

Informacja dla mediów: str. 1-2

Komentarz spółki: str. 2

Sąd Apelacyjny w Warszawie zdecydował, że koncesjonariusz autostrady A4 Katowice-Kraków musi zapłacić karę za prowadzenie w 2007 r. remontów w skali nieodpowiedniej do pobieranych opłat. Decyzja UOKiK z 2008 r., dwuinstancyjny proces i wyrok nie przynoszą odpowiedzi na pytanie: jak prowadzić remonty dróg nie narażając się na sankcje finansowe?

Warszawa, 31 maja 2011 r.

Sąd Apelacyjny w wydanym dzisiaj orzeczeniu podtrzymał wyrok Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w sprawie zasadności decyzji UOKiK o nałożeniu kary na Stalexport Autostrada Małopolska SA, wydanej w 2008 r.

Proces przed Sądem Apelacyjnym w Warszawie toczył się w związku z karą nałożoną w 2008 r. przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów na Stalexport Autostrada Małopolska SA. Prezes UOKiK uznał wówczas, że koncesjonariusz nadużył pozycji dominującej, ponieważ nie obniżał opłat za przejazd autostradą w czasie wykonywania znaczących remontów jezdni w 2007 r. Spółka zaskarżyła decyzję do Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, który jednak podtrzymał decyzję UOKiK. Od tego wyroku SAM SA odwołał się do Sądu Apelacyjnego.

W wydanej w 2008 r. decyzji, UOKiK dowodził, że wysokość opłaty za przejazd autostradą w czasie remontów nawierzchni była nieadekwatna do standardu drogi, ze względu na znaczną długość jednocześnie remontowanych fragmentów i konieczność prowadzenia ruchu dwustronnego. Powołał się przy tym na opinię niezależnego eksperta (stanowiącą załącznik do umowy koncesyjnej), zgodnie z którą długość remontowanych odcinków nie powinna przekraczać 13 proc. długości autostrady. Opinia ta nie ma jednak charakteru wiążącego dla zarządców płatnych autostrad, co było ważnym argumentem w zaskarżeniu decyzji przez SAM SA. W postępowaniu przed Sądem Ochrony Konkurencji i Konsumenta spółka wnosiła



o przesłuchanie autora tej opinii w charakterze świadka, jednak SOKiK nie dopuścił żadnych wniosków dowodowych.

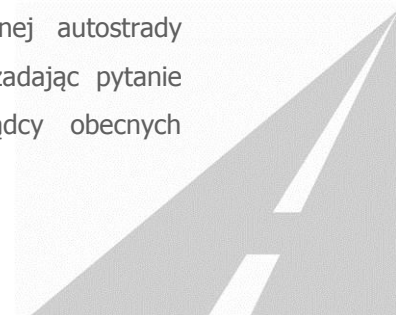
Jednocześnie w tym samym czasie UOKiK umorzył analogiczne postępowanie przeciwko zarządcy płatnego odcinka autostrady A2. W odpowiedniej decyzji można przeczytać, że ograniczenia sięgały momentami 15 proc. długości płatnej autostrady.

Zaskarżając decyzję UOKiK SAM SA podnosiła ponadto, iż przyjmując na siebie obowiązki zarządcy drogi, spółka została zobligowana do wykonania szeregu prac, w tym do wymiany nawierzchni i remontu lub przebudowy kilkudziesięciu obiektów infrastruktury drogowej. Środki na ten cel miały pochodzić wyłącznie z opłat za przejazd. Stawki opłat na kwestionowanym przez UOKiK poziomie były akceptowane przez GDDKiA i wprowadzone w 2006 roku, czyli w czasie kiedy dokładnie znany był już zakres prac remontowych przewidzianych na A4 w latach 2006-2009. Planowane utrudnienia zostały wtedy wzięte pod uwagę, a wysokość opłat stanowiła niecałe 60 proc. maksymalnej ustalonej możliwej stawki dla samochodów osobowych. Nakładając karę UOKiK wytworzył sytuację, w której jeden urząd państwowy ukarał spółkę za wykonywanie poleceń innego urzędu tego samego państwa.

Rafał Czechowski, Rzecznik SAM SA:

Remonty prowadzone do 2009 r. były uciążliwe zarówno dla kierowców, jak i dla koncesjonariusza. Gdyby ze względów technicznych i formalnych dało się prowadzić je inaczej, spółka pewnie nie otrzymałaby dotkliwej kary. W konsekwencji być może do dzisiaj jeździlibyśmy jednym pasem. Mamy nadzieję, że obecni użytkownicy A4 Katowice-Kraków z perspektywy czasu oceniają tę sytuację inaczej niż jeszcze kilka lat temu. Paradoksalnie, dopiero po całkowitej wymianie nawierzchni, która stała się przyczyną nałożenia kary, prace budowlane na koncesyjnym odcinku A4 można prowadzić na krótkich odcinkach, dzięki zbudowanym podczas tej wymiany przejazdom awaryjnym. Pozwoli to koncesjonariuszowi w przyszłości uwzględnić podstawy decyzji UOKiK.

Warto tę karę – i brak uznania winy innego zarządcy płatnej autostrady w analogicznej sytuacji – rozpatrywać w szerszym kontekście, zadając pytanie o kryteria, jakimi powinni się w przyszłości kierować zarządcy obecnych



i budowanych właśnie płatnych autostrad, kiedy już nieuchronnie przyjdzie im wyremontować drogę. Na pytanie: ile autostrady musi pozostać w autostradzie podczas remontów, dzisiaj nikt nie potrafi wskazać klarownej odpowiedzi, bo też niezwykle trudno zdefiniować takie wytyczne. Decyzja sądu może spowodować, że zarządcy autostrad będą zmuszeni uwzględniać nowe ryzyko planując remonty, co w konsekwencji podwyższy koszty, których odzwierciedleniem są stawki z przejazd.

Zdrowy rozsądek podpowiada rozwiązanie, w którym autostrady nie będą traktowane jak monopole, którymi de facto nie są, mimo oczywistej unikatowości w określonych granicach. Jeśli do tego przyjąć założenie, że w interesie zarządcy płatnej drogi jest zachęcanie kierowców do korzystania z niej, naturalną konsekwencją będzie dbałość tego zarządcy o takie prowadzenie koniecznych robót budowlanych, które nie zniechęcą podróżnych. Aby kierowcy mogli ocenić, czy warto wybrać autostradę konieczna jest oczywiście możliwość uzyskania informacji nt. aktualnego stanu autostrady i ewentualnych prac na niej prowadzonych, ale to zostało zagwarantowane już wcześniej.

###

O SAM SA

Stalexport Autostrada Małopolska S.A. zarządza 61-kilometrowym odcinkiem autostrady A4 pomiędzy Katowicami a Krakowem. Jest to pierwsza pełnowartościowa tego typu droga w Polsce, wybudowana w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego jako inwestycja typu *brownfield* – na bazie drogi powstałej w latach 70. i 80. Stalexport Autostrada Małopolska S.A. uzyskał koncesję na jej przystosowanie do wymogów autostrady płatnej oraz eksploatację w 1997 roku.

Na podstawie Umowy Koncesyjnej SAM S.A. ustawicznie inwestuje w infrastrukturę autostradową oraz zajmuje się pozyskiwaniem długoterminowego finansowania na realizację inwestycji. Wszystkie projekty inwestycyjne, a także bieżące utrzymanie pasa drogowego finansowane są z przychodów z tytułu poboru opłat za przejazd odcinkiem koncesyjnym. W 2009 r. SAM SA zakończył proces całkowitej wymiany nawierzchni autostrady A4 Katowice-Kraków.

Projekt realizowany przez Stalexport Autostrada Małopolska S.A., w odróżnieniu od innych koncesji na zarządzanie autostradami płatnymi, nie obciąża Skarbu Państwa żadnymi zobowiązaniami. Spółka nie korzysta z żadnych dotacji, czy też gwarancji Skarbu Państwa.

dodatkowych informacji udzieli:

Rafał Czechowski





STALEXPORT AUTOSTRADA MAŁOPOLSKA S.A.

Rzecznik Prasowy SAM SA

e-mail: rczechowski@autostrada-a4.pl

tel. 601063200

