

Kolejna podwyżka za przejazd „kułczykową” A2!

3 stycznia 2019

Po tym jak prywatna spółka Autostrada Wielkopolska S.A. (która posiada 40-letnią koncesję na zarządzanie fragmentem państwowej autostrady A2) podniosła w ubiegłym roku opłaty za przejazd kierowcom osobówek (do kwoty 60 zł), teraz podjęła decyzję, aby dawać wyższe opłaty dla kierowców samochodów ciężarowych. Od wczoraj za jednorazowy przejazd 150-kilometrowym odcinkiem A2 kierowca TIR-a będzie musiał zapłacić 219 zł (wcześniej było 204 zł). Wszystko w majestacie tajnej umowy koncesyjnej, która – jak podkreśla rzecznik AWSA – dopuszcza jeszcze wyższe opłaty.



Zgodnie z komunikatem prasowym opublikowanym przez spółkę Autostrada Wielkopolska S.A. od 2 stycznia 2019 roku obowiązują nowe opłaty za przejazd płatnym fragmentem 150 kilometrów autostrady A2 między Nowym Tomyślem a Koninem pojazdami z kategorii 2, 3 oraz 4. Stawki za przejazd każdym z trzech 50-kilometrowych odcinków wspomnianego fragmentu A2 wynosić będą:

– 31 PLN brutto – za pojazdy kategorii 2 (pojazdy samochodowe

o dwóch osiach, z których co najmniej jedna wyposażona jest w koła bliźniacze oraz motocykle i pojazdy samochodowe o dwóch osiach z przyczepami; wcześniejsza stawka to 29 PLN brutto),

– 47 PLN brutto – za pojazdy kategorii 3 (pojazdy samochodowe o trzech osiach oraz pojazdy samochodowe o dwóch osiach, z których co najmniej jedna wyposażona jest w koła bliźniacze z przyczepami; wcześniejsza stawka to 44 PLN brutto),

– 73 PLN brutto – za pojazdy kategorii 4 (pojazdy samochodowe o więcej niż trzech osiach oraz pojazdy samochodowe o trzech osiach z przyczepami; wcześniejsza stawka to 68 PLN brutto).

„Nowe stawki będą jednak zdecydowanie niższe od stawek maksymalnych, do których dopuszcza umowa koncesyjna. Autostrada Wielkopolska S.A. kształtuje swoją politykę w zakresie poziomu opłat w oparciu o realne koszty utrzymania autostrady, wieloletni plan inwestycyjny oraz koszty obsługi kredytów” – powiedziała Zofia Kwiatkowska, rzeczniczka prasowa AWSA.

Przypomnijmy – Jan Kulczyk wpadł na pomysł budowy płatnej autostrady już w 1992 roku. To wówczas, wraz z Andrzejem Patałasem, założył spółkę Autostrada Wielkopolska S.A. (AWSA), której celem miało być zrealizowanie budowy i eksploatacji zachodniego odcinka autostrady A2 (między granicą z Niemcami w Świecku, a Koninem). W 1994 roku Patałas odszedł z AWSA i dzięki wstawiennictwu Bogusława Liberadzkiego (ministra transportu w rządzie Waldemara Pawłaka i kolejnych rządach SLD-PSL) objął funkcję szefa Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad – rządowej agencji, która zajmowała się m.in. urządzaniem przetargów na koncesje na budowę autostrad.

Pod koniec 1995 roku zarządzana przez Patałasa Agencja ogłosiła przetarg na budowę trzech odcinków od Świecka do Strykowa pod Łodzią (364 km). Przetarg ten został rozstrzygnięty w lutym 1997 r. Zwyciężyła w nim spółka współzałożona przez Patałasa, czyli... Autostrada Wielkopolska.

Rząd Włodzimierza Cimoszewicza (SLD) ostatecznie przyznał 40-letnią koncesję na A2 spółce AWSA tuż przed wyborami parlamentarnymi, które SLD przegrało (do władzy doszła wówczas ekipa AWS). Co ciekawe – decyzja o udzieleniu koncesji była poprzedzona wydaniem przez Agencję kierowaną przez Patałasa pozytywnej rekomendacji dla spółki AWSA.

Po odejściu z Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad Patałas został on powołany na stanowisko prezesa... AWSA – czyli spółki, którą wcześniej współzałożył z Kulczykiem, która wygrała zorganizowany przez Agencję (której był szefem) przetarg, i która uzyskała pozytywną rekomendację Agencji, a finalnie – koncesję na budowę i eksploatację autostrady A2.

Warto odnotować, że AWSA wzięła na budowę odcinków A2 kredyt o wartości 275 mln euro w Europejskim Banku Inwestycyjnym (EBI). Kredyt ten musiał być wraz z odsetkami (tj. 800 mln euro) gwarantowany przez państwo polskie (zaraz po przegranych przez SLD wyborach firmy, które chwilę wcześniej otrzymały od rządu SLD koncesje, zwróciły się do rządu AWS o wsparcie finansowe na swoje inwestycje). W lipcu 2017 roku AWSA spłaciła w całości kredyt z EBI. Było to jednak możliwe dzięki zaciągnięciu kolejnych kredytów we francuskim banku Credit Lyonnais i niemieckim Commerzbank. I właśnie na spłatę rat wspomnianych nowych kredytów ma iść kasa uzyskana z podwyżek opłat za przejazd płatnymi odcinkami zarządzanymi przez AWSA (tak przynajmniej literalnie wynika z komunikatu spółki).

Dodatkowo, warto zwrócić uwagę na tłumaczenie powodów podwyżek przez rzeczniczkę prasową AWSA. Jaki sens ma odwoływanie się do treści umowy koncesyjnej („nowe stawki będą jednak zdecydowanie niższe od stawek maksymalnych, do których dopuszcza umowa koncesyjna”), skoro żaden zwykły Polak nie ma do niej dostępu? Należy bowiem podkreślić, że umowa koncesyjna podpisana między rządem Cimoszewicza a AWSA jest tajna i jej treść nie podlega weryfikacji przez opinię publiczną.

Zdjęcie: [mazurskiwiatr](#) (CC0)

Na podstawie: Autostrada-a2.pl, DziennikZachodni.pl,
GlosWielkopolski.pl, Niewygodne.info.pl

Źródło: Niewygodne.info.pl