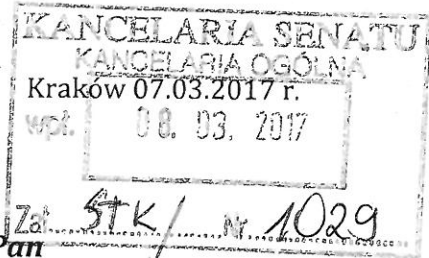


Robert Czyż

1029

08.03.2017 r.



Szanowny Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

PETYCJA

w sprawie wszczęcia Inicjatywy Ustawodawczej dotyczącej zmiany
ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym
(wg załączonego projektu)

Zgodnie z zasadą wyrażoną w art. 63 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej,
a uszczegółowioną w art. 2 ust. 3 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach,
wnoszę petycję o podjęcie działań mających na celu wszczęcia
Inicjatywy Ustawodawczej dotyczącej zmiany ustawy z dnia 6 września 2001 r.
o transporcie drogowym
(projekt ustawy wraz z uzasadnieniem w załączeniu).

Petycja, której przedmiotem jest projekt ustawy, składana jest w interesie
publicznym i ma na celu uregulowanie na poziomie ustawowym sposobu
ustalania oraz wysokości kosztów używania do celów służbowych
pojazdów niebędących własnością pracodawcy.

Wnioskodawca, stosownie do art. 4 ust.3 ustawy o petycjach, wyraża zgodę na
ujawnienie danych osobowych na stronie internetowej organu.

z poważaniem:
Robert Czyż

Załącznik :
Projekt ustawy wraz z uzasadnieniem

PROJEKT

Ustawa

z dnia

o zmianie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Art. 1. W ustawie z dnia 6 września 2001 o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1414 z późn. zm¹), wprowadza się następujące zmiany :

1) W art. 34a ust. 2 otrzymuje następujące brzmienie :

2. Koszty używania pojazdów do celów służbowych pokrywa pracodawca według stawek za 1 kilometr przebiegu pojazdu, które nie mogą być wyższe niż :

1) dla samochodu osobowego :

a) o pojemności skokowej silnika do 900 cm³ – 0,80 zł,

b) o pojemności skokowej silnika powyżej 900 cm³- 1,03 zł,

2) dla motocykla – 0,62 zł,

3) dla motoroweru – 0,51 zł.

2) W art. 34a po ust. 2 dodaje się ust. 3, 4 i 5 w brzmieniu:

3. Stawki określone w ust. 2 ulegają corocznej zmianie w stopniu odpowiadającym prognozowanemu średniorocznemu wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem ustalonym w ustawie budżetowej na dany rok. Zmiana następuje od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym została ogłoszona ustawa budżetowa na dany rok.

4. Minister właściwy do spraw transportu ogłasza w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, w drodze obwieszczenia stawki, o których mowa w ust. 2 na każdy rok z uwzględnieniem zasady określonej w ust. 3, zaokrąglając je w górę do pełnych groszy.

5. Minister właściwy do spraw transportu określa, w drodze rozporządzenia, warunki ustalania oraz sposób dokonywania zwrotu kosztów używania pojazdów, o których mowa w ust. 1, uwzględniając rodzaj pojazdu mechanicznego, jego pojemność oraz limit kilometrów w zależności od liczby mieszkańców w danej gminie lub mieście, właściwych ze względu na miejsce zatrudnienia pracownika.

Art. 2 Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

¹ Dz. U. z 2014 r. poz. 486, 805, 915, 1310, z 2015 r. poz. 211, 390, 978, 1269, 1273, 1893, 2183

Potrzeba i cel wydania ustawy.

Celem projektu ustawy o zmianie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jedn. Dz. U. z 2013 r. poz. 1414, z późn. zm.) jest uregulowanie na poziomie ustawowym sposobu ustalania oraz wysokości kosztów używania do celów służbowych pojazdów niebędących własnością pracodawcy. W aktualnym stanie prawnym ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w art. 34a ust. 1 stanowi, iż na podstawie umów cywilnoprawnych mogą być używane, do celów służbowych, samochody osobowe, motocykle i motorowery niebędące własnością pracodawcy. Z kolei art. 34a ust. 2 ustawy stanowi, iż minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określa, w drodze rozporządzenia, warunki ustalania oraz sposób dokonywania zwrotu kosztów używania pojazdów, o których mowa w ust. 1, uwzględniając rodzaj pojazdu mechanicznego, jego pojemność oraz limit kilometrów w zależności od liczby mieszkańców w danej gminie lub mieście, właściwych ze względu na miejsce zatrudnienia pracownika. W aktualnym stanie prawnym ustawa nie normuje więc kwestii sposobu ustalania oraz wysokości kosztów używania do celów służbowych pojazdów niebędących własnością pracodawcy. Zagadnienie to jest obecnie uregulowane rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2002 r. w sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotów kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy (Dz. U. z 2002 r. Nr 27 poz. 271), które do dnia dzisiejszego było trzykrotnie zmieniane. Przedmiotowe rozporządzenie ustaliło wysokość maksymalnych stawek za 1 kilometr przebiegu pojazdu, w oparciu o które mają być ustalone koszty używania pojazdów do celów służbowych, jednak stawki te od 2007 r. pozostają na niezmiennym poziomie, pomimo istotnego wzrostu kosztów eksploatacji pojazdów. Projektowana zmiana ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym ma na celu wprowadzenie nowych, urealnionych stawek za 1 kilometr przebiegu pojazdu, wyliczonych w oparciu o przeprowadzone analizy średnich jednostkowych kosztów eksploatacyjnych pojazdów. Jednocześnie projektowana regulacja wprowadza do ustawy mechanizm umożliwiający coroczną waloryzację ustalonych maksymalnych stawek za 1 kilometr przebiegu pojazdu w oparciu o prognozowany średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ustalony ogółem w ustawie budżetowej na dany rok.

Projektowana zmiana jest niezbędna ze względu na istotny wzrost kosztów używania pojazdów, w tym w szczególności kosztów ubezpieczenia i serwisowania pojazdów oraz kosztów wynikających z utraty wartości pojazdu. Projektowana regulacja ma na celu zagwarantowanie pracownikom zwrotu rzeczywiście ponoszonych przez nich kosztów eksploatacji tych pojazdów. Problem braku pokrycia rzeczywistych kosztów używania pojazdów z uwagi na obowiązujące stawki za 1 kilometr przebiegu, został zauważony już w roku 2011 przez Ministerstwo Infrastruktury, które

przygotowało projekt rozporządzenia² urealnającego stawki do faktycznego poziomu ponoszonych przez pracowników kosztów, proponując, aby koszty używania pojazdów do celów służbowych, które pokrywa pracodawca według stawek za 1 kilometr przebiegu pojazdu wynosiły odpowiednio:

1) dla samochodu osobowego:

a) o pojemności skokowej silnika do 900 cm³ – 0,97 zł,

b) o pojemności skokowej silnika powyżej 900 cm³ – 1,01 zł,

2) dla motocykla – 0,92 zł,

3) dla motoroweru – 0,81 zł.

Niestety od 2007 roku pomimo przygotowanego w 2011 roku projektu rozporządzenia, przeprowadzonych pozytywnych konsultacjach, oraz licznych monitach ze strony Poczty Polskiej, Krajowej Izby Gospodarczej oraz Związku Zawodowego Leśników RP, stawki za 1 kilometr przebiegu pojazdu pozostają do chwili obecnej na niezmiennym poziomie.

Rzeczywisty stan w dziedzinie, która ma być unormowana.

Jak już zostało to przedstawione, w obowiązującym stanie prawnym zagadnienie używania przez pracodawcę do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy reguluje art. 34a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jedn. Dz. U. z 2013 r. poz. 1414, z późn. zm.). Zgodnie z tym przepisem na podstawie umów cywilnoprawnych mogą być używane, do celów służbowych, samochody osobowe, motocykle i motorowery niebędące własnością pracodawcy. Jednocześnie ustawodawca w art. 34a ust. 2 cytowanej ustawy zamieścił delegację do wydania przez właściwego ministra rozporządzenia regulującego warunki ustalania oraz sposób dokonywania zwrotu kosztów używania pojazdów przy uwzględnieniu rodzaju pojazdu mechanicznego, jego pojemności oraz limitu kilometrów w zależności od liczby mieszkańców w danej gminie lub mieście, właściwych ze względu na miejsce zatrudnienia pracownika. W dniu 25 marca 2002 r. Minister Infrastruktury na podstawie art. 34a ust. 2 ustawy o transporcie drogowym wydał rozporządzenie w sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotów kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy (Dz. U. z 2002 r. Nr 27 poz. 271). Rozporządzenie to w swoim § 2 ust. 1 określiło górne granice stawek za 1 kilometr przebiegu pojazdu niebędącego własnością pracodawcy, a używanego do celów służbowych. Stawki te ustalono na następującym poziomie:

²

http://bip.transport.gov.pl/pl/bip/projekty_aktow_prawnych/projekty_rozporzadzen/rozp_transport_drogowy/proj_rozp_zwrot_kosztow_pojazdy_cele_sluzb/px_proj_rozp_zwrot_kosztow_23_08_11.pdf

- 1) dla samochodu osobowego:
 - a) o pojemności skokowej silnika do 900 cm³ - 0,4488 zł,
 - b) o pojemności skokowej silnika powyżej 900 cm³ - 0,7195 zł,
- 2) dla motocykla - 0,1982zł,
- 3) dla motoroweru - 0,1189 zł.

Jednocześnie rozporządzenie to w swoim § 2 ust. 2 zawierało postanowienie, zgodnie z którym stawki określone w ust. 1 ulegają zmianie w stopniu odpowiadającym planowanemu średniorocznemu wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych ustalonym w ustawie budżetowej na dany rok. Zmiana miała nastąpić od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym została ogłoszona ustawa budżetowa.

Przedmiotowe rozporządzenie w zakresie stawek za 1 kilometr przebiegu pojazdu niebędącego własnością pracodawcy, a używanego do celów służbowych zostało następnie zmienione rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 23 października 2007 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy (Dz. U. z 2007 r. Nr 201 poz. 1462). Nowe stawki za 1 kilometr przebiegu pojazdu zostały ustalone na następującym poziomie:

- 1) dla samochodu osobowego:
 - a) o pojemności skokowej silnika do 900 cm³ - 0,5214 zł,
 - b) o pojemności skokowej silnika powyżej 900 cm³ - 0,8358 zł,
- 2) dla motocykla - 0,2302 zł,
- 3) dla motoroweru - 0,1382 zł.

Równocześnie rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 23 października 2007 r. usunęło przepis § 2 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2002 r., zgodnie z którym stawki ulegają zmianie w stopniu odpowiadającym planowanemu średniorocznemu wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych ustalonym w ustawie budżetowej na dany rok.

Przedstawiony stan prawny nie uległ zmianie od 2007 pomimo drastycznego wzrostu kosztów eksploatacji pojazdów, jak również licznych monitach ze strony pracowników oraz pracodawców.

Różnica pomiędzy rzeczywistym a projektowanym stanem prawnym.

Projektowana ustawa o zmianie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym wprowadza nowe, urealnione stawki za 1 kilometr przebiegu pojazdu, wyliczone w oparciu o przeprowadzone analizy średnich jednostkowych kosztów eksploatacyjnych pojazdów. Projektowana regulacja wprowadza także mechanizm umożliwiający coroczną waloryzację ustalonych maksymalnych stawek za 1 kilometr przebiegu pojazdu w oparciu o prognozowany średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ustalony ogółem w ustawie budżetowej na dany rok.

Jednocześnie projektowana zmiana ustawy zawiera delegację dla ministra właściwego ds. transportu zobowiązującą go do corocznego ogłaszania w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” zwaloryzowanych stawek obowiązujących na dany rok. Proponowany projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym zawiera także delegację dla ministra właściwego ds. transportu do wydania rozporządzenia, które ma określić szczegółowe warunki ustalania oraz sposób dokonywania zwrotu kosztów używania pojazdów do celów służbowych, przy uwzględnieniu rodzaju pojazdu mechanicznego, jego pojemność oraz limit kilometrów w zależności od liczby mieszkańców w danej gminie lub mieście, właściwych ze względu na miejsce zatrudnienia pracownika.

Proponowane w projekcie ustawy o zmianie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym maksymalne stawki za 1 kilometr przebiegu pojazdu stanowią średnią stawek wyliczonych dwoma odrębnymi metodami, co obrazuje poniższa tabela.

Rodzaj pojazdu :	Obowiązująca stawka za 1 km przebiegu pojazdu	Proponowana stawka za 1 km przebiegu pojazdu (średnia metoda 1 i 2)	Metoda 1. Stawka za 1 km przebiegu pojazdu	Metoda 2. Stawka za 1 km przebiegu pojazdu
samochód osobowy do 900 cm ³	0,5214 zł	0,80 zł	0,97 zł	0,63 zł
samochód osobowy powyżej 900 cm ³	0,8358 zł	1,03 zł	1,00 zł	1,05 zł
motocykl	0,2302 zł	0,62 zł	0,94 zł	0,29 zł
motorower	0,1382 zł	0,51 zł	0,84 zł	0,17 zł

Metoda 1.

Zgodnie z przeprowadzonymi analizami, w oparciu o zeszyt 108 Instytutu Transportu Drogowego (PL ISSN 0239-4855), J. Waśkiewicz, I. Balke, M. Balke „*Metoda badania średnich jednostkowych kosztów eksploatacyjnych pojazdów i jej weryfikacja na przykładzie dominujących w Polsce marek i modeli samochodów osobowych, motocykli i motorowerów*”, Warszawa 2011, przy ustalaniu nowej wysokości stawek za 1 kilometr przebiegu pojazdu przyjęto od 2011 r. **wzrost** następujących kosztów eksploatacyjnych pojazdów:

- obsługi technicznej zalecanej przez producentów,
- zakupu i wymiany ogumienia,
- wynikających z utraty wartości pojazdu,
- ubezpieczenia pojazdu,
- badań technicznych.

Założono wzrost wyżej wskazanych kosztów o średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem ogłoszony w komunikacie Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego za lata : 2011 – 104,3%; 2012 - 103,7%; 2013 – 100,9%; 2014 – 100,0%; 2015 – 99,1%; oraz na 2016 – 101,7% według prognozowanego wskaźnika w projekcie ustawy budżetowej na rok 2016.

Jednocześnie przy ustalaniu nowej wysokości stawek za 1 kilometr przebiegu pojazdu uwzględniono **spadek kosztów paliwa średnio o - 25 %**.

Rodzaj paliwa	Cena paliwa na dzień 20.05.2011 r. ¹			Cena paliwa na dzień 02.03.2016 r. ²			Różnica cen paliwa			Zmiana procentowa cen paliwa		
	min.	śr.	max.	min.	śr.	max.	min.	śr.	max.	min.	śr.	max.
on	5,01 zł	5,17 zł	5,34 zł	3,35 zł	3,73 zł	4,12 zł	-1,66 zł	- 1,44 zł	- 1,22 zł	-33,13%	-27,85%	-22,85%
pb95	4,89 zł	5,04 zł	5,18 zł	3,63 zł	3,94 zł	4,39 zł	-1,26 zł	- 1,10 zł	- 0,79 zł	-25,77%	-21,83%	-15,25%
lpg	2,29 zł	2,52 zł	2,79 zł	1,50 zł	1,69 zł	2,11 zł	-0,79 zł	- 0,83 zł	- 0,68 zł	-34,50%	-32,94%	-24,37%

Do wyliczeń założono średnią zmianę cen paliwa na poziomie - 25 %

¹ J. Waśkiewicz, I. Balke, M. Balke „Metoda badania średnich jednostkowych kosztów eksploatacyjnych pojazdów i jej weryfikacja na przykładzie dominujących w Polsce Marek i modeli samochodów osobowych, motocykli i motorowerów”; Warszawa 2011; zeszyt 108 Instytutu Transportu Drogowego (PL ISSN 0239-4855); str. 36; tablica 8.2;

² www.paliwa.pl/strona-startowa/aktualnosci wg stanu na dzień 02.03.2016 r.

Wyliczone stawki za 1 km przebiegu pojazdu według opisanej wyżej metody wynoszą:

- 1) dla samochodu osobowego:
 - a) o pojemności skokowej silnika do 900 cm³ - **0,97 zł**,
 - b) o pojemności skokowej silnika powyżej 900 cm³ - **1,00 zł**,
- 2) dla motocykla - **0,94 zł**,
- 3) dla motoroweru - **0,84 zł**.

Rodzaj pojazdu:	Stawki zaproponowane w 2011 przez Ministerstwo Infrastruktury, zgodnie z "Metodą..." ¹	Udział kosztów paliwa w 2011 r., w ogólnych kosztach zgodnie z "Metodą..." ²	Koszt paliwa w proponowanej stawce zgodnie z "Metodą..." ³	Koszt paliwa uwzględniający 25 % spadek cen paliwa (kol.C- (kol.C*25%))	Pozostałe koszty w roku 2011 zgodnie z "Metodą..." ⁴	Średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem za lata:					Prognozowany wskaźnik 2016 ¹⁰	Proponowana stawka za 1 km przebiegu pojazdu (kol.K+kol.D)
						2011 ⁵	2012 ⁶	2013 ⁷	2014 ⁸	2015 ⁹		
						F	G	H	I	J		
samochód osobowy do 900 cm ³	0,97 zł	30,6%	0,30 zł	0,23 zł	0,67 zł	104,3%	103,7%	100,5%	100,0%	99,1%	101,7%	0,97 zł
samochód osobowy powyżej 900 cm ³	1,01 zł	31,5%	0,32 zł	0,24 zł	0,69 zł	104,3%	103,7%	100,5%	100,0%	99,1%	101,7%	1,00 zł
motocykl	0,92 zł	20,6%	0,19 zł	0,14 zł	0,73 zł	104,3%	103,7%	100,5%	100,0%	99,1%	101,7%	0,94 zł
motorower	0,81 zł	19,4%	0,16 zł	0,12 zł	0,65 zł	104,3%	103,7%	100,5%	100,0%	99,1%	101,7%	0,84 zł

¹ J. Waśkiewicz, I. Balke, M. Balke „Metoda badania średnich jednostkowych kosztów eksploatacyjnych pojazdów i jej weryfikacja na przykładzie dominujących w Polsce Marek i modeli samochodów osobowych, motocykli i motorowerów”; Warszawa 2011; zeszyt 108 Instytutu Transportu Drogowego (PL ISSN 0239-4855); str. 60; tablica 16.1; kolumna 1 - 5 lat.

² J. Waśkiewicz, I. Balke, M. Balke „Metoda badania średnich jednostkowych kosztów eksploatacyjnych pojazdów i jej weryfikacja na przykładzie dominujących w Polsce Marek i modeli samochodów osobowych, motocykli i motorowerów”; Warszawa 2011; zeszyt 108 Instytutu Transportu Drogowego (PL ISSN 0239-4855); str. 52, tablica 13.2, kolumna 1 - 5 lat; str. 55, tablica 13.8, kolumna 1-5 lat; str. 57, tablica 14.2, kolumna 1-5 lat; str. 59, tablica 15.2, kolumna 1-5 lat.

³ J. Waśkiewicz, I. Balke, M. Balke „Metoda badania średnich jednostkowych kosztów eksploatacyjnych pojazdów i jej weryfikacja na przykładzie dominujących w Polsce Marek i modeli samochodów osobowych, motocykli i motorowerów”; Warszawa 2011; zeszyt 108 Instytutu Transportu Drogowego (PL ISSN 0239-4855); str. 51, tablica 13.1, kolumna 1 - 5 lat; str. 56, tablica 13.9, kolumna 1-5 lat; str. 57, tablica 14.3, kolumna 1-5 lat; str. 59, tablica 15.3, kolumna 1-5 lat.

⁴ J. Waśkiewicz, I. Balke, M. Balke „Metoda badania średnich jednostkowych kosztów eksploatacyjnych pojazdów i jej weryfikacja na przykładzie dominujących w Polsce Marek i modeli samochodów osobowych, motocykli i motorowerów”; Warszawa 2011; zeszyt 108 Instytutu Transportu Drogowego (PL ISSN 0239-4855); str. 51, tablica 13.1, kolumna 1 - 5 lat; str. 56, tablica 13.9, kolumna 1-5 lat; str. 57, tablica 14.3, kolumna 1-5 lat; str. 59, tablica 15.3, kolumna 1-5 lat.

⁵ Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 13 stycznia 2012 r. w sprawie średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w 2011 r.

⁶ Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w 2012 r.

⁷ Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 15 stycznia 2014 r. w sprawie średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w 2013 r.

⁸ Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 15 stycznia 2015 r. w sprawie średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w 2014 r.

⁹ Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 15 stycznia 2016 r. w sprawie średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w 2015 r.

¹⁰ Ustawa Budżetowa na rok 2016 (projekt); art. 18,

Metoda 2.

Druga metoda polega na urealnieniu stawek za 1 kilometr przebiegu pojazdu określonych rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 23 października 2007 r. zmieniającym rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 25 marca 2002 r. w sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy (Dz. U. z 2007 r. Nr 201 poz. 1462) w oparciu o roczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogłaszany przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego.

Wyliczone według opisanej wyżej metody stawki za 1 km przebiegu pojazdu wynoszą :

- 1) dla samochodu osobowego:
 - a) o pojemności skokowej silnika do 900 cm³ – **0,63zł**,
 - b) o pojemności skokowej silnika powyżej 900 cm³ – **1,05 zł**,
- 2) dla motocykla – **0,29 zł**,
- 3) dla motoroweru – **0,17 zł**.

Rodzaj pojazdu :	Obowiązujące stawki za 1 km przebiegu pojazdu ¹	Średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem za lata :									Prognozowany średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem na 2016 ¹¹
		2007 ²	2008 ³	2009 ⁴	2010 ⁵	2011 ⁶	2012 ⁷	2013 ⁸	2014 ⁹	2015 ¹⁰	
osobowy do 900 cm ³	0,52 zł	0,53 zł	0,55 zł	0,57 zł	0,58 zł	0,60 zł	0,62 zł	0,63 zł	0,63 zł	0,62 zł	0,63 zł
osobowy powyżej 900 cm ³	0,84 zł	0,86 zł	0,90 zł	0,93 zł	0,95 zł	0,99 zł	1,03 zł	1,04 zł	1,04 zł	1,03 zł	1,05 zł
motocykl	0,23 zł	0,24 zł	0,25 zł	0,26 zł	0,27 zł	0,28 zł	0,29 zł	0,29 zł	0,29 zł	0,29 zł	0,29 zł
motorower	0,14 zł	0,14 zł	0,15 zł	0,15 zł	0,15 zł	0,16 zł	0,17 zł	0,17 zł	0,17 zł	0,17 zł	0,17 zł

¹ rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 23 października 2007 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy (Dz. U. z 2007 r. Nr 201 poz. 1462)

² Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 15 stycznia 2008 r. w sprawie średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w 2007 r.

³ Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 14 stycznia 2009 r. w sprawie średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w 2008 r.

⁴ Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 14 stycznia 2010 r. w sprawie średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w 2009 r.

⁵ Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 13 stycznia 2011 r. w sprawie średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w 2010 r.

⁶ Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 13 stycznia 2012 r. w sprawie średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w 2011 r.

⁷ Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w 2012 r.

⁸ Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 15 stycznia 2014 r. w sprawie średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w 2013 r.

⁹ Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 15 stycznia 2015 r. w sprawie średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w 2014 r.

¹⁰ Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 15 stycznia 2016 r. w sprawie średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w 2015 r.

¹¹ Ustawa Budżetowa na rok 2016 (projekt); art. 18.

Jak wynika z najnowszego, opublikowanego badania LeasePlan CarCost Index 2016 „utrzymanie samochodu z silnikiem benzynowym kosztuje Polaków średnio 426 euro miesięcznie, czyli przeszło 1831 zł! (pamiętajmy, że kwota obejmuje również prognozowaną utratę wartości). W przypadku - zakupionego jako nowe - auta z silnikiem diesla w wieku do 3 lat, nad Wisłą, na jego miesięczne utrzymanie, wydać trzeba 464 euro, czyli - niemal dokładnie - 2 tys. zł!”*

Zakładając, iż „Badanie porównuje najważniejsze elementy ponoszonych opłat związanych z posiadaniem samochodu, takich jak cena zakupu, koszty amortyzacji, naprawy i serwis pojazdu, ubezpieczenie, podatki oraz wydatki na paliwo i - jeśli wymagają tego przepisy lokalnego prawa - opony zimowe. Analiza dotyczy trzech pierwszych lat użytkowania pojazdu, którego roczny przebieg wynosi 20 000 km.”* obecnie stosowane stawki tzw. kilometrów w najpopularniejszej grupie pojazdów powyżej 900 cm³ pokrywają zalewie **78 % kosztów eksploatacji w przypadku pojazdów z silnikiem benzynowym oraz 71 % kosztów eksploatacji w przypadku pojazdów z silnikiem diesla.**

(20 000 km. * 0,8358 zł. = 17 076 zł. rocznie / 12 = 1 423 zł. miesięcznie)

W przypadku zastosowania proponowanej stawki za 1 kilometr przebiegu w wysokości 1,03 zł., kwota odszkodowania pokrywałaby odpowiednio **94 % i 86 % kosztów eksploatacji pojazdów.**

(20 000 km. * 1,03 zł. = 20 600 zł. rocznie / 12 = 1 716 zł. miesięcznie)

Wnioski z badania są zbieżne z treścią uzasadnienia oraz analizą naukową pn.: „Analiza kosztów eksploatacji pojazdów oraz oszacowanie na jej podstawie wysokości stawek za 1 km przebiegu pojazdu” sporządzoną przez Instytut Transportu Drogowego w 2011 roku na zamówienie Resortu Infrastruktury.

Przewidziane skutki społeczne, gospodarcze, finansowe i prawne.

Skutki społeczne, gospodarcze, finansowe i prawne projektowanej ustawy o zmianie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym są **jednoznacznie pozytywne**. Konieczność urealnienia stawek za 1 kilometr przebiegu pojazdu wynika z faktu istotnego wzrostu kosztów eksploatacji pojazdów, który był wielokrotnie sygnalizowany przez organizacje zrzeszające zarówno pracowników, jak i pracodawców. W przedmiotowej sprawie organizacje te kierowały liczne monity do ministra właściwego ds. transportu, ministra właściwego ds. finansów, Parlamentarzystów oraz na ręce przedstawicieli Rządu. Organizacje zrzeszające pracowników oraz pracodawców od wielu lat postulują konieczność podjęcia natychmiastowych działań mających na celu wprowadzenie stawek pokrywających rzeczywiste koszty używania przez pracowników pojazdów niebędących własnością pracodawcy do celów służbowych.

Niezależnie od powyższego wprowadzone regulacje mogą mieć również wpływ na zmniejszenie stopy bezrobocia w Polsce, powodując wzrost atrakcyjności zawodów takich jak listonosz czy pracownik socjalny, w których wymagane jest wykorzystywanie prywatnych pojazdów do celów służbowych. Obecnie ciężko znaleźć osoby zainteresowane podjęciem pracy w tych zawodach, co jest spowodowane nie tylko niskim wynagrodzeniem zasadniczym, ale również brakiem pokrycia rzeczywistych kosztów eksploatacji pojazdów wykorzystywanych do celów służbowych. Należy nadmienić, iż wzrastające niezadowolenie spowodowane nieadekwatnymi do rzeczywistych stawkami za 1 kilometr przebiegu pojazdu może skłaniać pracowników do wypowiedzania umów zawartych z pracodawcami. Szczególnie niepokojące byłoby podjęcie takich decyzji przez listonoszy, co mogłoby utrudnić, a nawet uniemożliwić doręczanie korespondencji na wielu obszarach kraju.

Źródła finansowania.

Projekt ustawy nie pociąga za sobą obciążenia budżetu państwa lub budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Założenia projektów podstawowych aktów wykonawczych.

Proponowany projekt ustawy o zmianie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym zawiera delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia, które ma określić szczegółowe warunki ustalania oraz sposób dokonywania zwrotu kosztów używania pojazdów do celów służbowych, przy uwzględnieniu rodzaju pojazdu mechanicznego, jego pojemność oraz limitu kilometrów w zależności od liczby mieszkańców w danej gminie lub mieście, właściwych ze względu na miejsce zatrudnienia pracownika. Wydane przez właściwego ministra rozporządzenie powinno uwzględniać ustaloną projektowaną ustawą sposób wyliczania kosztów używania do celów służbowych pojazdów niebędących własnością pracodawcy oparty na stawkach za 1 kilometr przebiegu pojazdu. Zgodnie z wytycznymi rozporządzenie powinno określić maksymalny limit kilometrów na jazdy lokalne, uzależniony od liczby mieszkańców w danej gminie lub mieście, właściwych ze względu na miejsce zatrudnienia pracownika. Szczegółowe unormowanie tej kwestii pozostaje w dyspozycji ministra właściwego do spraw transportu. Rozporządzenie powinno określić formę zwrotu pracownikom kosztów używania pojazdów do celów służbowych. Zwrot tych kosztów powinien nastąpić w formie ryczałtu, stanowiącego iloczyn stawki za 1 kilometr przebiegu pojazdu określonej ustawą oraz limitu kilometrów określonego rozporządzeniem ministra właściwego do spraw transportu. Wysokość ustalonych w ten sposób kosztów używania pojazdów do celów służbowych powinna zostać zmniejszona proporcjonalnie do dni, w których pracownik nie świadczył pracy z powodu choroby, urlopu, podróży służbowej lub innej nieobecności.

Oświadczenie o zgodności projektu ustawy z prawem Unii Europejskiej.

Przedmiot projektowanej regulacji nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.