

**Skrócony kwestionariusz informacyjny w sprawie środków pomocowych  
obowiązujących w dniu 1 maja 2004 (pomoc istniejąca)**

**1. Informacje ogólne**

**Państwo:** Polska

**Tytuł środka pomocowego:**

Finansowanie budowy autostrad (z zastosowaniem modelu partnerstwa publiczno-prywatnego);

**Podstawa prawna (szczegółowe oznaczenie):**

Ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2001 r. Nr 110 poz. 1192 ze zm.)(załącznik 1);

**Ministerstwo lub inny organ administracji odpowiedzialny za ten środek i jego implementację:**

Rada Ministrów, Ministerstwo Infrastruktury, Ministerstwo Finansów, Ministerstwo Skarbu Państwa;

**Osoba do kontaktu:**

Agata Mazurkiewicz  
Nr tel.: +48 22 55 60 144  
e-mail: amazurkiewicz@uokik.gov.pl

**Poziom, na którym środek ten jest administrowany (administracja centralna, regionalna, inna)?**

Administracja centralna;

**Kiedy środek wszedł w życie?**

27 listopada 1994 r. – wejście w życie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, zwana dalej ustawą. Ustawa była następnie wielokrotnie zmieniana. Ostatnia zmiana ww. ustawy, która dotyczyła warunków udzielania wsparcia finansowego ze środków publicznych, weszła w życie 1 stycznia 2004 r.

**Jaki jest czas obowiązywania tego środka (data wygaśnięcia)?**

Czas obowiązywania środka nie jest ograniczony.

**2. Opis środka**

**Który sektor transportu jest uprawniony (kolej, lotnictwo, żegluga, itd.)?**

Transport drogowy;

### **Jakie są główne cele i założenia pomocy?**

Celem ustawy jest zasad finansowania budowy i eksploatacji płatnych autostrad (dróg ekspresowych);

### **Forma środka (program pomocowy, *ad hoc*, indywidualny)?**

Program pomocowy.

**Jakie są instrumenty (lub formy) pomocy, np.: dotacja bezpośrednia, kredyt preferencyjny (wraz ze szczegółami, jak kredyt jest zabezpieczony), dopłaty do oprocentowania, ulga podatkowa, gwarancja, inne (proszę wyszczególnić):**

- Gwarancje i poręczenia Skarbu Państwa,
- Przekazanie akcji (udziałów) w spółkach Skarbu Państwa;
- Umorzenia całości lub części wierzytelności powstałych z tytułu wykonania umów poręczenia lub gwarancji;
- Dotacje.

**Dla każdego z wymienionych instrumentów pomocy, proszę podać krótki opis warunków mających do nich zastosowanie.**

Budowę autostrad (dróg ekspresowych) finansuje się ze środków własnych koncesjonariuszy oraz uzyskanych przez nich kredytów bankowych i pożyczek oraz ze środków pochodzących z emisji obligacji, w tym obligacji przychodowych, ze środków pochodzących z budżetu państwa ustalanych corocznie w ustawie budżetowej, ze środków Krajowego Funduszu Drogowego, zwanego dalej Funduszem, a także z innych źródeł. W przypadku gdy przewiduje się udzielenie koncesji wyłącznie na eksploatację autostrady lub jej odcinka, budowę tej autostrady lub jej odcinka finansuje się na zasadach dotyczących finansowania i budowy dróg publicznych określonych w odrębnych przepisach oraz ze środków Funduszu.

Koncesjonariuszowi mogą być udzielone przez Skarb Państwa gwarancje i poręczenia zgodnie z przepisami ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne (Dz. U. z 2003 r. Nr 174, poz. 1689) – w załączeniu przekazany jest kwestionariusz informacyjny w sprawie udzielonego na podstawie ww. ustawy wsparcia finansowego w formie gwarancji spłaty kredytu udzielonego spółce „Autostrada Wielkopolska” S.A. przez Europejski Bank Inwestycyjny na częściowe finansowanie przedsięwzięcia inwestycyjnego „Projekt Budowy autostrady Płatnej A2 na odcinku Konin – Nowy Tomyśl (załącznik 2).

Fundusz został utworzony w Banku Gospodarstwa Krajowego, który sporządza dla Funduszu odrębny bilans oraz rachunek zysków i strat, wchodzące w skład sprawozdania finansowego tego banku, wyodrębnia w swoim planie finansowym plan finansowy Funduszu oraz składa Ministrowi Infrastruktury kwartalne informacje o jego realizacji. Bank Gospodarstwa Krajowego pobiera wynagrodzenie prowizyjne z tytułu prowadzenia Funduszu, które wysokość określa rozporządzenie Rady Ministrów z 30 kwietnia 2004 r. w sprawie wynagrodzenia prowizyjnego Banku Gospodarstwa Krajowego z tytułu prowadzenia Krajowego Funduszu Drogowego (Dz. U. Nr 102, poz. 1071).

Fundusz gromadzi środki finansowe na przygotowanie, budowę, przebudowę, remonty, utrzymanie i ochronę autostrad, dróg ekspresowych, a także innych dróg krajowych, finansuje realizację tych zadań, a także może finansować wykup nieruchomości pod drogę. Środki Funduszu pochodzą m.in. z opłaty paliwowej, przychodów ze sprzedaży akcji i udziałów w spółkach, przekazanych przez Skarb Państwa, w celu zasilenia Funduszu, środków pochodzących z opłat za przejazdy, pobieranych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, płatności dokonywanych przez koncesjonariuszy, zgodnie z

warunkami umów koncesyjnych, środków pochodzących ze źródeł zagranicznych niepodlegających zwrotowi, środków z kredytów lub pożyczek zaciągniętych na rzecz Funduszu przez Bank Gospodarstwa Krajowego oraz wpływów z obligacji emitowanych na rzecz Funduszu przez Bank Gospodarstwa Krajowego.

Rada Ministrów na wniosek Ministra Infrastruktury ustala Program rzeczowo-finansowy dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków Funduszu, zwany dalej Programem na okres od roku do sześciu lat. Program ten określa m.in.:

- 1) wykaz poszczególnych drogowych projektów inwestycyjnych, ze wskazaniem przewidywanej wysokości źródeł finansowania tych projektów, w tym ze środków Funduszu,
- 2) przewidywaną wysokość pożyczek lub kredytów wymaganych do zaciągnięcia przez Bank Gospodarstwa Krajowego na rzecz Funduszu w zakresie niezbędnym do zadań rzeczowych określonych w pkt 1,
- 3) wykaz drogowych projektów inwestycyjnych przewidzianych do realizacji przez koncesjonariuszy lub Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

W celu zasilenia Funduszu Minister Skarbu Państwa może w imieniu Skarbu Państwa na wniosek Ministra Infrastruktury przekazać nieodpłatnie temu Ministrowi akcje i udziały w spółkach, stanowiące własność Skarbu Państwa, z uwzględnieniem zakresu dofinansowania ze środków Funduszu przewidzianego w ww. Programie oraz wartości tych akcji i udziałów. Ww. akcje i udziały Minister Skarbu zbywa na wniosek Ministra Infrastruktury, w uzgodnieniu z Ministrem Finansów.

Bank Gospodarstwa Krajowego może zaciągać kredyty i pożyczki oraz emitować obligacje w kraju i za granicą, na rzecz Funduszu i z przeznaczeniem na realizację zadań, wynikających z ww. Programu, Na realizację zadań wynikających z Programu, za zobowiązania Banku Gospodarstwa Krajowego z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek oraz wyemitowanych obligacji mogą być udzielane przez Skarb Państwa gwarancje i poręczenia, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne, które są one zwolnione z opłat prowizyjnych. Jeżeli odzyskanie kwot zapłaconych z tytułu wykonania umowy poręczenia lub gwarancji nie jest możliwe, Rada Ministrów może umorzyć wierzytelności w części lub w całości.

Środki Funduszu mogą być przeznaczane m.in. na płatności na rzecz koncesjonariuszy z tytułu realizacji przez nich obowiązków wynikających z umowy koncesyjnej i koncesji, obejmujące w szczególności:

- a) zwrot kosztów ponoszonych z tytułu zachowania nieprzerwanej dostępności autostrady, jej utrzymania i przejezdności,
- b) zmienne kwoty uzależnione od spełnienia przez koncesjonariusza wymogów określonych w koncesji lub w umowie koncesyjnej,
- c) dopłaty udzielane koncesjonariuszom na pokrycie całości lub części niedoborów bieżących przychodów z tytułu eksploatacji autostrady, w celu zapewnienia płynności wydatków związanych z bieżącą obsługą i spłatą kredytów lub pożyczek bądź obligacji wyemitowanych w związku z budową autostrady.

Ze środków Funduszu dokonuje się ponadto:

- 1) spłaty kredytów i pożyczek oraz wykupu obligacji, zaciągniętych lub wyemitowanych przez Bank Gospodarstwa Krajowego na rzecz Funduszu i z przeznaczeniem na realizację zadań wynikających z Programu,
- 2) spłaty zobowiązań wynikających z wykonania przez Skarb Państwa obowiązków z tytułu gwarancji i poręczeń udzielonych za ww. zobowiązania.

Wypłaty ze środków Funduszu wynikające z umowy koncesyjnej mogą być gwarantowane i poręczane przez Skarb Państwa. Do ww. gwarancji i poręczeń nie stosuje się ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne. Gwarancje i poręczenia są udzielane przez Radę Ministrów, nie mogą przekraczać zakresu ustalonego w Programie oraz są ograniczone terminem ustalonym w Programie. Jeżeli odzyskanie wierzytelności kwot zapłaconych z tytułu wykonania ww. umów poręczenia lub gwarancji Skarbu Państwa, powstałych z tytułu udzielonego poręczenia lub gwarancji, nie jest możliwe, Rada Ministrów, może umorzyć wierzytelność w całości lub części.

Wysokość i formy dofinansowania budowy autostrady ze środków Funduszu, zgodnie z ustaleniami Programu, są określane w koncesjach oraz umowach koncesyjnych.

**Budżet: proszę podać ogólny budżet przeznaczony na ten środek (w walucie krajowej i w Euro).**

Na dzień 31 lipca 2004 r. Krajowy Fundusz Drogowy dysponował środkami w wysokości 401 490 507,56 PLN (89 768 699,27 EUR\*). Od początku istnienia Funduszu do końca lipca 2004 r. ze środków Funduszu wydano 74 318 987,41 PLN (16 616 878,12 EUR).

W przypadku poręczeń i gwarancji udzielanych na podstawie ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne (Dz. U. z 2003 r. Nr 174 poz. 1689, ze zm.) ogólny budżet przeznaczony na ten środek w odniesieniu do wszystkich sektorów gospodarki jest ustalany rocznie w ustawie budżetowej;

\* średni kurs walut obcych ogłaszany przez Narodowy Bank Polski na dzień 20 Sierpnia 2004 r. (Tabela kursów nr 163/A/NBP/2004 z dnia 2004-08-20) – 1 EUR = 4.4725 PLN;

**Czy budżet przyjmowany jest rocznie? Jeśli tak, proszę podać jego średnią roczną wysokość.**

W przypadku poręczeń i gwarancji udzielanych na podstawie ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne budżet jest przyjmowany rocznie, limity środków przeznaczanych na gwarancje i poręczenie dla wszystkich sektorów gospodarki przewidziane w ustawach budżetowych na lata 2002 – 2004 wynosiły:

2002 - PLN 29 000 000 000, EUR 6 484 069 000

2003 – 23 000 000 000 PLN, EUR 5 142 537 000

2004 – 17 000 000 000 PLN, EUR 3 801 006 000\*

\* średni kurs walut obcych ogłaszany przez Narodowy Bank Polski na dzień 20 Sierpnia 2004 r. (Tabela kursów nr 163/A/NBP/2004 z dnia 2004-08-20) – 1 EUR = 4.4725 PLN;

**Proszę wyszczególnić uprawnionych beneficjentów (np. ich rodzaj oraz szacunkową ilość)**

Budowa i eksploatacja autostrady wymaga koncesji. Wsparcie ze środków publicznych przekazywane jest więc na rzecz koncesjonariuszy - w załączeniu przekazany został wykaz dotychczasowych decyzji i umów koncesyjnych (załącznik 3).

Zgodnie z art. 41 ustawy, wybór koncesjonariusza następuje w drodze przeprowadzonego przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad trójstopniowego postępowania przetargowego. Zaproszenie do udziału w kwalifikacji wstępnej następuje przez umieszczenie ogłoszenia w prasie o zasięgu krajowym oraz Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. W postępowaniu przetargowym mogą uczestniczyć spółki akcyjne lub spółki z

ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Rzeczypospolitej Polskiej lub w państwach członkowskich Unii Europejskiej.

Ponadto, środki publiczne przekazywane są również do Funduszu, prowadzonego przez Bank Gospodarstwa Krajowego.

**Czy pomoc jest przyznawana na zasadach niedyskryminacyjnych, otwartych dla wszystkich beneficjentów, niezależnie od narodowości?**

Pomoc przyznawana jest na rzecz koncesjonariuszy na warunkach niedyskryminacyjnych (szczegółowe wyjaśnienia zostały przedstawione w części dotyczącej beneficjentów uprawnionych do otrzymywania pomocy);

**Jakie są koszty kwalifikujące się do objęcia pomocą?**

Do kosztów kwalifikujących się do objęcia pomocą zaliczyć należy wydatki ponoszone przez koncesjonariuszy związane z budową i eksploatacją autostrady lub jej odcinka;

**Jaka jest maksymalna intensywność pomocy?**

Ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym nie określa maksymalnej intensywności wsparcia.

**Proszę wymienić kryteria, według których wysokość pomocy lub/i intensywność pomocy została obliczona.**

Wielkość współfinansowania ze środków Funduszu budowy i eksploatacji autostrad określana jest poprzez wybór najlepszej oferty w procedurze przetargowej.

**Czy środek przewiduje "pomoc operacyjną"? Jeśli tak, proszę podać szczegóły.**

Wsparcie finansowe przewidziane w ustawie ma przede wszystkim charakter inwestycyjny. Jako element o charakterze operacyjnym można traktować część płatności na rzecz koncesjonariuszy z tytułu realizacji przez nich obowiązków koncesyjnych, w szczególności:

- zwrot kosztów ponoszonych przez koncesjonariuszy z tytułu zachowania nieprzerwanej dostępności autostrady, jej utrzymania i przejezdności,
- zmienne kwoty uzależnione od spełnienia przez koncesjonariusza wymogów określonych w koncesji lub umowie koncesyjnej,
- dopłaty udzielane koncesjonariuszom na pokrycie całości lub części niedoborów bieżących przychodów z tytułu eksploatacji autostrady, w celu zapewnienia płynności wydatków związanych z bieżącą obsługą i spłatą kredytów lub pożyczek bądź obligacji wyemitowanych w związku z budową autostrady.

**Jeśli środek dotyczy usług ogólnego interesu ekonomicznego lub obowiązku służby publicznej, proszę wymienić w jaki sposób to zadanie zostało powierzone danemu przedsiębiorstwu i jak obliczana jest rekompensata.**

Budowanie i eksploatacja autostrad leży w ogólnym interesie ekonomicznym;

**Czy przedmiotowa pomoc może być kumulowana z innymi środkami pomocowymi, które są stosowane, a jeśli tak, czy środek przewiduje przepisy ograniczające możliwość kumulowania pomocy?**

Przedmiotowe wsparcie może być kumulowane z innymi środkami pomocowymi. Ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym nie zawiera przepisów ograniczających kumulowanie pomocy.

**Czy środek pomocy podlega istniejącym rozporządzeniom lub wytycznym umożliwiającym stosowanie wyłączeń? Jeśli tak, proszę podać jakim.**

Środek przewiduje finansowanie budowy i eksploatacji autostrad na zasadzie partnerstwa publiczno-prywatnego. Stąd też, powinien on być oceniany w świetle opracowanej przez Komisję Zielonej księgi w sprawie partnerstwa publiczno-prywatnego i prawa Wspólnoty w sprawie publicznych kontraktów i koncesji.

Polska uznaje, iż współfinansowanie ze środków publicznych budowy i eksploatacji autostrad nie stanowi pomocy państwa w świetle art. 87 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, jeżeli wybór koncesjonariusza oraz określenie form i warunków współfinansowania nastąpiło w przetargu publicznym na zasadach niedyskryminacyjności i otwartości (podmioty z państw członkowskich UE).

Pomocy państwa dla Banku Gospodarstwa Krajowego nie stanowią również środki publiczne przekazywane na Fundusz. Bank ten, prowadząc Fundusz, realizuje jedynie powierzone mu zadanie publiczne, z zachowaniem zasady przejrzystości.

Załączniki:

1. Ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2001 r. Nr 110 poz. 1192 ze zm.).
2. Kwestionariusz informacyjny w sprawie udzielonego na podstawie ww. ustawy wsparcia finansowego w formie gwarancji spłaty kredytu udzielonego spółce „Autostrada Wielkopolska” S.A. przez Europejski Bank Inwestycyjny na częściowe finansowanie przedsięwzięcia inwestycyjnego „Projekt Budowy autostrady Płatnej A2 na odcinku Konin – Nowy Tomyśl.
3. Wykaz dotychczasowych decyzji i umów koncesyjnych.