



PREZYDENT MIASTA KRAKÓWA

Kraków, 0 LUT. 2018

OR-03.0003.3422.2018

Pan
Bogusław Kośmider
Przewodniczący
Rady Miasta Krakowa

Vida kony Pa Rady!

W odpowiedzi na Pana interpelację w sprawie ewentualnej zmiany uchwały o strefie płatnego parkowania w zakresie dopuszczenia możliwości parkowania w strefie samochodów służbowych, zgłoszoną na sesji Rady Miasta Krakowa w dniu 24 stycznia 2018 r., uprzejmie informuję.

Kierując się wskazanym przez ustawodawcę celem jakim służy wprowadzenie opłat za parkowanie, właściwy organ gminy przy ustalaniu dla niektórych użytkowników dróg publicznych, odstępstwa czy przywileju w postaci opłaty abonamentowej, tj. zryczałtowanej opłaty wnoszonej za pewien okres po preferencyjnej stawce, obowiązany jest tak dokonać doboru kryteriów by nie dopuścić do wydawania nieograniczonej ilości abonamentów. Zatem, aby zapewnić skuteczną realizację celów, które służą ustaleniu strefy płatnego parkowania konieczne jest możliwie maksymalne zawężenie grupy podmiotów, na rzecz których zastrzeżono możliwość skorzystania z odstępstwa od zasady pełnej odpłatności za parkowanie. W związku z tym określono grupę uprzywilejowaną, m.in. poprzez zastosowanie przesłanki trwałości stosunku prawnego łączącego dany pojazd i właściciela. Tego typu działania są uznawane w ramach orzecznictwa sądowoadministracyjnego. Co więcej, zasada równości nakazuje *równe traktowanie równych i podobne traktowanie podobnych oraz dopuszcza wprowadzenie różnicowania, ale tylko, gdy jest ono uzasadnione* (por. wyrok TK z 5 listopada 1997 r., TK 22/97).

Uchwała wyznaczając kryterium w postaci „własności pojazdu samochodowego”, rozszerza definicję tego pojęcia i włącza w jego zakres przypadki użytkowania pojazdów samochodowych na podstawie umowy leasingu lub sprzedaży na raty zawartej z bankiem lub firmą leasingową. Wyróżnienie, obok prawa własności do pojazdu samochodowego, także prawa wynikającego z umowy leasingu lub umowy sprzedaży na raty, zawartej z bankiem lub firmą leasingową, zawęża prawo do opłaty zryczałtowanej, bądź abonamentowej wyłącznie do takich przypadków użytkowania pojazdów samochodowych, które poprzez swe cechy typologiczne odzwierciedlają się najtrwalszym charakterem. W omawianym przypadku wszystkie koszty związane z zakupem i utrzymaniem (użytkowaniem) pojazdu pokrywa jego właściciel.

Odrębnie kształtuje się natomiast sytuacja wobec użytkowników pojazdów służbowych. Co do zasady pojazd służbowy jest samochodem wykorzystywanym do prowadzenia działalności gospodarczej przez przedsiębiorcę, który to przedsiębiorca, a nie użytkownik pokrywa wszelkie koszty związane z zakupem pojazdu (środek trwały) oraz jego utrzymaniem (użytkowaniem), dokonując z tego tytułu odpisów amortyzacyjnych, a koszty utrzymania (użytkowania) pojazdu stanowią koszty prowadzonej przez niego działalności gospodarczej zmniejszając podstawę opodatkowania, co skutkuje zmniejszeniem wysokości odprowadzanego podatku dochodowego.

Należy podkreślić, że dotychczasowe doświadczenie wskazują, że abonamenty mieszkańca nabywane na preferencyjnych zasadach, m.in. przez osoby użytkujące pojazdy służbowe wykorzystywane były często do innych celów, np. prowadzonej działalności gospodarczej (przedstawiciele handlowi), co stało w jawnej sprzeczności z celami, jakimi służy abonament mieszkańca. Dostrzegając natomiast potrzebę wsparcia osób prowadzących działalność gospodarczą wprowadzono odrębną grupę uprzywilejowaną, tj. mikroprzedsiębiorców, uzależniając prawo nabycia takiego typu abonamentu m.in. od wysokości przychodu i ilości zatrudnionych osób.

Należy podkreślić, że udzielenie uprawnień zbyt szerokiemu kręgowi podmiotów, nie pozwoliłoby na osiągnięcie celu, jakimi służy strefa płatnego parkowania, tj. zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych. Nie służyłoby to również realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w zakresie ograniczenia dostępności strefy dla pojazdów samochodowych oraz wprowadzania preferencji dla komunikacji zbiorowej. Każdy abonament przyczynia się bowiem do ograniczenia ilości miejsc postojowych, których liczba już przy obecnych regulacjach jest zbyt mała, aby zaspokoić zapotrzebowanie kierowców. Posiadanie abonamentu nie mobilizuje kierowcy do maksymalnego ograniczenia czasu postoju swojego pojazdu, a tym samym optymalnego wykorzystania deficytowego dobra publicznego jakim jest miejsce postojowe.



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

Jacek Majchrowski

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie
3. Miejska Infrastruktura Sp. z o.o.
4. Biuletyn Informacji Publicznej
5. aa