

## Press Release

Data / Date:  
01/08/2014

### **Oświadczenie ws. artykułu „Budżet dostaje z autostrad o wiele mniej, niż na nie łoży Rząd daje hojnie”, który ukazał się w Gazecie Wyborczej 31 lipca 2014 roku.**

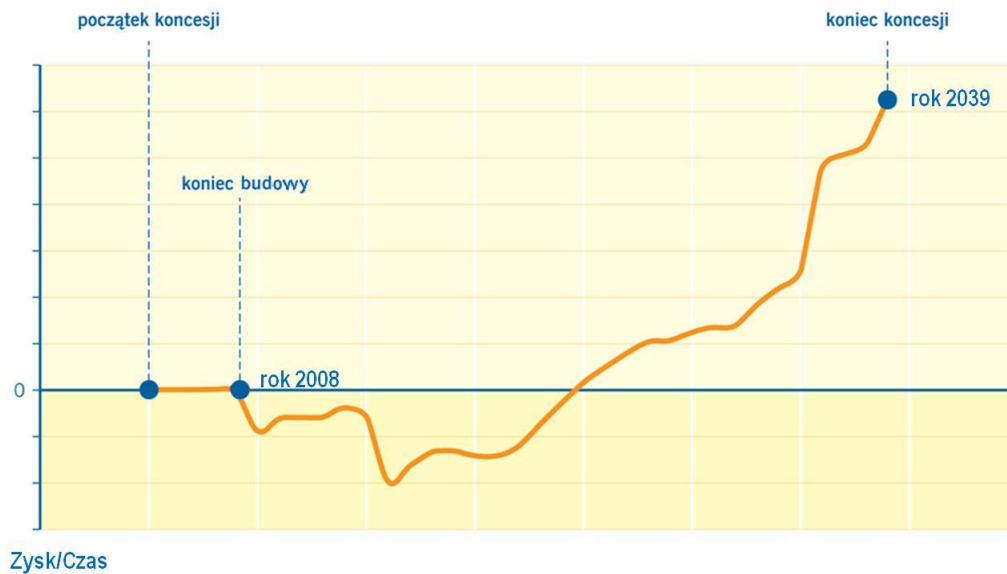
Zarząd Gdańsk Transport Company S.A. pragnie odnieść się do informacji podanych w artykule, który pojawił się na łamach Gazety Wyborczej w dniu 31 lipca 2014 roku.

Kwoty jakie GTC otrzymuje z Krajowego Funduszu Drogowego z tytułu opłaty za dostępność są przeznaczane na spłatę kredytów zaciągniętych w bankach wraz z ich odsetkami, eksploatację i utrzymanie autostrady czyli m.in. na obsługę bramek do poboru opłat, utrzymanie zimowe i letnie np. odśnieżanie, koszenie trawy, sprzątanie, usuwanie szkód itp. W skład opłaty za dostępność wchodzi także kwoty przeznaczone na późniejsze remonty autostrady oraz rozbudowę Punktów Poboru Opłat w tym potencjalne wprowadzenie elektronicznego poboru opłat.

Nieprawdą jest, że Rząd dopłaca GTC jakiegokolwiek kwoty. W umowie pomiędzy GTC a Rządem RP, GTC zobowiązało się do zaprojektowania, zbudowania i zarządzania autostrady oraz utrzymania jej do 2039 roku w najwyższym standardzie technicznym, a także udostępnienia jej do ruchu przez cały okres trwania koncesji i poboru opłat od użytkowników. Za świadczoną przez GTC usługę KFD płaci GTC tzw. „opłatę za dostępność”, o której mowa powyżej.

W umowie Rząd zagwarantował sobie pełen wpływ na wysokość stawek pobieranych za przejazd autostradą, dochód z opłat pobranych od kierowców trafia bezpośrednio na rachunek KFD.

Na ekonomię funkcjonowania autostrady, podobnie jak każdej infrastruktury transportowej, niezależnie czy prywatnej czy publicznej, należy patrzeć w długim horyzoncie czasowym, a nie w wybranym roku. Poniżej załączamy wykres ekonomii funkcjonowania autostrady z punktu widzenia Skarbu Państwa.



Wynika z niego jasno, że w horyzoncie, w którym obowiązuje koncesja, inwestycja jaką jest autostrada bilansuje się.

Dodatkowymi elementami, które należy wziąć pod uwagę przy analizie funkcjonowania autostrady są następujące elementy:

- oszczędność czasu
- mniejsze zniszczenie dróg alternatywnych
- mniejsza wypadkowość
- mniejsza uciążliwość dla środowiska
- mniejsze zużycie środków transportu
- oraz wpływ autostrady na rozwój ekonomiczny kraju i regionu.

W artykule pojawiła się informacja, że w roku 2013 koncesjonariusze A1 i A2 przelali na konto KFD kwotę 92,7 mln zł. Pragniemy stwierdzić, że tylko GTC w 2013 roku przelało na rachunek KFD kwotę znacząco wyższą od podanej.

Budżet KFD dotyczący płatności dla koncesjonariuszy rzeczywiście wyniósł 1,3 mld zł. Budżet jednak nie jest równoznaczny z płatnościami. Płatności dla koncesjonariuszy z tytułu płatności za dostępność były znacząco niższe. Różnice, według naszej najlepszej wiedzy, stanowiły różnego rodzaju rezerwy wynikające ze sporów z innymi podmiotami, które w przeszłości brały udział w postępowaniach dotyczących innych koncesji, które zostały unieważnione przez stronę publiczną.