

OGÓLNOPOLSKA IZBA GOSPODARCZA DROGOWNICTWA



31-542 Kraków
ul. Mogilska 25
www.oigd.com.pl
e-mail: oigd@oigd.com.pl

tel.: 012 413 80 83
tel.: 012 413 72 47
fax.: 012 413 76 25

Biuro w Warszawie
03-302 Warszawa
ul. Gołędzinowska 10
e-mail: oigdwars@atcom.net.pl

tel./fax.: 022 811 92 74
tel./fax.: 022 614 13 85

Warszawa, dnia 16 grudnia 2009 r.

OIGD 198/09

**Pan
José Manuel Barroso
Przewodniczący Komisji Europejskiej**

Szanowny Panie Przewodniczący,

Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa, którą mamy zaszczyt reprezentować, jest pozarządową organizacją samorządu gospodarczego zrzeszającą na zasadzie dobrowolności ponad 200 firm drogowych z terenu całej Polski.

Członkami naszej organizacji są firmy zarówno z polskim jak i zagranicznym kapitałem. Firmy zagraniczne weszły na polski rynek wykonawczy inwestując w niego poprzez zakup lokalnych firm drogowych bądź też poprzez rozwój własnej bazy wykonawczej w Polsce. Taka struktura funkcjonuje od czasu wprowadzenia transformacji ustrojowej, tj. od roku 1990.

Polska znana była z otwartości funkcjonowania wszystkich firm, szczególnie tych z zagranicy, nie wprowadzając praktycznie żadnych ograniczeń w dostępie do zamówień publicznych. Dzieje się to także obecnie, czego nie można powiedzieć o innych krajach, również tych tworzących Unię Europejską, gdzie stwierdza się funkcjonujące skuteczne bariery uniemożliwiające wejście na rynek firm polskich.

Jednym z priorytetów obecnego rządu w Polsce jest realizacja programu budowy dróg i autostrad. Jest to program niezwykle ambitny, w którym przewiduje się w stosunkowo krótkim czasie wybudowanie podstawowej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Również w tym programie przewiduje się zmodernizowanie wielu tysięcy kilometrów obecnej sieci drogowej w taki sposób, by odpowiadała ona

warunkom stawianym przez Unię Europejską. Wartość wszystkich robót związanych z realizacją tego programu, który ukończony będzie nie później, jak w roku 2020, szacuje się na kwotę nie mniejszą niż 160 mld zł. (40 mld Euro).

Na taki zakres robót firmy aktualnie funkcjonujące na rynku w Polsce i Unii Europejskiej są przygotowane.

Kontrakty na poszczególne roboty drogowe, których głównym inwestorem jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, zdobywane są w drodze przetargów. Niestety, szczególnie w ostatnim czasie, podczas wyłaniania wykonawców kontraktów, polscy urzędnicy państwowi i samorządowi przyjęli zasadę, że wybierana jest oferta posiadająca najniższą cenę, co wcale nie znaczy, że taka oferta jest najkorzystniejszą dla inwestora. Jest jeszcze wiele uwag dotyczących stosowania obowiązującego w Polsce prawa zamówień publicznych, lecz nie czas i miejsce by je teraz przedstawiać. Pragniemy jedynie stwierdzić, że taka polityka przetargowa i znaczne zaniżanie cen na przetargach powoduje to, że w branży drogowej w Polsce notowana jest najniższa w Europie rentowność na tego typu robotach określana na 2-3%, gdzie średnia europejska firm tej branży to około 7-8%. Taka polityka nie gwarantuje firmom ich właściwego rozwoju, chyba że straty przy realizacji z poszczególnych kontraktów pokrywane są nie tylko z funduszy własnych firm lecz udział w ich pokrywaniu, z różnych powodów, ponosi państwo, z którego pochodzi wykonawca. Najczęściej dzieje się tak, jeśli dane państwo w swojej strategii chce zdobywać kolejne rynki, szczególnie w zakresie usług i robót budowlanych.

Takim przykładem jest jeden z ostatnich ważniejszych przetargów związanych z budową autostrad w Polsce. Sprawa dotyczy przetargu na budowę autostrady A2 Łódź-Warszawa o długości 91 km, który podzielono na 5 odcinków. Na realizację dwóch z nich o długości 50 km, wybrano jako wykonawcę konsorcjum państwowych przedsiębiorstw chińskich: China Overseas Engineering Group – Lider, Shanghai Construction (Group) General, China Railway Tunnel Group, za kwotę 1,3 mld zł. (425 mln Euro), która stanowi 48% środków, jaką zamawiający przeznaczył na sfinansowanie tego odcinka autostrady. Kwota ta jest również niższa o ponad 23% od następnej najtańszej oferty.

Znając realia polskiego rynku wykonawczego, ceny materiałów wbudowanych w tę autostradę, koszty transportu oraz minimalne koszty wynagradzania kadry

technicznej i robotników, z pełną odpowiedzialnością stwierdzamy, że oferta złożona przez konsorcjum przedsiębiorstw państwowych z Chin zawiera rażąco niską cenę w stosunku do przedmiotu zamówienia, co stanowi czyn nieuczciwej konkurencji. Według posiadanej wiedzy, na chwilę obecną, przyjmując aktualny poziom cen, cena zawarta w ofercie zaniżona jest o minimum 600 mln zł. (150 mln Euro). W sposobie przygotowania oferty przez konsorcjum chińskich przedsiębiorstw można przyjąć, że oferent ten z góry założył poniesienie strat podczas realizacji tej inwestycji. Podczas publicznych dyskusji odnoszących się do wyjątkowo niskich cen jakie zaproponowało chińskie konsorcjum za wybudowanie omawianych odcinków autostrady A2, zastanawiająca jest wypowiedź rzecznika prasowego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, który komentując ten fakt stwierdził - cyt.: „... że *chińskie konsorcjum zamierza budować ten fragment drogi przede wszystkim ze środków własnych. Już ma przygotowane na ten cel 100 mln Euro*”. Można przez to domniemać, że inwestor przy wyborze wykonawcy robót brał pod uwagę dodatkowe uwarunkowania związane z finansowaniem robót wykraczające poza specyfikacje zamówienia. Byłby to kolejny przejaw łamania podstawowych zasad obowiązujących przy rozstrzygnięciu przetargów publicznych.

Wiadomym jest, że od dłuższego czasu trwa ekspansja firm chińskich na rynek budowlany w Europie i dlatego jesteśmy przekonani, że wykorzystując dogodne w Polsce warunki przetargowe, przedsiębiorstwa chińskie będą pragnęły zadomowić się na rynku wspólnotowym poprzez roboty realizowane w naszym kraju. Podobną działalność strony chińskiej odnotowaliśmy w Rumunii przy staraniach o uzyskanie kontraktu na budowę obwodnicy Bukaresztu.

Reasumując, przewidywane ewidentne straty przy realizacji tego kontraktu będą pokryte przez rząd CHRL, tym bardziej, jak wskazano wyżej, w skład konsorcjum wchodzi przedsiębiorstwa państwowe, w których pojęcie strat i zysków jest zupełnie inaczej pojmowane niż w spółkach prawa handlowego, spółkach nie będących własnością danego państwa.

W imieniu Izby wnosimy zatem o zainteresowanie się problemem interwencjonizmu państwowego w działaniach chińskich przedsiębiorstw wyznaczonych do realizacji budowy autostrady w Polsce. Prawo europejskie zasadniczo zabrania pomocy państwowej. Nie do przyjęcia jest zgoda na to, by

przedsiębiorstwa państwowe spoza UE korzystające z funduszy państwowych swoich krajów mogły konkurować z prywatnymi firmami na wspólnym rynku UE.

Wiemy, że polityka uczciwej konkurencji należy do głównych zasad Wspólnoty Europejskiej, a działania prowadzone w tym zakresie mają dać gwarancje, że bariery zniesione w ramach wspólnego rynku, nie zostaną zastąpione innymi działaniami ze strony przedsiębiorstw lub rządów, prowadzącymi do zniekształcenia konkurencji.

Oprócz ewidentnych przesłanek interwencjonizmu państwa wymagają zwrócenia uwagi jeszcze inne fakty mogące negatywnie wpłynąć na gospodarkę Wspólnoty. Prowadzenie działalności gospodarczej przez przedsiębiorcę zagranicznego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 2 lipca 2009 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. Nr 155, poz. 1095 ze zm.), możliwe jest przez utworzenie oddziału tego zagranicznego przedsiębiorcy w Polsce. Oddział ten nie posiada odrębnej osobowości prawnej i korzysta z podmiotowości przedsiębiorcy zagranicznego. Zgodnie bowiem z art. 5 pkt 4 wskazanej ustawy oddziałem przedsiębiorcy zagranicznego jest wyodrębniona i samodzielna organizacyjnie część działalności gospodarczej, wykonywana przez przedsiębiorcę zagranicznego poza siedzibą przedsiębiorcy lub głównym miejscem wykonywania działalności. Oddział zagranicznego przedsiębiorcy działa zatem w ramach podmiotu zagranicznego, w jego imieniu i na jego rzecz.

Zwraca się uwagę na ten fakt, bowiem przy takiej formie organizacyjnej przedsiębiorstwo zagraniczne nie będzie musiało respektować przepisów zawartych w polskim prawie pracy, np. dotyczących minimalnych stawek wynagradzania pracowników.

Przedstawiając problemy związane z wejściem na polski rynek wykonawczy firm z poza Unii Europejskiej pragniemy zwrócić uwagę na skutki makroekonomiczne dla branży infrastrukturalnej funkcjonującej w Europie. Wydaje się, iż konieczne jest podjęcie działań antydumpingowych np. poprzez dodatkowe opodatkowanie firm z krajów trzecich, jak ma to np. miejsce w dodatkowym opodatkowaniu niektórych produktów pochodzących z tamtych krajów. Ponadto pragniemy zwrócić uwagę na fakt, że środki przeznaczone na realizację tych inwestycji pochodzą w dużej mierze z kredytów europejskich instytucji finansowych, w tym z Europejskiego Banku Inwestycyjnego gdzie głównymi beneficjentami tych środków powinny być organizacje i firmy z Unii Europejskiej.

Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa zdaje sobie sprawę z wagi przedstawionego problemu, na który z pewnością mają wpływ uwarunkowania makroekonomiczne, jak również polityka światowa. Jednakże przyszłość wykonawców robót budowlanych i infrastrukturalnych w Europie wymaga zainteresowania i podjęcia skutecznych działań przez władze Wspólnoty.

Prosimy zatem Pana Przewodniczącego o bezpośrednie zainteresowanie się przedstawionym problemem i zaangażowanie w jego rozwiązanie właściwych Komisarzy Komisji Europejskiej.

Z wyrazami szacunku


Wojciech Malusi
Prezes Zarządu


Krystyna Łazarz
Prezydent Izby

Otrzymują do wiadomości:

1. Donald Tusk, Prezes Rady Ministrów
2. Cezary Grabarczyk, Minister Infrastruktury
3. Neelie Kroes, Komisarz ds. Konkurencji
4. Joaquin Almunia, Komisarz Elekt ds. Konkurencji
5. Jerzy Buzek, Przewodniczący Parlamentu Europejskiego
6. Bogusław Liberadzki, Poseł do Parlamentu Europejskiego