



**SENAT
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
X KADENCJA**

Warszawa, dnia 19 grudnia 2022 r.

Druk nr 891

**KOMISJA
NADZWYCZAJNA DO SPRAW
KLIMATU**

**Pan
Tomasz GRODZKI
MARSZAŁEK SENATU
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

Na podstawie art. 76 ust. 1 Regulaminu Senatu Komisja Nadzwyczajna do spraw Klimatu wnosi o podjęcie postępowania w sprawie inicjatywy ustawodawczej dotyczącej projektu ustawy

o zmianie ustawy o transporcie drogowym.

Do reprezentowania Komisji w dalszych pracach nad tym projektem ustawy upoważniona jest pani senator Halina Bieda.

W załączeniu przekazuję projekt ustawy wraz z uzasadnieniem.

Przewodniczący Komisji
Nadzwyczajnej do spraw Klimatu
(-) Stanisław Gawłowski

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o transporcie drogowym

Art. 1. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201) art. 34a otrzymuje brzmienie:

„Art. 34a. 1. Na podstawie umów cywilnoprawnych mogą być używane, do celów służbowych, samochody osobowe, w tym stanowiące pojazd elektryczny w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1083 i 1260) lub pojazd napędzany wodorem w rozumieniu art. 2 pkt 15 tej ustawy, motocykle i motorowery, niebędące własnością pracodawcy.

2. 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, moc silnika lub pojemność silnika oraz limit kilometrów w zależności od liczby mieszkańców w danej gminie lub mieście, właściwych ze względu na miejsce zatrudnienia pracownika.”.

Art. 2. Umowy cywilnoprawne o używanie pojazdu do celów służbowych zawarte przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zostaną dostosowane do warunków określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 34a ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w terminie miesiąca od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. Do dnia dostosowania, do umów tych stosuje się przepisy wydane na podstawie art. 34a ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym.

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie pierwszego dnia miesiąca następującego po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

1. Cel projektowanej ustawy

Celem nowelizacji jest wprowadzenie rozwiązań prawnych pozwalających na zwrot pracownikom kosztów używania prywatnych samochodów o napędzie alternatywnym, do celów służbowych związanych z wykonywaniem pracy na rzecz pracodawcy, co jest adekwatne do bieżących warunków technologicznych. Proponowana zmiana służy również ujednoliceniu przepisów w dziedzinie używania pojazdów prywatnych do celów służbowych oraz służbowych do celów prywatnych¹⁾.

Obecnie generalną możliwość używania do celów służbowych, na podstawie umowy cywilnoprawnej, samochodów osobowych, motocykli i motorowerów, niebędących własnością pracodawcy, normuje przepis art. 34a ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201). Podkreślenia wymaga, że do wskazanej regulacji oraz do przepisów wydanych na podstawie omawianego poniżej art. 34a ust. 2 tej ustawy, odsyła wiele innych przepisów regulujących kwestie rozliczeń związanych z dojazdem lub używaniem samochodu prywatnego w celach służbowych.

Ust. 2 w art. 34a ustawy o transporcie drogowym zawiera z kolei delegację ustawową dla właściwego ministra do określenia warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania pojazdów, o których mowa w ust. 1 (samochodów osobowych, motocykli i motorowerów). Zgodnie z tym przepisem 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. Obecnie jest to rozporządzenie Ministra Infrastruktury 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

¹⁾ Por. art. 12 ust. 2a pkt 1 ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych. Wskazany przepis w brzmieniu obowiązującym w tej ustawie od dnia 1 stycznia 2022 r. wprowadza możliwość objęcia ryczałtem wprost udostępnienia pracownikowi do celów prywatnych samochodu elektrycznego lub samochodu napędzanego wodorem.

(Dz. U. Nr 27, poz. 271, z późn. zm.). W § 1 ust. 1 ww. rozporządzenia sprecyzowano, że zwrot kosztów używania przez pracownika w celach służbowych dojazdów lokalnych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy, na warunkach określonych w rozporządzeniu, następuje na podstawie umowy cywilnoprawnej zawartej między pracodawcą a pracownikiem o używanie pojazdu do celów służbowych.

W § 2 niniejszego rozporządzenia określono maksymalne stawki kosztów używania pojazdów do celów służbowych w następującej wysokości za 1 kilometr przebiegu pojazdu:

- 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.

Miesięczny limit kilometrów na jazdy lokalne ustala pracodawca. Limit ten (zgodnie z § 3 rozporządzenia), ustalony w zależności od liczby mieszkańców gminy lub miasta, w których pracownik jest zatrudniony, nie może przekroczyć:

- 1) 300 km – do 100 tys. mieszkańców,
- 2) 500 km – ponad 100 tys. do 500 tys. mieszkańców,
- 3) 700 km – ponad 500 tys. mieszkańców.

Istotą projektu są następujące założenia:

- objęcie możliwością używania do celów służbowych, na podstawie umowy cywilnoprawnej, wszystkich samochodów, w tym również napędzanych alternatywnie, tj. stanowiących pojazdy elektryczne w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1083 i 1260) oraz pojazdy napędzane wodorem w rozumieniu art. 2 pkt 15 tej ustawy – propozycja zmiany w art. 34a ust. 1 ustawy o transporcie drogowym (art. 1 projektu);
- zmiana w zakresie wytycznych do wydania aktu wykonawczego na podstawie w art. 34a ust. 2 ustawy o transporcie drogowym, przewidująca, że przy określaniu wysokości stawek kosztów używania pojazdów do celów służbowych, tzw. „kilometrówki”, może być brana pod uwagę moc silnika (art. 1 projektu).

W art. 2 projektu proponuje się przepis intertemporalny regulujący kwestię dostosowania do warunków określonych w nowych przepisach wykonawczych,

dotychczasowych umów cywilnoprawnych o używanie pojazdu do celów służbowych zawartych pomiędzy pracodawcą a pracownikiem.

Zgodnie z § 32 ust. 2 Zasad techniki prawodawczej wskazującym jedną z podstawowych reguł walidacyjnych rządzących obowiązywaniem aktów wykonawczych, dany akt wykonawczy traci moc obowiązującą w przypadku gdy następuje zmiana treści przepisu upoważniającego do wydania aktu wykonawczego w ten sposób, że zmienia się rodzaj aktu wykonawczego, zakres spraw przekazanych do uregulowania aktem wykonawczym lub wytyczne dotyczące treści danego aktu. Utrata mocy obowiązującej następuje z dniem wejścia w życie przepisu zmieniającego treść przepisu upoważniającego. Skutkiem wejścia w życie zmiany w zakresie art. 34a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym będzie utrata mocy obowiązującej rozporządzenia Ministra Infrastruktury 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.

W związku z tym proponuje się, by ustawa weszła w życie pierwszego dnia miesiąca następującego po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia (art. 3 projektu) – takie rozwiązanie zapewnia właściwemu ministrowi odpowiedni czas na przeprowadzenie procesu legislacyjnego w zakresie wydania nowego aktu wykonawczego (bądź znowelizowania obecnego rozporządzenia) w oparciu o przepis art. 34a ust. 2 ustawy o transporcie drogowym w brzmieniu nadawanym niniejszą ustawą nowelizującą.

Proponowane rozwiązanie zapewni także zachowanie odpowiednio długiego okresu *vacatio legis*.

2. Założenia aktów wykonawczych

Wejście w życie niniejszej ustawy spowoduje konieczność zmiany rozporządzenia Ministra Infrastruktury 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. Zmiana rozporządzenia powinna uwzględniać objęcie możliwością używania do celów służbowych, na podstawie umowy cywilnoprawnej, również samochodów stanowiących pojazdy elektryczne w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz pojazdy napędzane wodorem w rozumieniu art. 2 pkt 15 tej ustawy.

W przedmiotowym akcie wykonawczym właściwy minister może także uzależnić wysokość stawek kosztów używania pojazdów do celów służbowych od mocy silnika, co umożliwi objęcie przedmiotowym uregulowaniem wszystkich pojazdów (także napędzanych alternatywnie).

3. Skutki i wyniki konsultacji

Oczekiwane skutki społeczne, gospodarcze i finansowe oraz wyniki konsultacji zostaną przedstawione w Ocenie Skutków Regulacji. Nadesłane w ramach konsultacji opinie i uwagi zostaną zamieszczone na senackiej stronie internetowej.

4. Oświadczenie o zgodności z prawem Unii Europejskiej

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Tytuł projektu: ustawa o zmianie ustawy o transporcie drogowym

Data sporządzenia: 16 grudnia 2022 r.

Przedstawiciel wnioskodawcy:

senator Halina Bieda

Źródło: inicjatywa komisji

Osoby odpowiedzialne za projekt w Biurze Legislacyjnym:

Mirosław Reszczyński, główny legislator, tel. 22 694 93 64

w zakresie OSR:

Marian Fałek, główny ekspert, tel. 22 694 90 82

Nr druku: 891

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

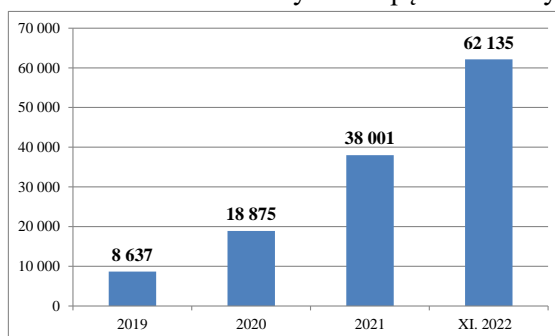
W wielu przedsiębiorstwach, a także instytucjach publicznych, do celów związanych z ich działalnością używa się samochodów niebędących własnością tych podmiotów. Korzystanie z prywatnego samochodu pracownika do celów służbowych jest dopuszczonym przez prawo wyjątkiem od zasady, zgodnie z którą wyposażenie stanowiska pracy w niezbędne narzędzia jest obowiązkiem pracodawcy.

Stosownie do art. 34a ust. 1 *Ustawy o transporcie drogowym* samochody osobowe, a także motocykle i motorowery, niebędące własnością pracodawcy, mogą być używane do celów służbowych. Pracodawca może umówić się z pracownikiem, aby ten korzystał z własnego samochodu do celów służbowych, przy czym koszty używania prywatnego samochodu mogą być zwracane pracownikowi. Zasady dokonywania zwrotu kosztów używania przez pracownika w celach służbowych samochodu prywatnego określa *rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2002 roku w sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy*.

Rozwój rynku samochodowego sprawia, że przybywa pojazdów o napędzie alternatywnym, tj. stanowiących pojazdy elektryczne w rozumieniu art. 2 pkt 12 *ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych* (Dz. U. z 2022 r. poz. 1083 i 1260) oraz pojazdy napędzane wodorem w rozumieniu art. 2 pkt 15 tej ustawy, które są także w posiadaniu osób fizycznych będących pracownikami i mogłyby być użytkowane dla celów służbowych. Jednakże przepisy określające zasady zwrotu kosztów przez pracodawcę wynikających z używania przez pracownika samochodu prywatnego w celach służbowych nie obejmują tego podzbioru pojazdów.

Aktualnie skala problemu nie jest duża, gdyż liczba użytkowanych samochodów elektrycznych w Polsce jest stosunkowo niewielka. Według danych na koniec listopada 2022 r. w Polsce było zarejestrowanych łącznie 62 135 osobowych samochodów z napędem elektrycznym¹. Ponadto ze statystyk wynika, że ok. 90% samochodów elektrycznych kupują podmioty prowadzące działalność gospodarczą². W związku z tym liczba osób fizycznych (pracowników), które mogłyby zawrzeć odpowiednie umowy z pracodawcami nie jest duża.

Wykres nr 1: Park samochodów osobowych z napędem elektrycznym w Polsce.



Źródło: Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych, raport „Wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy w Polsce”; dane lata 2019-2021, Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego, dane stan na koniec XI.2022 r.

Jednakże uwzględniając dynamikę sprzedaży tego typu samochodów (przez pierwsze jedenaście miesięcy 2022 r. odnotowano w tym zakresie wzrost o 23 869 sztuk, tj. o 39% w porównaniu z analogicznym okresem 2021 r.³) oraz politykę klimatyczną UE polegającą na wspieraniu elektromobilności, można prognozować, że w kolejnych latach liczba pracowników będących właścicielami samochodów o napędzie alternatywnym, którzy potencjalnie mogliby używać tego typu samochodów także do celów służbowych, ulegnie znacznemu zwiększeniu.

¹ Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM), on-line: <https://www.pzpm.org.pl/pl/Rynek-motoryzacyjny/Licznik-elektromobilnosci/Listopad-2022> [dostęp: 15.12.2022 r.]

² <https://markethub.pl/rynek-samochodow-elektrycznych-w-polsce/>

³ PZPM, *op. cit.*

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt.

Rekomenduje się projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, w którym proponuje się:

- wprowadzenie rozwiązań pozwalających na zwrot pracownikom kosztów używania prywatnych samochodów o napędzie alternatywnym do celów służbowych; wejście w życie niniejszej ustawy spowoduje, że minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych będą obowiązani zmienić rozwiązania zawarte w rozporządzeniu Ministra infrastruktury 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, przy czym przy określeniu wysokości stawek kosztów używania pojazdów do celów służbowych, tzw. „kilometrówek”, będzie mogła być brana pod uwagę moc silnika;
- przepis interporalny regulujący kwestię dostosowania do warunków określonych w nowych przepisach wykonawczych umów cywilnoprawnych o używanie pojazdów do celów służbowych zawartych pomiędzy pracodawcą a pracownikiem na dotychczasowych zasadach.

Oczekuje się, że projektowana ustawa, wybiegając na przeciw zmianom dokonującym się w strukturze rynku samochodów osobowych, będzie sprzyjała używaniu pojazdów napędzanych alternatywnie będących własnością pracowników także do celów służbowych.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Nie zachodzi konieczność analizowania rozwiązań w innych krajach członkowskich UE.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt.

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
pracodawcy i pracownicy (posiadający samochód o napędzie alternatywnym)	prawdopodobnie ok. 5 tys. pracowników w kolejnych latach można oczekiwać wzrostu liczebności tej grupy	szacunki własne	możliwość zawarcia umowy cywilnoprawnej pomiędzy pracodawcą a pracownikiem określającej zasady używania prywatnego samochodu o napędzie alternatywnym do celów służbowych
minister właściwy do spraw transportu minister właściwy do spraw finansów publicznych			obowiązek wydania aktu wykonawczego i określenia w nim warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania samochodów o napędzie alternatywnym

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych.

(ceny stałe z 2022 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem	0	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
Wydatki ogółem	0	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
Saldo ogółem	0	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
Źródła finansowania													

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Projektowana ustawa będzie w **marginalny sposób oddziaływała** na sektor finansów publicznych.

Z uwagi na to, że zbiór pracowników, którzy posiadają samochody o napędzie alternatywnym jest niewielki, na który składa się także podzbiór pracowników zatrudnionych w podmiotach klasyfikowanych do sektora finansów publicznych, można wnioskować, że wpływ regulacji, która umożliwi zawieranie umów pracodawców (podmiotów sektora finansów publicznych) z pracownikami o użytkowanie ich samochodów prywatnych o napędzie alternatywnym do celów służbowych będzie miał niewielki wpływ na zwiększenie wydatków sektora finansów publicznych.

Projektowana ustawa będzie także miała niewielki wpływ na dochody sektora finansów publicznych. Przyjmując racjonalne podejście przedsiębiorców w aspekcie zawierania umów o użytkowanie do celów służbowych samochodów będących własnością pracowników oraz uwzględniając aspekty technologiczne samochodów tj. niższe koszty eksploatacji samochodów elektrycznych w porównaniu do samochodów spalinowych można wnioskować, że stopniowa zmiana polegająca na zwiększaniu się udziału samochodów o napędzie alternatywnym przy odpowiednim spadku udziału samochodów spalinowych w strukturze użytkowanych pojazdów przyczynić się będzie także do obniżenia kosztów ponoszonych przez przedsiębiorców.

Jednakże wpływ tego czynnika strukturalnego będzie miał marginalny wpływ na poziom kosztów ponoszonych z tego tytułu przez przedsiębiorców, gdyż aktualnie tylko ok. 0,2% ogólnej liczby zarejestrowanych samochodów osobowych stanowią pojazdy o napędzie alternatywnym (ok. 62 tys. było samochodów elektrycznych na koniec XI. 2022 r.⁴, ok. 25,9 mln sztuk wynosiła w 2021 r. liczba zarejestrowanych samochodów⁵). W kolejnych latach udział samochodów o napędzie alternatywnym będzie się zwiększał, o czym świadczy dynamika sprzedaży tego rodzaju samochodów, jednakże, aby wpływ zmiany struktury samochodów był istotny liczba użytkowanych samochodów elektrycznych przez pracowników musi ulec zwiększeniu.

Tabela nr 1: Udział sprzedaży samochodów z napędem elektrycznym w sprzedaży nowych pojazdów osobowych w Polsce.

	2019	2020	2021	2022 (II kw.)
udział [%]	0,50	1,89	3,67	4,61

Źródło: Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych, raport „Wpływ eklektromobilności na rozwój gospodarczy w Polsce”.

Ocena wpływu projektowanej ustawy na sektor finansów publicznych została sporządzona w sposób jakościowy, ponieważ:

1. na tym etapie procesu legislacyjnego brak jest podstaw do przyjęcia założeń odnośnie do wysokości parametrów koniecznych do policzenia skutków w ujęciu ilościowym – warunki ustalania oraz sposób dokonywania zwrotu kosztów używania samochodów o napędzie alternatywnym zostaną określone w akcie wykonawczym do projektowanej ustawy; dopiero analiza tych przepisów może być podstawą do przyjęcia wysokości parametrów czynników determinujących skutki w ujęciu ilościowym;
2. ponadto należy dodać, że precyzyjne oszacowanie skutków wiązałoby się z koniecznością pozyskania także odpowiednich danych oraz poniesienia dużych nakładów pracy i czasu, co biorąc pod uwagę niewielką korzyść informacyjną, wydaje się w przypadku tej ustawy nieracjonalne. Dlatego, zgodnie z zasadą proporcjonalności wynikającą z *Wytycznych do przeprowadzania oceny wpływu (...)*⁶, odstąpiono od ich oszacowania w ujęciu pieniężnym.

⁴ PZPM, *op.cit.*

⁵ PZPM, Raport „Branża motoryzacyjna 2022/2023”, s. 25, on-line: <https://www.pzpm.org.pl/pl/Rynek-motoryzacyjny/Roczniki-i-raporty> [dostęp: 15.12.2022 r.]

⁶ *Wytyczne do przeprowadzania oceny wpływu oraz konsultacji publicznych w ramach rządowego procesu legislacyjnego* wydane przez Radę Ministrów zgodnie z § 24 ust. 3 uchwały nr 190 Rady Ministrów z 29 października 2013 r. – *Regulamín pracy Rady Ministrów*

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe.

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2022 r.)	duże przedsiębiorstwa	0	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa oraz sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	<p>Projektowana ustawa będzie korzystnie oddziaływała na funkcjonowanie przedsiębiorców, gdyż umożliwi zawieranie umów z pracownikami posiadającymi samochody o napędzie elektrycznym o użytkowanie ich do celów służbowych, przy czym koszty używania tego typu samochodu będą mogły być zwracane pracownikom na zasadach, które zostaną określone w przepisach wykonawczych.</p> <p>Przepisy projektowanej ustawy zobowiązują ministra właściwego do spraw infrastruktury w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych do określenia, w drodze rozporządzenia, warunków ustalania oraz sposoby dokonywania zwrotu kosztów używania pojazdów niebędących własnością pracodawcy do celów służbowych, przy uwzględnieniu rodzaju pojazdu mechanicznego, mocy silnika lub pojemności silnika oraz limitu kilometrów w zależności od liczby mieszkańców w danej gminie lub mieście, właściwych ze względu na miejsce zatrudnienia pracownika.</p> <p>Projektowana regulacja będzie korzystna dla przedsiębiorców także w aspekcie finansowym, gdyż pojazdy elektryczne cechują się niższymi kosztami eksploatacji w porównaniu z pojazdami spalinowymi⁷. W związku z tym, w miarę jak przybywać będzie pracowników będących właścicielami pojazdów o napędzie elektrycznym, z którymi pracodawcy zawrą odpowiednie umowy o użytkowanie ich do celów służbowych, występował będzie efekt substytucji, zwiększanie udziału tego typu pojazdów przy spadku udziału samochodów spalinowych, w rezultacie przedsiębiorcy będą ponosili niższe koszty z tytułu zawierania tego typu umów. Jednakże wpływ tego czynnika na kształtowanie się wysokości kosztów uzyskania przychodów ogółem można wnioskować, że będzie marginalny.</p> <p>Ocena wpływu projektowanej ustawy na sektor przedsiębiorstw została sporządzona w sposób jakościowy z tych samych powodów, o których mowa w pkt 6 OSR.</p>						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	<p>Projektowana ustawa będzie korzystnie oddziaływała na obywateli, gdyż umożliwi zawieranie umów z pracownikami posiadającymi samochody o napędzie elektrycznym o użytkowanie ich do celów służbowych, przy czym koszty używania tego typu samochodu będą mogły być zwracane pracownikom na zasadach, które zostaną określone w przepisach wykonawczych.</p>						

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu.

Brak wpływu.

9. Wpływ na rynek pracy.

Brak skutków.

10. Wpływ na pozostałe obszary.

⁷ dr hab. Bartłomiej Ufnalski, Politechnika Warszawa, Wydział Elektryczny, Instytut Sterowania i Elektroniki Przemysłowej; kwartalnik Inżynieria Elektryczna, Nr 2 kwiecień- czerwiec 2020.

<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne	<input type="checkbox"/> demografia	<input type="checkbox"/> informatyzacja
<input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny	<input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
<input type="checkbox"/> inne		
<p>Projektowana ustawa będzie pośrednio w pozytywny sposób oddziaływała na środowisko naturalne, w konsekwencji także na zdrowie obywateli. Skutki te będą wynikać ze wzrostu udziału eksploatacji samochodów elektrycznych w eksploatacji samochodów ogółem i cech technicznych istotnie odróżniających je od pojazdów spalinowych. Samochody elektryczne cechują się zeroemisyjnością w miejscu ich użytkowania (pomijając ścierające się opony), a także praktycznie zeroemisyjnością pod względem hałasu.⁸</p>		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego.		
Ustawa wejdzie w życie pierwszego dnia miesiąca następującego po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Projektowana ustawa powinna podlegać ewaluacji po upływie trzech lat jej obowiązywania. Celem OSR <i>ex post</i> powinno być wykazanie, w jakim stopniu przyjęte przepisy przyczyniają się do zawierania z pracownikami umów o użytkowanie ich pojazdów o napędzie alternatywnym do celów służbowych. Jako miernik można przyjąć udział umów z pracownikami posiadającymi samochody elektryczne w ogólnej liczbie zawartych w tym celu umów przez pracodawców i zestawienie tego udziału ze strukturą samochodów osobowych.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.).		
Brak		

⁸ dr hab. Bartłomiej Ufnalski, *op. cit.*