



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.34.2026

Warszawa, 03 marca 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelacje nr 15345 i 15347 Posła na Sejm RP Jarosława Sachajki, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Minister Infrastruktury nie jest organem właściwym do prowadzenia nadzoru nad przygotowaniem i prowadzeniem postępowań przetargowych oraz przeprowadzania analiz ryzyka związanego z wyborem wykonawcy. Zgodnie z ustawą Prawo zamówień publicznych (dalej „ustawa PZP”) to Prezes Urzędu Zamówień Publicznych czuwa nad przestrzeganiem zasad udzielania zamówień i dokonuje kontroli procesu udzielania zamówień w zakresie przewidzianym ustawą. Natomiast nadzór nad Prezesem Urzędu sprawuje minister właściwy do spraw gospodarki.

Jednocześnie informuję, że tryby udzielania zamówień, w tym wskazanie opisu kryteriów i sposobu oceny ofert również regulują przepisy ustawy PZP.

Zgodnie z przepisami ustawy PZP za przygotowanie i przeprowadzenie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego odpowiedzialny jest zamawiający. Przedmiotowe postępowanie o udzielenie zamówienia przygotowane zostało na podstawie dokumentów bazowych obowiązujących w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Dokumenty bazowe opracowane zostały w zgodzie z obowiązującymi przepisami prawa, w szczególności z ustawą PZP.

Wszyscy wykonawcy biorący udział w postępowaniu przetargowym są zobowiązani do spełnienia jednakowych wymagań określonych w przepisach prawa zamówień publicznych oraz w dokumentacji przetargowej. Przestrzeganie zasady równego traktowania i jawności postępowania stanowi podstawę uczciwej rywalizacji, a także zapewnia przejrzyste i odpowiedzialne gospodarowanie środkami publicznymi.

Odnosząc się do przetargu na przebudowę odcinka Białystok – Ełk linii kolejowej Rail Baltica informuję, że zgodnie z art. 109 ust. 1 pkt 2 lit. c ustawy PZP, z postępowania o udzielenie zamówienia zamawiający może wykluczyć wykonawcę, wobec którego wydano ostateczną decyzję administracyjną o naruszeniu obowiązków wynikających z prawa ochrony środowiska, prawa pracy lub przepisów o zabezpieczeniu społecznym, jeżeli wymierzono tą decyzją karę pieniężną.

Jednocześnie, zgodnie z art. 109 ust. 1 pkt 10 tej ustawy, z postępowania o udzielenie zamówienia zamawiający może wykluczyć wykonawcę, który w wyniku lekkomyślności lub niedbalstwa przedstawił informacje wprowadzające w błąd, co mogło mieć istotny wpływ na decyzje podejmowane przez zamawiającego w postępowaniu o udzielenie zamówienia.

Należy podkreślić, że zamawiający może nie wykluczać wykonawcy z postępowania na podstawie art. 109 ust. 3 ustawy PZP w związku z nałożoną karą pieniężną, jeżeli wykluczenie byłoby w sposób oczywisty nieproporcjonalne, jednakże kara ta musi być zgłoszona zamawiającemu przez oferenta.

Z informacji przekazanych przez PKP PLK S.A. wynika, że podejmując decyzję o wyborze oferty konsorcjum w składzie: TORPOL S.A. (lider konsorcjum) oraz MIRBUD S.A. (partner konsorcjum), zamawiający (PKP PLK S.A.) nie posiadał wiedzy na temat wymierzonej kary, a posiadał ją z odwołania do Krajowej Izby Odwoławczej drugiego w kolejności oferenta, tj. konsorcjum w składzie: Budimex S.A. (lider konsorcjum), Budimex Kolejnictwo S.A., (partner konsorcjum) oraz PORR S.A. Dlatego przepis art. 109 ust. 3 nie miał zastosowania.

Po przeprowadzeniu rozprawy, na której prezentowane były stanowiska poszczególnych stron, Krajowa Izba Odwoławcza w dniu 19 stycznia 2026 r. ogłosiła wyrok, w którym nakazała odrzucenie oferty wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia, tj. TORPOL S.A. i MIRBUD S.A. na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy PZP.

Mając na uwadze powyższe, działanie spółki PKP PLK S.A., dotyczące odrzucenia oferty ww. wykonawców podyktowane było wyrokiem Krajowej Izby Odwoławczej, w związku z czym w opinii Ministra Infrastruktury nie należy rozpatrywać go jako nieefektywnego wydatkowania środków publicznych.

Krajowa Izba Odwoławcza odpowiada w pierwszej instancji za rozpoznawanie odwołań w postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego (w tym przy przetargach inwestycyjnych). To niezależny organ działający przy Prezesie Urzędu Zamówień Publicznych.

Na wyrok KIO stronom i uczestnikom postępowania o zamówienie publiczne przysługuje skarga do sądu. Skargę wnosi się do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Zamówień Publicznych za pośrednictwem Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej.

W związku z powyższym, Minister Infrastruktury nie jest organem właściwym w odniesieniu do przewlekłości postępowań odwoławczych w strategicznych inwestycjach infrastrukturalnych.

Odnosząc się do zasady local content czyli procesu zwiększenia zaangażowania udziału krajowych przedsiębiorstw w projektach inwestycyjnych realizowanych przez spółki z udziałem Skarbu Państwa informuję, że zgodnie z dyrektywami w sprawie zamówień publicznych i koncesji (tj. Dyrektywą Klasyczną, Dyrektywą Sektorową oraz Dyrektywą 2014/23/UE), zamawiający mogą kształtować warunki udziału i kryteria oceny ofert w sposób promujący określone wartości, np. jakość, innowacyjność, zrównoważony rozwój, ochronę środowiska, aspekty społeczne, o ile mają one obiektywny związek z przedmiotem zamówienia i są stosowane w sposób proporcjonalny oraz niedyskryminacyjny.

W orzecznictwie TSUE wskazuje się jednak na niedopuszczalność realizowania koncepcji local content w modelu najbardziej restrykcyjnym, tj. zakładającym ustanawianie kategoriycznego wymogu wykorzystywania dóbr krajowych przy realizacji zamówień publicznych – udzielający zamówienia publicznego nie może bezpośrednio zobowiązać do tego wykonawców. Istnieje jednakże możliwość uwzględniania tzw. celów drugoplanowych, a więc w szczególności udzielania zamówień w sposób ukierunkowany na realizację strategicznych celów polityki rozwoju, w tym wspierania małych i średnich przedsiębiorstw.

W myśl orzecznictwa TSUE realizacja idei local content jest dopuszczalna w formie pośredniej, np. poprzez promowanie zrównoważonych łańcuchów dostaw, rozwój kompetencji lokalnych czy współpracę z małymi i średnimi przedsiębiorstwami – pod warunkiem, że kryteria te nie prowadzą do faktycznego wykluczenia przedsiębiorstw spoza danego kraju.

PKP PLK S.A. stosuje szereg działań sprzyjających wykorzystaniu lokalnych zasobów, przy pełnej zgodności z prawem UE, m.in. poprzez:

- wspieranie zrównoważonych łańcuchów dostaw np. wymaganie certyfikatów, norm polskich i europejskich;
- współpracę z lokalnymi instytucjami i jednostkami badawczymi i rozwój własnych laboratoriów;
- współpracę z polskimi ośrodkami naukowymi (np. w ostatnim czasie podpisane porozumienie z Akademią Górniczo-Hutniczą przy projektach tunelowych) oraz Politechnikami Warszawską, Gdańską, Krakowską.

Jednocześnie przepisy ustawy PZP przewidują rozwiązania umożliwiające realne wzmacnianie udziału podmiotów krajowych, tj.:

- art. 214 ust. 11 i 13 ustawy PZP – udzielanie zamówień podmiotom powiązanym (in-house);
- art. 365 ustawy PZP – zamówienia dla spółek zależnych lub jednostek organizacyjnych.

PKP PLK S.A. korzysta z tych możliwości, m.in. w ramach projektów finansowanych z Krajowego Planu Odbudowy.

Jednocześnie informuję, że przy Ministrze Aktywów Państwowych działa Zespół ds. Udziału Komponentu Krajowego w Kluczowych Procesach Inwestycyjnych, powołany Zarządzeniem Ministra Aktywów Państwowych z 8 października 2025 r. (Dz. Urz. MAP, poz. 25).

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu