



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
X kadencja
Prezes Rady Ministrów
DSP.WPP.0640.9.2025

Warszawa, 31 lipca 2025 r.

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

przekazuję przyjęte przez Radę Ministrów stanowisko wobec poselskiego projektu ustawy

**- o zmianie ustawy o drogach publicznych
(druk nr 997).**

Jednocześnie informuję, że Rada Ministrów upoważniła Ministra Infrastruktury do reprezentowania Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych.

Z wyrazami szacunku

Donald Tusk

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Stanowisko Rządu

wobec poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych (druk nr 997)

I. Potrzeba i cel projektowanych zmian

Projekt ustawy przewiduje zmiany w obecnie obowiązującym art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 320 i 1222), który określa zamknięty ustawowo katalog pojazdów zwolnionych z opłat za:

- postój na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania i śródmiejskiej strefie płatnego parkowania,
 - przejazdy przez obiekty mostowe i tunele zlokalizowane w ciągach dróg publicznych,
 - przeprawy promowe na drogach publicznych,
- oraz wprowadza dwa nowe przepisy w tym zakresie. Przy czym celem projektodawcy jest zwolnienie pojazdów prywatnych kuratorskiej służby sądowej z opłat za postój w strefach płatnego parkowania w całej Polsce i do tego sprowadza się zmiana przepisów *ustawy o drogach publicznych* oraz uzasadnienie projektu ustawy.

Projektowana ustawa wprowadza zatem:

- ustawowe zwolnienie z opłat m. in. za postój w strefach płatnego parkowania – prywatnych pojazdów wykorzystywanych przez pracowników kuratorskiej służby sądowej do celów służbowych, o ile zawarta została umowa o używanie pojazdu prywatnego do celów służbowych (w art. 13 w ust. 3 w pkt 1 po lit. e dodaje się nową lit. f),
- obowiązek oznaczenia ww. prywatnych pojazdów nalepką umieszczoną na przedniej szybie pojazdu, nalepkę wydaje prezes sądu okręgowego na wniosek kuratora zawodowego (w art. 13 dodaje się nowy ust. 7),
- nowe upoważnienie ustawowe zobowiązujące Ministra Sprawiedliwości, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu do określenia, w drodze rozporządzenia, wzoru oraz trybu wydawania nalepki na pojazdy wykorzystywane przez kuratorską służbę sądową (w art. 13 dodaje się nowy ust. 8).

Zgodnie z treścią uzasadnienia projektu ustawy:

„Sądowy kurator wykonuje zadania w środowisku podopiecznych, także na terenie zamkniętych zakładów i placówek ich pobytu, w szczególności na terenie zakładów karnych, placówek opiekuńczo-wychowawczych oraz leczniczo-rehabilitacyjnych.

Kurator wykonuje obowiązki służbowe w terenie oraz pełni dyżury w sądzie. Przeważającą część swoich obowiązków kuratorzy wykonują poza siedzibą zespołu kuratorskiej służby sądowej, w środowisku osób poddanych jego pieczy lub w stosunku co do których sąd zarządził zebranie informacji w drodze wywiadu środowiskowego. Siedziby zespołów kuratorskiej służby sądowej mieszczą się w sądach rejonowych, a niekiedy w lokalach wynajmowanych przez sąd. Kuratorzy wykonują także swoje zadania w ośrodkach kuratorskich.

Kuratorska służba sądowa nie jest wyposażona w samochody służbowe, a kuratorzy wykorzystują do celów służbowych własne pojazdy w razie trudności w przemieszczaniu się z wykorzystaniem środków komunikacji publicznej. Kuratorowi zawodowemu przyszuje się ryczałt na pokrycie zwiększonych kosztów dojazdów służbowych do wysokości 25% kwoty bazowej. Dodatek ten pokryć

ma m.in. koszt zakupu paliwa i zrekompensować potencjalne wydatki związane z bardziej intensywną eksploatacją pojazdu, a w większych miastach pokryć także wydatki związane z opłatami za parkowanie."

Natomiast w DEKLAROWANYCH SKUTKACH REGULACJI (DSR) projektodawca wskazuje, że *„Zwolnienie pojazdów wykorzystywanych przez kuratorską służbę sądową do celów służbowych przyczyni się do nieznacznego ograniczenia przychodów zarządców dróg. Ze względu na brak danych dotyczących wydatków kuratorów sądowych na opłaty za parkowanie pojazdów wykorzystywanych w celach służbowych dokładne oszacowanie skutków finansowych dla zarządców dróg nie jest możliwe. Jednocześnie jednak w dalszej części projektodawca wskazuje, że „Przy założeniu, że opłaty za parkowanie dotyczą 3/4 kuratorów, a średnie miesięczne koszty wynoszą 150 zł na kuratora, roczne przychody wszystkich zarządców dróg w Polsce ograniczone zostałyby o 6,75 mln zł."*

Wejście ustawy w życie przyczyni się do poprawy warunków pracy ok. 5 tys. zawodowych kuratorów sądowych, pozytywnie wpłynie na jakość wykonywania przez nich obowiązków służbowych oraz odciąży budżety ich gospodarstw domowych."

Projekt ustawy nakłada także nowy obowiązek na prezesa sądu okręgowego, tj. wydawania na wniosek kuratora zawodowego stosownej nalepki na prywatny pojazd wykorzystywany przez danego kuratora do celów służbowych. Jednocześnie przewiduje obowiązek wydania przez Ministra Sprawiedliwości, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, rozporządzenia określającego wzór oraz tryb wydawania ww. nalepki na pojazdy kuratorów sądowych wykorzystywane przez kuratorską służbę sądową. Obowiązek naklejania na pojazd nalepek ma na celu umożliwienie szybkiego zidentyfikowania pojazdów wykorzystywanych przez kuratorską służbę sądową do celów służbowych.

II. Obowiązujący stan prawny

Zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych tj. art. 13 ust. 1 pkt 1 – korzystający z dróg publicznych są obowiązani do ponoszenia opłat za m. in. postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania i śródmiejskiej strefie płatnego parkowania.

A zatem co do zasady każdy parkując pojazd samochodowy w strefie płatnego parkowania jest obowiązany ustawowo do uiszczenia stosownej opłaty za postój w strefie płatnego parkowania. Uszczegółowieniem ww. obowiązku są przepisy art. 13b ustawy o drogach publicznych określające zasady na jakich rada gminy (rada miasta) może ustanowić poszczególne strefy płatnego parkowania oraz zasady na jakich pobiera się opłatę za postój w tych strefach. Tym samym kompetencje w zakresie ustalania ww. stref płatnego parkowania, ustalania wysokości stawek opłaty za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w tych strefach – ustawodawca pozostawił właściwym organom samorządu terytorialnego – radzie gminy/miasta (art. 13b ust. 3). W ramach tych kompetencji samorząd może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowane, a nawet zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników dróg (art. 13b ust. 4 pkt 1 i 2). Ustawodawca nie przesądził jednak, którzy użytkownicy drogi mogliby korzystać z ww. przywilejów w zakresie opłat. Pozostawiono w tym zakresie swobodę właściwemu organowi samorządu, który może w drodze uchwały zwolnić niektórych użytkowników dróg. Nie oznacza to jednak dowolności w działaniu w przypadku, gdy rada gminy/miasta zdecyduje się na wprowadzenie strefy płatnego parkowania. Ograniczenie swobody działania w tym zakresie przez radę gminy/miasta zakreślone jest przez jednoznacznie wskazany przez ustawodawcę cel, jakiemu generalnie służy wprowadzenie opłat

za postój czyli zwiększenie rotacji parkujących pojazdów lub realizacja lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Zatem podstawowym celem utworzenia strefy płatnego parkowania jest zwiększenie rotacji pojazdów na obszarze charakteryzującym się znacznym niedoborem miejsc parkingowych. Przy czym w praktyce strefy płatnego parkowania są tworzone w miejscowościach, w których bardzo dobrze funkcjonuje komunikacja publiczna. Opłata za postój wymusza ma zaś rotację pojazdów, tak aby pojazdy nie zajmowały miejsc postojowych np. całodobowo w godzinach kiedy zapotrzebowanie na postój jest znacznie większe niż liczba miejsc do postoju.

Reasumując, w zakresie odpłatności za postój pojazdów na drogach publicznych w strefach płatnego parkowania, z uwagi na cel strefy (tzn. potrzebę rotacji parkujących pojazdów lub realizację lokalnej polityki transportowej), ocena potrzeby i zasadność wprowadzenia zwolnienia z opłat za postój jest dokonywana przez dany samorząd terytorialny, który najlepiej zna potrzeby swoich mieszkańców, jak i sytuację w zakresie deficytu miejsc postojowych na zarządzanym przez siebie terenie. Jednocześnie w ramach swoich kompetencji samorząd może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowane, a nawet zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników dróg.

Przy czym należy pamiętać, że opłaty z tytułu postoju w strefach płatnego parkowania pobiera zarząd drogi, a w przypadku jego braku - zarządca drogi i są one przekazywane odpowiednio do budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Zatem wszelkie zmiany polegające na rozszerzeniu katalogu pojazdów zwolnionych z opłat za postój w tych strefach stanowiłyby uszczuplenie ich dochodów.

Analizując dalej kwestie odpłatności za postój w strefach płatnego parkowania, należy wskazać na art. 13 ust. 3 pkt 1 lit a *ustawy o drogach publicznych*, zgodnie z którym od opłat m. in. za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefach płatnego parkowania są zwolnione pojazdy:

- a) Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, Służby Więziennej, Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywane przez Służbę Celno-Skarbową, służb ratowniczych,
- b) zarządców dróg,
- c) Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, a także sił zbrojnych państw obcych, jeżeli umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, tak stanowi,
- d) wykorzystywane w ratownictwie lub w przypadku klęski żywiołowej,
- e) pojazdy elektryczne, o których mowa w art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

W ww. przepisie ustawodawca zatem enumeratywnie wskazał pojazdy, które są zwolnione z obowiązku uiszczenia opłaty za postój w strefach płatnego parkowania. Są to przede wszystkim pojazdy służb państwowych (rządowych/samorządowych) powoływanych przez państwo lub jego organy do spełniania części jego podstawowych zadań. Pojazdy te także w sposób ciągły wykonują zadania związane z czuwaniem nad bezpieczeństwem, porządkiem i zdrowiem obywateli. Należą do nich m.in. siły zbrojne, policja, straż graniczna, straż pożarna, różnego rodzaju służby specjalne, które poruszają się pojazdami specjalnie oznakowanymi. Przy czym ww. katalog nie dotyczy „pojazdów prywatnych” pracowników tych służb. Wynika to przede wszystkim z faktu, że nie jest możliwa weryfikacja tzw. „prywatnego pojazdu”, pod kątem powodu w związku z którym parkuje

on w strefie płatnego parkowania (czy parkuje w związku z wykonywaniem zadań służbowych, czy też nie). W konsekwencji zatem ustawowe zwolnienie takich „prywatnych pojazdów” prowadzić może do potencjalnych nadużyć.

Niezależnie od powyższego należy także zauważyć, że zgodnie z przepisami *ustawy z dnia 27 lipca 2001 r. o kuratorach sądowych* (Dz. U. z 2023 r. poz. 1095) – oprócz wynagrodzenia zasadniczego kurator zawodowy ma prawo do dodatków do wynagrodzenia. Wśród tych dodatków należy wskazać na dodatek za uciążliwość pracy w terenie. Zgodnie z art. 14 ust. 5 i 5a *ustawy o kuratorach sądowych* – kuratorowi zawodowemu przysługuje np. dodatek za uciążliwość pracy w terenie w wysokości 50% kwoty bazowej, z tym że kierownikowi zespołu kuratorskiej służby sądowej dodatek taki przysługuje w wysokości 17,5% kwoty bazowej. Ponadto w wypadkach wymagających używania pojazdu prywatnego do celów służbowych, w szczególności w razie trudności w przemieszczaniu się z wykorzystaniem środków komunikacji publicznej, niezależnie od ww. dodatku za uciążliwość pracy w terenie, kuratorowi zawodowemu przyznaje się ryczałt na pokrycie zwiększonych kosztów dojazdów służbowych do wysokości 25% kwoty bazowej. Tym samym kuratorzy sądowi już teraz w związku z używaniem pojazdów prywatnych do celów służbowych otrzymują stosowne dodatki, z których mogą być pokrywane m.in. opłaty za postój pojazdów w strefie płatnego parkowania.

III. Opinia o projekcie

Analizując poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych (druk nr 997), przede wszystkim należy stwierdzić, że zaproponowane rozwiązanie prawne sprowadza się do ustawowego zwolnienia „pojazdów prywatnych” kuratorskiej służby sądowej z opłat za postój w strefach płatnego parkowania w całej Polsce i tym samym zaproponowane regulacje mają na celu rozszerzenie zamkniętego katalogu pojazdów zwolnionych z tej opłaty. Przy czym należy pamiętać, że obecne przepisy nie zwalniają ustawowo „pojazdów prywatnych” należących do pracowników różnych służb państwowych czy samorządowych z opłat za postój w strefach płatnego parkowania.

W ocenie Rządu wprowadzenie omawianych regulacji, tj. ustawowe zwolnienie pojazdów prywatnych kuratorskiej służby sądowej z opłat za postój w strefach płatnego parkowania – prowadzić będzie do nadużyć oraz może spowodować, że kolejne grupy zawodowe będą domagać się podobnych zwolnień, a dodatkowo istnieje ryzyko, że takie uprzywilejowanie będzie wykorzystywane również do celów prywatnych. Nie da się bowiem stwierdzić, że pojazd prywatny kuratorskiej służby sądowej faktycznie parkuje w celach służbowych, a nie prywatnych. Także umieszczenie nalepki w sposób trwały na pojeździe może rodzić podejrzenia, że uprawniony kurator sądowy może wykorzystywać przysługujące mu zwolnienie od opłat za postój w celach prywatnych i po godzinach pracy. Ponadto nie zawsze danym „pojazdem prywatnym” kieruje tylko i wyłącznie kurator sądowy. Z pojazdu prywatnego kuratora sądowego mogą także korzystać inne osoby, którym kurator „pożyczył”, nawet chwilowo, taki pojazd do użytkowania. W konsekwencji m. in. właśnie z tych ww. względów obowiązujące przepisy nie przewidują ustawowego zwolnienia „pojazdów prywatnych” pracowników np. służb samorządowych/rządowych z opłat za postój w strefach płatnego parkowania.

Jednocześnie zaproponowane zwolnienie od opłat za postój przez kuratorską służbę sądową do celów służbowych, o ile zawarta została umowa o używanie pojazdu prywatnego do celów służbowych – nie przewiduje sytuacji, w której umowa ta wygaśnie lub zostanie rozwiązana, a kurator nie zwróci

naklejki uprawniającej do zwolnień opłaty za postój. Projekt ustawy nie przewiduje także trybu zwrotu nalepki w przypadku ustania prawa do korzystania ze zwolnień przez kuratorów sądowych. Ustawa o kuratorach sądowych przewiduje zaś różne sytuacje, w których kurator sądowy traci swoje uprawnienia, bądź jego status ulega zmianie (np. nastąpi zawieszenie w pełnieniu obowiązków służbowych, wygaśnięcie stosunek pracy z kuratorem, nastąpi wypowiedzenie i okres wypowiedzenia stosunku pracy z kuratorem, zwolnienie kuratora z pełnienia obowiązków w okresie wypowiedzenia).

Ponadto trudno się zgodzić z informacjami zawartymi w DEKLAROWANYCH SKUTKACH REGULACJI (DSR) do projektu ustawy – w zakresie skutków społecznych projektowanych rozwiązań, zgodnie z którymi wejście w życie projektowanych przepisów, tj. ustawowe zwolnienie prywatnych pojazdów kuratorów sądowych z opłat za postój w strefach płatnego parkowania, *„pozytywnie wpłynie na jakość wykonywania przez nich obowiązków służbowych oraz odciąży budżety ich gospodarstw domowych.”*(...) *Ograniczenie ciężącej na kuratorach sądowych presji czasu przyczyni się zatem do lepszej realizacji zadań o charakterze resocjalizacyjnym i kontrolnym.”*.

Przed wszystkim należy zauważyć, że jakość wykonywania przez kuratorów sądowych swoich obowiązków służbowych, tzn. realizacja zadań o charakterze resocjalizacyjnym i kontrolnym – nie powinna zależeć od faktu zwolnienia bądź też nie z opłat za postój w strefach płatnego parkowania. Na marginesie należy zauważyć, że obecnie w wielu strefach płatnego parkowania opłatę za postój można wносить zarówno przez wykupienie biletu w parkomacie lub za pomocą systemu płatności mobilnych, które umożliwiają rozliczanie za rzeczywisty czas postoju, bez konieczności wykupywania kolejnych biletów w parkomacie. Tym samym presja czasu – konieczność wychodzenia celem zakupu kolejnego biletu została zniwelowana. Ponadto trudny do zaakceptowania jest także argument, że poprzez ustawowe zwolnienie prywatnych pojazdów kuratorów sądowych z opłat z postój w strefach – odciążone zostaną budżety ich gospodarstw domowych. Należy bowiem zauważyć, że są także inne grupy zawodowe, które wykonują swoje obowiązki służbowe w terenie, w tym parkują w strefach płatnego parkowania i wykorzystują do tego swoje pojazdy prywatne, i jednocześnie nie są zwolnione z opłat za postój w tych strefach płatnego parkowania.

W ocenie Rządu ww. argumenty nie mogą stanowić uzasadnienia dla wprowadzenia wyłomu w zakresie zwolnienia pojazdów z opłat za postój w strefach płatnego parkowania.

W związku z powyższym, pomimo zrozumienia dla wagi zadań wykonywanych przez pracowników kuratorów sądowych, w ocenie Rządu nie jest zasadne ustawowe rozszerzanie katalogu pojazdów zwolnionych z opłaty za postój w strefach płatnego parkowania o „pojazdy prywatne kuratorów sądowych”. Przed wszystkim kwestie używania „prywatnych pojazdów” kuratorów sądowych do wykonywania obowiązków służbowych, w tym kwestia zwrotu opłat za postój tych pojazdów w strefach płatnego parkowania, w swej istocie powinny stanowić „uzupełnienie” uzgodnionych pomiędzy pracownikiem a pracodawcą warunków zatrudnienia. W opinii Rządu zarządca drogi pobierający opłaty nie będzie w stanie zweryfikować powodu w związku, z którym dany pojazd oznakowany nalepką parkuje w strefie płatnego parkowania (czy parkuje w związku z wykonywaniem zadań służbowych czy też nie). W konsekwencji zatem ustawowe zwolnienie takich „prywatnych pojazdów” prowadzić może do potencjalnych nadużyć, jak również może spowodować, że kolejne grupy zawodowe będą domagać się podobnych zwolnień.

Jednocześnie należy wskazać, że zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami ustawy o drogach publicznych istnieje możliwość zwolnienia niektórych pojazdów z opłat za postój w strefach płatnego parkowania bądź też uzyskanie stosownych abonamentów czy też ryczałtów na poziomie jednostek

samorządu terytorialnego. W tym celu należy zwrócić się z odpowiednim wnioskiem do rady gminy (miasta). Podkreślić jednak należy, że ocena potrzeby i zasadności zwolnienia danych użytkowników drogi z obowiązku uiszczania opłaty za postój w strefach powinna być dokonana przez ten samorząd.

Mając na uwadze powyższe, Rada Ministrów negatywnie ocenia przedłożony poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych (druk 997).