

## **Oświadczenie złożone przez senatora Jarosława Obremskiego na 34. posiedzeniu Senatu w dniu 6 czerwca 2013 r.**

Oświadczenie skierowane do ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomira Nowaka

Szanowny Panie Ministrze!

Jak wynika z opublikowanego niedawno raportu Najwyższej Izby Kontroli, rozstrzyganie przetargów przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad następowało głównie na podstawie kryterium najniższej ceny. Kontrolerzy NIK podkreślili, że kryterium to przy dużej konkurencji na rynku prowadziło do składania ofert poniżej realnych kosztów budowy drogi. Urzędnicy nierzetelnie zaś weryfikowali oferty z rażąco niską ceną. Dodatkowo GDDKiA dość liberalnie podchodziła do posiadania środków własnych przez wykonawców ubiegających się o kontrakt. Zdaniem NIK nie pozwalało to na wyeliminowanie z postępowań firm znajdujących się w trudnej sytuacji finansowej.

Tak było na przykład z konsorcjum, któremu przewodniczyły Dolnośląskie Surowce Skalne, ubiegającym się o dokończenie po chińskim wykonawcy Covec odcinków autostrady A2. Kontrolerzy NIK zwrócili uwagę na to, że choć GDDKiA wiedziała o trudnej sytuacji finansowej przedsiębiorstwa, to zostało ono wpuszczone na plac budowy, co zakończyło się upadłością, a w konsekwencji to GDDKiA musiała spłacić podwykonawców.

NIK pozytywnie oceniła między innymi sam proces przygotowywania inwestycji – oddziały GDDKiA na ogół rzetelnie sporządzały wnioski o pozwolenie na budowę i wydawały zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, a także w umowach z wykonawcami dobrze zabezpieczone zostały interesy inwestora – zastrzeżenia NIK dotyczą jednak już wysokości zabezpieczenia należytego wykonania umowy, które ustalano na poziomie 5% ceny całkowitej podanej w ofercie. Zdaniem Izby należało w tej sytuacji zastosować stawkę 10%. W umowach zabrakło odpowiednich zabezpieczeń chroniących podwykonawców, zwłaszcza w wypadku niewywiązywania się przez wykonawców ze zobowiązań płatniczych.

W związku z tym kieruję do Pana Ministra następujące pytania.

W latach 2008–2012 zbankrutowała rekordowa liczba firm budowlanych. W wielu przypadkach przyczyną tej sytuacji była właśnie zasada najniższej ceny przy rozstrzyganiu przetargów. W jaki sposób, i czy w ogóle, ministerstwo zamierza wspierać zasadę wolnej konkurencji? Bo przy zaniżonych cenach podczas przetargów jedynym rozwiązaniem dla wielu firm jest właśnie ogłoszenie bankructwa lub w najlepszym wypadku sfinansowanie straty – szczególnie przy stale rosnących cenach materiałów budowlanych.

Dlaczego kilka dużych kontraktów zawieranych w tym roku (między innymi firma Budimex na odcinku autostrady A4 w rejonie Rzeszowa) zostało wygranych przez wykonawców dzięki zaoferowaniu ceny znacząco poniżej wyceny inwestorskiej? Czy taka sytuacja nie powinna budzić wątpliwości?

Czy ministerstwo planuje stworzyć jakąś nową metodę wybierania zwycięzców przetargów?

Oczywiste jest, że prawo zamówień publicznych wymaga wyłaniania najtańszych ofert przy rozstrzyganiu przetargów, ale czy nie powinno być tak, że oferty poniżej kosztów powinny być odrzucane? W jaki sposób GDDKiA, podlegająca Ministerstwu Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, mogłaby takie oferty odrzucać?

Czy GDDKiA wyciągnęła wnioski – a jeśli tak, to jak są one wdrażane w sferze prawa i stosowanych zasad – z tego, jak konsorcjum ubiegające się o dokończenie po chińskim wykonawcy Covec odcinków autostrady A2 zostało wpuszczone na plac budowy mimo tego, że GDDKiA wiedziała o trudnej sytuacji finansowej tego przedsiębiorstwa? Jak wiadomo, zakończyło się to upadłością firmy, a w konsekwencji GDDKiA musiała spłacić podwykonawców. Co w takim razie zamierza zrobić ministerstwo, aby taka sytuacja w przyszłości się nie powtórzyła?

Jarosław Obremski