



Orzecznictwo

PRAWO UE →F3

Koniec z łatwą wymianą danych z USA

Po wyroku TSUE każdorazowe przekazanie danych od Stanów Zjednoczonych będzie wymagało zweryfikowania.

PRAWO PRACY →F6

Wypowiedzenie, zwolnienie i odprawa

Ocena, czy odmowa przyjęcia nowych warunków pracy i płacy stanowi współprzyczynę rozwiązania stosunku pracy, należy do sądu.

PRAWO BANKOWE →F8

To nie jest droga do uzupełniania luk

Stanowisko wyrażone przez krakowski sąd apelacyjny stoi w sprzeczności m.in. z utrwaloną linią orzecniczą TSUE

OD REDAKCJI

Zwolnienia w nowej odsłonie



Marek Kobyłański

Po pandemii mogą się pojawić nowe zagadnienia dotyczące m.in. wypowiedzenia umów z pracownikami.

Zatrzymanie gospodarki, powszechne zastosowanie pracy zdalnej pokazało zupełnie nową rzeczywistość. W tym numerze orzecznictwa publikujemy dwa materiały, które poruszają problemy m.in. wypowiedzenia umów o pracę. Sądom zagadnienie to nie jest obce, ale nowe uwarunkowania, w jakich musiały funkcjonować firmy i ich pracownicy, mogły spowodować, że sędziowie będą rozpatrywać je zupełnie inaczej.

Być może na nowo trzeba będzie spojrzeć na rozwiązanie stosunku pracy, gdy pracownik powinien jedynie wykazać, że przyczyna nie dotyczy jego samego. W kryzysie wywołanym epidemią to zagadnienie będzie o tyle istotne, że przyczyny zwolnień mogą nie tyle leżeć po stronie pracodawcy, ile wynikać z pogarszających się warunków ekonomicznych. Na razie rząd zapewnia, że uratowano wiele miejsc pracy. Gdy jednak skończą się pieniądze z tarcz, to dopiero za jakiś czas się okaże, jak firmy przeszły przez pandemię. A przed nami jeszcze jesień. Niektórzy czarno ją widzą. Oby się nie spełnił ten scenariusz. /©©

NAPISZ DO NAS

Marek Kobyłański redaktor prowadzący
marek.kobyłanski@rp.pl

WYROK

Wielkość busa przekłada się na koszt utrzymania dworca

Stała, maksymalna opłata za zatrzymanie na gminnym przystanku dla wszystkich przewoźników, bez względu, czy wożą kilkadziesiąt czy kilka osób, to dyskryminacja.

ALEKSANDRA TARKA

Jedną z branż, które mocno ucierpiały przez koronawirusa, były przewozy pasażerskie. Przez lockdown spowodowany pandemią setki małych busów i większych autobusów na tygodnie zostały uzziemione w bazach. Ich właściciele, którzy dziś liczą straty i każdy grosz przez wydaniem oglądają dwa razy, z pewnością ucieszy jeden z najnowszych wyroków Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie. Wynika bowiem z niego jasno, że przy kalkulacji stawek opłat za zatrzymywanie się na przystanku samorządowcy muszą brać pod uwagę to, jakim taborom dysponuje przewoźnik. A ustalanie jednolitej stawki dla małych i dużych autobusów jest niezgodne z przepisami.

Prokuratorskie oko

Spór w sprawie dotyczący uchwały rady miejskiej Nowe Brzesko z listopada 2012 r., w której określono zasady korzystania z przystanków autobusowych i ustalono wysokości stawek opłat za korzystanie z przystanków komunikacyjnych zlokalizowanych na terenie gminy i miasta. A zaczął się, gdy jej zapisem postanowił przyrzec się jeden z krakowskich prokuratorów. Po analizie tego, co uchwalili radni, zarzucił im istotne naruszenie art. 16 ustawy z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. A naruszenie jego zdaniem polegało na niewłaściwym zastosowaniu i wprowadze-

niu stawek – konkretnie jednej stawki opłat dla wszystkich przewoźników za korzystanie z przystanków komunikacyjnych w wysokości 0,05 zł za jedno zatrzymanie. W skardze do WSA prokurator zauważył, że art. 16 ust. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym pozwala samorządom na pobieranie opłat za korzystanie z przystanków, ale z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad.

Tymczasem w zaskarżonej uchwale przyjęto maksymalną, jednolitą dla operatorów i wszystkich przewoźników, bez oglądania się na to, że ich sytuacje są różne. Jak tłumaczył skarżący, wprowadzając sporne rozwiązanie, ustawodawcy chodziło o niedyskryminujące zasady uwzględniające m.in. takie kwestie jak wielkość taboru. Uwagę na to na etapie uchwalania ustawy zwracał również Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

Prokurator podkreślił, że w spornym przypadku w transporcie publicznym na terenie gminy występują minimum dwa rodzaje autobusów – małe i duże, tj. o liczbie miejsc 22 włącznie i powyżej. Istotną jest też długość małego 5–7 metrów, co stanowi średnio połowę długości dużego. Ten mniejszy zajmuje dwukrotnie mniej miejsca na przystanku czy dworcu. Podobnie ilość pasażerów małego autobusu jest co najmniej dwukrotnie mniejsza niż dużego, co automatycznie przekłada się na dwa razy więcej śmieci na przystanku i wyższe koszty utrzymania.

Te argumenty miały przekonać WSA do stwierdzenia nieważności całej uchwały.

I przekonali, bo 10 lipca 2020 r. krakowski WSA unieważnił ją, ale nie w całości. Zauważył, że ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nie wyjaśnia pojęcia „niedyskryminujące zasady”. Niemniej „dyskryminacja” to odmienne traktowanie różnych podmiotów, które znajdują się w podobnej sytuacji. To nierówne traktowanie jest prawnie nieusprawiedliwione i niezasadzone obiektywnymi przyczynami.

Jak tłumaczył sąd, to, że stawki opłat powinny być ustalone z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad, odnosi się do takich kwestii jak: jednokrotna wysokość, uwzględnianie standardu przystanków oraz uwzględnianie wielkości taboru.

Ponadto zwrócił uwagę, że możliwość nałożenia opłaty uzasadniana była tym, żeby operatorzy i przewoźnicy partycypowali w kosztach ich utrzymania, np. ich sprzątania, konserwacji, odnawiania itp. A sąd nie miał wątpliwości, że na wielkość kosztów utrzymania przystanków istotny wpływ ma wielkość pojazdów, które się na nim zatrzymują.

50 to więcej niż 20

Przewoźnicy obsługują poszczególne linie regularne różnymi pojazdami. Niekiedy są to pojazdy zabierające po kilka lub kilkanaście osób, a czasami autobusy zabierające po 50 i więcej pasażerów. Im większa pojemność pojazdu, tym większa liczba przewożonych pasażerów, a w konsekwencji osób wsiadających i wysiadających. Z kolei im więcej

osób na przystanku, tym więcej śmieci na przystanku i potencjalnie większe możliwości jego zniszczenia. Duży i ciężki autobus powoduje także większe niszczenie jezdni. W ocenie WSA można zatem uznać, że im większy pojazd realizujący przejazd na linii regularnej, tym większe koszty utrzymania i obsługi przystanków.

W zaskarżonej uchwale ustalono zaś stałą maksymalną 5 gr opłatę i nie zróżnicowano jej ze względu na standard poszczególnych przystanków bądź wielkość pojazdu, jakimi są wykonywane przewozy. A to w ocenie sądu nie spełnia ustawowej przesłanki niedyskryminujących zasad. Ustalenie jednej stałej opłaty dla wszystkich przewoźników jest krzywdzące dla wykonujących przewóz małymi pojazdami, gdyż muszą oni partycypować w ponoszeniu kosztów utrzymania przystanków w takim samym stopniu, jak realizujący przewozy dużymi. Mimo że ci ostatni przewoźnicy w większym stopniu przyczyniają się do generowania tych kosztów.

Sąd zauważył, że w 2019 r. radni podjęli nową uchwałę, co spowodowało, że ta zaskarżona utraciła moc. W jego ocenie ta okoliczność nie pozbawiła go jednak merytorycznego rozpoznania skargi. Stwierdzenie nieważności uchwały wywołuje bowiem dalej idący skutek niż jej uchylenie. Działa ex tunc, co pozwala na wyeliminowanie skutków prawnych wywołanych unieważnioną uchwałą. /©©

Sygnatura akt: III SA/Kr 1412/19

KOMENTARZ EKSPERTA

Jednolita opłata za przystanki nie jest dobra ani dla gmin, ani dla przewoźników



Tomasz Srokosz

Równy dostęp firm do infrastruktury publicznej jest ważny dla samej konkurencyjności, ale i mieszkańców.

Wyrok WSA w Krakowie potwierdza z jednej strony dotychczasowe orzecznictwo, ale z drugiej wyraźnie chroni wartość, jaką jest zróżnicowanie usług komunalnych

i kosztów ich prowadzenia. Równy dostęp przedsiębiorców do infrastruktury publicznej – w tym przypadku przystanków autobusowych i dworców – jest kluczowy z punktu widzenia gospodarki komunalnej

z dwóch powodów. Nie tylko gwarantuje efektywne wykorzystanie infrastruktury komunalnej dla mieszkańców, ale także zapewnia konkurencyjność i różnorodność świadczonych usług. W przypadku transportu publicznego niezależnie od równości dostępu do przystanków i dworców autobusowych istotny jest niedyskryminacyjny charakter ich wykorzystania przez przewoźników i operatorów usług transportowych. W niniejszej sprawie

kluczowa była ocena uchwały pod kątem jej dyskryminacyjnego charakteru. Dla wyliczenia opłat od środków transportu rozrózono dwa rodzaje autobusów – małe i duże, co przenosi się na wysokość wnoszonych od nich opłat. Podobne rozróżnienie powinno dotyczyć innych danin publicznych, które po stronie przewoźnika lub operatora składają się na szeroko rozumiane koszty prowadzenia działalności transportowej. Sąd słusznie

zakwalifikował równe stawki opłat jako „dyskryminacyjne”, tj. wywołujące odmienne konsekwencje u przedsiębiorców dysponujących małymi i dużymi autobusami. Sąd przeprowadził ocenę efektywności wykorzystania różnych autobusów z punktu widzenia gminy, ale także przedsiębiorcy kalkulującego koszty.

A jednolita stawka opłaty za wykorzystanie przystanków i dworców ma charakter dyskryminacyjny zarówno z punktu widzenia gminy

ponoszącej większe koszty ich eksploatacji przez duże autobusy, jak i po stronie przewoźnika lub operatora transportowego kalkulującego wyższe koszty jednostkowe w małych autobusach. Taka analiza potwierdzona przez WSA jest trafna i powinna być brana pod uwagę przy konstruowaniu podobnych uchwał. /©©

Autor jest doktorem i radcą prawnym, partnerem w Andersen w Polsce