważnymi powodami do zrywania umów i porzucaniu robót przez wykonawców, ze skutkami trudnym dzisiaj do opisania i oszacowania (w zakresie koniecznych do poniesienia kosztów na dokończenie robót, czasu na ukończenie i ewentualnych odszkodowań oraz wysokich kosztów społecznych związanych z zachwianiem stabilnego rozwoju branży budownictwa kolejowego - przy iluzorycznych korzyściach ze ściąganych środków z gwarancji).

Zwracam uwagę, iż w innych krajach członkowskich UE, zamówienia publiczne w dziedzinie infrastruktury doprowadziły do stabilnego wzrostu branży dającej znaczne zatrudnienie i umożliwiły ekspansję firm krajowych na konkurencyjne rynki, także poza UE. **Kluczem do sukcesu okazało się, poza poprawnym przygotowaniem umów równoważących ryzyka, także aktywne uczestnictwo inwestora w realizacji kontraktów.**

Po raz kolejny podkreślamy, że Warunki Kontraktowe FIDIC są - z dobrym skutkiem - stosowane w większości krajów Świata, w tym także w Polsce! I to nie tylko w inwestycjach komercyjnych - takich jak LIM Center Hotel Marriott, Hotel Regency Hyatt, Terminal Okęcie I oraz II, Złote Tarasy, ale zwłaszcza w większości inwestycji infrastrukturalnych finansowanych ze środków publicznych krajowych i unijnych po akcesji Polski do Unii Europejskiej. Podkreślamy, że Warunki Kontraktowe FIDIC od lat są stosowane jako obligatoryjne dla kontraktów współfinansowanych przez Bank Światowy także w Polsce.

Nasza inicjatywa jest odpowiedzią na Państwa wątpliwość dotyczącą tego, czy w Polsce Warunki Kontraktowe FIDIC są odpowiednie do naszego systemu prawnego i sposobu realizacji inwestycji. Znamy bardzo dobrze promowaną przez ówczesnego Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych – Jacka Sadowego – tezę, jakoby „w Polsce Warunki Kontraktowe FIDIC nie sprawdziły się”. My uważamy inaczej - trzeba raczej zastanowić się - dlaczego w Polsce wyciągnięto takie wnioski, jeśli inni i gdzie indziej potrafią je stosować z dużym powodzeniem. Musimy w tym miejscu zaprotestować wobec takich zarzutów stawianych przez różne osoby odpowiedzialne za inwestycje publiczne. Podkreślamy, że to nie Warunki Kontraktowe FIDIC nie sprawdziły się, tylko zamawiający - przygotowując Warunki Szczególne, w sposób nie biorący pod uwagę skutków swego wpływu na standardowe Warunki Kontraktowe FIDIC, zniekształcając je i wypaczając ich sens.

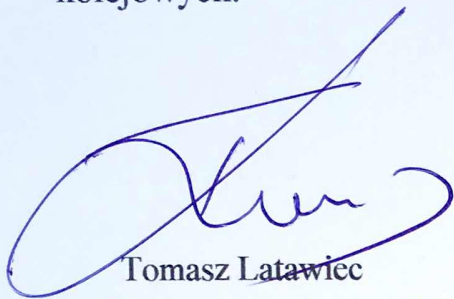
Szanowni Państwo!

Uważamy, że Warunki Kontraktowe FIDIC – zarówno tzw. „czerwona książka” jak i tzw. „żółta książka” są doskonałymi wzorcami dla umów o zamówienie publiczne dla robót budowlanych dotyczących, między innymi, inwestycji liniowych, w tym kolejowych - i że mogą być praktycznie automatycznie zamieszczone w formie niezmienionej na Waszych stronach internetowych. Kwestią pozostającą do omówienia i opracowania byłaby sprawa katalogu zmian możliwych do wprowadzania przez PKP PLK, matryca ryzyk oraz przewodnik zawierający instrukcję postępowania ze standardową umową FIDIC.

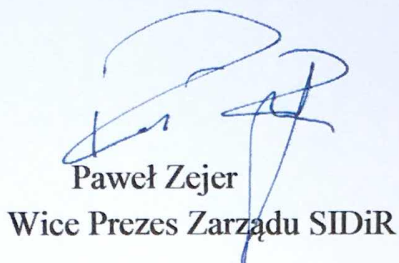
Podkreślamy z całą stanowczością, że Warunki Kontraktowe FIDIC są najpowszechniejszym na świecie katalogiem „dobrych praktyk”, których tak pilnie potrzebujemy w kontraktach budowo wanych. Katalogiem, który możemy bezzwłocznie wdrożyć z pożytkiem dla wszystkich uczestników procesów inwestycyjnych.

Sądzymy, że wspólnie z Państwem jesteśmy w stanie w bardzo krótkim czasie takie kwestie rozwiązać z pożytkiem dla wszystkich uczestników rynku zamówień publicznych.

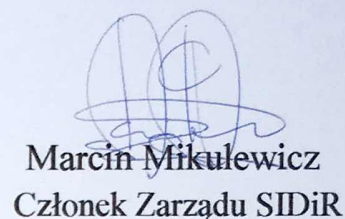
Dlatego prosimy Państwa – po raz kolejny - o wyznaczenie terminu spotkania, na którym szczególnie doświadczeni członkowie naszego Stowarzyszenia – eksperci FIDIC - mogliby przedstawić Państwu propozycje co do zastosowania Warunków Kontraktowych FIDIC jako wzorcowej umowy o zamówienia publiczne dla robót budowlanych dla kontraktów kolejowych.



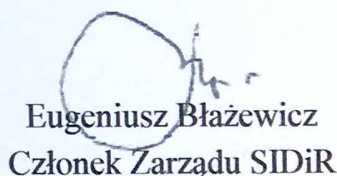
Tomasz Latawiec
Prezes Zarządu SIDiR



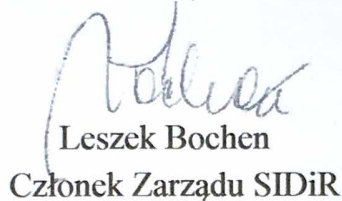
Paweł Zejer
Wice Prezes Zarządu SIDiR



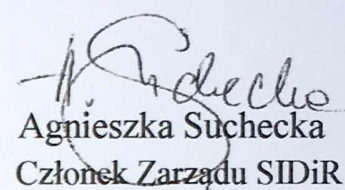
Marcin Mikulewicz
Członek Zarządu SIDiR



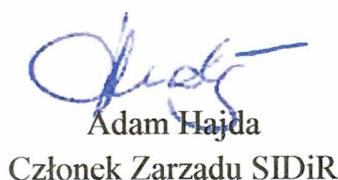
Eugeniusz Błażewicz
Członek Zarządu SIDiR



Leszek Bochen
Członek Zarządu SIDiR



Agnieszka Suchecka
Członek Zarządu SIDiR



Adam Hajda
Członek Zarządu SIDiR

Do wiadomości:

1. **Pan Andrzej Adamczyk**
Minister Infrastruktury i Budownictwa
2. **Pan Mirosław Chaberek**
Przewodniczący Rady Nadzorczej PKP S.A.