Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DDP-3.054.2.2026
Warszawa, 01 kwietnia 2026

Pani
Małgorzata Kidawa-Błońska
Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

w odpowiedzi na przekazane pismem BSP/043-54-1437/26 z dnia 18 marca 2026 r. oświadczenie senatora Aleksandra Szweda, złożone podczas 54. posiedzenia Senatu RP w dniu 12 marca 2026 r., dotyczące wzrostu opłat za przejazd koncesyjnym odcinkiem autostrady A2 między Nowym Tomyślem a Koninem, proszę przyjąć następujące stanowisko.

Decyzje dotyczące realizacji wskazanego przez Pana Senatora odcinka autostrady płatnej A2 podejmowane były w latach 90-tych poprzedniego stulecia. Przyjęty przez ówczesne władze model przewiduje, że to koncesjonariusz odpowiedzialny będzie za pozyskanie finansowania, sfinansowanie budowy oraz za ponoszenie kosztów utrzymania tego odcinka autostrady oraz rozbudowę (np. trzeciego pasu obwodnicy Poznania). Aby było to możliwe, koncesjonariuszowi zapewniona została możliwość pobierania opłat rzeczywistych od użytkowników autostrady, które stanowią główne źródło jego przychodu.

Jest to odmienne rozwiązanie, niż stosowane na odcinku autostrady A2 Świecko – Nowy Tomyśl, czy też na odcinku autostrady A1 Gdańsk – Toruń, gdzie koncesjonariuszom, z Krajowego Funduszu Drogowego, wypłacane jest wynagrodzenie w postaci opłaty za dostępność i w związku z tym to Minister Infrastruktury posiada prawo do ustalania wysokości stawki za przejazd. Dla odcinka A2 Nowy Tomyśl – Konin w latach 90 przyjęto

rozwiązanie, że koszt związany z funkcjonowaniem autostrady płatnej będą ponosili jej użytkownicy.

Umowa Koncesyjna (zawarta z Autostradą Wielkopolską S.A. w 1997r.) przewiduje, że koncesjonariusz ma prawo do swobodnego podnoszenia i obniżania stawek opłat za przejazdy wedle własnego uznania. Ponadto spółce przysługuje prawo do dążenia do maksymalizacji przychodów z eksploatacji. Niestety strona publiczna nie ma podstawy do ograniczenia prawa koncesjonariusza do swobodnego kształtowania stawek opłat. Ministerstwo Infrastruktury oraz Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad negatywnie ocenia tak częste i w perspektywie czasu znaczące wzrosty stawek opłat za przejazd odcinkiem A2 Nowy Tomyśl - Konin. Stronie publicznej przysługuje prawo wyrażenia opinii dotyczącej planowanych przez koncesjonariusza podwyżek stawek opłat i każdorazowo zgłasza ona swoje wyraźne zastrzeżenia do takowych działań. Niestety wskutek decyzji podjętych w latach 90 zarówno Ministerstwo jak i GDDKiA, mimo iż nie podzielają prowadzonej przez spółkę polityki poboru opłat i nie zgadzają się ze sposobem określania przez koncesjonariusza stawki maksymalizującej przychód dla pojazdów, nie mają prawnej możliwości jej zablokowania (chyba, że za odszkodowaniem).

Zważywszy politykę Autostrady Wielkopolskiej S.A., która od ponad dekady regularnie podwyższa stawki opłat za przejazd odcinkiem Minister Infrastruktury wystąpił do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów oraz Prokuratorii Generalnej RP z prośbą o dokonanie analizy możliwych scenariuszy w przedmiotowej sprawie, w szczególności w zakresie możliwości zakwestionowania podwyżek (wykorzystywanie pozycji monopolistycznej przez koncesjonariusza) oraz ewentualnych zmian dotyczących relacji umownych z Autostradą Wielkopolską S.A.

We współpracy z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad prowadzone są stałe działania monitorujące politykę cenową koncesjonariusza na odcinku A2 Nowy Tomyśl - Konin. Dodatkowo odpowiadając na pytanie o analizy, czy wysokie opłaty nie zniechęcają rodzin do korzystania z autostrad i w związku z tym ruch nie przenosi się na drogi lokalne wskazać należy, że w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad stale prowadzone są analizy ruchu niezbędne do podejmowania decyzji dotyczących zasadności i zakresu budowy/rozbudowy dróg publicznych również w kontekście jego przenoszenia się z ciągów głównych, jakim bez wątpienia jest A2.

Odnosząc się do kwestii porównania kosztów winiety, funkcjonującej w kilku europejskich krajach do opłaty za przejazd jednym odcinkiem zauważyć należy, że błędne jest porównywanie systemu opłaty za przejechany dystans do opłaty za korzystanie z infrastruktury uzależnione od czasu (tj. winiety). W polskim porządku prawnym winiety nie funkcjonują od 2011 r. W latach 2005-2011 winiety były obowiązkowymi opłatami za korzystanie z infrastruktury drogowej, ale tylko przez pojazdy ciężarowe. Przejazd pojazdem osobowym po polskich autostradach wiązał się z opłatą za przejechany dystans (na odcinkach zarządzanych przez GDDKiA do 1 lipca 2023 r.) lub nadal wiąże z przejazdem

na płatnych odcinkach autostrad koncesyjnych. Dodatkowo model opłaty okresowej (winiety) stosowany jest jako rozwiązanie za korzystanie z infrastruktury w całym kraju (jak słusznie zostało to zauważone w pytaniu zawartym w interpelacji), a nie na jednym odcinku drogi. Tym samym już sama konstrukcja opłaty uniemożliwia porównanie kosztu winiety (dedykowanej dla bardzo dużej sieci dróg płatnych, właściwej dla całego kraju) do kosztu opłaty za przejechany dystans (jednym odcinkiem autostrady w Polsce). Są to dwa różne modele. Model winiety stworzony dla rozwiązania ogólnokrajowego dotyczący sieci dróg płatnych, model opłaty za przejechany dystans właściwy dla pojedynczego odcinka płatnego. Co nie zmienia faktu, że Minister Infrastruktury oraz Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad negatywnie oceniają politykę kształtowania wysokości stawki przez Autostradę Wielkopolską S.A., ale jak zostało już to wskazane w odpowiedzi na interpelację nie mają prawnych narzędzi do jej zablokowania.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:
z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Stanisław Bukowiec
Sekretarz Stanu