



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VIII kadencja

Druk nr 819
Warszawa, 19 lipca 2016 r.

Pan
Marek Kuchciński
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. i na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

- o zmianie ustawy o transporcie drogowym.

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy pana posła Andrzeja Kobylarza.

(-) Adam Andruszkiewicz; (-) Piotr Apel; (-) Wojciech Bakun; (-) Elżbieta Borowska; (-) Józef Brynkus; (-) Barbara Chrobak; (-) Sylwester Chruszcz; (-) Grzegorz Długi; (-) Paweł Grabowski; (-) Jerzy Jachnik; (-) Marek Jakubiak; (-) Norbert Kaczmarczyk; (-) Andrzej Kobylarz; (-) Jerzy Kozłowski; (-) Paweł Kukiz; (-) Piotr Liroy-Marzec; (-) Andrzej Maciejewski; (-) Maciej Masłowski; (-) Błażej Parda; (-) Jarosław Porwich; (-) Stefan Romecki; (-) Tomasz Rzymkowski; (-) Jarosław Sachajko; (-) Krzysztof Sitarski; (-) Paweł Skutecki; (-) Paweł Szramka; (-) Agnieszka Ścigaj.

USTAWA
z dnia 2016 r.
o zmianie ustawy 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 o których mowa w ust. 1, do celów służbowych zwraca pracodawca według stawek za 1 kilometr przebiegu pojazdu, które nie mogą być niższe niż:

a) dla samochodu osobowego :

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

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

b) dla motocykla – 0,62 zł,

c) dla motoroweru – 0,51 zł.

2) W art. 34a po ust. 2 dodaje się kolejno 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.

a) 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.

b) 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.

UZASADNIENIE

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 ustalane 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 rozporządzenia¹ 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:

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

e) 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:

1

- 1) dla samochodu osobowego:
 - c) o pojemności skokowej silnika do 900 cm³ - 0,4488 zł,
 - d) 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 ustalonemu w ustawie budżetowej na dany rok. Zmiana miała następować 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 ustalonemu 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 przez Komitet Inicjatywy Ustawodawczej ustawy o zmianie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym 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%)) ⁴	Pozostałe koszty w roku 2011 zgodnie z "Metodą..." ⁴	Średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem za lata :					Prognoz o w any wskaźnik ...2016 ⁵	Proponowana stawka za 1 km przebiegu pojazdu (kol.K+kol.D)	
						2011 ⁶	2012 ⁶	2013 ⁶	2014 ⁶	2015 ⁶			
						F	G	H	I	J			K
samochód osobowy do 900 cm ³	0,97 zł	30,6%	0,30 zł	0,23 zł	0,67 zł	104,3%	103,7%	100,9%	100,0%	99,1%	101,7%	0,74 zł	0,97 zł
samochód osobowy powyżej 900 cm ³	1,01 zł	31,5%	0,32 zł	0,24 zł	0,69 zł	0,72 zł	0,75 zł	0,76 zł	0,76 zł	0,75 zł	0,76 zł	0,76 zł	1,00 zł
motocykl	0,92 zł	20,6%	0,19 zł	0,14 zł	0,73 zł	0,76 zł	0,79 zł	0,80 zł	0,80 zł	0,79 zł	0,80 zł	0,80 zł	0,94 zł
motorower	0,81 zł	19,4%	0,16 zł	0,12 zł	0,65 zł	0,68 zł	0,71 zł	0,72 zł	0,72 zł	0,71 zł	0,72 zł	0,72 zł	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	
		102,5%	104,2%	103,3%	102,6%	104,3%	103,7%	100,9%	100,0%	99,1%	
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,

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 ustalony 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.

Wyniki przeprowadzonych konsultacji.

W dniu 14 marca 2016 r. projekt ustawy o zmianie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym wraz z uzasadnieniem został przesłany, w ramach konsultacji społecznych, do n/w podmiotów z prośbą o przesłanie ewentualnych uwag, wniosków i opinii do projektu ustawy:

1. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego
2. Polska Izba Pracodawców Prywatnych Lewiatan
3. Związek Zawodowy Pracowników Poczty
4. Komisja Krajowa NSZZ „Solidarność”
5. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
6. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej
7. Forum Związków Zawodowych
8. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
9. Związek Leśników Polskich w Rzeczypospolitej Polskiej
10. Organizacja Międzyzakładowa NSZZ ”Solidarność” Pracowników Poczty Polskiej
11. NSZZ Listonoszy Poczty Polskiej
12. Związek Rzemiosła Polskiego
13. Krajowa Izba Gospodarcza
14. Business Centre Club

W ramach konsultacji społecznych do dnia 07 kwietnia 2016 r. swoje uwagi do projektu zgłosiły: Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji z siedzibą w Warszawie oraz Związek Leśników Polskich w Rzeczypospolitej Polskiej z siedzibą w Warszawie.

Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji (PIGTSiS) popiera proponowane zmiany w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie

drogowym. PIGTSiS zaproponowała dodatkowo wprowadzenie do projektu ustawy nowego ust. 6 w brzmieniu: „Kierownik jednostki samorządu terytorialnego lub jednostki finansowanej z budżetu państwa może określić w drodze obwieszczenia niższe, niż określone na podstawie ust. 5 stawki, jakie będą przysługiwały pracownikom tej jednostki w danym roku budżetowym”. W ocenie PIGTSiS proponowany przepis miałby zabezpieczyć niekontrolowany wzrost wydatków tych jednostek. Propozycja nie została uwzględniona. W ocenie Komitetu wprowadzenie tej regulacji nie jest potrzebne, a to z uwagi na fakt, iż projektowana treść art.34a ust. 2 ustawy o transporcie drogowym ustanawia jedynie maksymalne stawki za 1 km przebiegu pojazdu, a więc pracodawca ma zawsze możliwość ustalenia z pracownikiem stawek niższych. Tym samym nie ma zagrożenia dla dyscypliny finansowej jednostek samorządu terytorialnego oraz innych jednostek finansowanych z budżetu państwa.

Związek Leśników Polskich w Rzeczypospolitej Polskiej (ZLPwRP) pozytywnie ocenił proponowane zmiany w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Związek dodatkowo postuluje wprowadzenie do ustawy mnożników dla pracowników lasów państwowych i parków narodowych za jazdę w terenie w wysokości 1,2 – 1,5 stawki podstawowej za 1 km, w zależności od warunków terenowych. Propozycja nie została uwzględniona. W ocenie Komitetu propozycja ZLPwRP z uwagi na fakt, iż dotyczy jedynie ściśle określonej grupy zawodowej powinna zostać uregulowana w treści rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu wydanego na podstawie postulowanego art. 34a ust. 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Warszawa, 29 lipca 2016 r.

BAS-WAPEiM-1644/16

Pan
Marek Kuchciński
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia

w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Andrzej Kobylarz)

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 roku – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2012 r. poz. 32, ze zmianami) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

W projekcie przewidziano zmianę art. 34a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1414, ze zmianami). Nowelizacja dotyczy uregulowania w ustawie sposobu ustalania oraz wysokości kosztów używania do celów służbowych pojazdów niebędących własnością pracodawcy. W proponowanej regulacji określono wysokość maksymalnych stawek za 1 kilometr przebiegu pojazdu oraz przewidziano coroczną zmianę ustalonych stawek w stopniu odpowiadającym prognozowanemu średniorocznemu wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych, ogółem ustalonym w ustawie budżetowej na dany rok.

Proponowana ustawa ma wejść w życie po upływie 14 dni od ogłoszenia.

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem

Prawo Unii Europejskiej nie reguluje kwestii zawartych w przepisach opiniowanego projektu.

3. Analiza przepisów projektu pod kątem ustalonego stanu prawa Unii Europejskiej

Przepisy projektu nie należą do materii regulacji prawa UE.

4. Konkluzja

Przedmiot projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Szef Kancelarii Sejmu



Lech Czapla

Warszawa, 29 lipca 2016 r.

BAS-WAPEiM-1645/16

Pan
Marek Kuchciński
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia

w sprawie stwierdzenia – w trybie art. 95a ust. 3 regulaminu Sejmu – czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Andrzej Kobylarz) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej

W projekcie przewidziano zmianę art. 34a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1414, ze zmianami). Nowelizacja dotyczy uregulowania w ustawie sposobu ustalania oraz wysokości kosztów używania do celów służbowych pojazdów niebędących własnością pracodawcy. W proponowanej regulacji określono wysokość maksymalnych stawek za 1 kilometr przebiegu pojazdu oraz przewidziano coroczną zmianę ustalonych stawek w stopniu odpowiadającym prognozowanemu średniorocznemu wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych, ogółem ustalonemu w ustawie budżetowej na dany rok.

Projekt nie zawiera przepisów mających na celu wykonanie prawa UE.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym **nie jest projektem ustawy wykonującej** prawo Unii Europejskiej.

Szef Kancelarii Sejmu



Lech Czapla



SĄD NAJWYŻSZY
Rzeczypospolitej Polskiej

Pierwszy Prezes Sądu Najwyższego
Prof. dr hab. Małgorzata Gersdorf

Warszawa, dnia 4 sierpnia 2016 r.

BSA III-021-358/16

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA KS

L. dz. 05. 08. 2016

Data wpływu

Pan
Adam Podgórski
Zastępca Szefa
Kancelarii Sejmu

Szanowny Panie Ministrze,

W odpowiedzi na pismo z dnia 25 lipca 2016 r., GMS-WP-173-224/16 uprzejmie informuję, że Sąd Najwyższy na podstawie art. 1 pkt 3 ustawy o Sądzie Najwyższym z dnia 23 listopada 2002 r. (j.t. Dz. U. z 2013 r. poz. 499 ze zm.) nie uznaje za celowe opiniowania *poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym.*

Z wyrazami szacunku



ZWIĄZEK POWIATÓW POLSKICH

ASSOCIATION OF POLISH COUNTIES

(member of Council of European Municipalities and Regions)

Pałac Kultury i Nauki, XXVII piętro, 00-901 Warszawa 134,
Plac Defilad 1, skr. pocztowa 7, tel. (22) 656 63 34, fax. (22) 656 63 33

Adres do korespondencji: 33-300 Nowy Sącz 1, skr. pocztowa 119, tel. (18) 477 86 00,
fax. (18) 477 86 11, e-mail: biuro@powiatypolskie.pl, www.zpp.pl

PREZES ZARZĄDU

Ludwik Węgrzyn
POWIAT BOCHENSKI

WICEPREZESI ZARZĄDU

Robert Godek
POWIAT STRZYŻOWSKI

Janina Kwiecień
POWIAT KARTUSKI

Ewa Masny-Askanas
MIASTO NA PRAWACH POWIATU
m.st. WARSZAWA

Krzysztof Nosal
POWIAT KALISKI

Andrzej Płonka
POWIAT BIELSKI /woj. ŚLĄSKIE/

Zenon Rodzik
POWIAT OPOLSKI /woj. LUBELSKIE/

Sławomir Snarski
POWIAT BIELSKI /woj. PODLASKIE/

Zbigniew Szumski
POWIAT ŚWIEBODZIŃSKI

Marek Trams
POWIAT POLKOWICKI

CZŁONKOWIE ZARZĄDU

Sebastian Burdzy
POWIAT ŚREDZKI

Zbigniew Deptuła
POWIAT MAKOWSKI

Edmund Kaczmarek
POWIAT JĘDRZEJOWSKI

Franciszek Koszowski
POWIAT ŚWIECKI

Edmund Kotecki
POWIAT BRZEZIŃSKI

Józef Kozina
POWIAT GŁUBCZYCKI

Adam Krzysztoń
POWIAT ŁANCUCKI

Tadeusz Kwiatkowski
POWIAT DĄBROWSKI

Krzysztof Lis
POWIAT SZCZECIŃSKI

Andrzej Nowicki
POWIAT PISKI

Marek Pławiak
POWIAT NOWOSĄDECKI

KOMISJA REWIZYJNA

PRZEWODNICZĄCY

Józef Swaczyna
POWIAT STRZELECKI

Z-CA PRZEWODNICZĄCEGO

Andrzej Szymanek
POWIAT WIERUSZOWSKI

CZŁONKOWIE

Marek Chciałowski
POWIAT GARWOLIŃSKI

Andrzej Ciołek
POWIAT GOŁDAPSKI

Janusz Guzek
POWIAT DZIERŻONIOWSKI

Józef Jodłowski
POWIAT RZESZOWSKI

Krzysztof Maćkiewicz
POWIAT WĄBRZESKI

Szczepan Ołdakowski
POWIAT SUWALSKI

Andrzej Opala
POWIAT ŁÓDZKI WSCHODNI

DYREKTOR BIURA

Rudolf Borusiewicz

Or.A.0531/187/16

Warszawa, 5 sierpnia 2016 r.

SEKRETARIAT SZEFA KS

L.dz.

Data wpływu 08.08.2016

Szanowny Pan

Lech Czapla

Szef Kancelarii Sejmu

W odpowiedzi na pismo z dnia 28 lipca 2016 r. w sprawie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym przedstawiam następujące uwagi do projektu.

Nie jest jasne czy celem projektodawców jest określenie w ustawie o transporcie drogowych minimalnych czy maksymalnych stawek używania pojazdów pracowników do celów służbowych. Aktualnie rozporządzenie w sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy wydane na podstawie art. 34a ust. 2 określa stawki maksymalne. Z uzasadnienia do projektu ustawy wynika, że celem projektodawców również było określenie stawek maksymalnych (strona 3 uzasadnienia do projektu, gdzie jest mowa o mechanizmie waloryzacji stawek maksymalnych, strona 9 uzasadnienia, gdzie jest mowa o tym, że pracodawca będzie mógł ustalić z pracownikiem niższą stawkę), tymczasem w samym projekcie wskazano, że „stawki nie mogą być niższe niż” – co oznacza, że proponowane stawki mają być stawkami minimalnymi. W tym kontekście wątpliwości budzi zatem stwierdzenie, że projekt ustawy nie pociąga za sobą obciążania budżetu państwa lub budżetów jednostek samorządu terytorialnego oraz, że skutki projektowanej ustawy są jednoznacznie pozytywne, jeżeli wprowadzenie nowych stawek, które będą miały charakter stawek minimalnych, w oczywisty sposób spowoduje wzrost kosztów po stronie pracodawców.

Wątpliwości budzi również zastosowana przez projektodawców technika legislacyjna, polegająca na wyłączeniu części przepisów z rozporządzenia wykonawczego i wprowadzenia ich do ustawy. Obecnie przepisy rozporządzenia dopuszczają zwrot kosztów używania przez pracownika w celach służbowych dojazdów lokalnych w formie ryczałtu, co oznacza że liczba faktycznie przejechanych przez pracownika kilometrów nie musi pokrywać się z liczbą kilometrów określoną w zawartej pomiędzy

pracownikiem i pracodawcą umowie – zarówno na korzyść jak i niekorzyść pracownika. Taka sytuacja jest możliwa ponieważ przepisy dotyczące zasad ustalania kosztów używania pojazdów są zamieszczone w jednym akcie prawnym a w konsekwencji przepisy w nim zawarte czyta się łącznie. Jeżeli z rozporządzenia bezpośrednio do ustawy zostaną przeniesione wyłącznie przepisy dotyczące wysokości stawki za jeden kilometr przebiegu pojazdu, wątpliwa będzie możliwość pozostawienia w rozporządzeniu wykonawczym do ustawy przepisów, które faktycznie będą wprowadzały wyjątek od zasady ustalania wysokości kosztów do zwrotu w oparciu rzeczywisty przebieg pojazdu.

Odnośnie brzmienia treści proponowanego upoważnienia ustawowego do wydania rozporządzenia zwracamy uwagę, że proponowany przepis (zresztą podobnie jak obecnie obowiązujący art. 34a ust. 2) nie pozwała na ustalenie racjonalnej wysokości ryczałtu dla pracowników wykorzystujących prywatne samochody do jazd lokalnych obejmujących teren więcej niż jednej gminy. W przypadku pracowników szczebla powiatowego problem dotyczy m.in. koordynatorów rodzinnej pieczy zastępczej, którzy w zakresie swoich obowiązków obejmują opieką rodziny zastępcze zamieszkałe na terenie całego powiatu.

Projekt nie zawiera również przepisów przejściowych, które dałyby czas właściwemu ministrowi na dostosowanie rozporządzenia do nowych przepisów.

Na zakończenie przedstawiamy również uwagę o charakterze redakcyjnym, – w projektowanym art. 34a po ust. 3 kolejne jednostki redakcyjne winny być oznaczone jako ustępy a nie litery.

Z poważaniem

Prezes Zarządu
Związku Powiatów Polskich


Ludwik Węgrzyn