

Wstrzymanie unijnych pieniędzy uderzy przede wszystkim w inwestycje realizowane przez samorządy, czego bardzo obawia się branża drogownictwa. Mniej kontraktów lokalnych to dla niej mniej pracy i możliwe kłopoty finansowe. Już ostatnie miesiące były dla branży bardzo trudne ze względu na dynamicznie rosnące ceny materiałów budowlanych, kosztów paliw i pracy. Projekty drogowe, zwykle długoterminowe, często realizowane są bez urealnienia stawek z umowy pierwotnej, więc to wykonawcy przejmują na siebie ciężar podwyżek. Firmy liczą, że zmienią to przepisy, które weszły w życie dwa tygodnie temu.

*– Inwestycje na drogach krajowych, które prowadzi Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, są w zdecydowanej mierze finansowane z budżetu krajowego. Środki z Unii Europejskiej stanowią pewien komponent, ale nie jest to ta przeważająca część. Natomiast w przypadku inwestycji samorządowych duża ich część jest finansowana z regionalnych programów operacyjnych i innych źródeł unijnych. Dlatego w samorządach jest w tej chwili duży niepokój związany z brakiem środków z KPO – mówi Barbara Dzieciuchowicz, prezes Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa.*

Krajowy Plan Odbudowy to 24 mld euro w formie bezzwrotnych dotacji i 12 mld euro w formie preferencyjnych pożyczek. Te środki miały trafić na realizację 54 inwestycji i wdrożenie 48 reform, których celem jest odbudowa polskiej gospodarki po pandemii COVID-19. Jednak wypłata tych pieniędzy wciąż jest zablokowana, ponieważ polski rząd nie wypełnił wymaganych przez Komisję Europejską tzw. kamieni milowych związanych z praworządnością. Jakiś czas temu pojawiły się nieoficjalne informacje także o tym, że zagrożona może być wypłata 75 mld euro dotacji na lata 2021–2027 z unijnej polityki spójności.

Jak wskazują m.in. analitycy Santander Banku, teoretycznie Polska może realizować projekty w ramach zatwierdzonych programów. Jednak do czasu spełnienia wymaganych warunków – czyli przywrócenia niezależności sądownictwa – UE nie będzie realizowała płatności i będzie wypłacać Polsce już tylko ostatnie, pozostałe środki z poprzedniego budżetu na lata 2014–2020. Ta sytuacja oznacza jednak bardzo duże zagrożenie dla realizacji inwestycji publicznych w kolejnych latach.

Ewentualna blokada pieniędzy z UE uderzy zwłaszcza w inwestycje realizowane przez samorządy, których budżety są już i tak wydrenowane przez kolejne zmiany w CIT i PIT, pandemię i kryzys energetyczny wywołany wojną w Ukrainie. Jednak duże inwestycje, finansowane z budżetu centralnego, też mogą być zagrożone.

*– Nie jest wykluczone, że mając mniej pieniędzy, rząd będzie podejmował decyzje o oszczędnościach również w przypadku inwestycji realizowanych na drogach krajowych. Jest obawa, że pewne cięcia mogą ich nie ominąć – mówi Barbara Dzieciuchowicz.*

Co istotne, problemy z realizacją projektów drogowych – zwłaszcza w samorządach – mogą uderzyć również w małe i średnie firmy drogowe, które bazują na lokalnych inwestycjach.

*– Dla firm drogowych będzie to oznaczać ograniczenie przetargów na realizację tych zadań i generalnie mniejszą ilość pracy. A to oznacza problemy z wykorzystaniem potencjału danej firmy – zarówno maszynowego, jak i ludzkiego – ostrzega prezes Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa.*

Jak wskazuje, ten rok już i tak jest bardzo trudny dla firm z branży drogowej, ponieważ wybuch wojny w Ukrainie pociągnął za sobą gwałtowny wzrost cen materiałów budowlanych i kosztów prowadzenia

działalności. Tymczasem do tej pory niewielu zamawiających publicznych zdecydowało się na podpisanie aneksów waloryzujących wartość podpisanych wcześniej kontraktów, które zrekompensowałyby te wzrosty.

*– Nie wszystkie kontrakty mają zawarte klauzule waloryzacyjne, więc w efekcie te zwiększone koszty muszą ponieść wykonawcy. Jeżeli średnia rentowność branży drogowo-mostowej z ostatnich kilku lat to jest 3–4 proc., a ceny materiałów rosną o kilkadziesiąt czy nawet ponad 100 proc., to każdy laik widzi, że to będzie wiązało się dla nich z dużymi stratami – mówi Barbara Dzieciuchowicz.*

10 listopada weszły w życie nowe przepisy dotyczące waloryzacji wynagrodzeń wykonawców w zamówieniach publicznych. Dają one możliwość urealnienia ustalonej w umowie wysokości wynagrodzenia dla wykonawcy, tak by zapewnić ciągłość realizacji zamówień. Obowiązek waloryzacji będzie dotyczył kontraktów na budowy dróg trwających powyżej sześciu miesięcy. Ustawodawca zostawił stronom dowolność w zakresie sposobu, w jaki cena zostanie urealniona. Wskazał za to wyraźne podstawy do waloryzacji w przypadku braku klauzuli w umowie.

Waloryzacja może zostać przeprowadzona np. w oparciu o stosowne wskaźniki publikowane przez prezesa GUS, przy czym wzrost wynagrodzenia wykonawcy spowodowany każdą kolejną zmianą nie może przekroczyć 50 proc. wartości pierwotnej umowy – wyjaśnia Ministerstwo Rozwoju i Technologii.

Ustawa przyznaje też dodatkową ochronę podwykonawców w sytuacji, gdy zamawiający dokonał waloryzacji wynagrodzenia wykonawcy.

*– Pytanie, jakie będą te klauzule waloryzacyjne, na jakich zasadach ta waloryzacja będzie się opierała, bo tu – bez uczciwego płacenia ze strony publicznej za zamówioną usługę, robotę bądź dostawę – w dłuższej perspektywie firmy faktycznie będą skazane na bankructwa – ocenia Barbara Dzieciuchowicz.*

*Źródło: Newseria*