

Z zerową troską o publiczne pieniądze

18 września 2019

Mamy w Polsce raptem trzy autostrady na krzyż, ale i tak nie potrafiliśmy ich budować bez przekrętów.



Wszystkie umowy koncesyjne dotyczące budowy autostrad zawierają szereg postanowień niekorzystnych dla strony publicznej oraz dla kierowców – taki jest najważniejszy wniosek, zawarty w raporcie Najwyższej Izby Kontroli dotyczącym zabezpieczenia interesów Skarbu Państwa i użytkowników płatnych autostrad w umowach koncesyjnych.

Chodzi tu przede wszystkim o stosowanie niekorzystnych modeli finansowania budowy i utrzymania drogi, wadliwy rozkład ryzyka oraz nieskuteczne mechanizmy rozstrzygnięcia sporów.

W rezultacie NIK stwierdza: „Interesy Skarbu Państwa i użytkowników autostrad płatnych w umowach koncesyjnych nie zostały w pełni zabezpieczone”.

Umowy zawierają ponadto zapisy w całości wykluczające ich jawność, co ograniczało konstytucyjne prawa obywateli do

uzyskiwania informacji. W konsekwencji, kierowcy korzystający z autostrad nie dysponowali nawet podstawowymi informacjami o standardach obsługi, jakich mają prawo oczekiwać od koncesjonariuszy. Obciąża to zarówno Ministra Infrastruktury jak i GDDKiA, bo instytucje te akceptowały taki kształt umów.

Brylantowe jaja

Polskie autostrady są dla ich zarządców kurą znoszącą już nie złote, ale brylantowe jaja. W latach 2015-2018 wpłaty na rzecz Skarbu Państwa od firm mających koncesje na zarządzanie autostradami wyniosły 413 493,0 tys. zł.

W tym samym czasie koncesjonariusze otrzymali aż 4 705 129,5 tys zł. Czyli jedenaście razy więcej. Życ nie umierać!. Naturalnie stawki opłat za autostrady ustalane przez koncesjonariuszy są znacznie wyższe, niż na odcinkach, na których ustala je strona państwowa.

W 1993 r. rząd polski opracował Program Budowy Autostrad, którego jednym z założeń była ich budowa z wykorzystaniem kapitału prywatnego. W ramach realizacji tego programu zawarto z inwestorami szereg umów koncesyjnych dotyczących budowy i eksploatacji autostrad.

Umowy te podpisywano w latach 1997 – 2013. Różnią się one od siebie. Według jednych (tych zawieranych wcześniej), wysokość stawek ustala koncesjonariusz i zatrzymuje dla siebie środki uzyskane z opłat. Według nowszych – wysokość opłat ustala strona publiczna. Koncesjonariusz odprowadza te opłaty do Krajowego Funduszu Drogowego, a wynagrodzenie za udostępnienie autostrady otrzymuje z budżetu państwa.

Wspomniane umowy zobowiązują koncesjonariuszy do prowadzenia stosownej sprawozdawczości oraz posiadania ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za skutki naruszenia swoich obowiązków.

W ocenie NIK, działania jakie podejmowali Minister Infrastruktury i Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad w celu ochrony interesów Skarbu Państwa i użytkowników autostrad, nie były w pełni skuteczne.

Szefowie tych urzędów nie wykorzystywali bowiem wszystkich możliwości egzekwowania od koncesjonariuszy ciążących na nich obowiązków, zarówno tych wynikających z umów jak i powszechnie obowiązujących przepisów.

Raz się udało

Skarb Państwa mógł i powinien uzyskać więcej środków od firm mających koncesje. Nikt jednak o to nie zadbał. Raptem raz się zdarzyło, że od zarządcy autostrady wymuszono zwrot nienależnie pobranych pieniędzy. Chodziło o rekompensatę dla koncesjonariusza autostrady A2. Miał on ją otrzymać, ponieważ w okresie od 1 września 2005 r. do 30 czerwca 2011 r. pojazdy ciężarowe wykupujące winietę na korzystanie z dróg krajowych w Polsce były zwolnione z uiszczania opłat na autostradach. Wysokość rekompensaty określono na podstawie prognozy natężenia ruchu pojazdów oraz wynikających z tego przychodów.

Koncesjonariusz autostrady A2 wykorzystał jednak, zamiast aktualnej wówczas prognozy z 2004 r., znacznie korzystniejszą dla siebie prognozę z 1999 r. Sprawa trafiła do arbitrażu i ciągnęła się latami. W 2013 r. Trybunał Arbitrażowy podjął w tej sprawie zdumiewającą decyzję na korzyść koncesjonariusza. Rząd Platformy Obywatelskiej postanowił jednak nie odpuszczać – i zgłosił do Komisji Europejskiej, że wypłacenie zawyżonej rekompensaty było formą udzielenia pomocy publicznej na rzecz koncesjonariusza.

Po zbadaniu sprawy, w 2017 r. Komisja Europejska wydała decyzję, w której uznała, że nadmierna rekompensata wypłacona koncesjonariuszowi stanowi pomoc publiczną niezgodną z prawem Unii Europejskiej. Firma odwołała się od tej decyzji, ale w wyniku nakazu Sądu Okręgowego w Poznaniu złożyła kwotę

nadmiernie pobranych rekompensat na rachunku Ministra Finansów (wraz z odsetkami co łącznie stanowiło niebagatelną sumę 1,38 mld zł).

A co nas to obchodzi?

Generalnie, GDDKiA nie miała pełnej wiedzy na temat sposobu wykonywania przez koncesjonariuszy obowiązków wynikających z umów. Kontrolerzy GDDKiA z reguły nie dokonywali bowiem pomiarów całkowitego czasu oczekiwania pojazdów w punktach poboru opłat (co było wyznacznikiem standardu obsługi klientów) i tylko sporadycznie przeprowadzali kontrole stanu zimowego utrzymania dróg. Ponadto, GDDKiA nie wykorzystywała posiadanych materiałów analitycznych, które pozwalały na skuteczniejsze przeprowadzanie kontroli oraz lepszą identyfikację obszarów nieprzestrzegania umów koncesyjnych.

W związku z tym wszystkim, firmy zarządzające autostradami mogły spokojnie nie wykonywać swoich obowiązków, wiedząc że z tego powodu włos im z głowy nie spadnie – i nie stracą ani grosza.

Autorstwo: Andrzej Leszyk

Zdjęcie: [mazurskiwiatr](#) (CC0)

Źródło: [Trybuna.info](#)