

**UCHWAŁA NR XXI/309/2016
RADY MIEJSKIEJ WAŁBRZYCHA**

z dnia 28 kwietnia 2016 r.

w sprawie udzielenia odpowiedzi na skargę Pana _____ na uchwałę Nr X/67/2011 Rady Miejskiej Wałbrzycha z dnia 31 marca 2011 roku w sprawie ustalenia stawki opłaty za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych, których właścicielem albo zarządzającym jest Gmina Wałbrzych.

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2016 r., poz. 446) w związku z art. 54 § 2 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz.U. z 2012 r., poz. 270 z późn. zm.) uchwała się, co następuje:

§ 1. Przekazuje się Wojewódzkiemu Sadowi Administracyjnemu we Wrocławiu skargę Przedsiębiorstwa Wielobranżowego _____ na uchwałę Nr X/67/2011 Rady Miejskiej Wałbrzycha z dnia 31 marca 2011 roku w sprawie ustalenia stawki opłaty za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych, których właścicielem albo zarządzającym jest Gmina Wałbrzych.

§ 2. Treść odpowiedzi na skargę stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia i podlega ogłoszeniu w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Wałbrzychu.

Przewodnicząca Rady Miejskiej
Wałbrzycha

Maria Anna Romańska

Załącznik
do uchwały Nr
Rady Miejskiej Wałbrzycha
z dnia

Wałbrzych, dnia 15 kwietnia 2016 r.

**Wojewódzki Sąd Administracyjny
we Wrocławiu**
ul. Św. Mikołaja 78/79
50-126 Wrocław

Skarżący: – Przedsiębiorstwo Wielobranżowe

Zast. przez adwokata Bolesława Szejnberga, Kancelaria Adwokacka,
ul. Różana 1, 58-100 Świdnica

Organ: Rada Miejska Wałbrzycha
Plac Magistracki 1, 58-300 Wałbrzych

**Odpowiedź na skargę
na uchwałę Rady Miejskiej Wałbrzycha Nr X/67/2011 z dnia 31 marca 2011 r.
w sprawie ustalenia stawki opłaty za korzystanie przez operatora i przewoźnika z
przystanków komunikacyjnych, których właścicielem albo zarządzającym jest Gmina
Wałbrzych**

Na podstawie art. 54 § 2 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. - Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (t.j. Dz. U. z 2012 r. poz. 270 ze zm.), Rada Miejska Wałbrzycha udziela odpowiedzi na skargę na uchwałę Rady Miejskiej Wałbrzycha Nr X/67/2011 z dnia 31 marca 2011 r. w sprawie określenia opłat za korzystanie przez przewoźników z przystanków autobusowych (Dz. Urz. Woj. Dolno. z 2011 r. Nr 83, poz. 1284).

Jednocześnie Rada Miejska Wałbrzycha wnosi o:

- 1) oddalenie skargi jako nieuzasadnionej,
- 2) dopuszczenie dowodów wskazanych w treści odpowiedzi na skargę.

Uzasadnienie

Pismem z dnia 29 marca 2016 r., które wpłynęło do Urzędu Miejskiego w Wałbrzychu dnia 31 marca 2016 r., Pan wniósł skargę na uchwałę Rady Miejskiej Wałbrzycha Nr X/67/2011 z dnia 31 marca 2011 r. w sprawie ustalenia stawki opłaty za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych, których właścicielem albo zarządzającym jest Gmina Wałbrzych.

Pod podanym przez skarżącego numerem uchwały: X/67/2011 występuje uchwała w sprawie ustalenia stawki opłaty za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych, których właścicielem albo zarządzającym jest Gmina Wałbrzych (Dz. Urz. Woj. Dolno. z 2011 r. Nr 83, poz. 1284).

Dowód: - skarga Pana na uchwałę Rady Miejskiej Wałbrzycha Nr X/67/2011 z dnia 31 marca 2011 r. w sprawie ustalenia stawki opłaty za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych, których właścicielem albo zarządzającym jest Gmina Wałbrzych wraz z kopertą,
- wydruk uchwały Rady Miejskiej Wałbrzycha Nr X/67/2011 z dnia 31 marca 2011 r. w sprawie określenia opłat za korzystanie przez przewoźników z

przystanków autobusowych
- kopia uzasadnienia uchwały Nr XI/67/2011

Wniesienie skargi poprzedziło wezwanie Rady Miejskiej Wałbrzycha do usunięcia naruszenia prawa.

Rada Miejska Wałbrzycha nie podjęła uchwały w sprawie udzielenia odpowiedzi na to wezwanie.

Dowód: kopia wezwania do usunięcia naruszenia prawa, wniesionego przez skarżącego

Odnosząc się do zarzutów merytorycznych skargi Rada Miejska Wałbrzycha stwierdza, co następuje.

Wnosząc skargę w przedmiotowej sprawie skarżący zarzucił naruszenie prawa materialnego, a w szczególności art. 16 ust. 5 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, poprzez ustalenie stawki opłaty za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych w wysokości 0,05 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na przystanku jako ustalonej wbrew zasadom niedyskryminacji przewoźnika, dokonanej bez uwzględnienia rodzaju środka transportu korzystającego z przystanku bus – autobus.

Zgodnie z art. 16 ust. 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1440) za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych lub dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, mogą być pobierane opłaty. Stawka opłaty ustalana jest w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego, z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad.

Stawka opłaty nie może być wyższa niż 0,05 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na przystanku komunikacyjnym.

Z powyższej regulacji prawnej, stanowiącej podstawę prawną podjęcia skarżonej uchwały, nie wynika w żaden sposób, aby organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego zobowiązany był do uwzględnienia przy ustalaniu wysokości opłat, rodzaju pojazdów, którymi wykonywany jest transport. Wykładnia tego przepisu pozwala natomiast na stwierdzenie, że zasady niedyskryminowania, które mają być uwzględnione przy ustalaniu stawek opłat, **mają być niedyskryminujące dla wszystkich operatorów i przewoźników wykonujących publiczny transport zbiorowy na obszarze właściwości organizatora.**

Wyjaśnienia wymaga zatem pojęcie operatora i przewoźnika.

Definicje ustawowe „operatora” i „przewoźnika” zawarte są w art. 4 ust. 1 pkt 8 i pkt 11 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Operator publicznego transportu zbiorowego jest to samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.

Przewoźnik jest to przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym - na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

[na podstawie art. 78 i art. 79 tej ustawy przepisy dot. potwierdzenia zgłoszenia przewozu (art. 30 i następane) obowiązują od 1 stycznia 2017 r.]

Z uwagi na postanowienia art. 78 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, należy także uwzględnić obowiązującą definicję przewoźnika, wynikającą z ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. z 2013 r., poz. 1414). Zgodnie z art. 4 pkt 15 ustawy

o transporcie drogowym, **przewoźnikiem drogowym** jest przedsiębiorca uprawniony do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego (do 31 grudnia 2016 r. wykonujący przewozy na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym).

Art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz.U. z 2016 r., poz. 446) stanowi, że organizacja lokalnego transportu zbiorowego należy do zadań własnych gminy. Gmina musi zorganizować przewozy zapewniające transport wszystkim mieszkańcom, co oznacza, że przewozy wykonywane są zarówno na liniach głównych, jak i bocznych łączących peryferyjne osiedla z centrum miasta, przewozy wykonywane są taborem umożliwiającym przejazd osób na wózkach, wózków dziecięcych, bagażu oraz, że przewozy wykonywane są w godzinach szczytu, jak i poza godzinami szczytu (np. przewozy wykonywane są od wczesnych godzin porannych - ok. godz. 4:00 do późnych godzin wieczornych - ok. 23:00, co zapewnia dojazd pracownikom na pierwszą zmianę do pracy i powrót z drugiej zmiany z pracy). Należy także podkreślić, że w komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Wałbrzych w drodze uchwały rady gminy dla szeregu pasażerów wprowadzone zostały uprawnienia do przejazdów bezpłatnych i ulgowych (ulgi te podyktowane są względami społecznymi i przysługują m.in. rencistom, uczniom, dzieciom niepełnosprawnym i ich opiekunom).

Tak wykonywane przewozy są przewozami użyteczności publicznej. Te przewozy realizuje operator, z którym zawarto umowę w wyniku postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego.

Na konieczność zaspokojenia potrzeb przewozowych przez gminy, co wiąże się z:

- koniecznością zapewnienia przewozów zarówno na głównych liniach komunikacyjnych, jak i na liniach bocznych, łączących obrzeża miasta z jego centrum,
- koniecznością zapewnienia przewozów zarówno w godzinach szczytu, jak i poza godzinami szczytu,
- z koniecznością dofinansowania przez gminę komunikacji miejskiej realizowanej przez podmiot wyłoniony w trybie przetargu nieograniczonego lub koncesji

zwrócono uwagę także przy tworzeniu prawa regulującego zagadnienia dotyczące transportu drogowego. W uzasadnieniu do projektu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym [ustawa ta dostosowała prawo polskie do obowiązującego od 3 grudnia 2009 r. prawa Unii Europejskiej, tj. rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70] wskazano, co następuje:

„(...) z uwagi na to, że wiele usług transportowych koniecznych ze społecznego punktu widzenia nie jest w stanie działać na zasadach rynkowych, niezbędne jest wprowadzenie instrumentów, za pomocą których właściwe władze będą miały możliwość korzystania z pewnych instrumentów, aby interweniować w celu zapewnienia świadczenia tych usług, w tym: decydowanie o układzie linii komunikacyjnych czy zapewnienie dofinansowania usług nierentownych.”.

Przewoźnicy świadczą usługi komunikacyjne przede wszystkim na głównych liniach komunikacyjnych i nie obowiązują ich zasady przewozów użyteczności publicznej, a ich działalność ma charakter komercyjny.

Art. 16 ust. 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym jednoznacznie stanowi, że stawka opłaty winna być ustalona z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad dla wszystkich operatorów i przewoźników wykonujących publiczny transport zbiorowy na obszarze właściwości organizatora.

Należy uznać, że **wprowadzając taki zapis ustawodawca chciał uniknąć sytuacji, w której operator** (samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca związany umową

z organizatorem – jednostką samorządu terytorialnego) byłby zwolniony z opłat za korzystanie z przystanków lub uiszczalby niższą opłatę niż przewoźnik.

Ustawodawca nie wprowadził zasady, że stawka opłaty ma być zróżnicowana z uwagi na rodzaj pojazdu, który zatrzymuje się na przystanku – jak to określił skarżący podział na „autobus i bus”. Art. 16 ust. 5 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowi, że stawka opłaty nie może być wyższa niż 0,05 zł. za jedno zatrzymanie środka transportu na przystanku komunikacyjnym. Ustawa ta nie zawiera definicji „środka transportu zbiorowego”.

W związku z tym należy uwzględnić znaczenie tego pojęcia wynikające z ustawy o transporcie drogowym oraz z ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2012 r., poz. 1137 z późn zm.).

Dla oceny prawnej możliwości realizacji żądania skarżącego i zróżnicowania stawek opłat w zależności od tego, czy na przystanku zatrzymuje się bus czy też autobus, istotne znaczenie ma to, jakim rodzajem środka transportu, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, wykonywany jest transport.

Zgodnie z art. 18b ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym, przewozy regularne w krajowym transporcie drogowym [czyli te, wykonywane przez skarżącego- przyp.] wykonywane są według następujących zasad: do przewozu używane są wyłącznie autobusy odpowiadające wymaganym ze względu na rodzaj przewozu warunkom technicznym.

Jak wynika z art. 7 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. Nr 180, poz. 1497), od 20 października 2010 r. wszyscy przewoźnicy muszą wykonywać przewozy pojazdami będącymi autobusami.

Tym samym, każdy ze środków transportu, którymi mogą być wykonywane przewozy regularne w krajowym transporcie drogowym, jest autobusem.

Zgodnie z definicją ustawową (art. 2 pkt 41 ustawy – Prawo o ruchu drogowym) autobus jest to pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą. Ustawa – Prawo o ruchu drogowym nie zawiera definicji „bus”. Takiego pojęcia nie wprowadzają też ustawa o transporcie drogowym i ustawa o publicznym transporcie zbiorowym.

Uwzględnienie wniosku skarżącego i zróżnicowanie stawki opłat za korzystanie z przystanków z uwagi na rodzaj pojazdu zatrzymującego się na przystanku – autobus i bus stanowiłoby **przekroczenie zakresu kompetencji przyznanej radzie gminy, a w konsekwencji skutkowałoby nieważnością tak podjętej uchwały.**

Rada Miejska Wałbrzycha musiałaby wprowadzić definicję pojęcia „bus”, do czego nie jest upoważniona na podstawie przepisów prawa, a także musiałaby zróżnicować wysokość opłaty ze względu na rodzaj pojazdu, który zatrzymuje się na przystanku.

Co więcej, wprowadzenie przez Radę żądanego przez skarżącego rozróżnienia prowadziłoby do sytuacji, że de facto na podstawie przepisów prawa powszechnie obowiązującego niższego rzędu, następowaloby zezwolenie na wykonywanie przez przewoźników przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym pojazdami innymi, niż określone ustawowo.

Niemniej jednak nawet uznanie, że organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego posiada uprawnienie do wprowadzenia takiej definicji powodowałoby wątpliwości w zakresie kwalifikacji danego pojazdu jako busa. W takiej sytuacji uznanie, czy jako bus należałoby uznać – pojazd służący do przewozu 20 osób + kierowca, czy 30 osób + kierowca, a może 50 osób + kierowca, pozostawione byłoby radzie gminy.

Należy podkreślić, że autobusy są produkowane przez wielu wykonawców i dookreślenie wielkości pojazdu czy też zróżnicowanie wysokości stawki opłaty w

zakreślności od wielkości pojazdu, mogłoby być uznane za faworyzowanie konkretnego producenta, co stanowiłoby naruszenie zasady uczciwej konkurencji (bezwzględnie przestrzeganej w przepisach unijnych np. w zakresie zamówień publicznych).

Art. 16 ust. 7 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowi, że opłaty za korzystanie z przystanków stanowią dochód właściwej jednostki samorządu terytorialnego, z przeznaczeniem na:

- 1) utrzymanie przystanków komunikacyjnych oraz dworców, oraz
- 2) realizację zadań określonych w art. 18 - w przypadku gdy organizatorem jest gmina.

Art. 18. Do zadań własnych gminy w zakresie publicznego transportu zbiorowego należą budowa, przebudowa i remont:

- 1) przystanków komunikacyjnych oraz dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest gmina;
- 2) wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania i wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanych w pasie drogowym dróg publicznych bez względu na kategorię tych dróg.

Postanowienia art. 16 w/w ustawy stanowią realizację art. 3 ust. 2 pkt 12 ustawy z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (Dz.U. 2016 r., poz. 250) – „Gminy zapewniają czystość i porządek na swoim terenie i tworzą warunki niezbędne do ich utrzymania, a w szczególności (...): utrzymują czystość i porządek na przystankach komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest gmina oraz które są położone na jej obszarze przy drogach publicznych bez względu na kategorię tych dróg.”.

W uzasadnieniu do uchwały Rady Miejskiej Wałbrzycha Nr X/67/2011 odniesiono się do kosztów utrzymania przystanków w 2010 roku (czyli przed podjęciem uchwały) i wskazano, że „(...) Roczne koszty związane z utrzymaniem przystanków wyniosą 191.000,00 zł. Roczna liczba zatrzymań na przystankach zlokalizowanych na drogach gminnych - 3.677.598.

191.000,00 zł : 3.677.598 zatrzymania = 0,0519, w zaokrągleniu 0,05 zł.

W związku z powyższym stawka opłaty za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych, których właścicielem albo zarządzającym jest Gmina Wałbrzych wynosi 0,05 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na przystanku komunikacyjnym.”.

Tym samym nieuzasadnione jest stwierdzenie skarżącego, że określenie stawki 0,05 zł za jedno zatrzymanie na przystanku nastąpiło wbrew założeniom ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

- **Dowód:** wyliczenie i zestawienia, na podstawie których ustalono wysokość stawki opłaty

W tym miejscu należy wskazać, że koszty związane z utrzymaniem przystanków corocznie wzrastają, natomiast opłaty za korzystanie z przystanków nie ulegają zmianie (co wynika z ograniczenia możliwości waloryzacji wprowadzonej art. 16 ust. 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym).

W 2015 r. liczba zatrzymań na przystankach zlokalizowanych na terenie Wałbrzycha – zgodnie z obowiązującymi rozkładami jazdy – wyniosła 11.723.318. Przy stawce opłaty 0,05 zł za zatrzymanie daje to kwotę 586.165,90 zł.

Koszty związane z utrzymaniem infrastruktury przystankowej wyniosły:

- 169.970,40 zł – letnie i zimowe utrzymanie czystości i porządku na przystankach,
- 416.821,92 zł – bieżące, techniczne utrzymanie infrastruktury przystankowej.

Ponadto w ramach zadań inwestycyjnych:

- zamontowano 6 nowych wiat przystankowych (wymiana na nowe) – 109.820,55 zł,
- przebudowano 4 zatoki autobusowe wraz z montażem nowych wiat (celem było m.in. przystosowanie przystanków do potrzeb osób niepełnosprawnych poprzez budowę peronów). Przyjmując najniższą wartość kosztorysową przebudowy jednej zatoki

w wysokości 36.500,00 zł, daje to kwotę 146.000,00 zł.

Łącznie wydatki wyniosły 842.612,87 zł.

842.612,87 zł : 11.723.318 zatrzymań = 0,0718 zł.

Jednoznacznie wskazuje to, że aby pokryć koszty realizacji przez Gminę Wałbrzych zadań ustawowych związanych z infrastrukturą przystankową na terenie Wałbrzycha, opłata za korzystanie z przystanków powinna wynosić co najmniej 0,07 zł za jedno zatrzymanie.

Ponadto na przystankach zamontowano 6 tablic elektronicznych informacji pasażerskiej wyświetlających rzeczywisty czas przyjazdu autobusów operatora (stanowią one ułatwienie dla osób niewidomych i słabowidzących, które mogą odtworzyć komunikaty głosowe informujące o czasie przyjazdu autobusu i numerze linii komunikacyjnej).

Dowód: - zestawienie, na podstawie którego ustalono bieżące koszty utrzymania przystanków w 2015 roku

W 2015 r. Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła w Wałbrzychu kontrolę w zakresie „Dostępności publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych w miastach na prawach powiatu”. Przedmiotem kontroli było m.in.:

- dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- stosowanie systemów informacji wizualnej i dźwiękowej.

Działania w tym zakresie zostały ocenione pozytywnie, ale wskazano jednocześnie na konieczność kontynuacji zadań związanych z dostosowywaniem kolejnych przystanków do potrzeb osób niepełnosprawnych (a to oznacza kolejne zadanie inwestycyjne i kolejne wydatki).

Należy także zaznaczyć, że przewóz osób niepełnosprawnych na wózkach i przewóz wózków dziecięcych gwarantuje właściwie tylko operator, który dysponuje odpowiednimi autobusami z miejscami dla wózków inwalidzkich /dziecięcych. Autobusy przeznaczone do przewozu mniejszej liczby pasażerów praktycznie nie posiadają takich miejsc.

Powyższe oznacza, że wprowadzenie zasady wnioskowanej przez skarżącego i ustalenie, że opłata za „bus” ma być mniejsza niż za autobus byłaby przejawem dyskryminacji osób niepełnosprawnych i rodziców z małymi dziećmi, którzy na skutek zróżnicowania wysokości tych opłat musieliby np. ponosić wyższe koszty przejazdu autobusem operatora albo musieliby liczyć się ze zmniejszeniem liczby kursów autobusów.

Skarżący podnosi również, że „jest rzeczą powszechnie znaną, że przy przewozie dużymi autobusami, czy też przegubowcami, ilość pasażerów korzystających z tego środka transportu jest większa niż przy busach co przekłada się wprost na potencjalne zaśmiecanie przystanków i koszty związane z usunięciem zanieczyszczeń oraz ewentualnych szkód innego rodzaju”.

W związku z tym zarzutem ponownego stwierdzenia wymaga, że brak jest prawnych możliwości ustalenia przez Radę Miejską Wałbrzycha, czym jest „bus”, (czy małym autobusem?), a czym jest duży autobus – ustawy nie wprowadzają takich pojęć.

Nie do przyjęcia jest również założenie przyjęte przez skarżącego, że pasażerowie „dużych autobusów” są tą grupą społeczną, która śmieci i niszczy wiaty przystankowe, a pasażerowie „busów” są porządnymi obywatelami, którzy nie wyrządzają żadnych szkód. Takie stanowisko nie jest poparte żadnymi badaniami ani też obserwacjami pracowników organizatora, a co więcej, nie zostało w żaden sposób udowodnione przez skarżącego.

Przyjęcie proponowanego przez skarżącego toku rozumowania powodowałoby konieczność zupełnie odrębnego ustalenia stawek opłat za zatrzymanie autobusu na poszczególnych przystankach w mieście Wałbrzychu, z których korzysta wyłącznie jeden przewoźnik. Rozstrzygnięcia wymagałoby, od jakich czynników musiałaby być w tym przypadku uzależniona wysokość stawki opłaty, mianowicie, czy należałoby dla tego przewoźnika ustalić stawkę opłaty uzależnioną od tego, jakiej wielkości autobusem w

danym dniu zatrzyma się na przystanku.

Jak już wykazano powyżej wpływy z opłat za korzystanie z przystanków nie pokrywają kosztów ich utrzymania przez Gminę. Oznacza to, że Gmina realizując zadanie własne musi wydatkować dodatkowe środki z podatków na utrzymanie przystanków.

Przyjmując, że za „bus” skarżący przyjmuje pojazdy przeznaczone do przewozu do dwudziestu kilku osób należy wskazać, że tymi pojazdami dysponują przewoźnicy, czyli podmioty prowadzące działalność gospodarczą, które nie wykonują przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Wprowadzenie niższej stawki dla „busów” (pytanie jakiej, skoro dzisiejsza opłata za korzystanie z przystanków nie pokrywa kosztów) **oznaczałoby dotowanie przewoźników czy też udzielanie pomocy publicznej przewoźnikom przez Gminę Wałbrzych.** Takie działanie jest sprzeczne z obowiązującymi przepisami z zakresu finansów publicznych i pomocy de minimis.

Co więcej, wprowadzenie zróżnicowanej stawki mogłoby z kolei spotkać się z zarzutami ze strony operatora, który byłby zmuszony do ponoszenia większych kosztów za zatrzymanie na przystanku w sytuacji, gdy liczba i częstotliwość zatrzymań autobusów przewoźników jest znacznie większa.

Wobec powyższego, w ocenie Rady Miejskiej Wałbrzycha, zaskarżona uchwała, wbrew twierdzeniom skarżącego, nie narusza prawa w sposób istotny, uzasadniający stwierdzenie nieważności tej uchwały.

Uzasadnienie

W związku ze skargą złożoną przez Pana _____ - Przedsiębiorstwo Wielobranżowe na uchwałę Nr X/67/2011 Rady Miejskiej Wałbrzycha z dnia 31 marca 2011 roku w sprawie ustalenia stawki opłaty za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych, których właścicielem albo zarządzającym jest Gmina Wałbrzych, celem realizacji obowiązków wynikających z ustawy Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi, zasadnym jest podjęcie uchwały w przedmiocie odpowiedzi na skargę.

Przewodnicząca Rady Miejskiej Wałbrzycha

Maria Romańska