

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**  
z dnia ..... 2011 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy**

Na podstawie art. 34a ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** 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 (Dz. U. Nr 27, poz. 271, z 2004 r. Nr 237, poz. 2376, z 2007 r. Nr 201, poz. 1462 oraz z 2011 r. Nr 61, poz. 308) § 2 otrzymuje brzmienie:

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

- 1) dla samochodu osobowego:
  - a) o pojemności skokowej silnika do 900 cm<sup>3</sup> – 0,97 zł,
  - b) o pojemności skokowej silnika powyżej 900 cm<sup>3</sup> – 1,01 zł,
- 2) dla motocykla – 0,92 zł,
- 3) dla motoroweru – 0,81 zł.

2. Dla pojazdów używanych w służbie leśnej oraz w służbie parków narodowych poza drogami twardymi stawki kwot, o których mowa w ust. 1, podwyższa się, stosując mnożnik 1, 2.”.

**§ 2.** Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2012 r.

**Minister Infrastruktury**

**W porozumieniu:**  
**Minister Finansów**

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 218, poz. 1391, Nr 227, poz. 1505 i Nr 234, poz. 1574, z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 31, poz. 206, Nr 86, poz. 720 i Nr 98, poz. 817, z 2010 r. Nr 43, poz. 246, Nr 164, poz. 1107, Nr 225, poz. 1466, Nr 247, poz. 1652 i Nr 249, poz. 1656 oraz z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 30, poz. 151, Nr 48, poz. 247, Nr 106, poz. 622, Nr 134, poz. 780 i Nr 159, poz. 945.

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia przewiduje zmianę § 2 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 (Dz. U. Nr 27 poz. 271, z późn. zm.), poprzez zmianę wysokości stawek za 1 kilometr przebiegu pojazdu, według których pracodawca pokrywa koszty używania pojazdów prywatnych używanych przez pracowników do celów służbowych.

Nowelizowany przepis w swoim obecnym brzmieniu przewiduje, że przedmiotowe stawki nie mogą być wyższe niż:

- 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.

Projektowana zmiana przewiduje, że maksymalna wysokość powyższych stawek będzie wynosić:

- 1) dla samochodu osobowego:
  - a) o pojemności skokowej silnika do 900 cm<sup>3</sup> - 0,97 zł,
  - b) o pojemności skokowej silnika powyżej 900 cm<sup>3</sup> - 1,01 zł,
- 2) dla motocykla - 0,92 zł,
- 3) dla motoroweru - 0,81 zł.

Ze względu na wzrastające koszty eksploatacji pojazdów, spowodowane m.in. wzrastającymi cenami paliwa, do Ministerstwa Infrastruktury zostały skierowane liczne monity, m.in. ze strony Poczty Polskiej, Krajowej Izby Gospodarczej oraz Związku Zawodowego Leśników RP, dotyczące konieczności podwyższenia maksymalnych stawek za 1 kilometr przebiegu pojazdów niebędących własnością pracodawcy, używanych do celów służbowych. W świetle obliczeń i danych powoływanych przez powyższe podmioty, wzrastające koszty eksploatacji pojazdów, w tym zwłaszcza koszty paliwa, powodują, że maksymalne stawki za 1 kilometr przebiegu pojazdów, zawarte w powoływanym rozporządzeniu, nie gwarantują pracownikom zwrotu rzeczywistych kosztów ponoszonych przez nich z tytułu używania własnych pojazdów dla celów służbowych. Należy przy tym wziąć pod uwagę fakt, iż ostatnia nowelizacja omawianego rozporządzenia w zakresie wysokości przedmiotowych stawek została dokonana *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. Nr 201, poz. 1462), przy czym od dnia wejścia w życie tego rozporządzenia realne koszty eksploatacji pojazdów uległy znaczącemu wzrostowi.

W związku z powyższym, Instytut Transportu Samochodowego (ITS), na zamówienie resortu infrastruktury, sporządził analizę naukową pn.: *„Analiza kosztów eksploatacji pojazdów oraz oszacowanie na jej podstawie wysokości stawek za 1 km przebiegu pojazdu”*. Celem analizy było oszacowanie aktualnych kosztów eksploatacji pojazdów i dokonanie oceny, czy wysokość stawek za 1 km przebiegu pojazdu, zawartych w powyższym rozporządzeniu, nadal umożliwia pokrywanie kosztów eksploatacji pojazdów używanych do celów służbowych, w sytuacji rosnących realnych kosztów eksploatacji pojazdów.

Wyniki badań przeprowadzonych przez ITS na podstawie danych pochodzących m.in. z Centralnej Ewidencji Pojazdów, uzyskanych od producentów pojazdów oraz będących w posiadaniu ITS, wykazały, że aktualne przeciętne koszty eksploatacji wybranych marek samochodów osobowych, motocykli i motorowerów użytkowanych w Polsce, w przeliczeniu na 1 kilometr przebiegu pojazdu, są wyższe, niż obecnie obowiązujące maksymalne stawki za

1 km przebiegu pojazdów używanych do celów służbowych. Przedstawione przez ITS obliczenia wykazały przy tym, że koszty te kształtują się w sposób zróżnicowany, w zależności od rodzaju pojazdu oraz od przeciętnego okresu jego eksploatacji, przy czym znaczący udział w strukturze tych kosztów posiadają koszty związane z utratą wartości rynkowej pojazdów, zwłaszcza w okresie pierwszego roku eksploatacji.

Zgodnie z opinią ITS, najbardziej miarodajne jest przy tym przyjęcie jako reprezentatywnych kosztów eksploatacji pojazdów użytkowanych w okresie pierwszych pięciu lat od nowości. Przyjęcie stawek dla tego okresu jest uzasadnione, ponieważ koszty użytkowania pojazdu w okresie pierwszych pięciu lat od nowości kształtują się na poziomie pośrednim pomiędzy kosztami obliczonymi dla pierwszego roku eksploatacji (koszty te są najwyższe ze względu na znaczną utratę wartości rynkowej pojazdu w okresie pierwszego roku), a kosztami w okresie pierwszych dziesięciu lat eksploatacji, które są przeciętnie niższe w porównaniu do kosztów w okresie pierwszych pięciu lat. Zasadne jest przy tym przyjęcie założenia, że prywatny nabywca zakupuje nowy pojazd z zamiarem użytkowania go przynajmniej przez okres kilku lat, co pozwala na przyjęcie jako podstawy obliczenia stawki, poziomu kosztów kształtującego się w okresie pięcioletnim.

Z przedstawionych przez ITS obliczeń wynika, że koszty eksploatacji samochodów osobowych o pojemności skokowej silnika do 900 ccm kształtują się na poziomie znacząco wyższym, niż aktualna wysokość stawki zwrotu kosztów za używanie tych pojazdów do celów służbowych (0,5214 zł/km) i wynoszą dla pojazdów w okresie pięciu pierwszych lat eksploatacji przeciętnie 0,97 zł w przeliczeniu na 1 kilometr przebiegu pojazdu. Z kolei dla samochodów osobowych o pojemności skokowej silnika powyżej 900 ccm realne koszty ich używania są wyższe niż stawka przewidziana dla tych pojazdów (0,8358 zł/km) i wynoszą przeciętnie 1,01 zł/km. Największe rozbieżności kosztów obsługi w porównaniu z obowiązującymi stawkami dotyczą motocykli i motorowerów, w odniesieniu do których stawki przewidziane w zmienianym rozporządzeniu wynoszą dla motocykli: 0,2302 zł/km i dla motorowerów: 0,1382 zł/km. W świetle obliczeń przedstawionych w powoływanej analizie, realne koszty eksploatacji motocykli wynoszą przeciętnie w ciągu pierwszych pięciu lat eksploatacji 0,92 zł/km, przy czym duży wpływ na wysokość tej kwoty mają koszty związane z utratą wartości rynkowej motocykli oraz koszty pełnego zakresu ubezpieczeń komunikacyjnych. Natomiast koszty eksploatacji motorowerów wynoszą przeciętnie 0,81 zł/km, przy czym duży udział w strukturze tych kosztów posiadają koszty ubezpieczeń komunikacyjnych tych pojazdów.

Reasumując, z przedstawionych badań wynika jednoznacznie, że obecne maksymalne stawki przewidziane w § 2 zmienianego rozporządzenia są nieadekwatne w stosunku do aktualnych przeciętnych kosztów eksploatacji pojazdów używanych w Polsce i nie gwarantują pracownikom pełnego zwrotu ponoszonych przez nich kosztów z tytułu używania pojazdów prywatnych w celach służbowych.

W związku z powyższym, w celu zagwarantowania pracownikom pełnej rekompensaty rzeczywistych, ponoszonych przez nich ww. kosztów eksploatacji pojazdów, niezbędna jest zmiana omawianego rozporządzenia, poprzez ustalenie na wyższym poziomie, stawek za 1 kilometr przebiegu pojazdów wykorzystywanych do celów służbowych, na poziomie przeciętnych kwot wynikających z obliczeń Instytutu Transportu Samochodowego.

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej.

Przedmiotowy projekt nie jest objęty przepisami prawa Unii Europejskiej.

# OCENA SKUTKÓW REGULACJI

## 1. Cel wprowadzenia regulacji

Celem regulacji jest zmiana wysokości stawek za 1 kilometr przebiegu pojazdu, według których pracodawca pokrywa koszty używania pojazdów prywatnych używanych przez pracowników do celów służbowych. Zmiana ta jest niezbędna ze względu na wzrost kosztów używania pojazdów, w tym zwłaszcza cen paliwa. Projektowana regulacja ma na celu zagwarantowanie pracownikom zwrotu rzeczywistych, ponoszonych przez nich kosztów eksploatacji tych pojazdów.

## 2. Podmioty, na które będzie oddziaływać regulacja

Projektowana regulacja będzie oddziaływać na:

1. pracodawców,
2. pracowników używających pojazdy niebędące własnością pracodawcy do celów służbowych.

## 3. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia został przesłany, w ramach konsultacji społecznych, do następujących podmiotów:

1. Krajowa Izba Gospodarcza;
2. NSZZ Listonoszy Poczty Polskiej;
3. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
4. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego;
5. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
6. Polska Izba Pracodawców Prywatnych Lewiatan;
7. Związek Leśników Polskich w Rzeczypospolitej Polskiej;
8. Związek Zawodowy Pracowników Poczty;
9. Organizacja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność” Pracowników Poczty Polskiej.

W ramach konsultacji, do projektu zgłosiły uwagi: NSZZ Listonoszy Poczty Polskiej oraz Związek Leśników Polskich w Rzeczypospolitej Polskiej.

NSZZ Listonoszy Poczty Polskiej postuluje podwyższenie stawki na pojazdy o pojemności skokowej silnika powyżej 900 ccm do maksymalnej kwoty 1,20 zł/km oraz wprowadzenie w rozporządzeniu zapisu przewidującego zmianę stawek w oparciu o planowany średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług ustalony w ustawie budżetowej. Natomiast Związek Leśników Polskich proponuje wprowadzenie trzeciej kategorii samochodów osobowych o pojemności skokowej silnika powyżej 1400 ccm, dla których maksymalna stawka wynosiłaby 1,20 zł/km, lub wprowadzenie współczynnika 1,2 do przyjętych w rozporządzeniu stawek, w odniesieniu do samochodów terenowych.

Propozycje w zakresie wyższych stawek, w tym również wyższej stawki dla trzeciej kategorii samochodów osobowych o pojemności skokowej silnika powyżej 1400 ccm, nie zostały uwzględnione. Proponowane kwoty nie znajdują uzasadnienia w świetle badań przeprowadzonych przez ITS, które ustaliły aktualne średnie koszty eksploatacji pojazdów w skali kraju w przeliczeniu na 1 km przebiegu pojazdów, w ramach kategorii pojazdów, o których mowa w § 2 zmienianego rozporządzenia.

Należy również wskazać, że nie znajduje uzasadnienia propozycja dotycząca zapisu przewidującego zmianę stawek w oparciu o średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług. Przedmiotowe stawki nie posiadają charakteru sztywnego, lecz przewidują jedynie górną granicę kwot zwrotu kosztów używania pojazdów do celów służbowych, która może uwzględniać ewentualne wahania cen paliw oraz innych kosztów eksploatacji pojazdów i nie wymaga corocznej aktualizacji w celu dostosowania do zmian wskaźnika cen towarów i usług.

Propozycja wprowadzenia współczynnika 1,2 w odniesieniu do pojazdów używanych w warunkach terenowych została uwzględniona dla pojazdów do celów służbowych w służbie leśnej oraz w służbie parków narodowych jako zasadna ze względu na zwiększone koszty eksploatacji pojazdów używanych przez ww. służby poza drogami twardymi (zwiększone zużycie paliwa i koszty amortyzacji pojazdów).

Ponadto projekt rozporządzenia zostanie przesłany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

#### **4. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.**

Projektowana regulacja nie będzie wywierać wpływu na budżet państwa oraz na budżety jednostek samorządu terytorialnego.

#### **5. Wpływ regulacji na rynek pracy.**

Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

#### **6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.**

Wejście w życie rozporządzenia pozytywnie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, poprzez dostosowanie maksymalnych stawek zwrotu kosztów pojazdów używanych do celów służbowych do wysokości aktualnych rzeczywistych kosztów eksploatacyjnych pojazdów, co przyczyni się do zwiększenia opłacalności dla pracowników umów zawieranych z pracodawcami o wykorzystywanie pojazdów niebędących własnością pracodawcy do celów służbowych.

#### **7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów.**

Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionów.