

Uzasadnienie

Podstawa prawna

- 1) art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1465, z późn. zm.):
„Art. 18. 1. Do właściwości rady gminy należą wszystkie sprawy pozostające w zakresie działania gminy, o ile ustawy nie stanowią inaczej.
2. Do wyłącznej właściwości rady gminy należy: (...)
15) stanowanie w innych sprawach zastrzeżonych ustawami do kompetencji rady gminy.”;
- 2) art. 13b ust. 3 i 4 oraz art. 13f ust. 1 i 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 320, z późn. zm.):
 - a) „Art. 13b (...)
 3. Rada gminy (rada miasta) na wniosek wójta (burmistrza, prezydenta miasta), zaopiniowany przez organy zarządzające drogami i ruchem na drogach, może ustalić strefę płatnego parkowania lub śródmiejską strefę płatnego parkowania.
 4. Rada gminy (rada miasta), ustalając strefę płatnego parkowania lub śródmiejską strefę płatnego parkowania:
 - 1) ustala wysokość opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. a lub b, z tym że opłata za pierwszą godzinę postoj u pojazdu samochodowego nie może przekraczać:
 - a) 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 pracę (Dz. U. z 2024 r. poz. 1773),
 - b) w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania - 0,45% minimalnego wynagrodzenia, o którym mowa w lit. a;
 - 2) może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowane oraz zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników drogi;
 - 3) określa sposób pobierania opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1.”,
 - b) „Art. 13f 1. Za nieuiszczenie opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, pobiera się opłatę dodatkową.
 2. Rada gminy (rada miasta) określa wysokość opłaty dodatkowej, o której mowa w ust. 1, oraz sposób jej pobierania. Wysokość opłaty dodatkowej nie może przekroczyć 10% minimalnego wynagrodzenia, o którym mowa w art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę.”.

Stan faktyczny

Obecnie obowiązuje uchwała nr XXVI/712/20 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 17 września 2020 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania oraz śródmiejskiej strefy płatnego parkowania, ustalenia wysokości stawek opłaty za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania oraz w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania, wprowadzenia opłat abonamentowych i zerowej stawki opłaty dla niektórych użytkowników drogi, sposobu pobierania tych opłat i określenia wysokości opłaty dodatkowej (Dz. Urz. Woj. Doln. z 2025 r. poz. 309).

Propozycja zmian

Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu wnioskuje o wprowadzenie do uchwały nr XXVI/712/20 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 17 września 2020 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania oraz śródmiejskiej strefy płatnego parkowania, ustalenia wysokości stawek opłaty za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania oraz w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania, wprowadzenia opłat abonamentowych i zerowej stawki opłaty dla niektórych użytkowników drogi, sposobu pobierania tych opłat i określenia wysokości opłaty dodatkowej (dalej uchwała), następujących zmian:

- 1) w § 4 (uchyla się ust. 10-13) – likwidacja identyfikatora „H”:

Zmiana dotyczy likwidacji w strefie płatnego parkowania zerowej stawki opłaty za postój pojazdów samochodowych o napędzie spalinowo-elektrycznym, których emisja CO₂ nie przekracza 100 g/km lub napędzanych sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub skroplonym gazem ziemnym (LNG).

Zmieniający się w ostatnich latach rynek motoryzacyjny, w tym regulacje wprowadzane na poziomie Unii Europejskiej dążące do ograniczenia emisji CO₂, doprowadziły do upowszechnienia się pojazdów samochodowych z napędem spalinowo-elektrycznym. W związku z powyższym liczba pojazdów samochodowych o napędzie spalinowo-elektrycznym systematycznie wzrasta i jest na tyle znacząca, że wpływa na zwiększanie liczby potencjalnych beneficjentów obowiązującej obecnie w strefie płatnego parkowania zerowej stawki opłaty za postój pojazdu samochodowego na podstawie wydanego identyfikatora „H”.

Rosnąca liczba identyfikatorów „H” wpływa negatywnie na rotację miejsc postojowych, co jest podstawowym zadaniem funkcjonowania strefy płatnego parkowania i śródmiejskiej strefy płatnego parkowania oraz powoduje preferencję poruszania się pojazdem samochodowym w mieście, co stoi w sprzeczności z polityką miejską w zakresie transportu.

Możliwość bezpłatnego zaparkowania pojazdu samochodowego o napędzie spalinowo-elektrycznym w strefie płatnego parkowania nie sprzyja także wyborowi alternatywnego środka transportu jakim jest komunikacja miejska, powodując przez to wzrost kongestii na głównych arteriach komunikacyjnych miasta.

Poniżej zestawiono rozwiązania dedykowane pojazdom samochodowym o napędzie spalinowo-elektrycznym w strefach płatnego parkowania i śródmiejskich strefach płatnego parkowania w siedmiu największych polskich miastach na dzień 1 czerwca 2025 r.:

- Warszawa – brak preferencji,
- Kraków – brak preferencji,
- Wrocław – zwolnienie z wnoszenia opłat za postój dla pojazdów samochodowych o napędzie spalinowo-elektrycznym (emisja CO₂ poniżej 100 g/km) w strefie płatnego parkowania oraz możliwość zakupu abonamentu w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania, którego roczny koszt wynosi 100 zł (obszar B) lub 300 zł (obszar A),
- Łódź – brak preferencji (zniesiono je 1 maja 2025 roku; wcześniej istniała możliwość zakupu rocznego abonamentu w cenie 360 zł),
- Poznań – w każdej z funkcjonujących stref możliwość zakupu abonamentu dla pojazdów samochodowych z napędem spalinowo-elektrycznym (emisja CO₂ poniżej 95 g/km), którego roczny koszt wynosi 720 zł,
- Gdańsk – brak preferencji, z zastrzeżeniem, że pojazdy samochodowe z napędem spalinowo-elektrycznym z możliwością ładowania bezpośrednio z sieci (plug-in) traktowane są jak elektryczne (zwolnione z opłat),
- Szczecin – możliwość wniesienia opłaty zryczałtowanej w wysokości 150 zł miesięcznie (1800 zł rocznie) dla pojazdów z napędem spalinowo-elektrycznym z możliwością ładowania bezpośrednio z sieci (plug-in) i emisji CO₂ poniżej 50 g/km.

Proponuje się wprowadzenie zmiany polegającej na wyeliminowaniu uprawnienia do bezpłatnego postoju pojazdów hybrydowych na obszarze strefy płatnego parkowania oraz wprowadzeniu możliwości wykupienia dedykowanego abonamentu uprawniającego do postoju pojazdu niskoemisyjnego na wszystkich płatnych miejscach postojowych w strefie płatnego parkowania, po preferencyjnej stawce odpowiadającej wysokości abonamentu dla mieszkańca strefy płatnego parkowania (4% od wartości minimalnego wynagrodzenia – 186 zł/rok, przyjmując obowiązującą w 2025 roku wysokość minimalnego wynagrodzenia 4 666 zł).

- 2) w § 5 i § 6 – wprowadzenie nowych abonamentów typu MC, typu NEC i typu MAB oraz likwidacja abonamentów typu M, typu NEA, typu SMC i typu SMAB:

a) § 5:

- „1) abonament typu MC – wydawany na numer rejestracyjny dla nie więcej niż trzech pojazdów samochodowych posiadanych przez osobę fizyczną, rozliczającą w mieście Wrocław podatek dochodowy od osób fizycznych, zameldowaną na pobyt stały lub na pobyt czasowy w strefie płatnego parkowania na obszarze jednej z podstref V-XVI, posiadającą pojazd samochodowy na podstawie jednego z tytułów wymienionych w § 7 – potwierdzający uprawnienie do postoju wyłącznie w podstrefie miejsca zameldowania. W przypadku, gdy adres zameldowania na pobyt stały lub na pobyt czasowy zlokalizowany jest na granicy podstref, dana osoba fizyczna może dokonać wyboru zakupu abonamentu typu MC obowiązującego na jednej z sąsiadujących podstref strefy płatnego parkowania lub zakupu abonamentu typu MAB obowiązującego na jednej z sąsiadujących podstref śródmiejskiej strefy płatnego parkowania;”
- „4) abonament typu NEC – potwierdzający uprawnienie do postoju na wszystkich miejscach objętych opłatami w strefie płatnego parkowania, wydawany na numer rejestracyjny dla pojazdu samochodowego:

- a) o napędzie spalinowo-elektrycznym, którego emisja CO₂ nie przekracza 100 g/km, jeżeli dla pojazdu samochodowego zostało wystawione świadectwo zgodności WE bądź świadectwo homologacji potwierdzające, że pojazd posiada napęd spalinowo-elektryczny oraz emisję CO₂ nieprzekraczającą 100 g/km,
 - b) napędzanego sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub skroplonym gazem ziemnym (LNG), jeżeli w dowodzie rejestracyjnym pojazdu samochodowego zostało potwierdzone, że pojazd napędzany jest sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub skroplonym gazem ziemnym (LNG).”;
- b) § 6:
- „1) abonament typu MAB – wydawany na numer rejestracyjny dla nie więcej niż trzech pojazdów samochodowych posiadanych przez osobę fizyczną, rozliczającą w mieście Wrocław podatek dochodowy od osób fizycznych, zameldowaną na pobyt stały lub na pobyt czasowy w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania na obszarze jednej z podstref I-IV, posiadającą pojazd samochodowy na podstawie jednego z tytułów wymienionych w § 7 – potwierdzający uprawnienie do postoju wyłącznie w podstrefie miejsca zameldowania. W przypadku, gdy adres zameldowania na pobyt stały lub na pobyt czasowy zlokalizowany jest na granicy podstref, dana osoba fizyczna może dokonać wyboru zakupu abonamentu typu MAB obowiązującego na jednej z sąsiadujących podstref śródmiejskiej strefy płatnego parkowania lub zakupu abonamentu typu MC obowiązującego na jednej z sąsiadujących podstref strefy płatnego parkowania;”;
 - uchyla się pkt 4 i 5,
 - „6) abonament typu NEB – potwierdzający uprawnienie do postoju na wszystkich miejscach objętych opłatami w obszarze B śródmiejskiej strefy płatnego parkowania, wydawany na numer rejestracyjny dla pojazdu samochodowego:
 - a) o napędzie spalinowo-elektrycznym, którego emisja CO₂ nie przekracza 100 g/km, jeżeli dla pojazdu samochodowego zostało wystawione świadectwo zgodności WE bądź świadectwo homologacji potwierdzające, że pojazd posiada napęd spalinowo-elektryczny oraz emisję CO₂ nieprzekraczającą 100 g/km,
 - b) napędzanego sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub skroplonym gazem ziemnym (LNG), jeżeli w dowodzie rejestracyjnym pojazdu samochodowego zostało potwierdzone, że pojazd napędzany jest sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub skroplonym gazem ziemnym (LNG).”.

Przeprowadzone przez operatora strefy płatnego parkowania we Wrocławiu badania w zakresie funkcjonowania strefy płatnego parkowania oraz śródmiejskiej strefy płatnego parkowania (ostatnie z roku 2023) wyraźnie wskazały konieczność rozróżnienia wysokości opłat abonamentowych i opłat za postój pojazdów samochodowych pomiędzy centrum miasta a jego otoczeniem. Poziom wykorzystania miejsc postojowych w obszarze A śródmiejskiej strefy płatnego parkowania wynosił w godzinach obowiązywania płatnego parkowania znacznie ponad 90%. Oznacza to zajętość przez cały czas obowiązywania płatnego parkowania praktycznie wszystkich wyznaczonych miejsc postojowych. Sytuacji nie poprawiło także podniesienie opłat za postój pojazdów samochodowych w tym obszarze z 3 zł do 7 zł za pierwszą godzinę postoju, które miało miejsce wraz z wprowadzeniem śródmiejskiej strefy płatnego parkowania w 2021 roku. Brak elastyczności cenowej jest przyczyną sprzedaży abonamentów w ilości znacznie przekraczającej liczbę płatnych miejsc postojowych dostępnych w tym obszarze. Przykładowo na dzień 31 maja 2025 r. w obszarze A o pojemności 504 miejsc postojowych sprzedanych było łącznie 612 abonamentów dla mieszkańców (typu M) i dodatkowo 385 abonamentów dla pojazdów niskoemisyjnych (typu NEA).

W celu zwiększenia rotacji miejsc postojowych, szczególnie w obszarze A śródmiejskiej strefy płatnego parkowania, proponuje się rezygnację z abonamentu typu NEA. O taką zmianę wystąpił z wnioskiem między innymi Zarząd Osiedla Stare Miasto. Z przytoczonych danych wynika jednak, że to działanie jest niewystarczające. Dlatego dodatkowo proponuje się zróżnicowanie wysokości opłat abonamentowych dla mieszkańca w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania (w centrum miasta) w stosunku do strefy płatnego parkowania (poza centrum miasta), gdzie problem ten nie występuje lub ma znacznie mniejszą skalę.

Tym samym proponuje się wyższą opłatę za abonament typu NEB (6 % minimalnego wynagrodzenia za pracę – 279 zł/rok, przyjmując obowiązującą w 2025 roku wysokość minimalnego wynagrodzenia 4 666 zł) oraz likwidację uprawnienia do postoju pojazdu hybrydowego na obszarze strefy płatnego parkowania na podstawie abonamentu typu NEB.

Proponuje się również wyższą opłatę abonamentową dla mieszkańca w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania niż w strefie płatnego parkowania oraz zrównanie wysokości opłat abonamentowych za drugi i trzeci pojazd w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania. To podejście uzasadnione jest także najlepszą w skali miasta obsługą centrum przez transport zbiorowy, który jest preferowany we Wrocławskiej polityce mobilności.

Proponowane jest także zlikwidowanie abonamentów typu SMC i typu SMAB wydawanych na numer rejestracyjny trwale oznakowanego pojazdu samochodowego stanowiącego własność operatora sieci dystrybucyjnej lub użytkowanego na podstawie umowy cywilnoprawnej zawartej z operatorem sieci dystrybucyjnej wykonującej obowiązki pogotowia energetycznego, wodno-kanalizacyjnego, gazowego lub ciepłowniczego. Zmiana wynika z faktu, że od kwietnia 2023 roku nie został sprzedany żaden abonament typu SMC i typu SMAB.

- 3) w § 8-9 oraz § 11 ust. 1 i 2 – zmiana wysokości opłat abonamentowych za postój pojazdów samochodowych oraz opłaty zryczałtowanej za zajęcie zastrzeżonego stanowiska postojowego (koperty) w celu korzystania na prawach wyłączności.

Proponowane jest powiązanie wysokości opłat abonamentowych za postój pojazdów samochodowych oraz opłaty zryczałtowanej za zajęcie zastrzeżonego stanowiska postojowego (koperty) w strefie płatnego parkowania oraz w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania z wysokością kwoty odpowiadającej równowartości określonemu procentowi minimalnego wynagrodzenia określonego na podstawie ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę, zaokrąglonej w dół do pełnych złotych. Wykaz zgodnie z załącznikiem do uzasadnienia.

Mechanizm ten od 2018 roku funkcjonuje na poziomie określonym w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych w stosunku do maksymalnych stawek godzinowych opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych, co rozwiązało występujący wcześniej problem braku dostosowania wysokości tych opłat do zmieniających się warunków społeczno-gospodarczych. Dodatkowo we Wrocławiu od dnia 1 stycznia 2023 r. mechanizm ten stosowany jest w odniesieniu do opłat dodatkowych. System ten bardzo dobrze się sprawdza, dlatego w niniejszym projekcie proponuje się jego rozszerzenie na wszystkie regulowane przedmiotową uchwałą opłaty.

Omówienia wymaga cena abonamentu dla mieszkańca (dotychczas typu M; proponowane rozróżnienie na typu MAB i typu MC), która we Wrocławiu nie wzrosła od co najmniej 2003 roku. Jest to ewenementem w stosunku do innych kosztów wpływających na wybory transportowe mieszkańców. Dlatego zaproponowano podniesienie tej ceny, zbliżając ją do średniej obowiązującej w innych dużych polskich miastach. Poniżej przedstawiono zestawienie rocznych kosztów obszarowych abonamentów dla mieszkańca w siedmiu największych miastach polskich (o liczbie mieszkańców powyżej 400 tysięcy) na dzień 2 czerwca 2025 r.:

- 600 zł – Warszawa,
- 440 zł – Szczecin,
- 365 zł – Łódź,
- 360 zł – Poznań,
- 120 zł – Gdańsk, Kraków,
- 100 zł – Wrocław (za pierwszy pojazd danego posiadacza).

Proponowane stawki (przyjmując obowiązującą w 2025 roku stawkę wynagrodzenia minimalnego – 4 666 zł):

- Wrocław śródmiejska strefa płatnego parkowania – 6 % minimalnego wynagrodzenia za pracę/rok za pierwszy pojazd i odpowiednio 60 % minimalnego wynagrodzenia za pracę/rok za drugi i trzeci pojazd (279 zł/rok dla pierwszego pojazdu i odpowiednio 2799 zł/rok dla drugiego i trzeciego pojazdu),
- Wrocław strefa płatnego parkowania – 4 % minimalnego wynagrodzenia za pracę/rok za pierwszy pojazd i odpowiednio 8 % i 40 % minimalnego wynagrodzenia za pracę/rok (186 zł/rok dla pierwszego pojazdu i odpowiednio 373 zł/rok i 1866 zł/rok dla drugiego i trzeciego pojazdu).

- 4) w § 14 – zaokrąglenie kwoty opłaty dodatkowej w dół do pełnych złotych:

„§ 14 1. Ustala się opłatę dodatkową za nieuiszczenie opłaty za każdorazowy postój pojazdu samochodowego w strefie płatnego parkowania oraz w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania w wysokości kwoty odpowiadającej równowartości 10% minimalnego wynagrodzenia określonego na podstawie ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę, zaokrąglonej w dół do pełnych złotych.

2. Ustala się opłatę dodatkową za nieuiszczenie opłaty za postój pojazdu samochodowego w strefie płatnego parkowania oraz w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania po upływie czasu określonego na wydruku z parkomatu lub po upływie czasu opłaconego telefonem komórkowym w wysokości kwoty odpowiadającej równowartości 6% minimalnego wynagrodzenia określonego na podstawie ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę, zaokrąglonej w dół do pełnych złotych.

3. W przypadku uregulowania opłaty dodatkowej w terminie 7 dni od dnia wystawienia lub doręczenia zawiadomienia, na zasadach określonych w ust. 7:

- 1) wysokość opłaty dodatkowej, o której mowa w ust. 1, ulega obniżeniu do wysokości kwoty odpowiadającej równowartości 5% minimalnego wynagrodzenia określonego na podstawie ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę, zaokrąglonej w dół do pełnych złotych;
- 2) wysokość opłaty dodatkowej, o której mowa w ust. 2, ulega obniżeniu do wysokości kwoty odpowiadającej równowartości 3% minimalnego wynagrodzenia określonego na podstawie ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę, zaokrąglonej w dół do pełnych złotych.”;

W związku z tym, że obecnie opłata dodatkowa za nieuiszczenie opłaty za każdorazowy postój pojazdu samochodowego w strefie płatnego parkowania oraz w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania stanowi wysokość kwoty odpowiadającej równowartości określonego procentowi minimalnego wynagrodzenia określonego na podstawie ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę, wnioskowane jest zaokrąglanie jej w dół do pełnych złotych, w celu wyeliminowania kwot z dwoma miejscami po przecinku.

Wprowadzona zmiana ma charakter porządkowy i jej zadaniem jest wprowadzenie jednolitego sposobu ustalania wysokości opłat pobieranych na mocy niniejszej uchwały.

5) w § 7, § 10, § 12 ust. 5 i § 15 – zmiany porządkowe:

„§ 7. Podstawą do nabycia abonamentu typu MAB, typu MC lub typu N jest posiadanie pojazdu samochodowego z tytułu:

- 1) własności;
- 2) współwłasności;
- 3) umowy leasingu;
- 4) umowy przewłaszczenia na zabezpieczenie, w przypadku umowy kredytu na zakup samochodu;
- 5) innej czynności cywilnoprawnej, której stroną jest osoba fizyczna nabywająca abonament typu MAB, typu MC lub typu N.”,

„§ 10. Wzory abonamentów oraz identyfikatora „0” określa Dyrektor Zarządu Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu.”,

„§ 12. 5. Postój przy użyciu nieważnego abonamentu, nieważnego identyfikatora „0” lub korzystanie z abonamentu poza strefą płatnego parkowania, śródmiejską strefą płatnego parkowania, obszarem lub podstrefą określoną w abonamencie, jest równoznaczny z niewniesieniem opłaty za postój.”,

„§ 15. Prezydent Wrocławia określi, w drodze zarządzenia, zasady wydawania, zwrotu i wymiany identyfikatora „0”, nabywania i wymiany abonamentów oraz wyznaczania zastrzeżonego stanowiska postojowego (koperty), w celu korzystania na prawach wyłączności.”.

Zmiany porządkowe wynikają z likwidacji identyfikatora „H” i abonamentu typu M oraz wprowadzenia nowych abonamentów typu MC i typu MAB.

Przy opracowywaniu uchwały nie było ustawowego obowiązku dokonania czynności, mających wpływ na ocenę przez organ nadzoru w postępowaniu nadzorczym zgodności z prawem (legalności, ważności) podjętej uchwały, w szczególności działań w zakresie konsultacji, zawiadamiania, zatwierdzania, opiniowania, uzgadniania.

Wejście w życie uchwały od dnia 1 stycznia 2026 r.

Projekt uchwały nie zawiera danych prawnie chronionych.

Mając na uwadze powyższe podjęcie przedmiotowej uchwały jest w pełni zasadne.