



**MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

Nr TA5EBK-0701-34718/13

P. R. Rojek
Biuro Prac Senackich
wpłynęło dn. 27.03.13
nr 2481 podpis *[Signature]*

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 26.03.2013r

nr 1378 podpis *Młojec*

Warszawa, dnia 25 marca 2013 r.

**Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej**

Szanowny Panie Marszałku!

W odpowiedzi na oświadczenie złożone przez senatora Stanisława Karczewskiego podczas 27 posiedzenia Senatu RP w dniu 21 lutego 2013 r. przekazanego pismem z dnia 26 lutego 2013 r. (sygn. akt BPS/043-27-1077/13) uprzejmie przekazuję następujące informacje.

W przypadku inwestycji drogowych działa inwestor (w imieniu Skarbu Państwa Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad), który podpisuje umowę z wykonawcą - firmą bądź konsorcjum firm budowlanych, wybranych zgodnie z przepisami Prawa zamówień publicznych (Pzp). Ustawa ta nakłada na inwestora obowiązek wyboru oferty najkorzystniejszej na podstawie kryteriów określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Zamawiający musi sprawdzić i zweryfikować zdolność danego wykonawcy do realizacji danego zamówienia. Weryfikacji każdorazowo podlega potencjał techniczny i finansowy wykonawcy oraz jego doświadczenie w dotychczasowych realizacjach. Dopiero wówczas, gdy warunki zostaną spełnione, wykonawca może podlegać ocenie w oparciu o najniższą cenę.

MTBiGM nie posiada wiedzy na temat okoliczności oraz daty zawiadomienia Prokuratury o fakcie zmywy cenowej. Śledztwo w ww. sprawie prowadziła Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego pod nadzorem Prokuratury. Zarówno KE, jak też MTBiGM powzięły informację o działaniach Prokuratury z prasy w 2010 r., a następnie zostały podjęte czynności celem wyjaśnienia zaistniałej sytuacji.

W lipcu 2010 r. KE wystąpiła do strony polskiej o udzielenie wyjaśnień w związku z doniesieniami prasowymi dot. potencjalnych naruszeń prawa. Niezwłocznie po otrzymaniu wniosku KE, na początku sierpnia 2010 r. ówczesne Ministerstwo Infrastruktury skierowało do Prokuratora Generalnego prośbę o przekazanie informacji nt. prowadzonych przez prokuraturę postępowań, związanych z przetargami na budowę dróg krajowych. Uzyskane informacje nt. przebiegu omawianej sprawy zostały przesłane do KE. Ponadto KE była informowana o sprawie w trakcie prowadzonego w listopadzie 2010 r. audytu, jak również podczas udzielania wyjaśnień do ustaleń poaudytowych w kwietniu i listopadzie 2011 r.

Ponadto, pismem z 2 września 2010 r. MTBiGM przesłało do GDDKiA kopię odpowiedzi z Prokuratury, zalecając jednocześnie objęcie szczególnym nadzorem prowadzonych postępowań przetargowych, w celu wyeliminowania ryzyka wystąpienia naruszeń prawa ze strony zamawiającego. Następnie, zgodnie z zaleceniem KE, sprawa była monitorowana przez instytucję wdrażającą, tj. Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT), które prowadziło korespondencję z Prokuraturą, w celu uzyskania dalszych wyjaśnień. Jednocześnie na ówczesnym etapie śledztwa nie było podstaw do wstrzymywania wydatków dla projektów objętych śledztwem. Następnie w związku ze sporządzeniem przez Prokuraturę i skierowaniem do Sądu w dniu 3 grudnia 2012 r. aktu oskarżenia, jeszcze przed otrzymaniem pisma z decyzją KE, postanowiono wstrzymać poświadczanie wydatków dla kontraktu, odnośnie którego Prokuratura stwierdziła, że zмова mogła mieć wpływ na wynik postępowania. Natomiast w I kwartale br. została opracowana przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, MTBiGM oraz CUPT metodologia, na podstawie której przeprowadzono analizę postępowań przetargowych pod kątem występowania ewentualnych sygnałów mogących sugerować istnienie zmovie cenowej w przetargach. Ponadto, w związku z opracowaniem przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego dokumentu w postaci *Zaleceń IZ POIiŚ nr 18/2013 dotyczących zapobiegania, identyfikowania i reagowania w przypadku symptomów oszustw w szczególności w zakresie zmów cenowych przy wdrażaniu projektów POIiŚ*, zostanie przeprowadzony przegląd procedur funkcjonujących w resorcie infrastruktury, w celu ich ewentualnego doprecyzowania o elementy wskazane w ww. Zaleceniach.

W związku z zaistniałą sytuacją nie została przeprowadzona dodatkowo kontrola w GDDKiA. Należy podkreślić, że GDDKiA uzyskała status pokrzywdzonego w sprawie. Z uwagi na to, że zarzuty dotyczą działań podjętych przez firmy budowlane na szkodę GDDKiA, nie można obarczać odpowiedzialnością za tę sytuację GDDKiA.

Natomiast w celu zidentyfikowania ewentualnych symptomów zmów cenowych w innych kontraktach przeprowadzono pogłębioną analizę kontraktów, zawartych przez beneficjenta a dofinansowanych ze środków UE. Wyniki analizy zostały przekazane do KE.

Odnosząc się do kwestii przeprowadzania kontroli ex post informuję, iż GDDKiA jako beneficjent środków UE, podlega kontrolom prowadzonym zarówno przez instytucje krajowe (m.in. Prezes UZP, UKS-y, CUPT, NIK itd.) oraz instytucje wspólnotowe (tj. KE, Europejski Trybunał Obrachunkowy). W wynikach przeprowadzonych przez te instytucje kontroli nie stwierdzono podejrzenia wystąpienia zmów cenowych. Tego typu naruszenie prawa jest możliwe do wykrycia w szczególności poprzez działania właściwych organów ścigania (tj. policja, ABW, itd.). Należy też pamiętać, że przetargi są objęte działaniami służb w zakresie Tarczy Antykorupcyjnej i wykrycie tych naruszeń wskazuje, że system ten funkcjonuje prawidłowo.

Odpowiadając na pytanie nr 7 informuję, iż pismem z dnia 21 grudnia 2012 r. KE przekazała stronie polskiej decyzję w zakresie zawieszenia płatności (tzw. *interruption letter*). Decyzja wpłynęła do MTBiGM za pośrednictwem poczty elektronicznej w dniu 27 grudnia 2012 r. W zakresie Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko łączna kwota wstrzymanego przez KE wkładu unijnego wynosi 2,3 mld PLN. Decyzja KE dotyczy jedynie działań drogowych, w których beneficjentem środków jest GDDKiA, tj. działań 6.1, 6.2, 8.1, 8.2 PO Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) oraz działania 4.1 PO Rozwój Polski

Wschodniej. W przypadku pozostałych działań realizowanych w ramach POIiŚ wnioskowanie oraz refundacja jest procedowana w dalszym ciągu i nie istnieje zagrożenie wstrzymania przez KE finansowania dla tych działań. Strona polska przesłała do KE wynik pogłębionej analizy kontraktów GDDKiA i prowadzi intensywną współpracę z KE w tym zakresie, tak aby doprowadzić do odblokowania płatności najpóźniej do końca marca 2013 r.

Odnosząc się do pytania o koszty budowy 1 km autostrady w Polsce i w innych krajach poniżej przedstawiam zestawienie tabelaryczne.

Lp.	Kraj	Ilość km autostrad	Ilość km dróg krajowych	Średnia cena wybudowania 1 km autostrady
				[mln EUR]
1	2	3	4	5
1	Austria	1696	10 003	12,87
2	Czeska Republika	729	6 198	8,86
3	Dania	1 130	2 707	5,89
4	Hiszpania	14021	11 612	6,69
5	Holandia	2 631	2 445	50,00
6	Irlandia	663	4 780	10,00
7	Litwa	309	6 358	4,00
8	Niemcy	12 813	39 887	8,24
9	Norwegia	344	27 477	18,00
10	Słowenia	747	911	7,29
11	Węgry	1 273	6 802	11,87
12	Polska	1224,4	18 876	9,61

* w PLN w mln przeliczona wg. Kursu NBP z dn. 14.09.12 - 1 € = 4,0584


 Z upoważnienia
 MINISTRA TRANSPORTU,
 BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ
 Tadeusz Jarmuzewicz
 Sekretarz Stanu

Do wiadomości:
 Biuro Ministra, MTBiGM