MRR dotychczas miał jasno określone cele: absorpcję środków UE oraz tworzenie wsparcia merytorycznego dla potencjalnych odbiorców. Dodanie nowych kompetencji po MTBiGM może spowolnić prace nowego ministerstwa.

– Połączenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego z Ministerstwem Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej jest dużym zaskoczeniem. Nie ukrywam, że liczyłem, iż zmniejszenie liczby ministerstw nastąpi przez połączenie resortu sportu z kultury oraz edukacji z nauką, a także poprzez likwidację Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji poprzez przekazanie zadań do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych oraz do MTBiGM – komentuje dr Michał Beim, adiunkt na Uniwersytecie Przyrodniczym w Poznaniu i ekspert Instytutu Sobieskiego.

Jak zaznacza Beim, z połączeniem MRR i MTBiGM wiąże się kilka kwestii, które „mogą rzutować na ocenie decyzji premiera Donalda Tuska ex post". – Pierwszą sprawą jest to, iż łączy się resort rozdysponowujący środki Unii Europejskiej z resortem, który te środki w dużej mierze przyjmuje. MRR było zawsze recenzentem wykorzystania środków unijnych zarówno przez samorządy oraz podmioty prywatne, jak i przez inne resorty. Pozwalało to na pewną ocenę efektywności MTBiGM oraz kontrolę jakości projektów – mówi ekspert.

[mc4wp_form id="84"]

## Wyprowadzić PLK z Grupy PKP

– Połączenie instytucji przydzielającej i absorbującej środki w jeden organ, nie będzie sprzyjać sprawności kontroli. Nie jest też żadnym wytłumaczeniem, fakt iż na drogi, koleje, lotniska i porty przeznaczana jest większość funduszy spójności. W prawdzie resort infrastruktury jest głównym biorcą, to jednak poza MTBiGM ważnymi odbiorcami środków są m.in. resorty nauki, gospodarki czy ochrony środowiska – tłumaczy Beim.

Drugą kwestią, na którą zwraca uwagę ekspert, jest nadzór właścicielski nad PKP SA, który dotychczas sprawowany był przez MTBiGM. – Obecność w jednym ministerstwie z władzami przyznającymi środki UE stawia potencjalnie przewoźników z Grupy PKP w uprzywilejowanej sytuacji. Jeśli to rzeczywiście sprawdziłoby się, to jest ryzyko dla funkcjonowania konkurencji na rynku kolejowym. Uważam, że w obecnej sytuacji należałoby przekazać nadzór właścicielski nad PKP SA do Ministerstwa Skarbu.  W nowym resorcie pozostawić jedynie PKP Polskie Linie Kolejowe SA, które należałoby wyprowadzić z Grupy PKP –

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

twierdzi Beim.

## Rozmyte cele

– Po trzecie, MRR dotychczas miał jasno określone cele: absorpcję środków UE oraz tworzenie wsparcia merytorycznego dla potencjalnych odbiorców. Z obu rzeczy wywiązywał się dobrze. Nie tylko przyznawał i rozliczał pieniądze, ale również tworzył narzędzia na rzecz ich efektywnego wykorzystania. Ostatnim przykładem mogą być nadzwyczaj ważne prace nad polityką miejską. Dodanie nowych kompetencji po MTBiGM może spowolnić prace nowego ministerstwa. Mam nadzieję, że nie będzie jednak opóźnień również w kwestiach dawniej leżących w ministerstwie transportu. Mam na myśli przede wszystkim prace nad rozporządzeniami nt. ruchu rowerowego – mówi dr Michał Beim.

– Moje nadzieje natomiast budzi synergia wynikająca z ograniczenia kontradyktoryjnych działań. Przykładowo, MRR tworząc politykę miejską ma na celu rewitalizację miast i ograniczenie suburbanizacji. Równocześnie MTBiGM podejmowało działania kontradyktoryjne wspierające ucieczkę z miast do nowego budownictwa lokalizowanego głównie na przedmieściach, czego przykładem może być program „Mieszkanie dla młodych” czy zakup u developerów mieszkań na wynajem – konkluduje ekspert.

Źródło: Rynek Kolejowy. Czytaj dalej...

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].