

Tajną koncesję tak napisano, aby nie można było zatrzymać wzrostu opłat

28 lipca 2019

Ostatni komunikat prasowy wydany przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) pokazuje, że państwo polskie jest w istocie bezsilne wobec prywatnej firmy, której rząd SLD udzielił w 1997 roku koncesji na zarządzanie fragmentem publicznej autostrady A4. Tajna umowa została tak skonstruowana, że rząd nie ma obecnie ani umownych, ani prawnych podstaw do odrzucenia wniosku w zakresie podwyżek. Efektem są gigantyczne zyski na czysto (ostatnio rzędu 140 – 150 mln zł rocznie), które prywatna firma osiąga za zarządzanie raptem 60-kilometrowym odcinkiem A4.

Przypomnijmy – 20 grudnia 2018 roku do GDDKiA wpłynął wniosek prywatnej spółki Stalexport Autostrada Małopolska S.A. w sprawie uzyskania zgody na podwyższenie od 1 marca 2019 roku stawki opłat za przejazd płatnym fragmentem autostrady A4 między Katowicami a Krakowem (60,9 km). Podwyżki miałyby dotyczyć pojazdów ciężarowych. Kwota pobierana na każdym z dwóch placów poboru opłat (tj. na wjeździe i wyjeździe ze wspomnianego fragmentu autostrady) miałyby wzrosnąć z 30 zł do 35 zł. To oznacza, że pojedynczy przejazd TIR-em na wspomnianym odcinku miałby kosztować 70 zł.

Odpowiedź ze strony Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad została sporządzona 15 stycznia. W piśmie tym możemy przeczytać, że proponowany przez Stalexport wzrost stawek opłat w ocenie GDDKiA jest niezasadny oraz uderzający bezpośrednio w kierowców i transport samochodowy. Generalny Dyrektor DKiA (jego p.o. jest obecnie Tomasz Żuchowski) dodał, że jest przeciwko podwyżce opłat również z tego względu, że ich wysokości już w tej chwili (tj. przed podwyżką) „jest na

granicy akceptowalności społecznej”.

Cóż jednak z tego skoro w kolejnym akapicie znajduje się takie oto stwierdzenie: „Jednakże wobec braku umownych i prawnych podstaw do odrzucenia wniosku Stalexport Autostrada Małopolska S.A. GDDKiA niniejszym nie odmawia Koncesjonariuszowi prawa do podwyższenia opłaty za przejazd Autostradą Płatną, wynikającego z Umowy Koncesyjnej, gdyż zgodnie z postanowieniami Załącznika nr 6 do Umowy prawo to mieści się w zakresie uprawnień Koncesjonariusza. GDDKiA ma świadomość, że podniesienie stawki do zaproponowanego przez Państwa poziomu jest autonomicznym uprawnieniem Koncesjonariusza, co do którego GDDKiA nie posiada realnych uprawnień.”.

Jak dla mnie powyższy fragment odpowiedzi GDDKiA jest krzykiem bezsilności całego państwa. Oto bowiem ponad 20 lat temu wąska grupa osób potajemnie zdecydowała, że prywatna firma będzie zarządzać fragmentem państwowej autostrady. Opinia publiczna nie ma prawa do dziś dowiedzieć się na jakich warunkach to zarządzanie ma się odbywać. To, czego się dowiadujemy, to informacje o kolejnych gigantycznych zyskach Stalexportu wynikających z faktu zarządzania wspomnianym fragmentem A4 (i to tylko dlatego, że Stalexport jest spółką giełdową i musi publikować ogólnodostępne raporty na temat zysków).

W kontekście powyższego warto przypomnieć, że kontrolerzy Najwyższej Izby Kontroli (NIK), którzy jako nieliczni ludzie w Polsce widzieli treść pierwotnych umów koncesyjnych na budowę i eksploatację fragmentów autostrady A2 i A4, stwierdzili, że były niekorzystne dla interesu publicznego. Podpisanie pod koniec drugiego okresu rządów SLD 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. Jednym z głównych grzechów tych umów było minimalizowanie (bez uzasadnienia) ryzyka gospodarczego koncesjonariuszy związanego z budową i eksploatacją autostrad, przenoszenie go w znacznym stopniu na

Skarb Państwa.

Na podstawie: GDDKiA.gov.pl, NIK.gov.pl

Źródło: Niewygodne.info.pl