



Nienależnie pobrane opłaty, przekraczanie przepisów przy anulowaniu kar, przetwarzanie danych osobowych bez stosownych upoważnień, nieprawidłowe oznaczanie stref parkowania to jedne z głównych uchybień jakie stwierdziła Najwyższa Izba Kontroli, która zajęła się strefami płatnego parkowania (SPP) w miastach. Niezgodność z przepisami podważała tym samym legalność uzyskiwanych z tego tytułu dochodów. A kwoty są niebagatelne. Wśród badanych miast liderem jest Wrocław, który w ciągu 4,5 roku miał 49,8 mln zł dochodu z SPP.

W Polsce systematycznie rośnie liczba zarejestrowanych pojazdów. Według danych Polskiego Związku Motorowego w 1990 r. w Polsce było zarejestrowanych ponad 9 mln pojazdów, z czego samochody osobowe stanowiły 58,2%. W połowie 2017 r. po polskich drogach jeździło już ponad 28 mln pojazdów, spośród których 22 mln to samochody osobowe (78,6%). Oznacza to, że w okresie 25 lat liczba samochodów osobowych jeżdżących po polskich drogach wzrosła czterokrotnie.

Taki wzrost szybko odbił się na płynności ruchu w miastach i braku miejsc do parkowania. W konsekwencji samochody były parkowane w przypadkowych miejscach, często z naruszeniem przepisów. Lekarstwem na komunikacyjny chaos stały się strefy płatnego parkowania (SPP), które pozwalają na zarządzanie dostępnością miejsc postojowych, przy ograniczonej ich liczbie.

Na sprawnie i prawidłowo funkcjonującą strefę mają wpływ trzy elementy. Gmina w odpowiedniej uchwale musi określić warunki funkcjonowania strefy zgodnie z ustawą o drogach publicznych. Te najważniejsze to limit wysokości opłat oraz sposób ich pobierania.

Strefy muszą być prawidłowo oznakowane. Obsługa stref musi być rzetelna i terminowa. Obsługa obejmuje głównie kontrolę uiszczania opłat za parkowanie, dochodzenie należności z opłat dodatkowych czyli nałożonych kar za brak opłaty,

wydawanie abonamentów dla uprawnionych oraz rozliczenia z administratorem strefy.

Przepisy dotyczące tworzenia stref płatnego parkowania obowiązują od listopada 2003 r. w niemal niezmiennym kształcie. Mimo to uchwały gmin w sprawie SPP wciąż budzą liczne wątpliwości, wielokrotnie rozstrzygane przez sądy administracyjne. Głównie dotyczą one prawidłowości oznakowania miejsc postojowych, możliwości kwestionowania zasadności nałożenia kary, jak również traktowania numerów rejestracyjnych pojazdów jako danych osobowych.

Miejsca parkingowe w miastach poza SPP mogą być również udostępniane w postaci wydzierżawiania nieruchomości gminnych. Podstawowa i najważniejsza różnica występująca pomiędzy tymi dwiema formami organizacji płatnych miejsc parkingowych polega na ich usytuowaniu, tj. płatne miejsca postojowe w ramach strefy mogą zostać wyznaczone wyłącznie na drogach publicznych, a prywatne parkingi wyłącznie poza takimi drogami i odwrotnie.

W celu zapewnienia miejsc płatnego parkowania jednostka samorządu terytorialnego może uczestniczyć w budowie parkingu w ramach formuły określonej w przepisach dotyczących partnerstwa publiczno-prywatnego. Przykładem takiej inwestycji jest budowa podziemnego parkingu na terenie zespołu Hali Stulecia we Wrocławiu.

Kontrolą objęto 17 miast, 8 zarządów dróg w miastach na prawach powiatu, Wrocławskie Przedsiębiorstwo Hala Ludowa Spółka z o.o. i Zakład komunalny w Opolu Spółka z o.o.

Kontrola objęła okres od 1 stycznia 2014 r. do 30 czerwca 2018 r. oraz wcześniejsze działania kontrolowanych jednostek związane z utworzeniem i powierzeniem podmiotom trzecim obsługi SPP, w tym zawarciem i realizacją umowy z partnerem prywatnym w trybie partnerstwa publiczno-prywatnego.

Najważniejsze ustalenia kontroli

W kontrolowanych miastach, w ramach SPP utworzonych zostało łącznie ponad 25 tys. miejsc postojowych, najwięcej - 5,2 tys. w Gdańsku, najmniej w Miastku 64. Strefy wyznaczone były na drogach publicznych, a w przypadku trzech miast również na innych gruntach. W każdym mieście występowały obszary, na których brakowało miejsc postojowych, a ustanowienie strefy, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów lub realizacji lokalnej polityki transportowej, uzasadniły potrzeby organizacji ruchu.

Zgodnie z ustawą o drogach publicznych opłatę pobiera się za postój pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania, w wyznaczonym miejscu, w określone dni robocze, w określonych godzinach lub całodobowo. Pojawiły się jednak wątpliwości czy sobotę należy traktować jako dzień roboczy. Wprawdzie w ustawie nie zdefiniowano tego pojęcia, jednak zgodnie z wypracowaną już od 2011 r. linią orzecniczą sądów administracyjnych taki dzień powinien być traktowany na

równi z dniami ustawowo wolnymi od pracy. Tym samym niedopuszczalne było pobieranie opłat za postój pojazdów w strefie w soboty. Tymczasem w siedmiu miastach w okresie objętym kontrolą zapisy uchwał rady miasta nakładały obowiązek uiszczania opłat za parkowanie również w soboty. NIK uznała te dochody za nieuzasadnione. Dotyczyło to Głogówka, Prudnika, Nysy, Kutna, Przemyśla, Krosna oraz Wrocławia, jednak w każdym z tych miast podjęte zostały uchwały, które w 2016 r. wyeliminowały tę nieprawidłowość.

W sześciu miastach w uchwałach ustalających zasady funkcjonowania SPP wprowadzono inny niż 14-dniowy termin do zapłaty opłaty dodatkowej. Sytuacja taka wystąpiła w Prudniku, Opolu i Nysie (30-dniowy termin), Łodzi (28-dniowy termin) oraz Przemyślu i Krośnie (7-dniowy termin). Jednak zgodnie z ustawą o finansach publicznych opłaty te powinny być wnoszone w ciągu 14 dni.

W czterech miastach (Gdańsk, Piotrków Trybunalski, Łódź i Wrocław) parkomaty wymagały wpisania numeru rejestracyjnego pojazdu w celu wydania biletu parkingowego, a w dwóch (Gdynia, Opole) umożliwiały jego wprowadzenie. Tylko w przypadku Piotrkowa Trybunalskiego obowiązek ten wynikał z zapisów uchwały ustalającej zasady funkcjonowania SPP, w której również przewidziano możliwość nałożenia opłaty dodatkowej w przypadku postoju z biletem parkingowym zawierającym inny numer rejestracyjny niż zaparkowany pojazd. Jakkolwiek gromadzenie danych w tym zakresie ułatwia pobieranie opłat za parkowanie w SPP, to zdaniem NIK nie jest niezbędne do prawidłowej realizacji tego zadania.

NIK zwraca również uwagę, na dotychczas nierozstrzygniętą przez sądy administracyjne kwestię traktowania numerów rejestracyjnych pojazdów jako danych osobowych. Do przetwarzania takich danych ustawa o drogach publicznych nie upoważnia podmiotów tworzących i administrujących strefą. W 2017 r. Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie uznał, że numer rejestracyjny pojazdu może prowadzić do identyfikacji osoby, a zatem stanowi on dane osobowe. Przyjęcie takiego poglądu miałoby istotne skutki w kontekście braku zawarcia w ustawie o drogach publicznych upoważnienia podmiotów tworzących i administrujących strefą do przetwarzania danych osobowych w tym zakresie. Odmienne stanowisko zostało natomiast zaprezentowane przez WSA w Krakowie (2016 r.) i Gliwicach (2018 r.). Sądy te uznały, że tradycyjny numer rejestracyjny nie jest daną osobową, gdyż określenie tożsamości osoby parkującej (właściciela, posiadacza) wymagałoby nadmiernych kosztów, czasu lub działań.

Wiele zastrzeżeń Najwyższej Izby Kontroli budzi też zarządzanie SPP. Oznakowanie 13 stref nie było bowiem zgodne z przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym, zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu, jak też zasadami określonymi w rozporządzeniu w sprawie znaków. W skrajnych przypadkach nieprawidłowości podważały legalność pobieranych przez miasta opłat za postój pojazdów w strefie. W czterech miastach (Głogówek, Opole, Gdańsk, Łódź) brak prawidłowego oznakowania miejsc postojowych w SPP może podważać podstawę pobierania opłat za postój. W Głogówku ustalono, że na żadnej ulicy dojazdowej nie umieszczono znaków informujących o początku i końcu strefy. Miejsca postojowe nie były oznaczone białą linią, tak jak wymagają przepisy.

NIK o płatnym parkowaniu w miastach

Utworzono: piątek, 14, czerwiec 2019 13:46

W Łodzi na żadnym z 5 odcinków ulic objętych oględzinami miejsca postojowe nie zostały oznakowane znakami poziomymi określającymi stanowisko postojowe, pas postojowy i miejsce dla pojazdu osoby niepełnosprawnej. Były tylko oznakowane 3 miejsca dla motocykli i 2 mocno wytarte koperty dla niepełnosprawnych na jednym z badanych odcinków.

Miejsca parkingowe tworzone były również na terenach gminnych udostępnianych w tym celu podmiotom trzecim (w 10 miastach). W przypadku trzech z nich (Gdańsk, Łódź, Jelenia Góra) udostępnieniu podlegały również grunty objęte pasem drogowym, co naruszało obowiązujące przepisy.

Jak ustaliła NIK we wszystkich miastach dochody związane z funkcjonowaniem strefy przewyższały wydatki ponoszone na ten cel. Jednak w 12 z nich systematycznie wzrastała kwota zaległości z tytułu opłat dodatkowych za brak uiszczenia opłaty za postój pojazdu w strefie. W celu dochodzenia tych opłat kontrolowane jednostki wystawiały upomnienia. Gdy były one nieskuteczne wystawiano tytuły wykonawcze. Jednak tylko w 5 miastach (Głogówek, Kędzierzyn-Koźle, Krosno, Kutno, Piotrków Trybunalski) działania te prowadzone były na bieżąco (średnio do pół roku od daty wystawienia wezwania do zapłaty opłaty dodatkowej). Największe zaległości miał Gdańsk, tam okres wystawienia upomnienia wyniósł prawie 5 lat.

Źródło: NIK