

Budują bez pieniędzy z UE – Bruksela zaskoczona

18 czerwca 2018

Rząd „wzgardził” unijnymi dotacjami na budowę ekspresówek na Pomorzu. Wybrał inny model finansowania – partnerstwo publiczno-prywatne. To ryzykowny krok. Czy był konieczny? Sprawdźmy.



S6 i S10 – to drogi ekspresowe na Pomorzu w trakcie budowy. 250 km miało zostać sfinansowane z unijnych dotacji, ale tak się nie stanie. Rząd wybrał inną formę sfinansowania inwestycji, tzw. PPP. Ta decyzja spotkała się z wielkim niezadowoleniem Brukseli. Przedstawiciele Komisji Europejskiej w Polsce na Twitterze powątpiewali w powodzenie całego przedsięwzięcia i zupełnie na poważnie odgrążali się kontrolami. Dlaczego ta decyzja PiS wywołała tak skrajne emocje?

Najpierw wyjaśnijmy, czym jest PPP. Partnerstwo publiczno-prywatne to taki układ, gdzie administracja centralna lub samorządowa deleguje część zadań o charakterze publicznym na prywatnego inwestora. W tym przypadku do niego właśnie będzie należało zaprojektowanie, uzyskanie zezwoleń, budowa i

utrzymanie określonych odcinków dróg. I właśnie w tym ostatnim jest pogrzebany przysłowiowy pies.

Prywatny inwestor będzie mógł prawdopodobnie pobierać opłaty za przejazdy na odcinkach, których budowę sfinansuje. Rząd zadeklarował jednak, że to państwo będzie mu płaciło za użytkowanie trasy. Nie przewidziano żadnych opłat dla kierowców ani bramek tak jak na autostradach – przynajmniej tak wynika z deklaracji ministra Jerzego Kłosińskiego z resortu infrastruktury i rozwoju.

Istnieje też prawdopodobieństwo, że Polska zleci budowę sama sobie, z pominięciem UE. Bo może być też tak, że inwestorem będzie spółka w jakiejś części państwowa: „Jak na razie nie wiadomo, czy partner oznacza przedsiębiorstwo całkowicie prywatne, czy też takie, którego udziały posiada Skarb Państwa. Nie można jednak wykluczyć, że to któryś, lub któreś, z państwowych gigantów będą partycypować i wspomogą realizację” – pisze „Dziennik Bałtycki”. Wszyscy podkreślają, że te drogi to inwestycja kluczowa dla Pomorza i powinny być zrealizowane jak najszybciej (zanim rząd ogłosił decyzję w sprawie przejścia na PPP, plany budowy wydawały się o wiele bardziej odległe, co nie cieszyło lokalnych samorządowców).

W każdym razie taki obrót sprawy zaniepokoił Komisję Europejską, która opublikowała złośliwego tweeta: „Powodzenia wdrażając!” – napisano z przekąsem, zapowiadając serię kontroli. Chodzi o to, że – jak podkreślała w marcu unijna komisarz Corina Cretu – drogi muszą zostać wybudowane w całości, aby unijna kasa „się zgodziła”, czyli aby Unii zwróciły się koszty, które już zainwestowała w poszczególne jej odcinki.

Jeszcze w innym świetle całą sprawę stawia wypowiedź Witolda Słownika, podsekretarza stanu w Ministerstwie Inwestycji i Rozwoju. Stwierdził on, że rząd wybrał formułę PPP, bo pieniądze z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko przekierowano na inne inwestycje (m.in. Via Carpatię), a

wcześniej zainwestowano również w szkolenia z PPP. Jak podał wiceminister, udział w nich wzięło ok. 1600 osób, z czego większość stanowili przedstawiciele samorządów.

Według Komisji Europejskiej to się nie może udać, ponieważ model PPP nie jest w Polsce jeszcze rozwinięty na tyle, aby móc „brać się” za tak istotne inwestycje, jak drogi ekspresowe, zwłaszcza, że opłaty za użytkowanie inwestor będzie pobierał mniej więcej przez 20-30 lat. Jeżeli państwo „zawali” swoje publiczno-prywatne odcinki, istnieje ryzyko, że Bruksela na dobre przestanie w nas inwestować. Gdy Polska nie osiągnie zakładanych efektów Programu Infrastruktura i Środowisko (POIiS) na lata 2014-2020, utraci po prostu szansę na kolejne fundusze.

Autorstwo: Dawid Blum

Zdjęcie: GDDKiA

Źródło: pl.SputnikNews.com