

Polska kolejowa afera podkładowa

23 września 2020

Trzy ważne służby państwowe od wielu lat zajmują się sprawą jednego przekrętu przy dostawach do PKP. I zajmować się będą jeszcze długo.



W wielu krajach zdarzały się w przeszłości przekręty związane z dostawami podkładów kolejowych i nasz kraj raczej nie jest tu wyjątkiem. Niedawno prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów Tomasz Chróstny nałożył łącznie prawie 13,5 mln zł kary na sześciu producentów drewnianych podkładów kolejowych.

Ukarani przedsiębiorcy w przeszłości zawarli, zdaniem UOKiK, zmwę przetargową na dostawę tych produktów dla państwowej firmy PKP Polskie Linie Kolejowe. Chodziło o niemałe kwoty, bo wartość dostarczanych podkładów miała wynieść około 120 mln złotych. Miała – ale zмова w praktyce nie doszła do skutku, gdyż szefowie PKP PLK na wieść o podejrzeniach dotyczących nieprawidłowości w przetargu, unieważnili go.

Warto dodać, że ani PKP PLK, ani tym bardziej UOKiK nie musiały się wykazywać specjalnymi talentami

detektywistycznymi, aby dojść do wniosku, że z tym przetargiem na dostawę podkładów może być coś nie tak. Sprawą od dawna zajmowała się bowiem Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego, która już w 2014 r. poinformowała, iż w wyniku prowadzonych działań zatrzymano dziewięciu podejrzanych pod zarzutem zmywy przetargowej. Czyn zarzucany im polegał na „działaniu w celu osiągnięcia korzyści majątkowej” w związku z ogłoszeniem przez PKP PLK przetargu na dostawę w latach 2014 i 2015 drewnianych podkładów kolejowych.

ABW przekazała zebrane przez siebie dowody Prokuraturze Apelacyjnej w Warszawie, która wszczęła śledztwo i potwierdziła ustalenia ABW, uznając, że producenci drewnianych podkładów kolejowych przystępujący do przetargu nieograniczonego mieli się porozumieć w sprawie wysokości ofert – tak aby wygrała z góry ustalona firma. Polegało to na eliminowaniu konkurencji oraz jednoczesnym podwyższaniu cen oferowanych produktów.

Przetargi organizowane w Polsce generalnie nie są zbyt uczciwe, ale nie wiadomo, czy sprawa tych podkładów nie jest jednak dęta. Minęło bowiem ponad sześć lat, a o jakimkolwiek wyroku sądowym głucho.

W każdym razie, pracownicy UOKiK nie mieli zbyt trudnego zadania do wykonania, bo jeśli chodzi o wspomnianą podkładową zmywę przetargową, to w praktyce powtórzyli ustalenia ABW, korzystając z zebranych już dowodów. Ciekawe, dlaczego zajęło im to aż sześć lat? Jak widać, młyny konkurencyjności i sprawiedliwości miały u nas wyjątkowo powoli.

Wreszcie jednak, po sześciu latach Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów ogłosił, jak konkretnie miała wyglądać zmywa. Otóż, wedle materiałów Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego wzięły w niej udział następujące firmy: Kolejowe Zakłady Nawierzchniowe Biechanów wraz ze spółkami zależnymi – Trade-Port i Nasycalnią Podkładów w Czeremsze, a także ThyssenKrupp GFT Polska, Track Tec oraz Nasycalnia Podkładów w Koźminie

Wielkopolskim.

Wszystkie te przedsiębiorstwa uczestniczyły we wspomnianym przetargu organizowanym przez PKP PLK na dostawy w latach 2014 i 2015 drewnianych podkładów kolejowych. Byli to jedyni w Polsce przedsiębiorcy, którzy mogli dostarczyć ten nieskomplikowany produkt zamawiającemu. Przetarg podzielony był na dwa zadania, na których rozstrzygnięcia usiłowali wpłynąć uczestnicy zмовы.

Nieuczciwi przedsiębiorcy jakoby ustalili, że firmy ThyssenKrupp i Kolejowe Zakłady Nawierzchniowe Biezanów utworzą konsorcjum i razem z Track Tec złożą oferty na obydwa zadania. Pozostali przedsiębiorcy mieli nie brać udziału w przetargu, ponieważ udział większej liczby oferentów oznaczałby konieczność rywalizacji w aukcji elektronicznej. Pierwsze zadanie wygrać miał Track Tec, a drugie konsorcjum ThyssenKrupp-KZN Biezanów. Łączna liczba podkładów dostarczanych w obu tych zadaniach miała zostać podzielona w stosunku: 45 proc. dla Track Tec i 55 proc. dla konsorcjum ThyssenKrupp-KZN Biezanów. Ponadto ceny podkładów w składanych ofertach miały wzrosnąć w stosunku do cen z 2013 r. o 3 proc. dla dostaw w roku 2014 i o 5 proc. w 2015 r.

Podmioty, które nie wystartowały w przetargu miały uczestniczyć w realizacji zamówienia. W ramach zadania drugiego faktyczne dostawy miały być wykonywane w równych częściach przez Nasycalnię w Koźminie i Nasycalnię w Czeremsze. Dostawy wyposażenia i dodatkowych akcesoriów do podkładów (głównie śrub i nakrętek) dla obu zadań miały być realizowane przy udziale Trade-Port.

Ustalenia były dokonywane w latach 2013-2014 w trakcie spotkań w hotelach i restauracjach w Katowicach, Krakowie i Warszawie oraz rozmów telefonicznych. Inicjatorami zмовы byli Track Tec i KZN Biezanów. Początkowo porozumienie dotyczyło tylko tych podmiotów, potem nakłonili oni do udziału innych przedsiębiorców. „W materiałach zebranych w czasie naszego

postępowania doskonale widać mechanizm niedozwolonego porozumienia. Przedsiębiorcy uzgodnili pomiędzy sobą, którzy z nich wezmą udział w poszczególnych zadaniach w ramach przetargu oraz kto jaką kwotę zaproponuje. Ustalono zatem w ramach porozumienia nie tylko warunki finansowe dostaw, ale także podział prac – bowiem podmioty niewyłonione w przetargu miały następnie realizować projekt razem z tymi, którym przypadło zamówienie. W zмовie wzięli udział wszyscy przedsiębiorcy, którzy byli wówczas w stanie złożyć ofertę, co oznacza, że zamawiający nie miał możliwości uczciwego wyboru wykonawcy” – uważa prezes UOKiK Tomasz Chrósty.

Jak widać, mówiąc o „materiałach zebranych w czasie naszego postępowania” szef UOKiK nie zechciał zauważyć, że jego urząd miał sprawę podkładów podaną na widelcu przez ABW i Prokuraturę Apelacyjną.

Celem wspomnianej zмовy było uniknięcie rywalizacji o zamówienie oraz zapewnienie wyższej ceny za realizację zamówienia. Plan ten jak wiemy się nie powiódł bo firma PKP PLK unieważniła przetarg gdy doszły do niej słuchy o podejrzeniu zмовy.

Prezes Tomasz Chrósty wymierzył następujące kary uczestnikom zмовy przetargowej: Track Tec z Warszawy – 7 579 902,27 zł, Kolejowe Zakłady Nawierzchniowe Bieżanów – 2 948 654,16 zł, Nasycalnia Podkładów w Czeremsze – 1 543 545,62 zł, Nasycalnia Podkładów w Koźminie Wielkopolskim – 1 312 465,85 zł, ThyssenKrupp GFT Polska – 83 269,76 zł, Trade-Port z Katowic – tylko 4 484,25 zł.

Decyzja nie jest prawomocna, przysługuje od niej odwołanie do sądu – które z pewnością nastąpi, bo ukarani przedsiębiorcy zapewniają, iż nie można mówić o żadnej zмовie mającej naruszać warunki konkurencji. Nie wiadomo zatem, jakim wynikiem i za ile lat w rzeczywistości zakończy się ta sprawa.

Autorstwo: Andrzej Leszyk

Zdjęcie: [Maaark](#) (CC0)

Źródło: [Trybuna.info](#)