



**GENERALNY DYREKTOR  
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD**

Warszawa, dnia 31-07-2020 r.

DPZ.DPZ 7.601.7.2020.JF

**Pan  
Emil Wąsacz  
Prezes Zarządu  
Stalexport Autostrada Małopolska S.A.  
ul. Piaskowa 20  
41-404 Mysłowice**

**Dotyczy: Podwyższenia stawki opłaty za przejazd Autostradą Płatną A4**

W odpowiedzi na pismo z dnia 30 lipca 2020 r. (l.dz. 5904/2020) w przedmiocie podwyższenia stawki opłaty za przejazd Autostradą Płatną, niniejszym stwierdzam, co następuje.

GDDKiA nie kwestionuje prawa Koncesjonariusza do podwyższenia opłaty za przejazd Autostradą Płatną, wynikającego z Umowy Koncesyjnej, gdyż zgodnie z postanowieniami Załącznika nr 6 do Umowy mieści się ono w zakresie jego uprawnień.

Niemniej jednak, zwracamy się do Państwa z prośbą o rozważenie niżej wymienionych okoliczności, jako tych, które mogłyby wpłynąć na zmianę Państwa propozycji w zakresie podwyższenia stawki opłat za przejazd.

1. Zdaniem GDDKiA, Koncesjonariusz, ustalając kwotę podwyżki, przyjął błędne założenia dotyczące prognoz wzrostu PKB. W załączonym do wniosku raporcie Steer „Prognoza natężenia ruchu na autostradzie A4”, analiza ruchu opiera się na błędnych prognozach gospodarczych dotyczących wskaźnika PKB. W Raporcie przyjęto, iż w 2021 roku PKB będzie kształtował się na poziomie **7 %**, podczas gdy z prognoz MFW wynika, że jego średnia wartość może być znacząco niższa i oscylować wokół wartości **4,2 %**. Również inne źródła (np. IMF, Moodys wg. artykułu dostępnego na <https://www.thefirstnews.com/article/moodys-downgrades-polands-gdp-growth-to--38-pct-in-2020-13011> ) wskazują na wzrost ok. 4 %.

2. Dodatkowo w Raporcie Steer odrębnego wyjaśnienia wymagają co najmniej:
- w tabeli 5.2 - zmiany w SDRR w kategorii 1 od 2021r. zawierają się w przedziale od 38 do 39 tyś. pojazdów na dobę **pomimo** prognozowanego wzrostu gospodarczego – dlaczego?
  - w tabeli 5.2 - jaka jest przyczyna **spadku SDRR** w kategorii 1 pomiędzy 2024 a 2025 rokiem z 38 900 do 38 688?
  - Jaki jest zbadany łączny udział podróży lokalnych kategorii 1 pomiędzy woj. śląskim a małopolskim, zidentyfikowanych w różnych badaniach z tablic rejestracyjnych i wykonywanych przez firmę INCOM, z których część może potencjalnie „przenieść się” na linię kolejową po jej modernizacji w 2021 roku? -.
  - Jakie są źródła i cele podróży z kierunku Krakowa w kierunku woj. mazowieckiego na podstawie tablic rejestracyjnych? To jest podróży, które przeniosą się po oddaniu S7 na północ od Krakowa.
- Wyjaśnienie powyższych wątpliwości, a w konsekwencji prawdopodobna zmiana samej prognozy, może mieć wpływ na otrzymane wyniki i rekomendacje co do proponowanych zmian w pobieranych opłatach.
3. W opinii GDDKiA także zaproponowana różnica/proporcja pomiędzy wysokością pobieranej opłaty „z opuszczaną szybą” - PLN 12,00 i „bez opuszczania szyby” - 8,00PLN jednocześnie z wprowadzeniem podwyżki nie spełni w sposób prawidłowy przyjmowanego przez Koncesjonariusza założenia o zachęcie do korzystania z metody zapłaty „bez opuszczania szyby”.
4. Stawki opłat za przejazd obowiązujące na koncesyjnym odcinku A4 (trzykrotnie wyższe niż na odcinkach zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad) są na granicy akceptowalności społecznej. Wzrost stawek, będzie mieć przełożenie na spadek ruchu na autostradzie, a tym samym będzie prowadzić do przeniesienia części ruchu na drogi alternatywne do autostrady A4, co stoi w sprzeczności z rolą, jaką mają pełnić autostrady w systemie komunikacyjnym. GDDKiA zwraca uwagę, że już teraz część dróg określonych w załączniku do umowy koncesyjnej jest w sposób bardzo istotny obciążona ruchem i posiada znikome rezerwy przepustowości. Zaproponowany wzrost stawek opłat przyczyni się bezpośrednio do zwiększenia ruchu na tych drogach, co może istotnie negatywnie wpłynąć na możliwości obsługi przez nie ruchu lokalnego.

5. Zdaniem GDDKiA, Koncesjonariusz, ustalając kwotę podwyżki, nie wziął pod uwagę wyjątkowych okoliczności w gospodarce oraz zmieniającej się sytuacji społeczno-ekonomicznej. W okresie pandemii wiele instytucji, podmiotów finansowych i przedsiębiorstw podejmuje odmienne działania obniżając stawki pobieranych opłat, działając prospołecznie. Tymczasem propozycja Koncesjonariusza jest działaniem odwrotnym.

Reasumując, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad stoi na stanowisku, iż wprowadzenie wnioskowanej przez Koncesjonariusza podwyżki nie znajduje uzasadnienia w obecnej sytuacji gospodarczej kraju. Także wskazane powyżej wątpliwości, co do przyjętych założeń dla przeprowadzonej analizy ruchu mogą, w opinii GDDKiA, mieć istotny wpływ na jej wyniki, a w ślad za tym błędnie przewidywać reakcję użytkowników autostrady na podwyżkę.

Wobec powyższego Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad zwraca się do SAM z prośbą o ponowną weryfikację zasadności i celowości zmian stawki opłaty za przejazd autostradą A4 dla kategorii 1, w kontekście w/w uwag, oraz wstrzymanie się z wprowadzeniem podwyżki od 1 października 2020 r.

Z poważaniem

Daria Predko