



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
IX kadencja  
Marszałek Senatu  
BPS.DPS.030.4.2023

**Druk nr 3101**  
Warszawa, 9 marca 2023 r.

Pani  
Elżbieta Witek  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowna Pani Marszałek*

Zgodnie z art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. mam zaszczyt przekazać Pani Marszałek podjętą przez Senat na 60. posiedzeniu w dniu 8 marca 2023 r. uchwałę w sprawie wniesienia do Sejmu projektu ustawy

**- o zmianie ustawy o transporcie drogowym**  
wraz z projektem tej ustawy.

Projekt ustawy stanowi wykonanie obowiązku dostosowania systemu prawa do orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego.

Jednocześnie pragnę poinformować, że Senat upoważnił senator Halinę Biedę do reprezentowania Senatu w dalszych pracach nad tym projektem.

*Z poważaniem*  
(-) Tomasz Grodzki

**UCHWAŁA**  
**SENATU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

z dnia 8 marca 2023 r.

**w sprawie wniesienia do Sejmu projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie  
drogowym**

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r., Senat wnosi do Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym.

Jednocześnie upoważnia panią senator Halinę Biedę do reprezentowania Senatu w pracach nad projektem.

**MARSZAŁEK SENATU**

  
**Tomasz GRODZKI**

## 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 lub pojazd hybrydowy w rozumieniu odpowiednio art. 2 pkt 12 i 13 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1083, 1260 i 2687) 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 określi, 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.

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 (Dz. U. poz. 271, z 2004 r. poz. 2376, z 2007 r. poz. 1462, z 2011 r. poz. 308 oraz z 2023 r. poz. 5).

W § 1 ust. 1 ww. rozporządzenia sprecyzowano, że zwrot kosztów używania przez pracownika w celach służbowych dojazd 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> – 0,89 zł,
  - b) o pojemności skokowej silnika powyżej 900 cm<sup>3</sup> – 1,15 zł;
- 2) dla motocykla – 0,69 zł;
- 3) dla motoroweru – 0,42 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 lub hybrydowe w rozumieniu odpowiednio art. 2 pkt 12 i 13 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1083, 1260 i 2687) 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.

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 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 lub hybrydowe w rozumieniu odpowiednio art. 2 pkt 12 i 13 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 projektowanej ustawy zostały przedstawione w ocenie skutków regulacji. Projektowana ustawa została poddana konsultacjom, a przedstawione w ich ramach opinie i uwagi zostały zamieszczone na senackiej stronie internetowej. Wyniki tych konsultacji zostały przedstawione w ocenie skutków regulacji.

### 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:** 8 marca 2023 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, 891 S

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

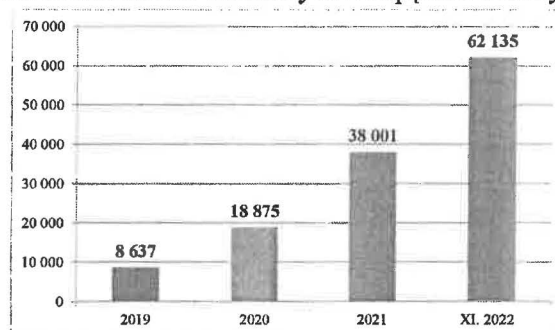
Używanie przez pracownika do celów służbowych prywatnego samochodu jest wyjątkiem od zasady, zgodnie z którą wyposażenie stanowiska pracy w niezbędne narzędzia stanowi obowiązek pracodawcy. Praktykę wykorzystywania samochodów niebędących własnością pracodawcy można przy tym obserwować zarówno w sektorze przedsiębiorstw, jak i w przypadku instytucji publicznych.

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 na podstawie zawartej w tym zakresie umowy. Jednocześnie określenie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania pojazdów prywatnych do celów służbowych zostało powierzone ministrowi właściwemu do spraw transportu, działającemu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych (art. 34a ust. 2 ww. ustawy). Wypełnieniem tego upoważnienia ustawowego jest *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*, które jednakże uwzględnia wyłącznie pojazdy z silnikiem spalinowym.

Rozwój rynku samochodowego sprawia, że przybywa pojazdów o napędzie alternatywnym, tj. stanowiących pojazdy elektryczne lub pojazdy hybrydowe w rozumieniu art. 2 pkt 12 i 13 *ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych* (Dz. U. z 2022 r. poz. 1083, 1260 i 2687) oraz pojazdy napędzane wodorem w rozumieniu art. 2 pkt 15 tej ustawy. Pojazdy te również są w posiadaniu osób fizycznych będących pracownikami i mogłyby być używane do celów służbowych.

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 samochodów osobowych z napędem elektrycznym<sup>1</sup>. Ponadto ze statystyk wynika, że ok. 90% samochodów elektrycznych kupują podmioty prowadzące działalność gospodarczą<sup>2</sup>. W związku z tym liczba osób fizycznych, 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.

Niemniej mając na względzie 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.<sup>3</sup>) 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.

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

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

<sup>3</sup> PZPM, *op. cit.*

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

Z przeprowadzonej analizy wynika, że dla rozwiązania zdiagnozowanego problemu, konieczna jest zmiana ustawy. W związku z tym rekomenduje się projekt *ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym*, w którym zaproponowano:

- wprowadzenie rozwiązań pozwalających na zwrot pracownikom kosztów używania prywatnych samochodów o napędzie alternatywnym do celów służbowych (wejście w życie projektowanej ustawy będzie miało przede wszystkim ten skutek, że po stronie ministra właściwego do spraw transportu powstanie obowiązek zmiany regulacji zawartych 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 intertemporalny normujący kwestię dostosowania do standardów określonych w nowych przepisach wykonawczych umów cywilnoprawnych o używanie pojazdów do celów służbowych, zawartych pomiędzy pracodawcą a pracownikiem na dotychczasowych zasadach.

Oczekuje się, że proponowana nowelizacja, wybiegając naprzeciw zmianom dokonującym się w strukturze rynku samochodów osobowych, będzie sprzyjała używaniu do celów służbowych nie tylko tych pojazdów prywatnych, które mają silniki spalinowe, lecz również pojazdów napędzanych alternatywnie.

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

Nie zachodzi konieczność analizowania rozwiązań przyjętych w innych krajach członkowskich UE.

## 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt.

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
<b>pracodawcy i pracownicy</b> (posiadający pojazdy o napędzie alternatywnym)	prawdopodobnie ok. 5 tys. pracowników; w kolejnych latach można oczekiwać wzrostu liczebności tej grupy	szacunki własne	możliwość zawarcia umowy pomiędzy pracodawcą a pracownikiem określającej zasady używania prywatnego pojazdu 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 pojazdów o napędzie alternatywnym

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

Projekt *ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym* w dniu 22 grudnia 2022 r. został przesłany w celu wyrażenia opinii następującym podmiotom: Ministrowi Finansów; Ministrowi Infrastruktury; Ministrowi Rodziny i Polityki Społecznej; Sądowi Najwyższemu; Naczelnemu Sądowi Administracyjnemu; Rzecznikowi Praw Obywatelskich; Prokuratorii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej; Rzecznikowi Finansowemu; Rzecznikowi Małych i Średnich Przedsiębiorców; Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność”; Forum Związków Zawodowych; Ogólnopolskiemu Porozumieniu Związków Zawodowych; Business Centre Club; Konfederacji Lewiatan; Pracodawcom Rzeczypospolitej Polskiej; Związkowi Przedsiębiorców i Pracodawców; Krajowej Izbie Gospodarczej; Krajowej Radzie Regionalnych Izb Obrachunkowych. Termin przekazania opinii został wyznaczony do dnia 27 stycznia 2023 r.

Minister Infrastruktury wyraził **negatywne stanowisko** do projektu ustawy. Resort infrastruktury poinformował, że nie neguje potrzeby uregulowania możliwości zwrotu kosztów używania prywatnych pojazdów elektrycznych oraz pojazdów o napędzie wodorowym do celów służbowych. Podkreślił jednak, że zawężenie przedmiotu regulacji jedynie do wskazanych pojazdów, a przede wszystkim określenie w wytycznych do wydania przedmiotowego rozporządzenia kryteriów dokonywania zwrotu kosztów używania pojazdów, takich jak: moc silnika lub pojemność pojazdu, spowoduje wykluczenie pojazdów o innym sposobie zasilania. Ponadto Minister Infrastruktury zgłosił zastrzeżenia odnośnie do terminu wejścia w życie ustawy oraz poinformował, że prowadzone są prace legislacyjne nad projektem ustawy określającym zasady zwrotu kosztów używania prywatnych pojazdów do celów służbowych tak, aby przepisy obejmowały także pojazdy elektryczne, hybrydowe oraz zasilane alternatywnymi źródłami energii.

Minister Finansów poinformował, że z inicjatywy resortu finansów w ustawie PIT, w przepisach regulujących ryczałt za korzystanie z samochodu służbowego do celów prywatnych, pojemność silnika została zastąpiona mocą (art. 12 ust. 2a); to rozwiązanie weszło w życie 1 stycznia 2022 r.

Sąd Najwyższy, Rzecznik Praw Obywatelskich, Rzecznik Finansowy oraz Regionalne Izby Obrachunkowe **nie zgłosili uwag**.

W dniu 21 lutego 2023 r. na wspólnym posiedzeniu Komisja Rodziny, Polityki Senioralnej i Społecznej, Komisja Infrastruktury, Komisja Nadzwyczajna do spraw Klimatu oraz Komisja Ustawodawcza przyjęły projekt ustawy z poprawką, której celem jest, aby regulacja obejmowała także pojazdy hybrydowe.

## 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)
<b>Dochody ogółem</b>	0	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
<b>Wydatki ogółem</b>	0	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
<b>Saldo ogółem</b>	0	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	<p>Projektowana ustawa będzie w <b>marginalny sposób oddziaływała</b> na sektor finansów publicznych.</p> <p>Z uwagi na to, że zbiór pracowników posiadających samochody o napędzie alternatywnym, w skład którego wchodzi podzbiór pracowników zatrudnionych w podmiotach zaliczanych do sektora finansów publicznych, jest nieliczny, można wnioskować, że wpływ regulacji, która umożliwi zawieranie przez pracodawców (podmioty sektora finansów publicznych) z pracownikami umów o używanie samochodów prywatnych o napędzie alternatywnym do celów służbowych – w kontekście zwiększenia wydatków sektora finansów publicznych – nie będzie duży.</p> <p>Projektowana ustawa będzie miała także niewielki wpływ na dochody sektora finansów publicznych. Przyjmując racjonalne podejście przedsiębiorców w aspekcie zawierania umów o używanie do celów służbowych pojazdów będących własnością pracowników, oraz uwzględniając aspekty technologiczne pojazdów, tj. niższe koszty eksploatacji pojazdów elektrycznych w porównaniu do pojazdów spalinowych można przyjąć, że stopniowa zmiana polegająca na zwiększaniu się udziału pojazdów o napędzie alternatywnym przy odpowiednim spadku udziału pojazdów spalinowych w strukturze wykorzystywanych pojazdów będzie przyczyniać się do obniżenia kosztów ponoszonych przez przedsiębiorców.</p> <p>Wpływ tego czynnika strukturalnego będzie jednak marginalnie oddziaływał 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 (w 2021 r. liczba zarejestrowanych samochodów wyniosła ok. 25,9 mln<sup>4</sup>, podczas gdy liczba samochodów elektrycznych na koniec XI 2022 r. wyniosła ok. 62 tys.<sup>5</sup>). W kolejnych latach udział pojazdów o napędzie alternatywnym będzie się zwiększał, o czym świadczy dynamika sprzedaży tego rodzaju pojazdów. Niemniej aby wpływ zmiany struktury samochodów był istotny liczba wykorzystywanych przez pracowników pojazdów elektrycznych musi ulec znacznemu zwiększeniu.</p> <p>Tabela nr 1: Udział sprzedaży samochodów z napędem elektrycznym w sprzedaży nowych pojazdów osobowych w Polsce.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022 (II kw.)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>udział [%]</td> <td>0,50</td> <td>1,89</td> <td>3,67</td> <td>4,61</td> </tr> </tbody> </table> <p>Źródło: Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych, „Wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy w Polsce”.</p>		2019	2020	2021	2022 (II kw.)	udział [%]	0,50	1,89	3,67	4,61
	2019	2020	2021	2022 (II kw.)							
udział [%]	0,50	1,89	3,67	4,61							

<sup>4</sup> PZPM, „Branża motoryzacyjna 2022/2023”, s. 25, on-line: <https://www.pzpm.org.pl/pl/Rynek-motoryzacyjny/Roczniki-i-raporty> [dostęp: 15.12.2022 r.]

<sup>5</sup> PZPM, *op.cit.*

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 kształtowania się wysokości parametrów, których znajomość jest konieczna do policzenia skutków w ujęciu ilościowym – warunki ustalania oraz sposób dokonywania zwrotu kosztów używania pojazdów o napędzie alternatywnym zostaną określone w akcie wykonawczym do projektowanej ustawy i dopiero analiza tych przepisów może być podstawą do przyjęcia wysokości parametrów czynników determinujących skutki w ujęciu ilościowym;
2. 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 *Wytocznych do przeprowadzania oceny wpływu (...)*<sup>6</sup>, odstąpiono od ich oszacowania w ujęciu pieniężnym.

**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 <b>korzystnie oddziaływała</b> na funkcjonowanie przedsiębiorców, gdyż umożliwi zawieranie z pracownikami posiadającymi pojazdy o napędzie alternatywnym umów o używanie takich pojazdów do celów służbowych, przy czym koszty używania tego typu pojazdów będą mogły być zwracane pracownikom na zasadach, które zostaną określone w przepisach wykonawczych.</p> <p>Przepisy projektowanej ustawy zobowiązują ministra właściwego do spraw transportu działającego w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych do określenia, w drodze rozporządzenia, warunków ustalania oraz sposobów 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, albowiem pojazdy elektryczne cechują się niższymi kosztami eksploatacji w porównaniu z pojazdami spalinowymi<sup>7</sup>. W związku z tym, w miarę jak przybywać będzie pracowników będących właścicielami pojazdów o napędzie elektrycznym, z którymi pracodawcy zawrą odpowiednie umowy o używanie tych pojazdów do celów służbowych, będzie występował efekt substytucji (zwiększanie udziału tego typu pojazdów przy spadku udziału pojazdów spalinowych) i w rezultacie przedsiębiorcy będą ponosili niższe koszty z tytułu zawierania tego typu umów. Aczkolwiek wpływ tego czynnika na kształtowanie się kosztów uzyskania przychodów ogółem będzie marginalny.</p>						

<sup>6</sup> *Wytoczne 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. – *Regulamin pracy Rady Ministrów*

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

		Ocena wpływu projektowanej ustawy na sektor przedsiębiorstw została sporządzona w sposób jakościowy z tych samych powodów, o których mowa w pkt 6 OSR.
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Projektowana ustawa będzie <b>korzystnie oddziaływała</b> na obywateli, gdyż umożliwi zawieranie przez pracodawców z pracownikami posiadającymi pojazdy o napędzie alternatywnym umów o używanie tych samochodów do celów służbowych, przy czym koszty używania tego typu samochodów będą mogły być zwracane pracownikom na zasadach, które zostaną określone w przepisach wykonawczych.
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu.</b>		
Brak wpływu.		
<b>9. Wpływ na rynek pracy.</b>		
Brak skutków.		
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary.</b>		
<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		
Projektowana ustawa będzie <u>pośrednio</u> w <b>pozytywny</b> sposób oddziaływała na środowisko naturalne, a w konsekwencji także na zdrowie obywateli. Skutki te będą wynikać ze wzrostu udziału eksploatacji samochodów elektrycznych w eksploatacji samochodów ogółem i cech technicznych tych pierwszych pojazdów. Samochody elektryczne charakteryzują się zeroemisyjnością w miejscu ich używania (pomijając ścierające się opony), w tym również niemal zeroemisyjnością pod względem hałasu <sup>8</sup> .		
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego.</b>		
Ustawa wejdzie w życie pierwszego dnia miesiąca następującego po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
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 używanie ich pojazdów o napędzie alternatywnym do celów służbowych. Jako miernik można przyjąć udział umów zawartych z pracownikami posiadającymi samochody elektryczne w ogólnej liczbie umów i zestawienie tego udziału ze strukturą samochodów osobowych.		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.).</b>		
Brak		

<sup>8</sup> dr hab. Bartłomiej Ufnalski, *op. cit.*

Warszawa, 15 marca 2023 r.

BAS-WAPEiM-459/23

SEKRETARIAT Z-CY SZEFASIS

L.dz. DS. 1120.81.2023

Data wpływu 16. 03. 2023

Pani  
Elżbieta Witek  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

**Opinia w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej senackiego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (przedstawiciel wnioskodawcy: senator Halina Bieda)**

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 roku – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2022 r. poz. 990, ze zm.) sporządza się następującą opinię:

**1. Przedmiot projektu ustawy**

Projekt ustawy zmierza do nowelizacji art. 34a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym<sup>1</sup>. Przepis ten stanowi, że na podstawie umów cywilnoprawnych mogą być używane, do celów służbowych, samochody osobowe, motocykle i motorowery niebędące własnością pracodawcy. W projekcie zaproponowano wyraźne wskazanie, że pojęcie samochodu obejmuje pojazdy elektryczne, pojazdy hybrydowe, a także pojazdy napędzane wodorem w rozumieniu odpowiednio art. 2 pkt 12, 13 i 15 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych<sup>2</sup>. W konsekwencji, odpowiednie zmiany proponuje się wprowadzić w delegacji ustawowej do wydania rozporządzenia ustalającego warunki ustalania i sposób dokonywania zwrotu kosztów używania pojazdów. Projekt zawiera przepis przejściowy.

Ustawa ma wejść w życie pierwszego dnia miesiąca następującego po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

**2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem**

Prawo Unii Europejskiej nie reguluje kwestii objętych projektem ustaw.

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

Przepisy projektu ustawy pozostają poza zakresem regulacji prawa Unii Europejskiej.

<sup>1</sup> Dz. U. z 2022 r. poz. 2201.

<sup>2</sup> Dz. U. z 2022 r. poz. 1083, ze zm.

#### **4. Konkluzja**

Senacki projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym nie jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej.

Autor:

**Bartosz Pawłowski**  
ekspert ds. legislacji  
w Biurze Analiz Sejmowych

Akceptował:

Dyrektor Biura Analiz Sejmowych

*Sobolewski*  
Przemysław Sobolewski

Warszawa, 15 marca 2023 r.

BAS-WAPEiM-460/23

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA K3

L.dz. DS. M20. 91. 2023 (2)

Data wpływu ..... 16. 03. 2023 .....

Pani  
Elżbieta Witek  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

**Opinia w sprawie stwierdzenia – w trybie art. 95a ust. 3 regulaminu Sejmu – czy senacki projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (przedstawiciel wnioskodawcy: senator Halina Bieda) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej**

Projekt ustawy zmierza do nowelizacji art. 34a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym<sup>1</sup>. Przepis ten stanowi, że na podstawie umów cywilnoprawnych mogą być używane, do celów służbowych, samochody osobowe, motocykle i motorowery niebędące własnością pracodawcy. W projekcie zaproponowano wyraźne wskazanie, że pojęcie samochodu obejmuje pojazdy elektryczne, pojazdy hybrydowe, a także pojazdy napędzane wodorem w rozumieniu odpowiednio art. 2 pkt 12, 13 i 15 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych<sup>2</sup>. W konsekwencji, odpowiednie zmiany proponuje się wprowadzić w delegacji ustawowej do wydania rozporządzenia ustalającego warunki ustalania i sposób dokonywania zwrotu kosztów używania pojazdów. Projekt zawiera przepis przejściowy.

Projekt nie zawiera przepisów mających na celu wykonanie prawa UE.

Senacki projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym nie jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej.

Autor:

**Bartosz Pawłowski**  
ekspert ds. legislacji  
w Biurze Analiz Sejmowych

Akceptował:  
Dyrektor Biura Analiz Sejmowych  
*Sobolewski*  
Przemysław Sobolewski

<sup>1</sup> Dz. U. z 2022 r. poz. 2201.

<sup>2</sup> Dz. U. z 2022 r. poz. 1083, ze zm.