

# Proponujemy rozwiązania wspierające małych i średnich przedsiębiorców budowlanych



Z **BARBARĄ DZIECIUCHOWICZ**,  
prezes zarządu Ogólnopolskiej  
Izby Gospodarczej Drogownictwa,  
rozmawia **MARIUSZ KARPIŃSKI-  
-RZEPA** Nowoczesne Budownictwo  
Inżynieryjne,  
zdjęcie: **OGÓLNOPOLSKA IZBA  
GOSPODARCZA DROGOWNICTWA**

## Zacznijmy od krótkiego podsumowania 2017 r. Co jest powodem do zadowolenia, a co należałoby poprawić?

Zacnę od kwestii problematycznych. Jako branża borykaliśmy się z niewłaściwym stosowaniem Prawa zamówień publicznych oraz niejednoznaczną interpretacją przez agendy rządowe sposobu rozliczeń podatku VAT, konkretnie chodzi o stawkę VAT w utrzymaniu dróg. Bałagan w tym obszarze prowadzi do obciążania finansowego firm, często uniemożliwia im dalsze startowanie w przetargach, co w najgorszym razie może doprowadzić je do upadku.

Kolejna rzecz to nie udało się osiągnąć porozumienia z GDDKiA w kwestii urealnienia wymogów technicznych zawartych w instrukcji odbioru jakościowego robót DPT-14, które obecnie są bardzo zaostrzone. Nadal nierozwiązany pozostał problem wysokich parametrów szorstkości, związany ze zmianą wymagań technicznych dla dróg publicznych, wprowadzoną w 2015 r.

Na te problemy, zwłaszcza w drugim półroczu ubiegłego roku, nałożyły się nasilające coraz bardziej braki pracowników w firmach wykonawczych, a także niespotykane dotychczas na taką skalę braki w transporcie kolejowym kruszyw.

Jeśli chodzi o pozytywy, zwłaszcza dla średnich firm budujący jest fakt przyjęcia i realizacji programów likwidacji miejsc niebezpiecznych i wzmocnień nawierzchni na drogach krajowych, co daje tym podmiotom możliwość wykorzystania w znacznym stopniu posiadanego

potencjału wykonawczego. Od 2017 r. obserwujemy także znaczący udział inwestycji na drogach samorządowych wszystkich szczebli. Z pozytywnych rzeczy warto również docenić bardzo dobry klimat rozmów i współpracy z Ministerstwem Infrastruktury, wyrażający się wspólnymi działaniami z Radą Ekspertów i innymi gremiami, a także z GDDKiA, Zarządami Dróg Wojewódzkich i niższymi szczeblami samorządowymi.

## 2018 to rok wyborczy, a co za tym idzie – należy się spodziewać jeszcze większej aktywności w ogłaszaniu postępowań przetargowych na drogach samorządowych. Jakie trudności, problemy napoty- kają najczęściej samorządy?

Jako Izba wyodrębniliśmy grupę problemów, które się pojawiły w tym obszarze, i zaproponowaliśmy kilka rozwiązań, jakie w naszej ocenie mogą zwiększyć konkurencyjność w ramach przetargów. Samorządy sygnalizowały, że szczególnie w drugiej połowie zeszłego roku, kiedy firmy miały już wiele zamówień w swoich portfelach, zdarzały się postępowania, gdzie nie wpłynęła żadna oferta. Kolejna problematyczna kwestia dotyczyła ceny – ta proponowana przez oferentów zdecydowanie przekraczała budżet zamawiających. Zdarzały się sytuacje, że zamawiający dokładali środków, ale były także przypadki, że unieważniali takie postępowanie i ogłaszali je ponownie, czy też dopiero będą to robili w tym roku.

Przyczyny tych problemów są złożone. Jedną z nich jest spadek potencjału firm wykonawczych, spowodowany znacznym ograniczeniem w ostatnich latach inwestycji drogowych przez wszystkich zamawiających. Najlepiej obrazują to liczby. W latach 2012–2016 upadło bądź zostało zlikwidowanych 114 firm drogowych. Natomiast te, które funkcjonują, często są zaangażowane w charakterze podwykonawców w dużych kontraktach GDDKiA.

Kolejne kwestie to trudna sytuacja finansowa wielu małych i średnich firm

*Od 2017 r. obserwujemy  
znaczący udział inwestycji  
na drogach samorządowych.*

drogowych, która w zderzeniu z maksymalnymi poziomami wymagań przetargowych niejednokrotnie uniemożliwia złożenie ofert, trudności związane z zatrudnieniem pracowników, ze znalezieniem podwykonawców i wreszcie znaczny wzrost cen we wszystkich kategoriach cenotwórczych. W ciągu 2017 r. koszty robocizny wzrosły o ok. 20%, a koszty materiałów budowlanych o ok. 30%.

### **W jaki sposób, w opinii Izby, można złagodzić powyższe trudności?**

Przedstawiliśmy zarządom dróg samorządowych szereg uregulowań w tym zakresie. Podstawową kwestią jest określenie warunków udziału w postępowaniach o zamówienie publiczne na poziomie umożliwiającym udział w szczególności średnim i małym firmom. Zgodnie z zapisami ustawy Prawo zamówień publicznych (PZP), zamawiający może wymagać, aby wykonawcy posiadali określony minimalny roczny obrót, w tym określony minimalny roczny obrót w obszarze objętym zamówieniem, z zastrzeżeniem, iż nie może on przekraczać dwukrotności wartości zamówienia. Izba postuluje, aby wymagany minimalny roczny obrót wynosił maksymalnie 30% przewidywanej wartości zamówienia, zaś w kwestii oceny zdolności technicznej lub zawodowej wykonawcy wymagano minimalnych warunków dotyczących wykształcenia, kwalifikacji zawodowych, doświadczenia, potencjału technicznego wykonawcy lub osób skierowanych do realizacji zamówienia przez wykonawcę. Wszystko to oczywiście zgodnie z treścią ustawy PZP, według której zamawiający posiada także uprawnienie do zastrzeżenia obowiązku osobistego wykonania przez wykonawcę kluczowych części zamówienia na roboty budowlane lub usługi. Izba postuluje, aby uprawnienie to było stosowane, a wymóg osobistego wykonania przez wykonawcę kluczowych elementów zamówienia był nie tylko racjonalny, ale dostosowany również do potencjału małych i średnich firm.

Kolejną możliwością, jaką daje zamawiającemu ustawa PZP, jest podzielenie zamówienia na części, określając przy tym zakres i przedmiot tych części. Izba postuluje, aby zamawiający korzystał z tej możliwości, oczywiście w sytuacjach, gdy jest to pożądane i racjonalne. Ustawa PZP reguluje też kwestie wniesienia przez wykonawcę wadium. W tym zakresie Izba wnioskuję, by żądane wadium stanowiło

maksymalnie 1% wartości zamówienia. Bardzo ważnym z punktu widzenia Izby działaniem jest udzielanie wykonawcy na zasadzie obowiązku, a nie możliwości, zaliczek na poczet realizowanych robót w każdym przypadku wymienionym w ustawie PZP. Izba postuluje również, aby w sytuacji, gdy wartość zaliczki lub zaliczek nie przekracza 20% wysokości wynagrodzenia wykonawcy określonego w umowie o zamówienie, zamawiający nie żądał zabezpieczenia zaliczki. Natomiast przy wysokości zaliczki przekraczającej 20% wynagrodzenia wykonawcy jej zabezpieczenie powinno się wahać w granicach od 3% do 5%. Analogiczne

## *Doceniamy dobry klimat rozmów i współpracy z wszystkimi podmiotami z branży.*

postępowanie Izba zaleca w przypadku zabezpieczenia należytego wykonania robót, którego poziom ustawa PZP ustala w wysokości do 10% ceny całkowitej podanej w ofercie albo maksymalnej wartości nominalnej zobowiązania zamawiającego wynikającego z umowy. W przypadku kontraktów dłuższych niż rok Izba postuluje, aby zamawiający korzystali z uregulowań zawartych w odpowiednich artykułach ustawy PZP.

Niezmiernie istotną kwestią z punktu widzenia wykonawców są okresy gwarancji, jakich zamawiający żądają w postępowaniach o zamówienie publiczne. Na początku 2016 r. w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa został powołany Komitet Sterujący ds. optymalizacji procesu realizacji inwestycji drogowych. W jego ramach działało pięć grup roboczych, m.in. grupa ds. techniki / technologii. Jednym z głównych zagadnień, którymi zajmowała się ta grupa, była kwestia „urealnienia (skrócenia) terminów

gwarancji na roboty budowlane i wprowadzenie różnych terminów przy budowie i remoncie”. W efekcie prac nad tym zagadnieniem grupa stworzyła zasady, których wdrożenie w obszarze gwarancji na roboty budowlane rekomenduje. Jedną z zasad jest wprowadzenie jednego terminu gwarancji w odniesieniu do danego przedmiotu gwarancji, a nie – jak dotychczas – przedziału gwarancyjnego. Druga zasada dotyczy wprowadzenia skutecznie egzekwowalnych, krótszych niż dotychczas terminów gwarancji dla dróg nowo budowanych i innych terminów dla dróg remontowanych. Zgodnie z zaleceniami grupy ds. techniki / technologii, terminy gwarancji na drogach administrowanych przez samorządy nie powinny być dłuższe niż na drogach administrowanych przez GDDKiA.

Kolejna, bardzo ważna dla wykonawców kwestia dotyczy terminów płatności wynagrodzenia za wykonane roboty. Zdaniem Izby, najlepszym rozwiązaniem przyjętym przez zamawiającego byłoby rozliczanie za wykonane roboty zarówno fakturami częściowymi, jak również fakturą końcową po dokonaniu odbiorów. Powszechne stosowanie tego mechanizmu pozwoli poprawić płynność finansową wykonawców.

W przypadku kontraktów dłuższych niż rok Izba postuluje, aby zamawiający w umowach wprowadzali mechanizm waloryzacji cen. Na początku 2018 r. Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa i Polski Związek Pracodawców Budownictwa wystąpiły do Ministra Infrastruktury i Budownictwa oraz Ministerstwa Finansów o wdrożenie rozwiązań minimalizujących skutki drastycznego wzrostu cen, jaki miał miejsce w zeszłym roku.

### **Co przyswiewało Izbie przy konstruowaniu wymienionych uregulowań?**

W imieniu Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa pragnę zwrócić uwagę, iż zaproponowane rozwiązania są zgodne z ustawą Prawo zamówień publicznych i wydanymi do niej aktami wykonawczymi. Jednak nasze propozycje opierają się przy tym także na bardzo ważnym założeniu. Otóż istotą funkcjonowania gospodarki w ramach Unii Europejskiej jest nie tylko konkurencja, ale też wsparcie dla małych i średnich przedsiębiorców. Tylko wspólnie wypracowanymi narzędziami jesteśmy w stanie to osiągnąć.

**Dziękuję za rozmowę.**

