



**MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

Warszawa, dnia 11 września 2012 r.

TA5DK - 0701 - 3763/12

A. Duda
SEKRETARIAT
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 13.09.12
nr 7762 podpis M

**Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej**

Janowi Janowi

w odpowiedzi na pismo z dnia 2 sierpnia 2012 r. sygn. akt BPS/043-16-619/12 skierowane do Prezesa Rady Ministrów, przy którym przekazano oświadczenie senatora Macieja Klimy złożone podczas 16 posiedzenia Senatu RP, dotyczące nieprawidłowości w zarządzaniu procesem budowy dróg i stadionów podczas przygotowywania infrastruktury do turnieju EURO 2012, w porozumieniu z Ministrem Sportu i Turystyki przekazuję informacje w przedmiotowej sprawie.

Inwestycje w zakresie infrastruktury drogowej.

Na wstępie należy zaznaczyć, iż inwestycje drogowe istotne dla organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012 zostały wymienione w „Harmonogramie przedsięwzięć infrastrukturalnych związanych z organizacją UEFA EURO 2012” – tzw. Masterplanie opracowanym przez Ministra Sportu i Turystyki. Działania podejmowane przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie realizacji zadań z zakresu budowy dróg krajowych, nie są i nie były związane jedynie z potrzebami przedmiotowego turnieju. Realizacja niektórych zadań inwestycyjnych w rzeczywistości miała znaczenie dla organizacji mistrzostw w piłce nożnej ale jedynie w takim rozumieniu, że ich zakończenie i oddanie do użytku przed turniejem w pozytywny sposób wpłynęło na obsługę ruchu generowanego przez kibiców przemieszczających się pomiędzy miastami-gospodarzami turnieju. Niemniej jednak poniżej przedstawiam stanowisko resortu transportu, budownictwa i gospodarki morskiej w kontekście zadanych przez Pana Senatora pytań.

Zgodnie z danymi przedstawianymi przez analityków rynku w pierwszym półroczu 2012 r. były 472 oficjalnie opublikowane upadłości, czyli nastąpił 26% wzrost w stosunku do

I półrocza 2011 roku. Wynika z tego, iż niespotykana wcześniej skala inwestycji nie tylko nie przelożyła się na dużą skalę zysków branży, ale wywołała proporcjonalnie odwrotne, niespotykane wcześniej problemy z płynnością nawet największych spółek budowlanych. Za sprawą ich problemów (a następnie bankructw) łączny obrót firm, które znalazły się w czerwcowej statystyce upadłości był trzykrotnie większy od analogicznego, zsumowanego obrotu firm z majowych statystyk upadłości (a przeszło czterokrotnie większy niż w pierwszych miesiącach br.). W najnowszych zestawieniach bankructw z 23 upadłości firm budowlanych w czerwcu 7 to firmy budujące drogi, autostrady i obiekty inżynieryjne; kolejne 7 jako główną specjalizację wykazywało wznoszenie budynków mieszkalnych i niemieszkalnych, a pozostałe 9 za swoją główną specjalizację podawało wykonywanie prac specjalistycznych, w tym instalacji hydraulicznych, kanalizacyjnych, klimatyzacyjnych, elektrycznych i oświetleniowych. Niemniej jednak należy wskazać, iż szczegółowymi analizami rynku polskiego w porównaniu do innych rynków światowych oraz przyczyn obecnie występujących tendencji zgodnie z właściwością powinien dysponować minister ds. gospodarki.

Resort transportu, budownictwa i gospodarki morskiej nie może brać odpowiedzialności za sytuację firm budowlanych. Należy wskazać, iż aktualnie realizowany Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 przyjęty uchwałą Rady Ministrów w dniu 25 stycznia 2011 r. posiada pełne zabezpieczenie środków finansowych na realizację wszystkich zadań z listy podstawowej. W związku z powyższym możliwe było rozpisanie szeregu przetargów, o które mogła ubiegać się każda zainteresowana i spełniająca wymogi zamówienia firma. Generalni wykonawcy natomiast mogli podpisywać umowy z wybranymi podwykonawcami.

Zdecydowanie nie można, jako przyczyn upadku firm, wskazywać kontraktów drogowych. 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 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 roku Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r., Nr 113, poz. 759 ze zm.). Ustawa ta nakłada na inwestora obowiązek wyboru oferty najkorzystniejszej na podstawie kryteriów określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. „Szczególny” charakter nadawany cenie wynika z obowiązku oszczędzania pieniędzy publicznych nałożonego przez ustawę o finansach publicznych, zgodnie z którą wydatki publiczne powinny być dokonywane w sposób celowy i oszczędny, z zachowaniem zasad uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów oraz optymalnego doboru metod i środków służących osiągnięciu założonych celów. Jednocześnie należy zaznaczyć, iż składane przez firmy oferty są weryfikowane nie tylko pod kątem ceny ale również stosowany jest katalog kryteriów pozacenowych ściśle określonych w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia.

W kwestii kontraktów na budowę autostrad i dróg ekspresowych, które były renegowane należy wskazać, że w toku realizacji zadań w odniesieniu do niektórych projektów podjęte zostały decyzje o wypowiedzeniu umów z winy wykonawców. Sytuacja taka dotyczyła kontraktów na budowę: autostrady A2 Stryków – Konotopa odc. A i C, autostrady A4 w. Brzesko – w. Wierzchosławice, autostrady A4 Tarnów (w. Krzyż) – w. Dębica Pustynia. Przedmiotowe postępowanie zostało podjęte w celu zabezpieczenia realizacji poszczególnych kontraktów a ich główną przyczyną było niskie zaawansowanie

zakresu rzeczowego wykonanych prac, niewspółmierne do założonych harmonogramów oraz do upływu czasu.

Należy także poinformować, że w trakcie realizacji kontraktów wykonawcy kierowali wielokrotnie w stosunku do Inwestora (GDDKiA) roszczenia zarówno o charakterze czasowym (wydłużenie terminu realizacji zadań) oraz kwotowe (dodatkowe wynagrodzenie ponad to określone w umowie). Każdorazowo roszczenia są rozpatrywane przez zamawiającego i w przypadku gdy zostaną uznane za zasadne zawierane są aneksy do umów z wykonawcami określające nowe warunki realizacji kontraktów, najczęściej poprzez wydłużenie terminu na realizację zadania albo poprzez przyznanie dodatkowego wynagrodzenia za wykonanie zakresu prac ponad ten określony w umowie a konieczny dla prawidłowej i zgodnej z przepisami prawa oraz wiedzy budowlanej realizacji projektów.

Jednocześnie podkreślenia wymaga fakt, że GDDKiA również kieruje względem wykonawców roszczenia z tytułu realizacji projektów niezgodnie z zapisami umów i harmonogramami prac. Niejednokrotnie na wykonawców nakładane są kary umowne z tytułu powstałych opóźnień.

Odnosząc się do kwestii liczby zakończonych zadań z zakresu budowy dróg, których realizacja była istotna ze względu na organizację i przeprowadzenie turnieju UEFA EURO 2012, należy wskazać, że spośród 18 zadań drogowych ujętych w tzw. Masterplanie, do chwili obecnej zostało zakończonych i oddanych do użytkowania 9 zadań w tym m.in. autostrada A1 od Gdańska (Nowe Marzy) do Torunia, autostrada A1 Pyrzowice – Maciejów – Sośnica i Sośnica – Świerklany, autostrada A2 Nowy Tomyśl – Świecko, Autostradowa Obwodnica Wrocławia A8, droga ekspresowa S-8 Konotopa – Powązkowska, droga ekspresowa S-5 Gniezno – Poznań, droga ekspresowa S-7 południowa obwodnica Gdańska oraz część Zachodniej obwodnicy Poznania w ciągu drogi ekspresowej S11.

Infrastruktura stadionowa – stanowisko Ministra Sportu i Turystyki.

Odnosząc się do problematyki związanej z budową stadionów należy wskazać, że inwestycje stadionowe realizowane były z pieniędzy publicznych – budżetów jednostek samorządów terytorialnych oraz Skarbu Państwa. Zgodnie z ustawą Prawo zamówień publicznych podczas procedury wyboru wykonawcy wygrywała najtańsza oferta. Decyzje dotyczące zmiany wartości umów podejmowali właściciele stadionów – jednostki samorządów terytorialnych, inwestorzy zastępczy – spółki celowe, odpowiedzialne za realizację inwestycji stadionowych. Ministerstwo Sportu i Turystyki jest właścicielem Stadionu Narodowego w Warszawie, więc nie posiada informacji nt. innych umów.

Ministerstwo Sportu i Turystyki zawarło umowę w dniu 4 maja 2009 r. z Generalnym Wykonawcą w ramach przetargu z pośród najtańszych ofert. Umowa Generalnego Wykonawcy Stadionu Narodowego w Warszawie była renegowana aneksem nr 1 z dnia 9 czerwca 2010 r., aneksem nr 2 z dnia 21 października 2010 r., aneksem nr 3 z dnia 29 października 2010 r. Przedmiotem aneksu nie był wzrost budżetu inwestycji. Umowa renegowana była z powodu zmiany terminu oddania Stadionu Narodowego oraz z powodu kar umownych.

Budżet inwestycji stadionowej był zmieniany wyłącznie w przypadku stwierdzenia konieczności wykonania robót dodatkowych lub zmiany zakresu robót. W chwili obecnej cztery stadiony: w Gdańsku, Poznaniu, Warszawie i Wrocławiu są otwarte i funkcjonują.



The image shows a handwritten signature in black ink at the top. Below it is an official stamp of the Ministry of Infrastructure (Ministerstwo Infrastruktury). The stamp is partially obscured by the signature and contains the following text: "M. INFRASTRUKTURY", "BUDOWNICTWA", "Tytuł", "nr", "z dnia", "miejscowość", "adres", "kod pocztowy", "telefon", "fax", "e-mail", "strona internetowa", "adres pocztowy", "adres e-mail", "adres strony internetowej", "adres siedziby", "adres biura", "adres korespondencyjny", "adres siedziby regionalnej", "adres biura regionalnego", "adres korespondencyjnego regionalnego", "adres siedziby wojewódzkiego", "adres biura wojewódzkiego", "adres korespondencyjnego wojewódzkiego", "adres siedziby powiatowego", "adres biura powiatowego", "adres korespondencyjnego powiatowego", "adres siedziby gminnego", "adres biura gminnego", "adres korespondencyjnego gminnego".

Do wiadomości:

1. Departament Spraw Parlamentarnych, KPRM,
2. Biuro Ministra, MTBiGM