

Miasta tracą pieniądze na przewoźnikach

Samorządy powinny obniżyć **opłaty za zatrzymanie autobusu na przystanku**. Takie wnioski płyną z wyroku NSA

Urszula Mirowska-Łoskot
urszula.mirowska@infor.pl

Po wtorkowym wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego, który uznał, że stosowanie przez Łódź jednej stawki za korzystanie z przystanków autobusowych jest niezgodne z prawem, kłopoty ze swoimi uchwałami mogą mieć także inne samorządy.

Dużo zależy od skarg

– Orzeczenie NSA dotyczy jednostkowej sprawy, ale należy się spodziewać, że jeśli do sądów będą wpływać analogiczne skargi, sędziowie mogą podpierać się tym wyrokiem. Dlatego wskazane jest, aby gminy podjęły uchwały, które nie będą budziły podobnych zastrzeżeń – tłumaczy Rafał Trykozko z Regionalnej Izby Obrachunkowej w Białymstoku.

A to oznacza, że skoro część miast obecnie stosuje jedną, maksymalną stawkę za korzystanie z przystanku, to zróżnicowanie powinno polegać na wprowadzeniu kolejnej, niższej dla mniejszych przewoźników.

– Zobaczmy, jakie rozwiązanie zaproponuje Łódź. Istnieje kilka możliwości. Ważne, aby przy ustalaniu stawek kierowała się niedyskryminacyjnymi zasadami, czyli uzależniła opłatę od wielkości pojazdu – mówi Piotr Harańczyk, radca prawny z Kancelarii HNH w Lublinie.

Dodaje, że samorząd może wprowadzić drugą stawkę dla najmniejszych pojazdów. Albo uznać, że skoro korzystanie z przystanku przez autobus na 100 pasażerów przewoźnik płaci 5 gr, to za pięćdziesięcioosobowy powinien uiścić połowę tej stawki.

Łódź jednak na razie nie wie, jak wybrnąć z kłopotu. – Na razie wstrzymałmy pobieranie opłat za korzystanie z przystanków. Nie oznacza to, że przewoźnicy nic nie zapłacą.

Rachunki zostaną wystawione wstecz za poprzedni okres na podstawie nowych stawek. Nie wiemy jednak, ile one będą wynosiły. Jest to przedmiotem rozważań. Nie znamy też daty podjęcia kolejnej uchwały – informuje Martyna Nowacka z wydziału transportu zbiorowego i parkowania Zarządu Dróg i Transportu w Łodzi.

Tymczasem pełnomocnik rady miejskiej w Łodzi alarmował w sądzie, że zróżnicowanie stawki spowoduje wiele trudności, jakie powstaną przy pobieraniu opłaty. Wskazał, że przewoźnicy dysponują różnymi pojazdami – zarówno małymi busami, jak i dużymi autobusami. W związku z czym organ pobierający od nich opłatę będzie musiał ustalić, jakich pojazdów używają przewoźnicy na konkretnej linii. Uzyskanie takiej informacji będzie utrudnione, zwłaszcza w razie awarii środka transportu i jego zamiany. Zdaniem pełnomocnika uzależnienie stawki od wielkości autobusu jest nierealne.

Łódź nie jest wyjątkiem

Tymczasem większość polskich miast stosuje maksymalną stawkę dla przewoźników. Wynika ona z ustawy z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2011 r. nr 5, poz. 13 ze zm.). Samorządy jej nigdy nie różnicowały, w efekcie wszyscy przewoźnicy bez względu na wykorzystywany tabor od lat płacą za korzystanie z przystanków tyle samo. Tak jest m.in. w Zielonej Górze, Warszawie czy Radomiu. Teraz władze tych miast zastanawiają się, jakie stanowisko zająć wobec orzeczenia NSA.

– Musimy dokładnie przeanalizować uzasadnienie wyroku NSA, a także treść zaskarżonej uchwały rady miejskiej w Łodzi. Być może po tej analizie zwrócimy się do Ministerstwa Infrastruk-

Zatrzymanie też kosztuje

Zasady ustalania opłat za przystanki

Za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych lub dworców, których właścicielem albo zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, mogą być pobierane opłaty. Ich stawki są ustalane w drodze uchwały z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad.

Stawka opłaty nie może być wyższa niż:

- 0,05 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na przystanku komunikacyjnym,
- 1 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na dworcu.

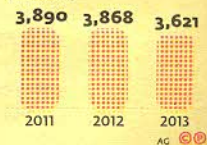
Opłaty od przewoźników stanowią dochód właściwej jednostki samorządu terytorialnego. Wpływy z tego tytułu są przeznaczone przede wszystkim na utrzymanie przystanków komunikacyjnych oraz dworców.

Komunikacja miejska w Polsce



Źródło: GUS

Liczba pasażerów (w mln)



tury i Rozwoju o wykładnię przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, dotyczących ustalania stawek opłat za korzystanie z przystanków – zapowiada Dariusz Dębski, rzecznik prasowy Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji w Radomiu. Uchwały nie zamierza zmienić Warszawa. – Nikt z przewoźników nie zaskarżył jej do sądu. Obecne stawki pozostają – stwierdza Igor Krajnow, rzecznik prasowy Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie.

Warszawa może jednak nie mieć wyboru. Sąd bowiem wskazał, że przepisy zobowiązują samorządy do tego, aby przy ustalaniu stawki za przystanki uwzględniły niedyskryminujące zasady. To oznacza, że powinny ją różnicować w zależności od wielkości busa.

– Stała opłata jest dyskryminująca dla przewoźników dysponujących niewielkimi pojazdami. Są oni zobowiązani uczestniczyć w kosztach utrzymania przystanków w takim samym stopniu jak przewoźnicy wykonujący przewóz dużymi pojazdami. Tymczasem ich udział w powstaniu tych kosztów jest znacznie mniejszy – argumentował sąd.

Wyjaśnił, że więcej wydatków generuje większy autobus. Na przystanku wsiada bowiem więcej pasażerów, którzy śmieć. Rośnie też zagrożenie potencjalnego zniszczenia wiaty. Ponadto cięższy autobus bardziej psuje nawierzchnię.

– To tak jakby opłatę za bilet uzależnić od wagi pasażera – krytykuje wyrok jeden z przedstawicieli miast.

Mniej do kasy

Zmiana uchwał będzie oznaczała dla miast spadek przychodów z pobierania opłat za korzystanie z przystanków. To, ile wpływa do samorządowej kasy z tego tytułu, zależy m.in. od liczby przystanków, które posiadają i korzystających z nich przewoźników. W przypadku Radomia przychody z tego tytułu wynoszą ok. 128 tys. zł rocznie, a udośćpnia jedynie 121 przystanków. Więcej zarabia na nich Warszawa, w której jest ich aż ok. 4,2 tys.

– Miesięczne przychody to ok. 61 tys. zł – mówi Igor Krajnow.

ORZECZNICTWO

Wyrok z 17 lutego 2015 r. sygn. akt II GSK 2489/13.
www.serwis.gazetaprawna.pl/orzeczenia