

Opinia

stowarzyszenia Polski Kongres Drogowy

w sprawie projektu *ustawy o zmianie ustawy o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia oraz ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym*.

Jak wynika z uzasadnienia projektu zmian w ustawach, ich celem jest powołanie drogowej spółki specjalnego przeznaczenia do budowy i eksploatacji autostrady A1 Tuszyn – Pyrzowice. Polski Kongres Drogowy popiera zamysł jak najszybszego zbudowania tego odcinka jedynej autostrady przecinającej Polskę w układzie południkowym. Przypominamy, że zgodnie z decyzją Parlamentu i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (1692/96/WE), Oś autostradowa Gdańsk – Brno/Bratysława – Wiedeń, która na terenie Polski obejmuje autostradę A1, otrzymała najwyższy priorytet i polskie władze przyjęły zobowiązanie zakończenia realizacji polskiej części tego projektu priorytetowego do **końca 2010** roku. (sic!) Biorąc pod uwagę niepowodzenia Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w terminowym zrealizowaniu odcinków z Torunia do Kowala oraz Świerklany – Gorzyczki, a także zakończoną niepowodzeniem próbę realizacji odcinek Stryków – Pyrzowice w systemie PPP, powierzenie tego zadania drogowej spółce specjalnego przeznaczenia daje nadzieję na sprawniejszą realizację kluczowego brakującego odcinka w systemie polskich autostrad.

Jednocześnie pragniemy zgłosić następujące szczegółowe uwagi do projektu:

Zapis art. 1 pkt 1 projektu wprowadza możliwość przekazania zysku na podwyższenie kapitału zakładowego drogowej spółki specjalnego przeznaczenia oraz zastąpienie obligatoryjnego przekazania zysku spółki na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego, możliwością jego przekazania. Budzi to istotne wątpliwości, gdyż może prowadzić do uszczuplenia wpływów do KFD i tym samym zmniejszenia środków finansowych na przygotowanie i realizację inwestycji w zakresie autostrad innych niż odcinek A1 Tuszyn - Pyrzowice oraz dróg krajowych. Dowolność dysponowania zyskiem przez spółkę może stać w sprzeczności z celami do których została powołana.

Ponadto brak jest wystarczającego uzasadnienia dla skrócenia *vacatio legis* nowelizacji do 7 dni. Ustawa o drogowych spółkach uchwalona została 12 stycznia 2007 r. i przez ponad 6 lat nie rozpoczęła działalności żadna spółka powołana na jej podstawie. W tej sytuacji taki pośpiech nie znajduje – naszym zdaniem uzasadnienia.

W szczególności trudno zgodzić się ze stwierdzeniem z uzasadnienia projektu, że ustawa nie dotyczy praw i obowiązków obywateli skoro wprowadza, w art. 2 pkt 3,

nowy przepis do ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym tj. art. 37da pozwalający, by stawki opłat za przejazd autostradą, pobierane przez drogową spółkę specjalnego przeznaczenia, ustalała samodzielnie drogową spółka specjalnego przeznaczenia biorąc pod uwagę własne kalkulacje finansowe i potrzeby. Przepis ten może budzić poważne wątpliwości co do jego zgodności z konstytucją, gdyż przekazuje podmiotowi quasi prywatnemu – spółce akcyjnej z udziałem Skarbu Państwa, prawo do ustalania opłat za przejazd drogą publiczną.

W powyższym kontekście za kontrowersyjny uznać należy zapis art. 37da ust. 2, który stanowi, że sposób ustalania i warunki zmian stawek oraz sposób ich wprowadzenia określa umowa zawarta pomiędzy spółką a ministrem właściwym do spraw transportu. Taki zapis spowoduje, że bez zgody spółki minister nie określi nawet ogólnych wytycznych dot. ustalania wysokości opłat za przejazd autostradą.

Warszawa, 1 lipca 2013 r.