

## Radni o kontrolach biletów w autobusach i tramwajach w Szczecinie. Zaskakujące dane o kosztach i lekcja w Poznaniu

16.08.2024, 06:00, Andrzej Kraśnicki jr

**W 2023 roku wpływy z kar za brak biletu ledwo pokryły koszty kontroli i windykacji. Rok wcześniej sporo do tego dopłaciliśmy. Szczecińscy radni są zgodni, że system wymaga głębokiej reformy. Czy coś zmieni edukacyjna wizyta władz miasta w Poznaniu?**

13 sierpnia na szczecin.wyborcza.pl w artykule "Lawinowo rośnie liczba gapowiczów w szczecińskich tramwajach i autobusach. Połowa z nich nie płaci kar" przedstawiliśmy dane dotyczące skali jazdy bez biletu komunikacją miejską. Problem narasta. W 2021 roku kontrolerzy ujawnili 18,4 tys. jadących na gapę. Do połowy tego roku to już 14,5 tys. osób. I to wszystko przy tej samej liczbie kontrolerów i osób zajmujących się w ZDiTM windykacją.

### Sposób na gapowiczów w Szczecinie

Radny Marek Duklanowski z PiS, po którego interpelacji poznaliśmy te dane, nie ma wątpliwości, że kluczem do poprawy sytuacji jest większa liczba kontroli i wyższa ściągalność, która obecnie sięga około 50 procent.

- Bo czy dałoby radę wprowadzić model, w którym bez pokazania kierowcy biletu nie wejdzie się do pojazdu? Z pewnością nie - mówi Marek Duklanowski i podaje przykład linii 75.

- W godzinach szczytu jest to też wątpliwe na innych liniach - mówi radny Duklanowski.

Według Marka Duklanowskiego jadący w Szczecinie na gapę mało ryzykują, bo napotkać kontrolera nie jest łatwo.

- Przebywając w Warszawie co drugi, trzeci przejazd wiązał się z kontrolą - mówi radny Duklanowski. - Różnica jest wyraźna. A w Szczecinie? Jadąc komunikacją miejską, nie widzę osób, które by kasowały bilety. Owszem, część ma pewnie sieciówki, ale to nie jest jednak normalny widok.

### Ile kosztuje kontrola biletów w Szczecinie?

O tym, że system kontroli biletów w szczecińskiej komunikacji miejskiej wymaga reformy nie ma wątpliwości także radny Przemysław Słowik (klub KO, partia Zieloni). I nie chodzi tylko o rosnącą liczbę osób jeżdżących bez biletu.

Radny przywołuje tu swoją interpelację, w której pytał o koszty kontroli biletów i wpływy z kar. Odpowiedź otrzymał w maju tego roku.

Dane obejmują lata 2020-2023. Liczby za 2020 najbardziej zaskakują, ale nie należy do nich przykładać szczególnej wagi. To był rok pandemii, w której były liczne ograniczenia, także w kursowaniu komunikacji miejskiej. Dla porządku podajmy je jednak:

Koszt utrzymania kontroli biletów i systemu windykacji wyniósł 3,67 mln zł. Wpływy z tytułu kar to 2,58 mln zł.

Lata 2021 i 2022 to już teoretycznie normalizacja. Dane są lepsze, ale niestety także wskazujące na to, że wpływy z kar były mniejsze niż koszty ich nałożenia.

I tak w 2021 roku z kar wpłynęło 3 302 095,25 zł, a koszty wyniosły 3 720 258,57 zł

W 2022 roku było to odpowiednio 3 780 452,89 zł oraz 3 871 850,24 zł.

To oznacza, że w latach 2021-2022 do kontroli biletów Szczecin dopłacił ponad 509 tys. zł.

Nieco lepiej zakończył się rok 2023. Wpływy z kar wyniosły 4 372 342 zł, a koszty wyniosły 4 365 862 zł. To oznacza, że miasto zyskało 6 480 zł. Czyli tyle ile brutto zarabia w ciągu jednego miesiąca jeden kontroler.

Jak to możliwe? Nawet biorąc pod uwagę to, że stałym kosztem - w wysokości 2,2 mln zł rocznie - jest korzystanie z "Krajowego Rejestru Długów"? I tu wyjaśnienie: zgłaszanie dłużników ZDiTM do KRД ma być straszakiem, bo wpisanie na listę tego rejestru może uniemożliwić wzięcie nawet niewielkiego kredytu np. na sprzęt AGD, czy też telefon.

## Szczecin na lekcji w Poznaniu

Radny Przemysław Słowik zdradził nam, że w czerwcu szczecińska delegacja była w Poznaniu, by zapoznać się z tamtejszą komunikacją miejską. Do stolicy Wielkopolski pojechał wspomniany radny, radny Wojciech Dorżynkiewicz, Łukasz Kadłubowski (zastępca prezydenta Szczecina odpowiedzialny za komunikację miejską), Daria Radzimska (dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej) i przedstawiciele ZDiTM.

- Byliśmy zaskoczeni skutecznością kontroli biletów - mówi Przemysław Słowik. - Codziennie sprawdzanych jest 5 proc. przejazdów. U nas to znacznie mniej. Ja sam mogę powiedzieć, że korzystając z komunikacji miejskiej w Szczecinie, ostatni raz byłem kontrolowany sześć, siedem lat temu.

Według radnego Słowika jednym ze sposobów polepszenia ścigalności kar jest nowocześniejszy system powiadamiania o wierzytelności.

- Najważniejsza jest świadomość nieuchronności kary - podkreśla radny Słowik i wskazuje na spółkę Nieruchomości i Opłaty Lokalne, która zajmuje się płatnymi parkingami. Tam ścigalność kar ma być lepsza.

Jak wygląda? O to spytaliśmy NiOL. Czekamy na odpowiedź.

## ZDiTM o procedurze karania za brak biletu

Jak egzekwowanie kar wygląda, teoretycznie, ze strony ZDiTM? Rzecznik Kacper Reszczyński przesłał nam następujące wyjaśnienie:

"Zgodnie z treścią wystawionego przez kontrolera wezwania pasażer ma 14 dni na uregulowanie wskazanej tam opłaty dodatkowej i przewozowej (w terminie siedmiu dni od kontroli w kwocie niższej od ósmego dnia w kwocie wyższej). W przypadku nieopłacenia należności, kiedy ujawniony pasażer dorosły nie podpisał wezwania od kontrolera lub pasażerem tym była osoba nieletnia, pocztą wysyłane jest dodatkowe wezwanie przypominające o konieczności uregulowania powstałego zadłużenia. Brak reakcji na w/w wezwania skutkuje skierowaniem sprawy na drogę postępowania sądowego. Stosowny pozew składany jest przed upływem roku od dnia kontroli. Po wydaniu przez sąd sądowego nakazu zapłaty mamy sześć lat na to, by w przypadku braku wpłaty kwoty wynikającej z tegoż nakazu przekazać sprawę do egzekucji komorniczej".