

Przystankiem komunikacyjnym dane miejsce staje się dopiero po określeniu tego faktu stosowną uchwałą.

*wyrok WSA w Kielcach z dnia 13 grudnia 2018 r., sygn. I SA/Ke 394/18, nieprawomocny*

Przywołana teza zapala w nietypowym stanie faktycznym. Sąd administracyjny we wcześniejszym wyroku uchylił uchwałę rady miasta uznającą określone miejsce za dworzec autobusowy – okazało się, że miejsce to nie spełniało wymogów stawianych przepisami prawa dworcom autobusowym.

Rozstrzygnięcie takie czyniło bezzasadnymi opłaty pobrane od przewoźników za zatrzymanie na dworcu. Właściwe miasto podjęło jednak próbę pobrania – znacznie niższej – opłaty za zatrzymanie na przystanku argumentując, że w istniejącej sytuacji niedoszły dworzec należy traktować jako przystanek. Z takim postawieniem sprawy nie zgodził się przewoźnik, a jego racje poparł sąd administracyjny.

Sąd wskazał, że zgodnie z treścią art. 15 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz.U. z 2018 r., poz. 2016), dalej: "u.p.t.z.", organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega m.in. na określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów. Kluczowym w przedmiotowej jest przepis art. 15 ust. 2 u.p.t.z., zgodnie z którym określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania, o których mowa w ust. 1 pkt 6, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego. Z przepisu tego wprost wynika, że określone miejsce zyskuje status przystanku czy dworca autobusowego na skutek postanowień stosownej uchwały.

Skoro określone miejsce zostało uchwalone jako dworzec autobusowy (jak się okazało – wadliwie), to miejsca tego nie można uznać za przystanek komunikacyjny, ponieważ takie postanowienia nie wynikają z treści uchwały. Nie sposób też uznać, że rada miasta określone miejsce uznała jednocześnie za dworzec i za przystanek. Sąd w tej sytuacji uznał, że choć faktycznie w tym miejscu zatrzymywały się pojazdy należące do przewoźnika, to w świetle przepisu art. 15 ust. 2 u.p.t.z., miejsce to nie było przystankiem komunikacyjnym, nawet jeśli miejsce to spełniało warunki przystanku w świetle art. 4 ust. 1 pkt 13 u.p.t.z. jest niewystarczający. Przystankiem komunikacyjnym dane miejsce staje się dopiero po określeniu tego faktu stosowną uchwałą.

Trudno oprzeć się wrażeniu, że rozstrzygnięcie sądu administracyjnego w dość nietypowym stanie faktycznym zostało oparte bardziej na literalnym brzmieniu przepisów, niż na poszukiwaniu logicznego i sprawiedliwego rozwiązania w ramach wykładni funkcjonalnej. Stanowisko WSA było niewątpliwie korzystne dla przewoźnika, który dzięki temu nie musiał uiścić żadnej opłaty za zatrzymywanie się w centrum miasta. Będąc jednak konsekwentnym należałoby np. rozważyć, czy w sytuacji, w której przewoźnik zatrzymywał się konsekwentnie w miejscu nie będącym przystankiem należy wobec niego zastosować sankcje wynikające z przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Tego już jednak sąd administracyjny nie rozważał.