

BEOS-124/25

Warszawa, 5 marca 2025 r.

Do druku nr 997

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L.dz. SPS-III.020.16.2025

Data wpływu 05. 03. 2025

Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie oceny skutków regulacji poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych (druk sejmowy nr 997)

Na podstawie art. 34 ust. 9a uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r.
– Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2022 r. poz. 990, ze zm.)
sporządza się następującą opinię:

I. Problem, który zamierzają rozwiązać Wnioskodawcy

W ocenie Wnioskodawców problemem, który należy rozwiązać, jest takie ukształtowanie zasad refundacji kosztów parkowania przez kuratorów w strefach płatnego parkowania, które może skłaniać ich do minimalizowania czasu postoju w tych strefach, a co za tym idzie – ograniczania ilości czasu spędzanego z podopiecznymi. Zdaniem Autorów projektu koliduje to z interesem społecznym.

Problem ten wynika z faktu, że ryczałt, który kuratorzy otrzymują na pokrycie zwiększonych kosztów dojazdów służbowych i który ma pokryć m.in. wydatki związane z opłatami za parkowanie, jest przyznawany przez prezesa sądu okręgowego w ramach środków finansowych dostępnych w planie finansowym sądu. Zdaniem Wnioskodawców zachodzi obawa, że w obliczu ograniczeń budżetowych sądów ryczałty będą przyznawane tylko w ograniczonym zakresie, co nie pozwoli w pełni zrekompensować ponoszonych przez kuratorów sądowych kosztów. W konsekwencji konieczność ponoszenia opłat za parkowanie może skłaniać kuratorów do ograniczania czasu postoju podczas wykonywania obowiązków służbowych.

II. Rozwiązanie rekomendowane przez Wnioskodawców

Autorzy projektu proponują rozwiązanie problemu za pomocą nowelizacji ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych¹ (dalej: u.d.p.). Nowelizacja zmierza do zwolnienia pojazdów wykorzystywanych przez kuratorską służbę sądową z opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania i w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania, a także za przejazdy przez obiekty mostowe i tunele zlokalizowane w ciągach dróg publicznych oraz przeprawy promowe na drogach publicznych. Warunkiem zwolnienia miałyby być zawarcie przez kuratora umowy o używanie pojazdu prywatnego do celów służbowych (projektowany art. 13 ust. 3 pkt 1 lit. f nowelizowanej ustawy). Zwolnione z opłat pojazdy miałyby zostać oznaczone nalepką umieszczoną na przedniej szybie pojazdu (projektowany art. 13 ust. 7 nowelizowanej ustawy).

Projektowana ustawa ma wejść w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

III. Inne rozwiązania rozważane przez Wnioskodawców

Nie rozważano alternatywnych sposobów rozwiązania problemu, przy czym Wnioskodawcy stwierdzili, że proponowane rozwiązanie jest najprostszym i najmniej kosztownym rozwiązaniem problemu.

IV. Rozwiązania przyjmowane w innych państwach, w szczególności państwach członkowskich OECD/UE

W opracowaniu przedstawiono informacje na temat wybranych aspektów pracy kuratorów (*probation officers*) związanych z ponoszeniem kosztów dojazdu (w tym opłat za parkowanie) do osób objętych nadzorem. Przedstawiony dobór państw (Łotwa, Irlandia, Słowenia) podyktowany został dostępnością źródeł².

Na Łotwie instytucją, która sprawuje obowiązki w zakresie nadzoru nad osobami objętymi dozorem kuratorskim, jest Państwowa Służba Kuratorska (*Valsts probācijas dienests*). Każda jednostka łotewskiej Państwowej Służby Kuratorskiej posiada samochód, który jest wykorzystywany przez pracowników Służby do wykonywania zadań. W dużych miastach z dobrą infrastrukturą transportu publicznego Służba zapewnia swoim pracownikom także bilety miesięczne na transport publiczny. Koszty parkowania samochodów wykorzystywanych przez pracowników Służby podczas wykonywania przez nich obowiązków służbowych pokrywane są z budżetu Służby. Ponadto, Służba zawarła z jedną łotewską gminą

¹ Dz. U. z 2024 r. poz. 320 i 1222.

² Informacje dotyczące sytuacji w Słowenii i na Łotwie pochodzą z odpowiedzi uzyskanych drogą mailową od odpowiednich służb zajmujących się nadzorem kuratorskim w tych państwach na zapytanie wystosowane w związku z realizacją zlecenia. Informacje na temat sytuacji w Irlandii pochodzą z ogólnie dostępnych źródeł internetowych.

umowę, na mocy której samochód Służby można parkować bezpłatnie w strefach płatnego parkowania. Warto odnotować, że obecnie obowiązujące przepisy stanowią, że samochody elektryczne mogą być parkowane bezpłatnie w granicach Rygi, dlatego też kuratorzy działający na terenie łotewskiej stolicy używają do wykonywania obowiązków głównie samochodów elektrycznych i korzystają z biletów miesięcznych na transport publiczny.

W Irlandii za nadzór kuratorski odpowiada Służba kuratorska (*Probation Service*) będąca agencją wykonawczą w ramach Departamentu Sprawiedliwości. Kuratorzy są zwykle zobowiązani do odbywania licznych podróży służbowych i oczekuje się od nich, że w tym celu zapewnią sobie własny samochód. Obowiązujące przepisy regulujące zwrot kosztów podróży przewidują wypłatę dodatku samochodowego – z zastrzeżeniem pewnych warunków – za korzystanie przez kuratora z własnego samochodu w celach służbowych³. W ogólnie dostępnych źródłach nie znaleziono informacji dotyczących zwolnienia z opłat za parkowanie w odniesieniu do kuratorów w związku z wykonywaniem przez nich obowiązków służbowych, tak jak to może mieć zastosowanie w przypadku innych grup. Dla przykładu na mocy przepisów Rady Miasta Dublin dotyczących kontroli parkowania⁴ wymóg uiszczenia opłaty za parkowanie nie ma zastosowania do następujących pojazdów: pojazdów straży pożarnej, karetek pogotowia, pojazdów używanych przez członków *An Garda Síochána* (irlandzkiej policji) do wykonywania obowiązków lub pojazdów, które posiadają ważne zezwolenie wydane dla osoby z niepełnosprawnością.

W Słowenii kwestie związane ze sprawowaniem dozoru kuratorskiego leżą w gestii Administracji Kuratorskiej Republiki Słowenii (*Uprava Republike Slovenije za probacijo*)⁵. Instytucja ta dysponuje własnymi samochodami, które mogą być wykorzystywane w celu dojazdu do osób objętych nadzorem. W przypadku braku dostępności samochodów służbowych kurator może skorzystać z własnego samochodu na podstawie umowy, którą należy podpisać przed skorzystaniem z pojazdu. W takim przypadku wszystkie koszty dojazdu są pokrywane przez Administrację Kuratorską (obowiązują oficjalne zasady określające wysokość opłaty za kilometr). Kuratorzy nie są zwolnieni z opłat za postój w strefie płatnego parkowania – należy uiścić opłatę parkingową, a Administracja refunduje ten koszt.

W ankietach przesłanych w ramach konsultacji społecznych dotyczących projektu nie odniesiono się do konkretnych rozwiązań przyjmowanych w innych państwach, w szczególności państwach członkowskich OECD/UE.

³ *Probation Officer Info Booklet 2024*, [https://www.probation.ie/EN/PB/0/D37586396E0C85A380258B6A00331476/\\$File/Probation%20Office%20Booklet%202024.docx](https://www.probation.ie/EN/PB/0/D37586396E0C85A380258B6A00331476/$File/Probation%20Office%20Booklet%202024.docx) [wszystkie źródła internetowe cytowane w niniejszej opinii zostały sprawdzone 04.03.2025], s. 9.

⁴ *Dublin City Council Parking Control Bye-Laws 2020*, tekst w j. angielskim: <https://www.dublincity.ie/sites/default/files/2022-01/parking-control-bye-laws-2020-final.docx>.

⁵ O *Upravi za probacijo*, tekst w j. słoweńskim: <https://www.gov.si/drzavni-organi/organi-v-sestavi/uprava-za-probacijo/q-upravi/>.

V. Skutki prawne projektowanej ustawy

Projektowana regulacja przewiduje rozszerzenie katalogu pojazdów zwolnionych z opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania oraz w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania, a także z opłat za przejazdy przez obiekty mostowe i tunele zlokalizowane w ciągach dróg publicznych oraz przeprawy promowe na drogach publicznych o pojazdy „wykorzystywane przez kuratorską służbę sądową do celów służbowych, o ile zawarta została umowa, o której mowa w art. 14 ust. 5a ustawy z dnia 27 lipca 2001 r. o kuratorach sądowych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1095)” (projektowany art. 13 ust. 3 pkt 1 lit. f u.d.p.).

Zgodnie ze wskazaną regulacją ustawy o kuratorach sądowych, w wypadkach wymagających używania pojazdu prywatnego do celów służbowych, w szczególności w razie trudności w przemieszczaniu się z wykorzystaniem środków komunikacji publicznej, kuratorowi zawodowemu przyznaje się ryczałt na pokrycie zwiększonych kosztów dojazdów służbowych do wysokości 25% kwoty bazowej. Ryczałt ten przyznaje prezes sądu okręgowego na wniosek kuratora zawodowego zatwierdzony przez kierownika zespołu kuratorskiej służby sądowej. Przyznanie ryczałtu wymaga zawarcia umowy o używanie pojazdu prywatnego do celów służbowych. W literaturze wskazuje się, że „[w] piśmie nadzorczym z 17.4.2023 r. w sprawie DWOiP-IV.5052.14.2023 (niepubl.) zawarto rekomendacje co do kryteriów wysokości przyznanych ryczałtów, uzależniając je od wielkości obszaru właściwości sądu rejonowego wyrażonej w km². W treści rekomendacji wskazano, iż wysokość przyznawanego ryczałtu powinna być uzależniona od rodzaju i powierzchni obszaru właściwości sądu rejonowego, w którym swoje zadania realizuje kurator zawodowy”⁶. Wysokość ryczałtu została wyrażona procentowo, w wysokości od 5 do 25% kwoty bazowej i uzależniona została od charakteru terenu (tereny miejskie, gminy miejskie, miejsko-wiejskie i wiejskie) oraz powierzchni obszaru właściwości sądu rejonowego⁷.

Ponadto, projekt przewiduje wprowadzenie do ustawy o drogach publicznych delegacji ustawowej dla Ministra Sprawiedliwości do określenia w drodze rozporządzenia, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, wzoru i trybu wydawania nalepki umieszczanej na przedniej szybie pojazdu korzystającego z projektowanego zwolnienia z opłat. Wzór oraz tryb wydawania nalepki ma zostać określony, „mając na uwadze konieczność łatwej i szybkiej identyfikacji pojazdów wykorzystywanych przez kuratorską służbę sądową do celów służbowych” (projektowane ust. 7 i 8 w art. 13 u.d.p.).

Przyjęcie projektowanej regulacji spowoduje, iż pojazdy wykorzystywane przez kuratorską służbę sądową do celów służbowych, o ile zawarta została umowa o używanie pojazdu prywatnego do celów służbowych, będą zwolnione z opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 i ust. 2 u.d.p. Należy jednakże zwrócić uwagę, że zwolnienie to nie zostało powiązane z obszarem właściwości sądu rejonowego lub

⁶ R. Łukomski, *Komentarz do art. 14 [w:] P. Drebnkowski (red.), Ustawa o kuratorach sądowych. Komentarz*, Legalis 2024.

⁷ Ibidem.

okręgowego, na którym wykonują czynności służbowe kuratorzy, zgodnie z art. 35 ust. 1 ustawy o kuratorach sądowych. Na fakt ten zwrócił uwagę Związek Powiatów Polskich, który w opinii do projektu podniósł, że „skoro kurator zawodowy związany jest właściwością miejscową sądu, to uprawnienie do bezpłatnego parkowania w strefie płatnego parkowania powinno być ograniczone wyłącznie do wykonywania czynności służbowych w obszarze zasięgu terytorialnego danego sądu”⁸. Wnioskodawcy mogliby rozważyć wprowadzenie takiego ograniczenia w projektowanym art. 13 ust. 3 pkt 1 lit. f u.d.p. lub doprecyzować w projektowanym art. 13 ust. 7 przedmiotowej ustawy, że nalepka zwalnia z opłat jedynie w obszarze właściwości sądu, przy którym kurator wykonuje czynności służbowe.

W opinii Związku Powiatów Polskich podniesiono także, że umieszczenie nalepki w sposób trwały na pojeździe może rodzić podejrzenia, że uprawniony kurator może wykorzystywać zwolnienie od opłat również poza wykonywanymi czynnościami służbowymi. Zaproponowano więc wprowadzenie w miejsce nalepki karty parkingowej. Tożsame uwagi podniesiono w ramach konsultacji społecznych projektu, w których poruszono również problem zagrożeń związanych z trwałym oznakowaniem pojazdu jako wykorzystywanego przez kuratora sądowego, w postaci w szczególności zagrożenia zniszczeniem tak oznakowanych pojazdów. W trakcie konsultacji postulowano więc ustalenie takiego wzoru oznaczenia, który nie będzie wprost wskazywał, że pojazd jest wykorzystywany przez kuratora zawodowego⁹.

Warto w tym miejscu wskazać także na potencjalne nadużycia, które mogą wiązać się z wprowadzeniem przedmiotowego zwolnienia z opłat. Należy bowiem pamiętać, że projektowane regulacje dotyczyć będą pojazdów prywatnych, które na podstawie umowy są wykorzystywane do celów służbowych. Trwałe oznaczenie tych pojazdów jako korzystających ze zwolnienia od opłat może hipotetycznie prowadzić do sytuacji, w których ich właściciele będą korzystali z przyznanego prawa również w sytuacjach, w których nie realizują celów służbowych (a zgodnie z projektowanym art. 13 ust. 3 pkt 1 lit. f u.d.p. zwolnieniem mają być objęte jedynie pojazdy wykorzystywane przez kuratorską służbę sądową do celów służbowych). Taka praktyka naruszać będzie Kodeks etyki kuratora sądowego¹⁰, w którym w art. 1 wskazano, że kurator sądowy wykonuje swoje zadania zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, zasadami współżycia społecznego i zasadami określonymi w tymże kodeksie. Za naruszenie zasad etyki zawodowej, zgodnie z art. 52 ust. 1 ustawy o kuratorach sądowych, kurator zawodowy ponosi odpowiedzialność dyscyplinarną. Zgodnie z ust. 2 przedmiotowego przepisu, karami dyscyplinarnymi są:

1. upomnienie,
2. nagana,

⁸ Opinia Związku Powiatów Polskich do druku nr 997, dostępna pod adresem <https://orka.sejm.gov.pl/Druki10ka.nsf/0/E69C0ABD3CA6F6B1C1258C30003CD9EE/%24File/997-001.pdf>.

⁹ Zob. ID ankiety: 11178.

¹⁰ Uchwała Krajowej Rady Kuratorów z dnia 6 maja 2004 roku – Kodeks etyki kuratora sądowego, <https://lexis.pl/kodeks-etyki-kuratora/>.

3. nagana z pozbawieniem możliwości uzyskania wyższego stopnia służbowego przez okres 2 lat,
4. usunięcie z zajmowanego stanowiska,
5. wydalenie ze służby kuratorskiej.

Warto w tym miejscu jeszcze wskazać, iż projektując regulacje przewidujące, że pojazdy korzystające ze zwolnienia oznacza się nalepką umieszczoną na przedniej szybie pojazdu, Wnioskodawcy wzięli pod uwagę jedynie kontrole dokonywane przez piesze patrole kontrolujące parkowanie w strefie płatnego parkowania lub śródmiejskiej strefie płatnego parkowania. Ze względu na fakt, iż kontrole przeprowadzane są również w sposób quasi-automatyczny, przy użyciu samochodów wyposażonych w kamery i czujniki umieszczone na dachu pojazdu, które skanują numery rejestracyjne pojazdów zaparkowanych w strefie i przekazują te dane do odpowiedniej bazy, w której weryfikowane jest wniesienie opłaty za dany pojazd, oznaczenia w formie nalepek (lub w innej formie), powinny posiadać na sobie również tag RFID, który umożliwi skorzystanie z systemu zdalnej identyfikacji radiowej dokonywanej przez pojazdu kontrolujące strefy płatnego parkowania, jak ma to miejsce w szczególności w przypadku Karty Honorowej oraz Karty Powstańca¹¹.

Projekt był przedmiotem analiz Biura Ekspertyz i Oceny Skutków Regulacji Kancelarii Sejmu dotyczących zgodności z prawem Unii Europejskiej¹². Projekt był także przedmiotem analizy BEOS w trybie art. 95a ust. 3 regulaminu Sejmu¹³.

VI. Skutki społeczne projektowanej ustawy

Podmioty, na które wpływa projekt:

- kuratorzy zawodowi – liczba zatrudnionych kuratorów sądowych na koniec 2023 r. wynosiła 5 112 etatów¹⁴; na 2025 r. Ministerstwo Sprawiedliwości zaplanowało zatrudnienie kuratorów sądowych w liczbie 5 212 etatów¹⁵;
- Minister Sprawiedliwości;
- minister właściwy ds. transportu;
- prezesi sądów okręgowych;
- gminy, które ustanowiły strefy płatnego parkowania, zarządcy obiektów, o których mowa w art. 13 ust. 2 u.d.p.,

¹¹ Zob. informację Zarządu Dróg Miejskich o systemie RFID: <https://zdm.waw.pl/aktualnosci/ieszcze-lepsza-e-kontrola-rusza-system-rfid/>.

¹² *Opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych (przedstawiciel wnioskodawców: posłanka Daria Gosek-Popiołek)*, opinia BEOS z 29 I 2025 r., BEOS-WPEiM-120/25.

¹³ *Opinia w sprawie stwierdzenia, czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych (przedstawiciel wnioskodawców: posłanka Daria Gosek-Popiołek) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu*, opinia BEOS z 29 I 2025 r., BEOS-WAPEiM-121/25.

¹⁴ *Mały rocznik statystyczny Polski 2024*, GUS, Warszawa 2024, s. 80, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/roczniki-statystyczne/roczniki-statystyczne/mały-rocznik-statystyczny-polski-2024.1.26.html>.

¹⁵ *Objaśnienia do projektu budżetu części 15 Sądy powszechne na 2025 rok*, Ministerstwo Sprawiedliwości, Warszawa, październik 2024 r., s. 11.

- producent/producenci nalepek uprawniających do bezpłatnego parkowania.

W uzasadnieniu projektu wskazano tylko pozytywne skutki społeczne proponowanych rozwiązań. Podkreślano, że „ograniczenie ciężącej na kuratorach sądowych presji czasu przyczyni się do lepszej realizacji zadań o charakterze resocjalizacyjnym i kontrolnym. Umocni zaufanie obywateli do wymiaru sprawiedliwości i funkcjonariuszy publicznych”.

Dla kuratorów sądowych korzystających z ryczałtu na pokrycie zwiększonych kosztów dojazdów służbowych byłoby to na pewno korzystne. Jednak skutki społeczne proponowanych zmian w ustawie o drogach publicznych są znacznie szersze i nie ograniczają się wyłącznie do kuratorów sądowych.

Zagadnienie wsparcia finansowego kuratorów sądowych w wykonywaniu ich pracy w terenie zostało uregulowane w ustawie o kuratorach sądowych. Zgodnie z art. 14 ust. 5a tej ustawy, „w wypadkach wymagających używania pojazdu prywatnego do celów służbowych, w szczególności w razie trudności w przemieszczaniu się z wykorzystaniem środków komunikacji publicznej, niezależnie od dodatku, o którym mowa w ust. 5, kuratorowi zawodowemu przyznaje się ryczałt na pokrycie zwiększonych kosztów dojazdów służbowych do wysokości 25% kwoty bazowej, o której mowa w ust. 1. Ryczałt przyznaje prezes sądu okręgowego w ramach środków finansowych dostępnych w planie finansowym sądu okręgowego, na wniosek kuratora zawodowego zatwierdzony przez kierownika zespołu kuratorskiej służby sądowej. Przyznanie ryczałtu wymaga zawarcia umowy o używanie pojazdu prywatnego do celów służbowych. Ryczałt jest płatny do 20. dnia następnego miesiąca za miesiąc poprzedzający.”

Zgodnie z art. 13 ustawy budżetowej na 2025 r.¹⁶, kwota bazowa dla kuratorów sądowych wynosi 2 759,97 zł. Uwzględniając wysokość kwoty bazowej ryczałt na pokrycie zwiększonych kosztów dojazdów służbowych w 2025 r. może wynieść maksymalnie 689,99 zł.

Przyjmując, że połowę ryczałtu (345 zł) kurator przeznaczałby na opłaty z tytułu płatnego parkowania, to przy założeniu średniego kosztu 1 godziny płatnego parkowania na 5 zł, dawałoby to możliwość opłaty 69 godzin. Zważywszy, że część czasu pracy kurator zawodowy spędza w miejscu pracy (na dyżurach), wskazana kwota ryczałtu nie wydaje się zbyt niska na pokrycie potrzeb kuratorów związanych z parkowaniem w strefach płatnego parkowania w trakcie wykonywania obowiązków służbowych poza miejscem pracy.

Należy także pamiętać, że zgodnie z art. 14 ust. 5 ustawy o kuratorach sądowych kuratorowi zawodowemu przysługuje dodatek za uciążliwość pracy w terenie w wysokości 50% kwoty bazowej. W 2025 r. jest to kwota 1 379,99 zł. Nie występują zatem istotne finansowe przesłanki do wprowadzania wskazanych w projekcie zmian. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto kuratora zawodowego w 2023 r. wynosiło 10 334 zł¹⁷, co stanowiło 123,4% przeciętnego

¹⁶ Dz. U. poz. 63.

¹⁷ *Mały rocznik statystyczny Polski 2024*, op. cit., s. 80.

miesięcznego wynagrodzenia brutto w administracji publicznej oraz 144,4% przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej w 2023 r.

Proponowane przepisy uprzywilejowują wskazaną w nich grupę zawodową, przy czym projektodawca nie wskazuje ważkich argumentów za nadaniem tego przywileju. Jest wiele zawodów, których przedstawiciele muszą ponosić koszty płatnego parkowania pojazdów w trakcie wykonywania czynności zawodowych. W tym zakresie projekt dotyczy tylko wybranej grupy zawodowej i po części jest efektem współpracy projektodawcy z ogólnopolskim związkiem zawodowym tej grupy zawodowej (co otwarcie wskazują projektodawcy w uzasadnieniu).

Wprowadzenie tych przepisów byłoby istotnym odejściem od zasad zwolnień podmiotowych pojazdów z wnoszenia opłat za ich parkowanie lub korzystanie z innych, wskazanych w ustawie o drogach publicznych, urządzeń (przejazdy przez obiekty mostowe i tunele zlokalizowane w ciągach dróg publicznych, przeprawy promowe na drogach publicznych). Zgodnie z art. 13 ust. 3 u.d.p. z opłat za parkowanie w strefie płatnego parkowania/śródmiejskiej strefie płatnego parkowania/przejazd przez obiekty wymienione w ust. 2 art. 13 tej ustawy zwolnione są pojazdy służb mundurowych, zarządów dróg, autobusy szkolne, pojazdy elektryczne, pojazdy wykorzystywane w ratownictwie lub w przypadku klęski żywiołowej. Nie ma zatem w tej grupie pojazdów osób prywatnych, używanych w stanach zwyczajnych.

Przyjęta w projekcie metoda oznaczania pojazdów kuratorów zawodowych prowadziłaby do tego, że byłiby oni zwolnieni z wskazanych w art. 13 ust. 1 i 2 u.d.p. opłat całkowicie, niezależnie od tego, czy parkowanie w strefie płatnej związane byłoby z wykonywaniem czynności zawodowych czy też nie. Rodziłoby to także problemy techniczne dla operatorów obsługujących strefy płatnego parkowania, gdyż wiązałoby się to z koniecznością dostosowania metod kontroli takich pojazdów do zakresu danych umieszczonych na nalepkach uprawniających do bezpłatnego parkowania.

Przyjęcie takich rozwiązań może również spowodować naciski innych grup zawodowych na zmianę przepisów w tym zakresie i próby rozszerzenia katalogu grup zawodowych uprawnionych ustawowo do zwolnień z opłat wskazanych w u.d.p..

Zaproponowana zmiana jest ponadto niezgodna z celami, jakie stały za wprowadzaniem stref płatnego parkowania, m.in. z chęcią zwiększenia rotacji samochodów w określonych strefach.

Wskazać należy, że poruszony w projekcie problem ma wymiar finansowy i w tym obszarze należałoby szukać ewentualnych jego rozwiązań (jeśli uznajemy, że obecne przepisy, dające możliwość uzyskania pokrycia/rekompensaty kosztów wykonywania obowiązków zawodowych, są niewystarczające). Szczególnie, że skala problemu i jego znaczenie społeczne nie są duże. Nie bez znaczenia dla odbioru społecznego jest również fakt, że projekt zwolnienia z opłat za parkowanie dotyczy grupy zawodowej stosunkowo dobrze wynagradzanej w porównaniu z pracownikami administracji publicznej, czy też z wynagrodzeniami w gospodarce narodowej.

Projekt cieszył się dużym zainteresowaniem w konsultacjach społecznych (371 ankiet). Zdecydowana większość komentujących to kuratorzy sądowi, czyli osoby bezpośrednio zainteresowane wprowadzeniem wskazanego w projekcie przywileju. Nie może zatem dziwić zdecydowane poparcie dla proponowanych zmian. Oprócz poparcia dla zwolnienia z opłat za parkowanie w wypowiedziach wskazywano na kilka rozwiązań technicznych, które należałoby dopracować, aby nie powodowały zagrożenia dla pojazdów prywatnych kuratorów sądowych używanych do celów służbowych¹⁸. Jeden z komentujących tak ujął swoje obawy związane z oznakowaniem samochodów kuratorów sądowych: "Bezpłatne parkowanie kuratorów jest niezbędnym, jednakże oznaczenie wprost pojazdów prywatnych nalepkami z logo kuratorskiej służby sądowej bądź napisem "kurator sądowy" jest nie do przyjęcia z uwagi na konsekwencje związane z brakiem bezpieczeństwa kuratora i jego mienia. Praca kuratora w terenie jest pracą niebezpieczną. Kurator pracuje z tymi samymi osobami, co policja i służba więzienna. Oznaczenie prywatnych samochodów w ten sposób naraża na uszkodzenie mienia prywatnego przez osoby niezadowolone z wyroków sądowych często obwiniających kuratora i inne osoby za niesprawiedliwy wyrok. Niejednokrotnie osoby podsądne odgrają się kuratorom. Oznaczenie pojazdów prywatnych kuratorów nalepkami wprost mówiącymi, do kogo samochód należy, wiąże się z brakiem bezpieczeństwa kuratora i może narażać na niebezpieczeństwo innych członków rodziny poruszających się tym samym samochodem, bo jest to samochód prywatny"¹⁹. Inny z respondentów pisze wprost, że „oznakowanie samochodów może narazić na niebezpieczeństwo kuratora i jego rodzinę, albowiem ktoś /skazany, ukarany, petent/ będzie mógł zniszczyć taki samochód, naruszyć, porysować w chęci zemsty, lub ze złości. Naprawdę pod opiekę kuratorów trafia dużo osób, które zażywają różne środki psychoaktywne i po nich zachowują się nieobliczalnie. Policja ma środki aby się bronić a kurator tylko przysłowiowy <długopis>. Oznaczenie samochodów kuratorskich naraża tę grupę zawodową na niebezpieczeństwo"²⁰. Podobne zastrzeżenia wyrażane były także w innych ankietach, np.: „Uważam, że naklejanie nalepek na samochody mogą wywołać niekomfortowe czasem nawet niebezpieczne sytuacje. Warto nadmienić, że do pracy używamy samochodów prywatnych, które nie powinny być tak bezpośrednio oznaczone (kurator). Oznaczenie auta zwolnionego z opłaty parkingowej powinno być bardziej dyskretne"²¹.

Przeciwników proponowanych zmian było zdecydowanie mniej (były to pojedyncze głosy) i swój sprzeciw argumentowali brakiem zgody na uprzywilejowanie jednej grupy zawodowej – w tym przypadku kuratorów sądowych. Wskazywano np., że: „Skoro administracja państwowa/lokalna wprowadza opłaty to powinny one w pierwszej kolejności dotyczyć właśnie innych podmiotów

¹⁸ „Wyraźne znakowanie pojazdów naklejkami może się wiązać z przykrymi incydentami wobec nas samych jak i naszego prywatnego mienia jakim jest nasz prywatny samochód. Pracując w terenie zawsze musimy się wykazać maksymalną czujnością i ostrożnością. Sama już dawno miałam incydent kiedy spuszczone mi powietrze z kół - całe szczęście, że nie przebito kół. Koszt zdecydowanie byłby większy. Można zastosować klasyczne karty parkingowe z dyskretnym znaczkiem lub nawet jakąś sekwencję liter czy cyfr” – ID ankiety: 11134.

¹⁹ ID ankiety: 11102.

²⁰ ID ankiety: 11178.

²¹ ID ankiety: 11158.

administracyjnych, a nie obywateli. Państwo, które zwalnia swoje instytucje z uregulowań, które samo wprowadza dla obywateli traci szacunek tychże. Po prostu powinni ponosić opłaty tak jak wszyscy inni. Stworzy się grupa osób, która będzie mogła wykorzystywać nalepkę podczas swoich prywatnych przejazdów. System zostanie dodatkowo rozszczelniony. Powinno się zwrócić koszty postoju pracownikowi, który poniósł koszty, ponieważ wtedy pracodawca będzie mógł sprawdzić czy pracownik nie oszukuje”²².

Inne wypowiedzi dotyczą bezpośrednio uprzywilejowania kuratorów, co według respondentów jest nieuzasadnione: „Ustawa rozwiązuje problem nieistniejący. Kuratorzy już pobierają specjalny dodatek na pokrycie kosztów przejazdów, eksploatacji i parkowania. Kwestia uprawnień do bezpłatnego parkowania leży tylko i wyłącznie w gestii władz samorządowych. Uprzywilejowanie jednej z grup zawodowych, którzy będą zwolnieni z opłat w strefach płatnego parkowania, w tym również poza godzinami wykonywania obowiązków służbowych. Ustawa wpłynie na zgłaszanie zapotrzebowania zwolnienia z opłat w strefie płatnego parkowania przez kolejne grupy zawodowe”²³.

VII. Skutki gospodarcze projektowanej ustawy

Projektowane przepisy nie wywołają skutków gospodarczych, a w szczególności nie będą miały wpływu na warunki funkcjonowania sektora małych i średnich przedsiębiorstw. Dochody z płatnego parkowania „zwyczajowo”²⁴ są traktowane jako środki finansowe przeznaczane na budowę lub modernizację infrastruktury drogowej czy na rozwój transportu publicznego. W tym sensie wpływy te mogą mieć znaczenie jako źródło popytu na towary i usługi realizowane przez sektor przedsiębiorstw. Przykładowo wpływy z płatnego parkowania mogą wahać się od ok. 236 mln zł w Warszawie²⁵ do np. 0,6 mln zł w mniejszych miastach powiatowych²⁶. Jeżeli przyjąć, że projektowane zwolnienie będzie dotyczyć kilkudziesięciu osób w dużych ośrodkach miejskich i kilku/kilkunastu osób w mniejszych ośrodkach, to skala zmniejszenia dochodów w stosunku do osiągniętych dochodów z płatnego parkowania będzie nieznaczna – niezależnie od wielkości miasta. Warto też wziąć pod uwagę fakt, że w dużych ośrodkach miejskich funkcjonuje transport publiczny i zadania realizowane przez kuratorów w dużej mierze nie wymagają korzystania z samochodu²⁷. Z kolei w mniejszych ośrodkach wielkość stref płatnego parkowania ma zazwyczaj ograniczony zasięg obszarowy i spora część podopiecznych, którymi opiekują się kuratorzy, może mieszkać poza

²² ID ankiety: 10777.

²³ ID ankiety: 10746.

²⁴ Choć ustawa o drogach publicznych w art. 40a ust. 1d literalnie wskazuje na te cele wyłącznie w przypadku dochodów z opłat w śródmiejskich strefach płatnego parkowania.

²⁵ W 2023 r., <https://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/7,54420,30976479,postrach-kierowcow-w-powiekszonej-strefie-platnego-parkowania.html>.

²⁶ Np. Malbork w 2022 r., <https://dziennikbaltycki.pl/strefa-platnego-parkowania-w-malborku-ile-kierowcy-wplacili-pieniedzy-do-miejskiej-kasy-jest-raport-za-pierwsze-osiem-miesiecy/ar/c4-17912139>.

²⁷ Na wyjątkowy charakter używania pojazdu prywatnego do celów służbowych wskazuje art. 14 ust. 5a ustawy o kuratorach sądowych.

strefami płatnego parkowania. W efekcie można przyjąć, że projektowane zwolnienie nie wpłynie na dochody zarządców dróg, a tym samym na potencjalne źródło popytu na towary i usługi sektora przedsiębiorstw.

W trakcie konsultacji społecznych nie zgłoszono istotnych uwag dotyczących skutków gospodarczych, które mógłby wywołać projektowana ustawa.

VIII. Skutki projektowanej ustawy dla sektora finansów publicznych

W opinii Wnioskodawców nie ma sposobu, aby precyzyjnie określić skutki finansowe projektu ustawy, lecz proponowane zmiany nie generują kosztów po stronie sektora finansów publicznych. Zwolnienie pojazdów wykorzystywanych przez kuratorską służbę sądową do celów służbowych przyczynić się może 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. Tym niemniej Wnioskodawcy wskazują, że przy założeniu, że opłaty za parkowanie dotyczą $\frac{3}{4}$ kuratorów, a średnie miesięczne koszty wynoszą 150 zł na kuratora, roczne przychody wszystkich zarządców dróg w Polsce ograniczone zostałyby o 6,75 mln zł. Zgodnie z oceną Wnioskodawców nie ma potrzeby pozyskania dodatkowych środków na sfinansowanie skutków finansowych projektu.

W kontekście przedstawionej propozycji regulacji prawnej należy zwrócić uwagę, że w myśl art. 13 u.d.p. obligatoryjne ponoszenie opłat przez korzystających z dróg publicznych dotyczy stref płatnego parkowania oraz śródmiejskich stref płatnego parkowania (ust.1 pkt 1), jak również przejazdów niektórych pojazdów samochodowych po drogach krajowych (ust. 1 pkt 3). Natomiast fakultatywność ponoszenia opłat dotyczy przejazdów przez obiekty mostowe i tunele zlokalizowane w ciągach dróg publicznych oraz przepraw promowych na drogach publicznych (ust. 2 pkt 1-2), przy tym fakultatywność ta dotyczy samego ustanowienia tych opłat, ale nie ich uiszczania w razie ustanowienia.

Proponowane wyłączenie z obowiązku ponoszenia opłat w przypadku pojazdów wykorzystywanych przez kuratorską służbę sądową do celów służbowych obejmuje opłaty za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania oraz w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania, a także opłaty za przejazdy przez obiekty mostowe i tunele zlokalizowane w ciągach dróg publicznych oraz za przeprawy promowe na drogach publicznych w sytuacji ich ustanowienia.

W szczególności kwestie związane z opłatami za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania oraz w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania reguluje art. 13b u.d.p., natomiast zagadnienie opłat dodatkowych za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania oraz w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania pobieranych z tytułu nieuiszczenia opłaty określa art. 13f tej ustawy. Na mocy tych przepisów kompetencje w zakresie ustalania strefy płatnego parkowania oraz ustalania wysokości stawek opłat za parkowanie pojazdów ustawodawca

przekazał właściwym organom samorządu terytorialnego – radzie gminy (miasta). Rada dokonuje oceny potrzeby i zasadności wprowadzenia strefy oraz wysokości opłat. Rada gminy (miasta), ustalając strefę płatnego parkowania lub śródmiejską strefę płatnego parkowania, ustala wysokość opłaty zgodnie z zasadą, że opłata za pierwszą godzinę postoju pojazdu samochodowego nie może przekraczać: w strefie płatnego parkowania – 0,15% minimalnego wynagrodzenia, w rozumieniu art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę²⁸, zaś w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania – 0,45% minimalnego wynagrodzenia. Stawki opłat mogą być różnicowane w zależności od miejsca postoju. Przy ustalaniu stawek uwzględnia się progresywne narastanie opłaty przez pierwsze trzy godziny postoju, przy czym progresja nie może przekraczać powiększenia stawki opłaty o 20% za kolejne godziny w stosunku do stawki za poprzednią godzinę postoju. Stawka opłaty za czwartą godzinę i za kolejne godziny postoju nie może przekraczać stawki opłaty za pierwszą godzinę postoju. Ponadto rada gminy (miasta) może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowane oraz zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników drogi. Rada określa także sposób pobierania opłat, którego dokonuje zarząd drogi, a w przypadku jego braku – zarządca drogi. W przypadku opłaty dodatkowej pobieranej za nieuiszczenie ww. opłat rada gminy (miasta) musi kierować się zasadą, że wysokość opłaty dodatkowej nie może przekroczyć 10% minimalnego wynagrodzenia. Opłatę dodatkową również pobiera zarząd drogi, a w przypadku jego braku zarządca drogi.

W świetle powyższych uwag należy stwierdzić, że opłaty z tytułu parkowania w strefie płatnego parkowania oraz w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania są przekazywane do budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Tym samym rozszerzenie katalogu pojazdów zwolnionych z opłat stanowiłoby uszczuplenie dochodów tych jednostek²⁹.

Wprawdzie stanowienie wysokości opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania oraz w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania musi odbywać się w uregulowanych ustawowo granicach, to jednocześnie poprzez takie działanie poszczególne samorządy realizują swoją politykę transportową. Stąd wysokość opłat pomiędzy poszczególnymi jednostkami jest zróżnicowana. Z drugiej strony brakuje informacji, w jakim zakresie kwestia opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania oraz w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania dotyczy kuratorów. W konsekwencji ogólnie brakuje paramentów, które pozwoliłyby ustalić rzeczywistą skalę ubytku w dochodach jednostek samorządu terytorialnego na skutek rozszerzenia katalogu pojazdów zwolnionych z tych opłat pojazdów kuratorskiej służby sądowej użytkowanych w celach służbowych.

Niemniej jednak przeprowadzona analiza wykonania budżetów jednostek samorządu terytorialnego w 2023 r. w zakresie wykonania dochodów w rozdz. 60019 klasyfikacji budżetowej – *Płatne parkowanie* wskazuje, że w praktyce nie wszystkie jednostki samorządu terytorialnego uzyskują dochody z tytułu płatnego parkowania.

²⁸ Dz. U. z 2024 r. poz. 1773.

²⁹ Zob. H. Kisilowska [w:] R. Godlewski, P. Kobylski, D. Wilkowska-Kołąkowska, H. Kisilowska, *Drogi publiczne. Komentarz*, Warszawa 2023, art. 13.

Tym samym ewentualny ubytek dochodów w związku ze zwolnieniem ustawowym z opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania oraz w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania pojazdów kuratorskiej służby sądowej użytkowanych w celach służbowych dotyczyłby tylko części jednostek samorządu terytorialnego (zob. Tabela 1). Ponadto analiza udziału dochodów z tytułu płatnego parkowania w dochodach ogółem oraz dochodach własnych jednostek samorządu terytorialnego, z uwzględnieniem poszczególnych kategorii tych jednostek wskazuje, że dochody uzyskiwane z tytułu płatnego parkowania nie odgrywają istotnej roli w budżetach jednostek samorządu terytorialnego. Jakkolwiek nie można wykluczyć, że w pojedynczych przypadkach ich znaczenie może być większe niż wskazują na to zagregowane dane (zob. Tabela 2).

Tabela 1. Jednostki samorządu terytorialnego, które w 2023 r. realizowały dochody w rozdz. 60019 – Płatne parkowanie

	Liczba jednostek samorządu terytorialnego w danej kategorii	Liczba jednostek samorządu terytorialnego w danej kategorii, która zrealizowała dochody w rozdz. 60019	Udział jednostek samorządu terytorialnego, która zrealizowała dochody w rozdz. 60019 do ogółu jednostek danej kategorii
gminy, z tego:	2411	227	9,4
gminy miejskie (bez miast na prawach powiatu)	236	91	38,6
gminy wiejskie	1498	12	0,8
gminy miejsko-wiejskie	677	124	18,3
miasta na prawach powiatu	66	52	78,8
powiaty	314	17	5,4
województwa	16	1	6,3
JST ogółem	2807	297	10,6

Źródło: Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2023 r., Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2023 oraz obliczenia własne na podstawie baz danych Ministerstwa Finansów, <https://www.gov.pl/web/finanse/2023-r4> (obliczenia wykonano na podstawie danych dostępnych do dnia 18 lutego 2025 r.).

Tabela 2. Udział dochodów z płatnego parkowania w dochodach ogółem i dochodach własnych w 2023 r.

	Ogółem dochody w rozdz. 60019 – Płatne parkowanie	Udział dochodów z tytułu płatnego parkowania w dochodach ogółem	Udział dochodów z tytułu płatnego parkowania w dochodach własnych
	w zł	w %	
gminy, z tego:	127 053 107	0,07	0,16
gminy miejskie (bez miast na prawach powiatu)	82 221 319	0,23	0,42
gminy wiejskie	1 317 590	0,00	0,00
gminy miejsko-wiejskie	43 514 198	0,07	0,15
miasta na prawach powiatu	726 517 953	0,64	1,07
powiaty	2 890 023	0,01	0,02
województwa	209 497	0,00	0,00
JST ogółem	856 670 580	0,24	0,48

Źródło: Obliczenia własne na podstawie baz danych Ministerstwa Finansów, <https://www.gov.pl/web/finanse/2023-r4> (obliczenia wykonano na podstawie danych dostępnych do dnia 18 lutego 2025 r.) oraz Informacja o wykonaniu budżetów jednostek samorządu terytorialnego [w:] Sprawozdanie z wykonania budżetu państwa za okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2023 r. (druk nr 425).

Ponadto należy zauważyć, że w związku z opracowaniem wzoru naklejki mającej identyfikować prywatne pojazdy kuratorskiej służby sądowej użytkowane w celach służbowych, a następnie jej wyprodukowaniem, będą musiały zostać poniesione określone koszty. Z uwagi na termin wejścia w życie projektowanych przepisów w trakcie realizacji budżetu, koszty wynikające z realizacji tych zadań będą musiały zostać sfinansowane w ramach limitów wydatków budżetowych ustalonych dla właściwych dysponentów środków budżetowych.

W opiniach przedłożonych w ramach konsultacji społecznych w aspekcie skutków finansowych wskazywano m.in., iż: w projekcie „nie przeanalizowano skutków finansowych dla samorządów z tytułu spadku wpływów z opłat w strefach płatnego parkowania”³⁰, a „zwolnienie z opłat w SPP będzie uszczuplało wpływy w strefach płatnego parkowania poprzez brak wnoszonej opłaty od kuratora i blokowanie przez niego miejsca w SPP za które inny użytkownik będzie normalnie płacił”³¹. W ocenie jednego z respondentów „koszty będą znacznie wyższe,

³⁰ ID ankiety: 10746.

³¹ ID ankiety: 10794.

w przypadku niektórych miast mogą wynieść ok. 600zł/m-c na jeden samochód”³², z kolei autor innego komentarza zwrócił uwagę, że w projekcie „przerzuca się koszty na samorządy zamiast pokryć je z budżetów jednostek sądowych”³³.

IX. Inne skutki projektowanej ustawy

Nie zidentyfikowano innych skutków wejścia w życie projektowanej ustawy.

X. Zmiana obciążeń administracyjnych

Projekt niesie ze sobą wzrost obciążeń administracyjnych zarówno po stronie sądów okręgowych, jak i jednostek samorządu terytorialnego obsługujących strefy płatnego parkowania.

Przedłożony projekt nie generuje obciążeń administracyjnych dla sektora przedsiębiorstw.

W związku z proponowanymi przepisami nowe zadanie zostanie ustalone dla prezesów sądów okręgowych, którzy mają wydawać nalepki identyfikujące pojazdy wykorzystywane przez kuratorską służbę sądową do celów służbowych i korzystające z obowiązku ponoszenia opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania oraz w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania.

Projekt ustawy nakłada także nowy obowiązek na Ministra Sprawiedliwości oraz ministra właściwego do spraw transportu. Minister Sprawiedliwości, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, zobowiązany zostaje bowiem do wydania rozporządzenia dotyczącego wzoru oraz trybu wydawania nalepki, mając na uwadze konieczność łatwej i szybkiej identyfikacji pojazdów wykorzystywanych przez kuratorską służbę sądową do celów służbowych. Rozporządzenie ma określać w szczególności rozmiar, kolor oraz kwestie techniczne dotyczące wyglądu naklejki mającej identyfikować prywatne pojazdy kuratorskiej służby sądowej użytkowane w celach służbowych.

W związku z terminem wejścia w życie nowych zadań, koszty wynikające z ich realizacji będą musiały być poniesione w ramach limitów wydatków budżetowych ustalonych dla właściwych dysponentów środków budżetowych w ustawie budżetowej na rok 2025.

XI. Konkluzje

1. Skutki prawne: Projekt rozszerza katalog zwolnień za opłaty za parking i przejazdy dla pojazdów wykorzystywanych przez kuratorską służbę sądową do celów służbowych, pod warunkiem zawarcia umowy o używanie pojazdu prywatnego, co może usprawnić pracę kuratorów, ale rodzi ryzyko potencjalnych nadużyć.

³² ID ankiety: 10927.

³³ ID ankiety: 11585.

Wątpliwości budzi forma oznaczenia pojazdów, gdyż trwałe umieszczanie nalepek może rodzić zagrożenia dla bezpieczeństwa kuratorów oraz zwiększa ryzyko wykorzystywania zwolnienia do celów prywatnych.

2. Skutki społeczne: Zaproponowane w projekcie rozwiązania są – ze względu na wywoływane skutki społeczne – dyskusyjne, zarówno pod względem trafności wyboru formy uprzywilejowania wskazanej w projekcie grupy zawodowej, jak i zasadności takich rozwiązań. Ustawa o drogach publicznych nie nadaje przywilejów bezpłatnego parkowania samochodom prywatnym, które są używane do celów służbowych. Wdrożenie regulacji powodowałoby otwarcie roszczeń innych grup pracowniczych w tym zakresie. Istnieje wiele grup zawodowych, które tak jak kuratorzy sądowi wykorzystują samochody prywatne do celów służbowych, a Wnioskodawca nie wskazał przekonujących argumentów, które przemawiałyby za nadaniem takiego przywileju akurat kuratorom sądowym, mającym ustawowo zagwarantowany dodatek za uciążliwość pracy w terenie i korzystających z ryczałtu na pokrycie zwiększonych kosztów dojazdów służbowych. Forma oznakowania uprzywilejowania pojazdów (nalepki uprawniające do bezpłatnego parkowania) budzi zastrzeżenia i obawy samych kuratorów sądowych.

3. Skutki gospodarcze: Projektowane przepisy nie wywołują skutków gospodarczych. Zwolnienie kuratorów sądowych z opłat za parkowanie w strefach płatnego parkowania zmniejszy dochody samorządów gminnych i zarządców dróg, natomiast w żadnym stopniu nie odnosi się do kosztów czy warunków działalności sektora przedsiębiorstw. Zmniejszenie dochodów zarządców dróg będzie na tyle nieistotne, że nie wpłynie na wielkość popytu inwestycyjnego samorządów lokalnych, z którego może potencjalnie korzystać sektor przedsiębiorstw.

4. Skutki finansowe: Rozszerzenie katalogu pojazdów zwolnionych z opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania oraz w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania o pojazdy kuratorskiej służby sądowej użytkowane w celach służbowych będzie uszczuplać dochody jednostek samorządu terytorialnego. Niemniej jednak z uwagi na niewielkie znaczenie wpływów z tych opłat w polityce dochodowej jednostek samorządu terytorialnego ubytki z tego tytułu nie powinny istotnie oddziaływać na budżety tych jednostek.

5. Rozwiązania zagraniczne: W analizowanych państwach (Łotwa, Irlandia, Słowenia) koszty parkowania samochodów wykorzystywanych przez kuratorów (*probation officers*) w związku z wykonywaniem przez nich obowiązków służbowych pokrywane są z budżetu odpowiedniej instytucji odpowiedzialnej za realizację zadań w odniesieniu do osób objętych dozorem. Warto zwrócić uwagę na niektóre rozwiązania stosowane przez łotewską Państwową Służbę Kuratorską – dla przykładu zawarła ona z jedną gminą umowę, na mocy której samochód Służby można parkować bezpłatnie w strefach płatnego parkowania. Z kolei kuratorzy działający na terenie łotewskiej stolicy do wykonywania swoich obowiązków używają głównie służbowych samochodów elektrycznych, które na mocy obecnie

obowiązujących przepisów dotyczących samochodów elektrycznych są zwolnione z opłaty za parkowanie w strefach płatnego parkowania ustanowionych na obszarze Rygi.

Autorzy:

dr Marek Jaśkowski, ekspert ds. legislacji (pkt I-III)

Angelina Tazuszel, specjalista w Wydziale Oceny Skutków Regulacji (pkt IV, XI.5)

Krzysztof Niewęglowski, ekspert ds. legislacji (pkt V, XI.1)

Grzegorz Ciura, specjalista ds. społecznych (pkt. VI, X, XI.2)

Jacek Krzak, specjalista ds. systemu gospodarczego (pkt. VII, X, XI.3)

Monika Korolewska, specjalista ds. finansów publicznych (pkt. VIII, X, XI.4)

Akceptował:

Wicedyrektor Biura Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji

Ziemowit Cieślik

/podpisano elektronicznie/