



Skuteczność płatnego parkowania mierzona stopniem osiągnięcia wcześniej określonych celów zależy od: polityki państwa, polityki lokalnej samorządu gminy, organizacji ruchu, faktycznego statusu pasa drogowego i jego ochrony, kontroli i egzekucji opłat, kontroli i egzekucji prawidłowego (zgodnego z prawem) postoju pojazdów.

## Państwo pomaga czy przeszkadza w osiągnięciu celów płatnego parkowania?

Polityka państwa wobec działań samorządów, jest kształtowana przez prawo ogólnie obowiązujące. W odniesieniu do działań nakładających na obywateli określone zobowiązania (na przykład daniny), konieczne jest ich zapisanie w ustawie. W wypadku opłat za parkowanie, wyrok Trybunału Konstytucyjnego z 2002 r., kwalifikujący te opłaty jako daniny, przeciął wieloletnie poszukiwania dla nich miejsca w polskim systemie prawnym. Pozwoliło to na zapisanie w art. 13 ust.1 ustawy o drogach publicznych, że: „*Korzystający z dróg publicznych są obowiązani do ponoszenia opłat za: 1) parkowanie na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania.*” Do pozytywnych regulacji prawnych można też zaliczyć art. 13b ust. 2 tej ustawy, według którego: „*strefę płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej*”. Ale inne ustępy tego artykułu, wręcz uniemożliwiają osiągnięcie wskazanych celów ponieważ:

- opłata nie może przekraczać 3,0 zł/h (ust. 4 pkt1),
- obowiązuje dziwaczna progresja preferująca długie postoje (ust. 5),
- nie można pobierać opłat w soboty i w dni świąteczne (ust.1).

# Warunki skuteczności płatnego parkowania (I) Polityka państwa

Utworzono: środa, 02, styczeń 2013 07:52 Anna Strachocka

---

Maksymalna wysokość opłat za parkowanie jest ustawowo zamrożona od 9 lat i przestała być wystarczająca w dużych miastach. Najwyższa stawka (3,00 zł/h) obowiązuje:

- od początku jej ustanowienia w grudniu 2003 r. w 3 z 7 największych miast w Polsce (Wrocław, Kraków i Poznań); w Poznaniu konieczne było obniżenie o 25% stawki obowiązującej od sierpnia 2001 r. (4,00 zł/h), co całkowicie zrujnowało osiągniętą wcześniej równowagę popytu i podaży,
- od 2008 r. – w Warszawie i Gdańsku – czyli już w 5 z 7 największych miast w Polsce,
- w dwóch miastach jest niższa: w Szczecinie wynosi tylko symbolicznie mniej (2,80 zł/h), a w Łodzi – 2,00 zł/h i nie stosuje się progresji.

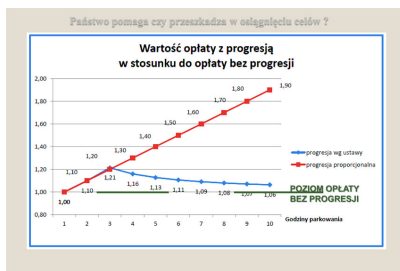
Na przykład w Poznaniu, gdzie prowadzi się systematyczne badania od początku funkcjonowania Strefy Płatnego Parkowania (SPP) stwierdzono, że po zmniejszeniu stawki podstawowej o 25% oraz po zamianie normalnej progresji, na rozwiązanie według ustawy prawie dwukrotnie wzrosła liczba biletów za czas postoju ponad 2 godziny, a tendencja wzrostowa utrzymywała się przez następne lata. W Warszawie niskie stawki opłat za parkowanie na ulicach miasta powodują coraz mniejsze zainteresowanie wydzielonymi parkingami komercyjnymi. Takie parkingi są ostatnio likwidowane i pozostają place „niczyje”, do darmowego parkowania. Są to place zarówno w pasie drogowym, jak też formalnie poza pasem drogowym. W stolicy ceny opłat jednorazowych na miejskich parkingach strzeżonych, zostały praktycznie również zamrożone. Nowe ceny wprowadzone w listopadzie 2011 r., ograniczyły się do symbolicznej korekty opłaty za drugą godzinę, przy równoczesnym zachowaniu dotychczasowej wysokości opłaty 5 zł za pierwszą i 4 zł za trzecią i następne godziny. Ulgowa cena abonamentu dla mieszkańców zameldowanych w bezpośrednim sąsiedztwie parkingu, wynosi 200 zł miesięcznie (2 400 zł za rok). Cena abonamentu dla mieszkańców w określonym rejonie Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN), to 30 zł rocznie.

W Warszawie ceny biletów jednorazowych komunikacji miejskiej zostały podniesione w 2008 r. (podobnie jak stawka opłat za parkowanie). Rada Miasta Stołecznego Warszawy podjęła uchwałę o 2 podwyżkach cen biletów komunikacji miejskiej; pierwszą już wprowadzono od początku 2013 r., a następna będzie za rok. Natomiast ani rząd ani Sejm nie przewidują zmiany górnego pułapu opłat za parkowanie.

Ustawa o drogach publicznych ogranicza wysokość progresji do 20% stawki za poprzednią godzinę oraz zakres progresji wyłącznie do drugiej i trzeciej godziny. Wprowadzenie zamiast tego, 20% prostej progresji liniowej, umożliwiłoby zwiększenie o 50% łącznej opłaty za 6 godz., a o 90% za 10 godz. postoju. W obecnym skomplikowanym i nieefektywnym systemie progresji, parkujący jest „karany” aż 21,3% wyższą opłatą za pierwsze 3 godziny postoju, a za 10 godzin parkowania, „nagradzany” zmniejszeniem tej wyżki do 6,4%.

# Warunki skuteczności płatnego parkowania (I) Polityka państwa

Utworzono: środa, 02, styczeń 2013 07:52 Anna Strachocka



Także maksymalna wysokość dodatkowej opłaty za brak biletu parkingowego (50 zł), to zaledwie 80% sumy, jaką trzeba byłoby zapłacić za dwa pełne dni parkowania przy maksymalnej stawce i maksymalnej pseudo progresji.

Z kolei ograniczenie poboru opłat do dni roboczych, komplikuje wykorzystanie tego narzędzia do uporządkowania ruchu w rejonach turystycznych i rekreacyjnych. Są takie rejony dużych miast, a nawet całe miasta mniejszej wielkości, w których konieczne jest „ucywilizowanie” parkowania właśnie w weekendy. Z badań, które przeprowadziłam w 2011 r. wynika, że na terenie Nowego Miasta w Warszawie, właśnie w soboty parkuje ponad dwukrotnie więcej pojazdów, niż w dzień roboczy. Szczegółowe porównania wykazują, że są w tym rejonie ulice, na których liczba pojazdów parkujących w sobotę, może być nawet ponad trzykrotnie większa.

Uchwała NSA podjęta 15 czerwca 2011 r., w składzie siedmiu sędziów w Izbie Ogólnoadministracyjnej, stwierdzająca że: „*Sobota jest dniem równorzędnym z dniem ustawowo wolnym od pracy w rozumieniu art. 57 4 k.p.a.*”, nie pozostawia wątpliwości co do tego, że zgodnie z art.13b ust.1 ustawy o drogach publicznych, nie przewiduje się pobierania opłat za parkowanie w soboty. Jednak w 2 z 7 największych miast, pobiera się opłaty za parkowanie w soboty:

- we Wrocławiu – zasada taka utrzymuje się od lat;
- w Poznaniu, w którym zdecydowano się na soboty od niedawna (Poznań zastąpił w tej statystyce Łódź).

Pozwala to przypuszczać, że przynajmniej w niektórych rejonach tych miast (a zapewne także w innych, mniejszych miastach), istnieje taka konieczność.

Zgodnie z art. 13 ust. 3 pkt.1 ustawy o drogach publicznych, od opłat za parkowanie są zwolnione pojazdy: służb bezpieczeństwa i służb specjalnych (w uproszczeniu), zarządów dróg, Sił Zbrojnych itp. oraz pojazdy wykorzystywane w ratownictwie lub w przypadku klęski żywiołowej. Wymienione zwolnienia są bezdyskusyjne.

Ale oprócz tego od 19 października 2012 r.: „*Korzystający z drogi publicznej jest zwolniony (do 18.10.2012 r. było: „może być zwolniony”) z opłat, o których umowa w ust. 1 pkt. 1 i ust.2, w przypadku wykonania przez niego przejazdu w ramach pomocy humanitarnej lub medycznej. Zwolnienie, o którym mowa w ust. 5 następuje w drodze decyzji administracyjnej, wydanej przez ministra właściwego do spraw transportu, na wniosek podmiotu występującego o takie zwolnienie.*”

# Warunki skuteczności płatnego parkowania (I) Polityka państwa

Utworzono: środa, 02, styczeń 2013 07:52 Anna Strachocka

---

Decyzje te często wydawane są na pojazdy prywatne; ponadto dotychczas nie określano rodzajów akcji, miejsc (lokalizacji) i terminów, bo wiele takich akcji trudno przewidzieć z góry. Pozwalało to na wykorzystywanie decyzji do stałego, bezpłatnego parkowania pojazdów przed biurami firm i organizacji, a także na terenie całej strefy, niekoniecznie podczas akcji humanitarnych lub pomocy medycznej. Znając wieloletnią niechęć pracowników urzędu ministra właściwego do spraw transportu, do jakichkolwiek działań faktycznie usprawniających funkcjonowanie systemów płatnego parkowania w miastach, trudno liczyć na to, że wraz ze zmianą treści ustawy, zostaną wprowadzone również zmiany w zawartości treści decyzji Ministra, polegające np. na wprowadzeniu klauzuli obowiązku każdorazowego zawiadamiania pobierającego opłaty o miejscu i terminie takiej akcji, wymagającej postępu w strefie płatnego parkowania.

Ale nie tylko służby ratunkowe i organizacje niosące pomoc są ustawowo zwolnione z opłat za parkowanie. Zgodnie z art. 13 ust. 3 pkt.2 ustawy o drogach publicznych, od opłat za parkowanie są także zwolnione autobusy szkolne przewożące dzieci do szkoły. Te specjalnie pomalowane i oznaczone oraz wyposażone w specjalne światła ostrzegawcze autobusy szkolne, często są mylone przez kontrolerów z pojazdami przewożącymi zorganizowane grupy dzieci lub młodzieży w wieku do 18 lat, które mogą być oznaczane żółtą tablicą z symbolem dzieci, tylko w czasie wykonywania takiego przewozu. Takie autobusy nie są zwolnione z opłat. Jednak ilość autobusów oznakowanych taką żółtą tablicą z symbolem dzieci, które przewożą „dzieci” w wieku do 81 lat (a nawet ponad), wskazuje na to, że niewiedza o takiej „delikatnej” różnicy jest powszechna, również wśród funkcjonariuszy Policji i Straży Miejskiej.

Oddzielnym problemem jest brak możliwości zróżnicowania stawek opłat za parkowanie w zależności od wielkości pojazdu samochodowego. Tylko dla opłat za parkowanie nie przewidziano uzależnienia ich wysokości od rodzaju pojazdu samochodowego.



Na parkingu komercyjnym, zbudowanym specjalnie dla autokarów na warszawskim Podzamczu, poza pierwszą godziną (10 zł), stawki opłat za drugą i trzecią są jak dla samochodów osobowych, za następne godziny tylko o złotówkę droższe (5 zł/h). Na tym parkingu, ostatnio przemalowano część stanowisk postojowych dla autokarów, na większą liczbę stanowisk dla samochodów osobowych. Pojedyncze autokary pojawiają się tylko sporadycznie, ponieważ na ulicy postój autobusów kosztuje 3 zł/h. A poza tym można próbować wykryć się z opłaty żółtą tabliczkę z symbolem dzieci. Autokar zajmuje 5 - 7 stanowisk postojowych dla samochodów osobowych,

# Warunki skuteczności płatnego parkowania (I) Polityka państwa

Utworzono: środa, 02, styczeń 2013 07:52 Anna Strachocka

---

jednak w wysokości opłat za postój w strefach płatnego parkowania nie uwzględnia się wielkości lub innych parametrów użytkowych pojazdów.

Minister właściwy do spraw transportu odegrał także i nadal odgrywa negatywną rolę w sprawie różnych, wymyślnych interpretacji odnoszących się do znaku D-44 „strefa parkowania”.

Jeżeli przeanalizujemy historię regulacji prawnych dotyczących pobierania opłat za parkowanie w Polsce oraz aktualne prawo dotyczące tego zagadnienia, a także dalsze zamierzenia organów państwowych, to na zadane na początku pytanie:

Państwo pomaga czy przeszkadza w osiągnięciu celów płatnego parkowania?

Z całą pewnością należy odpowiedzieć:

Państwo głównie przeszkadza samorządom w tych działaniach, które podobnie jak ustanawianie dokumentów prawa lokalnego (np. miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego), powinny należeć do wyłącznych uprawnień gminy.

Anna Strachocka

*Anna Strachocka posiada duże doświadczenie praktyczne (w tym 6 lat pracy w bezpośredniej kontroli wnoszenia opłat w terenie), poparte wiedzą i własnymi analizami:*

*\*praca licencjacka - „Strefa płatnego parkowania niestrzeżonego w systemie komunikacyjnym m.st. Warszawy”,*

*\*praca magisterska - „Funkcjonowanie stref płatnego parkowania w dużych miastach. Zagadnienia organizacyjno-finansowe”, Centrum Studiów Samorządu Terytorialnego i Rozwoju Lokalnego na Uniwersytecie Warszawskim, 2009 r.;*

*\*szczegółowe badania funkcjonowania Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego - 2011 r. Obecnie pracuje w Centrum Komunikacji Społecznej Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy.*