



**MINISTER  
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA**



GABINET MARSZAŁKA SENATU  
wpłynęło dn. 13.03.2017  
nr. MO8  
podpis. [signature]

Warszawa, dnia 8 marca 2017 r.

DDP.III.054.10.2017.PP.2

Nk: 37646/17

**SEKRETARIAT**  
Biura Prac Senackich  
Wpłynęło dn. 15.03.17  
nr. 1420  
podpis. [signature]

**Pan Stanisław Karczewski**  
**Marszałek Senatu**  
**Rzeczypospolitej Polskiej**

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na przekazane w dniu 10 lutego 2017 r. oświadczenie złożone przez senatora Roberta Gawła na 34. Posiedzeniu Senatu w dniu 1 lutego 2017 r. w sprawie poufności umów koncesyjnych, przekazuję informacje w zakresie swojej właściwości.

W zakresie umów koncesyjnych wskazać należy, że w 1993 r. rząd polski opracował Program Budowy Autostrad. Jednym z jego założeń była budowa kluczowych dróg z wykorzystaniem kapitału prywatnego. W konsekwencji powyższego założenia uchwalona została w 1994 r. ustawa o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Przewidywała ona, na podstawie postępowania przetargowego (kwalifikacja wstępna, przetarg ograniczony na udzielenie koncesji), przyznanie koncesji na budowę i eksploatację autostrady, a następnie zawarcie umowy koncesyjnej (zwanej od 2004 r. umową o budowę i eksploatację autostrady płatnej). Warto dodać, że od 2004 r. budowa i eksploatacja lub wyłącznie eksploatacja autostrady płatnej nie wymaga przyznania koncesji.

Minister właściwy ds. transportu zawarł następujące umowy:

- ze spółką Stalexport Autostrada Małopolska S.A. (wówczas Stalexport S.A.) w dniu 19 września 1997 r. na budowę przez przystosowanie autostrady A4 na odcinku Katowice – Kraków do wymogów autostrady płatnej oraz eksploatację autostrady na tym odcinku, ujednocioną w dniu 21 marca 2005 r.;
- ze spółką Gdańsk Transport Company S.A. w dniu 30 września 2008 r. o budowę i eksploatację autostrady A1 zmienioną i ujednocioną w dniu 12 grudnia 2008 r.;
- ze spółką Autostrada Wielkopolska S.A w dniu 12 września 1997 roku na budowę i eksploatację autostrady A2 ujednocioną w dniu 29 października 1999 r., umowa ta dotyczy odcinka Konin – Nowy Tomyśl;
- ze spółką Autostrada Wielkopolska II S.A. w dniu 30 sierpnia 2008 r. na budowę i eksploatację Odcinka II autostrady płatnej A2 Świecko – Nowy Tomyśl.

Umowy koncesyjne zawierają zapisy, zgodnie z którymi całość ich postanowień (w tym aneksów, porozumień) oraz ewidencji, raportów, sprawozdań finansowych ma charakter poufny. Podstawą poufności umów koncesyjnych są zawarte w umowach przepisy, zobowiązujące strony do nie ujawniania ich treści (klauzule poufności). Z uwagi na zawarte klauzule, poufność umów dodatkowo chroniona jest przez art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (t.j. Dz. U. z 2015 r., poz. 2058 ze zm.), z uwagi na ograniczenie prawa do informacji publicznej ze względu na tajemnicę przedsiębiorcy. Ustawa o dostępie do informacji publicznej nie definiuje jednak pojęcia „tajemnica przedsiębiorcy”. Zakres pojęcia „tajemnica przedsiębiorcy” wydaje się zawierać w pojęciu „tajemnica przedsiębiorstwa”, w konsekwencji czego prawo do informacji publicznej podlega ograniczeniu ze względu na „tajemnicę przedsiębiorstwa”, która została zdefiniowana w art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz.U. z 2003 nr 153 poz. 1503 j.t. ze zm.).

Klauzule poufności, znajdujące się w Umowach Koncesyjnych to standardowe rozwiązanie stosowane przez przedsiębiorców działających w różnych branżach na rynku. Zawarcie klauzuli w umowie ma na celu ochronę technicznych, organizacyjnych lub technologicznych informacji, które dla przedsiębiorcy posiadają wartość gospodarczą. Dostęp do treści umów koncesyjnych mają wszyscy pracownicy stron umowy tj. ministerstwa, GDDKiA oraz spółek koncesyjnych, udziałowcy spółek, kredytodawcy lub osoby upoważnione do ich reprezentacji lub pełnomocnictwa, jak również doradcy prawni, niezależni księgowi lub inni konsultanci w przypadku gdy strona umowy potrzebuje ich pomocy przy jej stosowaniu. Wskazać jednak należy, że samo zapoznanie się z treścią umowy nie oznacza możliwości jej ujawniania.

Z uwagi na powyżej wskazane podstawy umowne oraz wynikające z przepisów powszechnie obowiązujących normy prawne Minister prowadzi analizy ws. możliwości ujawnienia treści umowy koncesyjnej, jednak z uwagi na wstępny ich charakter, nie można określić jak i kiedy zostaną one zakończone. Minister związany jest zapisami umów koncesyjnych z uwagi na klauzule poufności. Ponadto zobowiązany jest do przestrzegania prawa, które ogranicza dostępność do dokumentów, które stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa.

W zakresie realizacji inwestycji obejmujących koncesyjne odcinki autostrady rozróżnić należy dwie sytuacje. Pierwszą, gdy mamy do czynienia z inwestycją, która realizowana jest w granicach drogowego pasa autostradowego, wówczas spółka koncesyjna, która pełni funkcje zarządcy drogi, realizują ją lub jest stroną, która ma wpływ na jej realizację (poza wyjątkami wskazanymi w umowie). Druga sytuacja to realizacja inwestycji poza pasem drogowym autostrady, w tym przypadku koncesjonariusz nie ma wpływu na realizację inwestycji, z zastrzeżeniem braku wpływu takiej inwestycji na koncesyjny odcinek autostrady (np. w postaci dróg konkurencyjnych lub podłączenia budowanej drogi do autostrady).

Każda z umów zawiera przepisy określające sposób jej zmiany. Z uwagi na fakt, iż mamy do czynienia z umową czyli stosunkiem obligacyjnym, aby doszło do jej zmiany obie strony muszą dojść do porozumienia co do treści takiej zmiany. Podkreślić należy, że o ile spółki swobodnie mogą kształtować swoje prawa i obowiązki o tyle strona publiczna może działać tylko na podstawie i w granicach obowiązującego prawa. Wskazać również należy, że umowy koncesyjne, nie stanowią wyjątku od pozostałych umów, z którymi mamy do czynienia w obiegu prawnym i zawierają przepisy przewidujące tryb ich rozwiązania. Przepisy te mają na celu ochronę interesów umawiających się stron. Wskazać należy, iż zgodnie z ogólnymi zasadami każdy ma prawo do ochrony swoich praw, w przypadku ich naruszenia. W przypadku umów koncesyjnych nie występuje od tej ogólnej zasady żadne odstępstwo, w związku z tym w przypadku zmian, które naruszałoby ustalone zasady współpracy koncesjonariuszom przysługiwałoby roszczenie o naprawienie szkód. Zauważyć również należy, że każda z umów, zawiera instytucje prawne przewidujące obowiązki stron w przypadku zmian przepisów prawa, wpływających na sposób wykonywania umowy.

W kwestii pomocy publicznej udzielonej koncesjonariuszom wskazać należy, że Komisja Europejska prowadziła postępowania w sprawie pomocy udzielonej w formie wynagrodzeń przedsiębiorstwu Gdańsk Transport Company S.A. z tytułu budowy i eksploatacji autostrady A1 na odcinku Gdańsk – Toruń (N 151/2009 i N 152/2009 - decyzja Komisji Europejskiej z dnia 13 maja 2009 r.) oraz przedsiębiorstwu Autostrada Wielkopolska II S.A. z tytułu budowy i eksploatacji autostrady A2 na odcinku Świecko – Nowy Tomyśl (N 462/2009 decyzja z dnia 2 grudnia 2009 r.). Powyższe decyzję stwierdziły, że pomoc publiczna jest zgodna z Traktatem o funkcjonowaniu UE. Jednocześnie ww. decyzje nie określiły jaka część ww. wynagrodzeń stanowi pomoc publiczną, zatem nie jest możliwe określenie jaką wysokość pomocy publicznej otrzymały ww. spółki z tytułu przysługujących im od strony publicznej wynagrodzeń. Natomiast kwoty, które przedstawiane były w ww. decyzjach KE zostały na wniosek podmiotów, których dotyczyły decyzje uznane za poufne i w związku z tym nie podlegają udostępnieniu. W stosunku do Stalexport Autostrada Małopolska S.A. oraz Autostrada Wielkopolska S.A. zostały wszczęte postępowania przed Komisją Europejską w sprawie rekompensat przekazanych dwóm spółkom na podstawie ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1297). W ww. sprawie w stosunku do Stalexport Autostrada Małopolska S.A. decyzją nr N 541/2010 z dnia 4 grudnia 2013 r. Komisja Europejska orzekła, że rekompensata nie stanowiła pomocy państwa w rozumieniu art.

107 ust. 1 Traktatu. W przypadku postępowania dotyczącego rekompensat dla Autostrady Wielkopolskiej S.A. postępowanie mające na celu ocenę czy przedmiotowa rekompensata stanowi pomoc publiczną jest nadal w toku. Decyzją Komisji Europejskiej z dnia 25 czerwca 2014 r. zostało wszczęte formalne postępowanie wyjaśniającego w sprawie pomocy państwa SA.35356 (2014/C) – Polska Myto wirtualne jako rekompensata na rzecz spółki Autostrada Wielkopolska S.A. – autostrada A-2. W przedmiotowej sprawie Polska stoi na stanowisku, iż w wyniku zawarcia i wykonywania Aneksu nr 6 do Umowy Koncesyjnej AWSA uzyskała pomoc publiczną, która była niezgodna ze wspólnym rynkiem.

*Z poważaniem*

Z upoważnienia  
MINISTRA  
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

*Jerzy Szmit*  
Jerzy Szmit  
Podsekretarz Stanu

