

## 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 prywatnych<sup>1)</sup>.

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, iż 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

---

<sup>1)</sup> 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 cm<sup>3</sup> – 0,5214 zł,
  - b) o pojemności skokowej silnika powyżej 900 cm<sup>3</sup> – 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 więc 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.