

Autostradowa żyła złota dla prywatnych spółek

20 sierpnia 2019

Najnowszy raport NIK nt. płatnych odcinków autostrad w Polsce ujawnił szokujące dane. Otóż w okresie od 2015 roku do I kw. 2018 roku Skarb Państwa musiał wypłacić spółkom Autostrada Wielkopolska II SA oraz Gdańsk Transport Company SA kwotę 4,7 mld zł! Jak to możliwe? Otóż wszystko wynika z umów koncesyjnych z 2008 roku, których treść została utajniona. To w nich ustalono, że obie spółki będą otrzymywały od Polski tzw. wynagrodzenie za utrzymanie dostępności przejazdu na 106-kilometrowym odcinku autostrady A2 oraz 149-kilometrowym odcinkiem autostrady A1.



W ubiegłym tygodniu NIK opublikował raport pt. „Zabezpieczenie interesów Skarbu Państwa i użytkowników autostrad płatnych w umowach koncesyjnych i egzekwowanie od koncesjonariuszy obowiązków w nich zawartych”. W raporcie tym NIK potwierdził, że treść wszystkich umów koncesyjnych z prywatnymi firmami na budowę autostrad płatnych została w całości utajniona. Zdaniem kontrolerów pełne wykluczenie jawności tych umów nie spełniało przesłanek dopuszczalności ograniczania prawa obywateli do

uzyskiwania informacji, gdyż nie było niezbędne dla ochrony interesów koncesjonariuszy, ani też nie zachowywało właściwej i wyważonej proporcji pomiędzy ochroną interesu publicznego i interesu prywatnego.

Co istotne – NIK ustaliła, że w okresie objętym kontrolą (tj. styczeń 2015 – czerwiec 2018) zarówno rząd PO/PSL jak i PiS nie podejmował działań w celu ujawniania treści umów koncesyjnych lub ich fragmentów, ani działań, których celem mogła być zmiana postanowień dotyczących poufności.

Kontrolerzy NIK stwierdzili również, że obie umowy koncesyjne z 2008 roku (tj. umowa ze spółką Autostrada Wielkopolska II S.A. na budowę i eksploatację 106-kilometrowego odcinka autostrady A2 między Świeckiem a Nowym Tomysłem oraz umowa ze spółką Gdańsk Transport Company S.A. na budowę i eksploatację 149-kilometrowego odcinka autostrady A1 między Gdańskiem a Toruniem) zawierają zapisy niekorzystne z punktu widzenia interesów Skarbu Państwa. Zdaniem NIK to Skarb Państwa (Krajowy Fundusz Drogowy) ponosi ciężar finansowania budowy i eksploatacji tych odcinków autostrad oraz zapewnienia zysku prywatnym spółkom będącym stronami tych umów. Skarb Państwa ponosi też ryzyko wynikające ze zmian popytu na korzystanie z objętych umowami odcinków autostrad.

Kontrolerzy niekorzystnie ocenili przewidziany we wspomnianych umowach koncesyjnych model finansowania utrzymania wybudowanych autostrad. W obu umowach przyjęto, że koncesjonariusze pobierają od użytkowników autostrady opłaty za przejazd, które następnie przekazują do Krajowego Funduszu Drogowego. Wysokość opłat za przejazd tymi odcinkami autostrad ustala państwo. Z kolei wynagrodzenie dla koncesjonariuszy za budowę i eksploatację autostrady jest w całości wypłacane przez państwo głównie pod postacią tzw. „wynagrodzenie za dostępność”.

Problem leży w proporcjach między pobieranymi na bramkach opłatami, a wynagrodzeniem za dostępność wypłacanym przez

Skarb Państwa na rzecz koncesjonariuszy. W okresie od stycznia 2015 roku do marca 2018 roku łączne wpłaty od koncesjonariuszy do Skarbu Państwa wyniosły 413,5 mln zł (w tym: 374,6 mln z tytułu pobieranych na bramkach wyjazdowych opłat za przejazd). Tymczasem wypłaty od Skarbu Państwa do koncesjonariuszy wyniosły we wspomnianym okresie aż 4 mld 705 mln zł (z czego wynagrodzenia za dostępność wyniosły aż 4 mld 698 mln zł). To oznacza, że kwota przekazana przez Polskę na rzecz dwóch prywatnych firm, która stanowiła wynagrodzenie za utrzymanie dostępności, była ponad 11 razy większa od całkowitej kwoty zebranej od kierowców za przejazd wspomnianymi powyżej odcinkami autostrad!

Jakby tego było mało wszystkie utajnione umowy przewidują polubowno-arbitrażowy sposób rozstrzygania sporów prawnych powstających pomiędzy ich stronami, z wyłączeniem postępowania przed sądem powszechnym. Przyjęcie tego mechanizmu rozstrzygania sporów kontrolerzy NIK uznali za niedogodne dla Skarbu Państwa oraz ograniczające możliwość skutecznej ochrony interesów użytkowników autostrad.

Odnotujmy, że umowa ze spółką Autostrada Wielkopolska II S.A. została zawarta 30 sierpnia 2008 roku, natomiast umowę ze spółką Gdańsk Transport Company S.A. zawarto 30 września 2008 roku (obie umowy mają funkcjonować przez 30 lat). Chyba nie muszę przypominać kto wówczas rządził i podjął decyzję o zawarciu tak niekorzystnych dla Skarbu Państwa umów...

Zdjęcie: [mazurskiwiatr](#) (CC0)

Na podstawie: [NIK.gov.pl](#)

Źródło: [Niewygodne.info.pl](#)