

22,1 mld zł zobowiązań wobec spółek autostradowych

8 stycznia 2019

Dostępny publicznie raport NIK na temat zabezpieczenia interesów Skarbu Państwa w związku z budową i eksploatacją autostrad A2 i A4, który powstał na bazie analizy tajnych umów koncesyjnych zawartych przez państwo polskie ze spółkami „Autostrada Wielkopolska SA” oraz „Stalexport SA”, nie pozostawia wątpliwości. Zawarcie tych umów było niekorzystne dla interesu publicznego, a podpisanie kolejnych aneksów tylko pogłębiło negatywne relacje. Zobowiązania Skarbu Państwa związane z realizacją samych tylko aneksów kontrolerzy NIK wyliczyli na 22,1 mld zł!



Z uwagi na to, że zawarte w 1997 roku przez państwo polskie z prywatnymi spółkami umowy koncesyjne dotyczące budowy i eksploatacji autostrad są tajne, możemy się zadowalać jedynie dokumentami publikowanymi przez państwowe jednostki kontrolne. Do takich z pewnością należy raport Najwyższej Izby Kontroli (NIK) z 2006 roku na temat zabezpieczenia interesów Skarbu Państwa w umowach koncesyjnych na budowę i eksploatację autostrad A2 i A4.

Zdaniem NIK podpisane w ostatnich dniach rządów SLD (1993 – 1997) umowy koncesyjne na budowę i eksploatację autostrady A2 ze spółką Autostrada Wielkopolska S.A. (umowa z 12 września 1997 r.) oraz na budowę przez przystosowanie i eksploatację autostrady A4 ze spółką Stalexport S.A. (umowa z dnia 19 września 1997 r.) były niekorzystne dla interesu publicznego. Podpisanie pod koniec drugiego okresu rządów SLD (2001 – 2005) aneksów do wspomnianych umów (z października 2005 r.) tylko pogłębiło i utrwaliło istniejące już, niekorzystne dla interesu publicznego, relacje określone w umowach koncesyjnych między Skarbem Państwa a koncesjonariuszami.

Kontrolerzy NIK, którzy jako nieliczni ludzie w Polsce widzieli treść pierwotnych umów oraz zawarte do nich aneksy, stwierdzili, że postanowienia w nich zawarte powodowały poważne zagrożenie dla zbilansowania Krajowego Funduszu Drogowego (KFD), ograniczyły możliwości finansowania rozwoju i utrzymania infrastruktury drogowej z tego funduszu, a także bez uzasadnienia zminimalizowały ryzyko gospodarcze koncesjonariuszy związane z budową i eksploatacją autostrad, przenosząc je w znacznym stopniu na Skarb Państwa. Wysokość zobowiązań Skarbu Państwa w całym okresie obowiązywania koncesji, tj. odpowiednio w przypadku autostrady A2 do 2037 r., zaś w przypadku autostrady A4 do 2027 r., związanych z realizacją aneksów zawartych w 2005 roku, wyliczona została przez kontrolerów NIK na kolosalną kwotę 22 mld 131 mln zł!

Powstaje pytanie – skoro działania ministra infrastruktury z czasów rządu SLD oraz ówczesnego Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie zawarcia wspomnianych aneksów do umów koncesyjnych kontrolerzy NIK określili jako działania „niecelowe, niegospodarne, nierzetelne” oraz „prowadzone z naruszeniem przepisów prawa”, to dlaczego nikt nie poniósł za to żadnej odpowiedzialności karnej? Czy w grę wchodzi wyczekiwanie, aż sprawa ulegnie przedawnieniu? Jeśli nie, to co?

Zdjęcie: [mazurskiwiatr](#) (CC0)

Na podstawie: NIK.gov.pl

Źródło: Niewygodne.info.pl