



Minister Infrastruktury

Znak pisma: BPCPK-2.054.36.2025

Warszawa, 07 września 2025

Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 11218 z dnia 1 sierpnia 2025 r., złożoną przez Posła na Sejm RP Pana Adama Gomołę w sprawie *udziału polskich firm w inwestycji w Centralny Port Komunikacyjny*, przekazuję poniższe informacje.

Uprzejmie informuję, że spółka Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. wdrożyła unikalne w skali kraju mechanizmy premiujące polskie firmy, natomiast doniesienia medialne krytykujące warunki postępowania dotyczącego budowy terminala pasażerskiego wraz z urządzeniami, elementami infrastruktury technicznej oraz zagospodarowaniem terenu, realizowanego w ramach inwestycji pod nazwą „Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z urządzeniami i obiektami niezbędnymi do jego funkcjonowania”, należy uznać za próbę uzyskania przez kilku wykonawców korzystniejszych warunków udziału — kosztem bezpieczeństwa i powodzenia całego przedsięwzięcia.

Warto podkreślić, że od czasu złożenia przez rząd deklaracji zwiększenia szans polskich przedsiębiorców, podmioty udzielające zamówień publicznych w praktyce poprzestały na wyłączeniu z udziału w postępowaniach wykonawców spoza Unii Europejskiej oraz państw będących stronami Porozumienia WTO w sprawie Zamówień Rządowych (GPA), zwanego dalej „Porozumieniem GPA”. Powyższe działanie wykluczyło z udziału w postępowaniach wykonawców mających siedziby m.in. w Chinach, Turcji czy Kazachstanie. Jednak w ocenie spółki CPK rozwiązanie to wciąż nie premiowało w wystarczającym stopniu podmiotów działających na polskim rynku, płacących tu podatki i zatrudniających pracowników.

Spółka CPK nie tylko wdrożyła wskazane ograniczenia, lecz także poszła o kilka kroków dalej. Spółka zastosowała unikalne w skali kraju rozwiązanie polegające na ustaleniu kryteriów selekcji wykonawców premiujących doświadczenie w realizacji budowy, przebudowy lub rozbudowy pasażerskiego terminala lotniczego, zakończonej uzyskaniem pozwolenia na użytkowanie, zlokalizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Według wiedzy Spółki, w ostatnich 15 latach zrealizowano co najmniej 15 takich inwestycji, a ich wykonawcami były głównie polskie firmy. Dotychczas polscy zamawiający nie stosowali tego rodzaju kryteriów selekcji, obawiając się ryzyka naruszenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych. Dyrektywa ta zakazuje dyskryminowania podmiotów

z Europejskiego Obszaru Gospodarczego, a także – szerzej – podmiotów objętych Porozumieniem GPA lub innymi umowami międzynarodowymi zapewniającymi wspólny dostęp do rynku zamówień publicznych. Wprowadzenie takiego kryterium wymagało od Spółki CPK wykazania jego ścisłego związku z przedmiotem zamówienia, przy jednoczesnym zapewnieniu braku nieuzasadnionej dyskryminacji, a także podjęcia ryzyka sporu przed Krajową Izbą Odwoławczą. Ryzyko to zmaterializowało się w postaci odwołania wniesionego przez spółkę Adamietz sp. z o.o. – polską firmę, która prawdopodobnie nie posiada doświadczenia w realizacji inwestycji obejmujących budowę lub przebudowę pasażerskich terminali lotniczych. Zaskarżone kryterium selekcji promuje bowiem podmioty z doświadczeniem zdobytym na polskim rynku, w tym krajowych wykonawców.

Wyrok Krajowej Izby Odwoławczej (sygn. akt KIO 2342/25) potwierdził zasadność ustanowienia wskazanego kryterium selekcji. Należy podkreślić, że Izba, orzekając, ocenia nie tylko kwestie formalne, lecz także tzw. aspekty miękkie, takie jak zachowanie równości stron, uczciwej konkurencji i zasady niedyskryminacji w postępowaniu. W tym kontekście niezrozumiałe jest stanowisko bagatelizujące znaczenie orzeczenia KIO w aspekcie patriotyzmu gospodarczego. Dodatkowo Spółka CPK wprowadziła wymóg, aby kluczowy personel wykonawcy posługiwał się językiem polskim. Jest to kolejny element mechanizmu wzmacniania polskiej gospodarki, niespotykany dotychczas w praktyce innych zamawiających. Do kluczowego personelu zaliczają się m.in. dyrektor kontraktu, kierownik budowy, kierownik ds. BIM, branżowi kierownicy robót oraz projektanci. Wymóg ten zapewnia, że w realizację zamówienia zaangażowane będą osoby w pełni zdolne do wykonywania swoich obowiązków bez konieczności korzystania z tłumacza. Jednocześnie sprawia, że kluczowe funkcje na budowie będą pełnione przede wszystkim przez Polaków.

Warto zaznaczyć, że rozwiązanie to początkowo spotkało się z krytyką części wykonawców. Trzech z nich kwestionowało wymóg zapewnienia personelu władającego językiem polskim, jednak ostatecznie wycofali swoje zarzuty jeszcze przed posiedzeniem Krajowej Izby Odwoławczej. Pokazuje to, jak dużymi wyzwaniem muszą mierzyć się zamawiający podejmujący działania na rzecz stworzenia korzystnych warunków gospodarczych dla rodzimego rynku.

Warunki udziału w postępowaniu zostały sformułowane w taki sposób, aby umożliwić udział polskim wykonawcom zarówno samodzielnie, jak i w konsorcjum. Obniżenie wymaganego poziomu rocznych przychodów dla jednego z konsorcjantów do 1 mld zł spowodowało wycofanie połowy odwołań, a pozostałe zostały oddalone.

Znaczenie polskich firm nie powinno być marginalizowane, ponieważ wnoszą one istotny wkład do każdego konsorcjum ubiegającego się o zamówienie. W przypadku budowy terminala to duże międzynarodowe koncerny powinny zabiegać o współpracę z lokalnym wykonawcą – zarówno w celu spełnienia warunków udziału w postępowaniu, jak i uzyskania maksymalnej liczby punktów w kryteriach selekcji.

Odnosząc się do liczby wykonawców zapraszanych do dialogu, należy podkreślić, że 5 uczestników na tym etapie stanowi liczbę znaczącą. Ustawa PZP przewiduje

minimalny udział 3 wykonawców, tymczasem Centralny Port Komunikacyjny zwiększył ten limit niemal dwukrotnie. W praktyce inni zamawiający rzadko decydują się na rozszerzenie tzw. „krótkiej listy” do 5 podmiotów. Dialog z większą liczbą uczestników co do zasady nie jest prowadzony, co potwierdza praktyka rynkowa. Natomiast model dialogu z 5 wykonawcami był już wielokrotnie stosowany przez spółkę i oceniany jako efektywny.

Zwiększenie tej liczby prowadziło do nadmiernego obciążenia zamawiającego, wydłużenia harmonogramu oraz obniżenia szans poszczególnych wykonawców na pozyskanie zamówienia, a tym samym do mniejszego zaangażowania w proces dialogu. Po zakwalifikowaniu do dialogu spółka nie przewiduje dalszego zawężania grona uczestników. Oznacza to, że oferty złoży pięciu, a nie – jak sugerowano w interpelacji – dwóch wykonawców. Taka liczba jest wystarczająca, by zapewnić konkurencję oraz uzyskać najlepszą cenę przy wymaganej jakości prac.

Należy również pamiętać, że wykonawcy w naturalny sposób dążą do uzyskania dla siebie jak najkorzystniejszych warunków. Realizując inwestycję o kluczowym znaczeniu dla Rzeczypospolitej Polskiej, Centralny Port Komunikacyjny musi jednak przedkładać interes społeczny ponad interes wykonawców. Uwzględnienie propozycji zgłaszanych w odwołaniach mogłoby doprowadzić do sytuacji, w której największe zamówienie w historii Polski trafiłoby do podmiotu nieposiadającego wystarczających zdolności do właściwego zabezpieczenia tak dużego przedsięwzięcia – w szczególności w zakresie łańcucha dostaw, płatności, zaplecza kadrowego i sprzętowego.

Podkreślić należy, że w postępowaniu wpłynęło 8 odwołań, z czego 4 zostały wycofane w całości, a pozostałe w części, natomiast jest to tylko garstka wykonawców z tego sektora. Na rynku budowlanym występuje dużo więcej firm, w tym rodzimych. Firmy te nie skarżyły postanowień dokumentacji ani nie zgłaszały istotnych wniosków o zmianę warunków lub kryteriów selekcji. Oznacza to, że po zmianach OPW rynek pozytywnie ocenia dokumentację zamówienia.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu