



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-3.054.5.2026

Warszawa, 09 października 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na przekazaną do Ministerstwa Infrastruktury interpelację nr 19603 posła Tomasza Nowaka, proszę przyjąć następujące informacje.

Decyzje dotyczące realizacji wskazanego odcinka autostrady płatnej A2 podejmowane były w latach 90. poprzedniego stulecia. Przyjęty przez ówczesne władze model przewiduje, że to koncesjonariusz odpowiedzialny będzie za pozyskanie finansowania, budowę oraz finansowanie późniejszego utrzymania tego odcinka autostrady. Aby było to możliwe, koncesjonariuszowi zapewniona została możliwość pobierania opłat rzeczywistych od faktycznych użytkowników autostrady. Oznacza to, że w latach 90-tych przyjęto model finansowania tego odcinka autostrady płatnej A2 z takim skutkiem, że zgodnie z Umową Koncesyjną¹ strona publiczna nie ma możliwości zablokowania podwyżek opłat za przejazd koncesyjnym odcinkiem autostrady płatnej A2 zarządzanej przez spółkę Autostrada Wielkopolska S.A. [AWSA] w sytuacji, kiedy wysokość stawek nie przekracza umownych maksymalnych wartości. Prawo do wprowadzenia podwyżki opłat za przejazd autostradą A2 Nowy Tomyśl – Konin wynika więc z Umowy Koncesyjnej i strona rządowa niestety nie ma możliwości jej zablokowania.

Jest to odmienne rozwiązanie, niż stosowane na odcinku autostrady A2 Świecko – Nowy Tomyśl, czy też na odcinku autostrady A1 Gdańsk – Toruń, gdzie koncesjonariuszom wypłacane jest wynagrodzenie za pozyskanie finansowania, sfinansowanie budowy oraz za finansowanie późniejszego utrzymania odcinka autostrady, ale w zamian to strona publiczna ustala wysokość stawek za przejazd.

Zgodnie z założeniami model wykorzystywany na odcinku autostrady A2 Nowy Tomyśl – Konin nie obciąża strony publicznej – tutaj płaci wyłącznie użytkownik. Generalny

¹ Umowa Koncesyjna na budowę i eksploatację autostrady płatnej A2 na odcinkach Świecko – Poznań, Poznań – Konin z dnia 12 września 1997 r., z późn. zm.

Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad przy każdej okazji negatywnie opiniuje wnioski koncesjonariusza, o akceptację zmian w cenniku, ale sprzeciw ten nie jest dla spółki wiążący. Minister Infrastruktury podziela stanowisko GDDKiA, że polityka cenowa, która sprowadza się do systematycznego podwyższania stawek opłat nie może być i nie jest akceptowalna. Bez wątpienia podwyżki zdarzają się zbyt często, dlatego Minister Infrastruktury wystąpił do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, aby przeanalizowała możliwość wypowiedzenia tej umowy. Trwa kontrola realizacji obowiązków koncesjonariusza, która stanowi element zleconej przez Ministra analizy.

Odnosząc się do skumulowanego wzrostu opłat w latach 2015 - 2026 przedstawiam poniżej dane, o które prosił Pan Poseł:

kategoria pojazdu ²		1	2	3	4	5
rok						
wrz.15	zł / km	0,34	0,58	0,88	1,36	3,40
	zł / odcinek	17,00	29,00	44,00	68,00	170,00
wrz.26	zł / km	0,82	1,42	2,16	3,30	8,20
	zł / odcinek	41,00	71,00	108,00	165,00	410,00
skumulowany wzrost	zł / km	141,18%	144,83%	145,45%	142,65%	141,18%
	zł / odcinek	141,18%	144,83%	145,45%	142,65%	141,18%

Mając na uwadze powszechne wątpliwości dotyczące zasadności tych podwyżek w marcu 2026 r. Minister Infrastruktury wystąpił w tej sprawie do Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w zakresie możliwości użycia przepisów dotyczących ochrony konsumentów w celu powstrzymania cyklicznych podwyżek AWSA.

Z uzyskanej odpowiedzi wynika, że z uwagi na wysokość opłat za przejazd omawianym odcinkiem A2 względem stawek maksymalnych, określonych według mechanizmu wskazanego w Umowie Koncesyjnej, w latach 90., nie ma aktualnie podstaw do stawiania

² Kat. 1 - Motocykle* i pojazdy samochodowe o dwóch osiach.

Kat. 2 - Pojazdy samochodowe o dwóch osiach, z których co najmniej jedna wyposażona jest w koła bliźniacze oraz pojazdy samochodowe z przyczepami.

Kat. 3 - Pojazdy samochodowe o więcej niż trzech osiach oraz pojazdy samochodowe o trzech osiach i więcej z przyczepami.

Kat. 4 - Pojazdy samochodowe o więcej niż trzech osiach oraz pojazdy samochodowe o trzech osiach i więcej z przyczepami.

Kat. 5 - Pojazdy nienormatywne.

*Kat. 6 - Od marca 2023 r. w ramach Kategorii I wydzielono motocykle w celu zastosowania 50% bonifikaty (opłata za motocykl = 50% opłaty za Kategorię I).

AWSA zarzutu narzucania cen nieuczciwych. Obowiązujące stawki są niższe o kilkadziesiąt procent od stawek maksymalnych (a dla większości kategorii pojazdów nie przekraczają ich połowy). Obiektywnie oznacza to, że przyznane AWSA uprawnienie do swobodnego kształtowania cen w granicach cen maksymalnych nie jest przez nią nadużywane.

Umowa Koncesyjna obowiązuje do marca 2037 r. Ministerstwo Infrastruktury nie prowadzi prac legislacyjnych mających na celu uniemożliwienie AWSA podnoszenia opłat za przejazd w przewidzianych przez Umowę Koncesyjną granicach ani mających na celu dofinansowanie przejazdów autostradą płatną A2 wybranym grupom użytkowników.

Omawiany odcinek autostrady płatnej A2 jest odcinkiem, którego utrzymanie i remonty finansowane są wyłącznie z opłat uiszczanych przez faktycznych użytkowników tej autostrady. Uniemożliwienie AWSA podnoszenia opłat oznaczałoby konieczność znalezienia w budżecie dodatkowych, bardzo dużych środków na wypłatę wynagrodzenia AWSA, tak jak funkcjonuje to na wspomnianych powyżej odcinkach autostrady A2 Świecko – Nowy Tomyśl, czy też na odcinku autostrady A1 Gdańsk – Toruń.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz stanu