

**ZARZĄD INFRASTRUKTURY KOMUNALNEJ I TRANSPORTU W KRAKOWIE**

ul. Centralna 53, 31-586 Kraków, centrala tel. +48 12 616 7000, fax: +48 12 616 7417, email: sekretariat@zikit.krakow.pl

NO.0700.144.2017

Kraków, dnia 05 KWI. 2017

**Ministerstwo Rozwoju  
Departament Partnerstwa Publiczno-Prywatnego  
Plac Trzech Krzyży 3/5  
00-507 Warszawa**

**Dotyczy: konsultacji projektu nowelizacji ustawy o partnerstwie publiczno-prawnym i niektórych innych ustaw.**

W odpowiedzi na Państwa pismo z dnia 16 marca 2017 r., przesłane za pośrednictwem poczty elektronicznej, zawierające prośbę o wyrażenie opinii nt. projektu nowelizacji ustawy o partnerstwie publiczno-prywatnym na etapie konsultacji społecznych, proszę o przyjęcie poniższych wyjaśnień.

Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie po przeanalizowaniu projektu ustawy w przedmiotowym zakresie wraz z uzasadnieniem oraz oceną skutków procedowanych regulacji, pozytywnie opiniuje rządowy projekt nowelizacji ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym.

Poddany analizie projekt, w stosunku do obecnej regulacji, zakłada uproszczenie i ujednoczenie systemowe procedur i zasad realizacji przedsięwzięć w modelu partnerstwa publiczno – prywatnego, jak również eliminuje większość zidentyfikowanych na przestrzeni kilku lat obowiązywania ustawy PPP problemów, które stanowiły bariery dla realizacji tego typu przedsięwzięć (np. możliwość realizacji przedsięwzięcia przez spółkę - córkę zależną od partnera prywatnego bądź z wykorzystaniem istniejącej już spółki publicznej, zabezpieczenia w zamówieniach publicznych oraz możliwość udzielania dotacji z budżetów jednostek samorządu terytorialnego). Projekt nowelizacji ustawy PPP wprowadza również pożądane z punktu widzenia dalszego rozwoju i rozpowszechniania modelu realizacji zadań publicznych w formule PPP instrumenty takie jak przykładowo: negatywny test PPP, obowiązek przeprowadzenia przez podmioty publiczne (jeszcze przed wszczęciem procedury wyboru partnera prywatnego) oceny efektywności realizacji inwestycji w modelu PPP, a także możliwość wystąpienia do Ministra Rozwoju z wnioskiem o wydanie opinii o tzw. mniejszym projekcie PPP.

Niezależnie jednak od powyższego, zasadne wydaje się uzupełnienie proponowanych zmian ustawowych w zakresie PPP o następujące kwestie:

- 1) Nowelizację ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 710 z późn. zm.) poprzez wprowadzenie w zakresie rozliczania podatku VAT zapisów potwierdzających, iż projekty publiczne realizowane w modelu PPP stanowią kompleksowe przedsięwzięcia obejmujące łącznie etap budowy (remontu) i etap utrzymania (eksploatacyjny). Powyższe rozwiązanie pozwoliłoby wyeliminować pogląd, prezentowany aktualnie przez izby skarbowe oraz sądy, o konieczności odprowadzenia przez partnera prywatnego podatku VAT za wykonane usługi budowlane (remontowe) bezpośrednio po zakończeniu fazy inwestycyjnej przedsięwzięcia PPP, pomimo iż w zdecydowanej większości przypadków partner prywatny nie otrzymuje jeszcze na tym etapie wynagrodzenia za zrealizowaną część zamówienia. Brak systemowego rozwiązania w tym zakresie (pomimo wprowadzenia tego typu regulacji w zakresie podatków

dochodowych) może prowadzić do wzrostu kosztów całego projektu PPP dla strony publicznej. Podmiot prywatny będzie bowiem uwzględniał koszt powyższego podatku w swojej ofercie.

- 2) Rozszerzenie nowelizacji ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 1440 z późn. zm., dalej u.d.p.) o jednoznaczny przepis, zgodnie z którym, jeżeli ustawa o drogach publicznych nie stanowi inaczej, do opłat za postój pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania na obszarze zabudowy śródmiejskiej, zastosowanie znajdują przepisy tej ustawy dotyczące opłat za postój pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania.  
Powyższa regulacja wyeliminuje jednoznacznie ryzyko pojawienia się interpretacji prawnych, zgodnie z którymi opłata wynikająca z projektowanego art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. b) u.d.p. to nowy całkowicie odrębny od opłaty za postój pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania rodzaj opłaty o charakterze publicznoprawnym i wobec tego znajdują do niej zastosowanie jedynie te zapisy ustawy o drogach publicznych, które wprost odwołują się do art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. b) u.d.p. Powyższe wątpliwości interpretacyjne mogą wynikać chociażby z projektowanego zapisu art. 13f ust. 1 u.d.p., dotyczącego opłaty dodatkowej za nieopłacony postój w strefie płatnego parkowania, który ma się odwoływać tylko do art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. a) tej ustawy.
- 3) Rozszerzenie nowelizacji ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 1870 z późn. zm., dalej u.f.p.) o zapisy wprowadzające, analogicznie jak w przypadku projektowanego art. 221a u.f.p., dopuszczalność udzielania z budżetu państwa lub państwowych funduszy celowych dotacji na dofinansowanie kosztów inwestycji związanych z wykonywaniem zadań publicznych przez jednostki w ramach umów o partnerstwie publiczno – prywatnym. Powyższe rozwiązanie pozwoli rozszerzyć zakres możliwości finansowania inwestycji publicznych realizowanych przez samorządy.

  
Dyrektor  
Zarządu Infrastruktury Komunalnej  
i Transportu  
Marcin Korusiewicz

*Sprawę prowadzi:  
Przemysław Pitala – w zakresie obsługi postępowania  
nr. tel.: 12 616-72-58*

Otrzymują:  
1 x Adresat  
1 x aa NO

*W przypadku kierowania korespondencji uprzejmie proszę o powołanie się na numer niniejszego pisma usytuowany w lewym górnym rogu pierwszej strony*