



Minister Funduszy i Polityki Regionalnej

Katarzyna Pełczyńska-Nałęcz

Warszawa, data: 27 lutego 2024 r.

znak sprawy: BCK-III.054.7.2024.AS

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu RP

**Dotyczy: odpowiedzi na interpelację nr 1331 Pana Posła Marcina Horały
w sprawie złożonych przez CPK sp. z o.o. wniosków o dofinansowanie
inwestycji z instrumentu Connecting Europe Facility**

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację, przedstawiam następujące informacje.

**Ad 1. Czy prawdą są pojawiające się w sferze publicznej nieoficjalne informacje,
iż CPK sp. z o.o. w ostatnich dniach złożyła dwa wnioski o środki z instrumentu
CEF na dofinansowanie projektów:**

- budowy tunelu Kolei Dużych Prędkości pod Łodzią;
- przygotowania dokumentacji projektowej linii kolejowej Sieradz-Poznań;

Jednocześnie nie złożono wniosków o dofinansowanie:

- budowy linii kolejowej między Warszawą a Łodzią;
- przygotowanie dokumentacji technicznej węzła CPK?

Potwierdzam, że w dniu 30 stycznia 2024 r. spółka CPK Sp. z o.o. złożyła
w naborze CEF Transport 2023 dwa wnioski o dofinansowanie:

- Budowa odcinka Łódź Fabryczna – Łódź Retkinia (Tunel kolejowy Kolei Dużych Prędkości),
- Opracowanie dokumentacji projektowej dla odcinka Sieradz Północny – Pleszew – Poznań.

Jednocześnie, w odniesieniu do drugiej części pytania, należy sprostować, że przygotowane przez Spółkę, a ostatecznie niezłożone wnioski aplikacyjne, nie dotyczyły całości inwestycji wskazanych w zapytaniu tylko ich ograniczonego zakresu, tj. w odniesieniu do:

- budowy linii kolejowej między Warszawą a Łodzią – zostały przygotowane, a nie zostały złożone dwa wnioski: Budowa linii kolejowej na odcinku Bolimów-Las Wiączyński (tzw. odcinek łódzki) oraz Budowa linii kolejowej na odcinku Kotowice – Bolimów (tzw. odcinek warszawski), natomiast nie należały do zakresu tych projektów pozostałe inwestycje niezbędne do utworzenia ciągu komunikacyjnego dla linii KDP Warszawa – Łódź. Do zakresu rzeczowego przedmiotowych wniosków nie zaliczały się: inwestycja w budowę tunelu w rejonie Warszawa Zachodnia, budowa tunelu w rejonie Łódź Niciarniana, prace budowlane w rejonie węzła CPK (Etap I mający zapewnić przejezdność linii kolejowej, dla którego, jak wskazane zostanie w kolejnym akapicie, dopiero planowano wnioskować o środki na projektowanie) oraz odcinek od Węzła CPK do Węzła w Bolimowie. Spółka (powołując się na nieudostępnione MFiPR decyzje poprzedniego Zarządu) wskazywała, że większość robót na odcinku Warszawa-Łódź, w tym najdroższe elementy, będzie realizować ze środków własnych lub innych środków (w toku prac nad wnioskami nie doprecyzowała tych źródeł);
- przygotowania dokumentacji technicznej węzła CPK – został przygotowany, natomiast nie został złożony wniosek na Opracowanie dokumentacji projektowej dla budowy Węzła CPK, którego zakres nie obejmuje całej wspomnianej inwestycji. Spółka podzieliła projektowanie Węzła na III etapy. Przedmiotowy wniosek obejmował wyłącznie Etap I tzn. projektowanie linii kolejowej nr 85 łącznie z fragmentami linii kolejowych nr 5 i 88 na północ i na południe od linii kolejowej nr 85.

Ad 2. Jakie były przyczyny odstąpienia od złożenia wyżej wymienionych wniosków?

Żeby precyzyjnie odpowiedzieć na to pytanie w pierwszej kolejności należy wyjaśnić, czym charakteryzuje się realizacja projektów w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) i czym różni się od procesu wdrażania projektów finansowanych w ramach polityki spójności, z której realizowanych jest większość inwestycji infrastrukturalnych, dofinansowanych ze środków UE w Polsce.

CEF to instrument finansowy zarządzany centralnie przez Komisję Europejską. Nabory organizowane są przez Komisję Europejską (KE) we współpracy z Europejską Agencją Wykonawczą ds. Klimatu, Infrastruktury i Środowiska (CINEA).

Obecny nabór, ogłoszony 26 września 2023 r. z terminem składania wniosków do 30 stycznia 2024 r., dysponował ograniczonym budżetem w wysokości 7 mld euro dla wszystkich Państw Członkowskich. Ogłaszając konkurs, KE/CINEA publikuje warunki, które projekty mają spełniać, aby mogły być kwalifikowalne w konkursie. Między innymi w zapisach konkursu kluczowy jest warunek dotyczący terminu realizacji inwestycji, tj.: *The foreseen duration of the works and mixed projects should be 4-5 years maximum. For studies projects it should be 2-3 years maximum. In both cases, the end date set in the Grant Agreement will not be later than 31.12.2028*; z którego wynika m.in., że projekt nie może trwać dłużej niż do końca 2028 roku.

Ponadto, warto podkreślić, że złożenie wniosku do KE/CINEA nie jest jednoznaczne z otrzymaniem dofinansowania w ramach CEF, a szansa na otrzymanie tego dofinansowania jest niewielka. W przedmiotowym naborze złożono przez wnioskodawców z Państw Członkowskich ogółem 408 wniosków o dofinansowanie na łączną kwotę 22 mld euro (trzykrotność puli środków dostępnych w naborze).

Polscy beneficjenci złożyli 24 wnioski aplikacyjne na łączną kwotę dofinansowania CEF w wysokości 2,4 mld EUR (w tym ok. 0,5 mld EUR w ramach wniosków CPK Sp. z o.o.) dotyczące polskich inwestycji. Wśród wnioskodawców są takie podmioty jak: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., CPK Sp. z o.o., GDDKiA, Zarządy Portów Morskich.

Jednocześnie, należy podkreślić, że w odróżnieniu od inwestycji realizowanych w ramach polityki spójności, w przypadku niepowodzenia w realizacji projektu (np. powstania znacznych opóźnień) przyznana kwota dofinansowania przepada i nie może zostać wykorzystana na inne polskie inwestycje – wraca do puli środków dostępnych dla pozostałych Państw Członkowskich.

Z uwagi na powyższe, tj. dużą konkurencję, ograniczony budżet naboru w stosunku do potrzeb, ryzyko utraty środków – do dofinansowania w ramach CEF rekomendowane są tylko wnioski najlepiej przygotowane, najbardziej „dojrzałe” (najlepiej już znacznie zaawansowane w realizacji) i/lub najmniej ryzykowne.

Ad 3. Jakie działania podjął w ramach swoich obowiązków Pełnomocnik ds. CPK aby zapewnić finansowanie ww. projektów?

oraz

Ad 4. Jakie źródła finansowania spółka i/lub ministerstwo zamierza pozyskać aby uzupełnić finansowanie wspomnianych wniosków?

Wnioski spółki CPK, które nie zostały złożone w naborze do dnia 30 stycznia 2024 r. w przypadku, gdy zostaną poprawione poprzez urealnienie harmonogramów i zwiększenie ich „dojrzałości”, będą mogły wziąć udział w kolejnym naborze wniosków rozpoczynającym się we wrześniu br.

Ad 5. Czy oszacowano ryzyka wynikające z ewentualnego niezrealizowania powyższych inwestycji, leżących na sieci bazowej TEN-T, w tym w szczególności ew. niedotrzymania warunków otrzymanego dofinansowania z CEF za projektowanie połączenia Warszawa-Łódź (ok. 290 mln zł).

Projekt jest w trakcie realizacji. Wniosek o dofinansowanie na etap projektowy zakładał uzyskanie decyzji w marcu 2023 r. Decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach na odcinek warszawski i odcinek łódzki wydano na przełomie 2023 i 2024 roku, tj. z prawie rocznym opóźnieniem. Ze względu na opóźnienia w wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach procedowane jest obecnie wydłużenie realizacji projektu, które może być zastosowane jedynie w wyjątkowych, należycie uzasadnionych przypadkach.

Warunkiem wypłaty dofinansowania ze środków CEF jest zrealizowanie zakresu rzeczowego projektu i dotyczących go kamieni milowych. MFIPR oraz Centrum Unijnych Projektów Transportowych ściśle monitorują projekt w zakresie jego realizacji i ewentualnego ryzyka utracenia dofinansowania ze względu na ww. opóźnienia.

Z uwagi na powyższe utrata dofinansowania jest już obecnie wstępnie zidentyfikowanym ryzykiem w projekcie, niezależnie od kwestii pozyskania dofinansowania z CEF, bądź innych źródeł, na etap budowlany.

Z poważaniem

Katarzyna Pełczyńska-Nałęcz

/podpisano elektronicznie/