

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia przewiduje zmianę brzmienia § 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. 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 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.

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

- 1) dla samochodu osobowego:
 - a) o pojemności skokowej silnika do 900 cm³ - 0,89 zł,
 - b) o pojemności skokowej silnika powyżej 900 cm³ - 1,038 zł;
- 2) dla motocykla - 0,69 zł;
- 3) dla motoroweru - 0,42 zł.

Ze względu na wzrastające koszty eksploatacji pojazdów, spowodowane m.in. wzrastającymi cenami paliwa, do Ministerstwa Infrastruktury były kierowane liczne petycje i monity, m.in. ze strony posłów, Związków Zawodowych Listonoszy Poczty Polskiej, Związku Zawodowego Leśników RP oraz obywateli, dotyczące konieczności podwyższenia maksymalnych stawek za 1 kilometr przebiegu pojazdów niebędących własnością pracodawcy, używanych do celów służbowych.

W świetle obliczeń i danych przytaczanych przez powyższe podmioty należy wskazać, że wzrastające koszty eksploatacji pojazdów, w tym zwłaszcza koszty paliwa, powodują, że maksymalne stawki za 1 kilometr przebiegu pojazdów, zawarte w rozporządzeniu z dnia 25 marca 2002 r., 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. poz. 1462), przy czym od dnia wejścia w życie ww. rozporządzenia realne koszty eksploatacji pojazdów uległy znaczącemu wzrostowi.

Propozycja kosztów za 1 kilometr przebiegu samochodów osobowych, motocykli i motorowerów została przygotowana na podstawie danych oszacowanych przez Instytut Transportu Samochodowego w 2019 r. a następnie zwaloryzowana zgodnie z następującymi komunikatami:

- Komunikatem Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 15 stycznia 2021 r. w sprawie średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w 2020 r. (M.P. poz. 58), zgodnie z którym średnioroczny wskaźnik w 2020 r. w stosunku do 2019 r. wyniósł 103,4 (wzrost cen o 3,4%),
- Komunikatem Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 14 stycznia 2022 r. w sprawie średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w 2021 r. (M.P. poz. 31), zgodnie z którym średnioroczny wskaźnik w 2021 r. w stosunku do 2020 r. wyniósł 105,1 (wzrost cen o 5,1%),
- Komunikatem Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 19 kwietnia 2022 r. w sprawie wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w I kwartale 2022 r. (M.P. poz. 411), zgodnie z którym wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w I kwartale 2022 r. w stosunku do IV kwartału 2021 r. wyniósł 103,8 (wzrost cen o 3,8 %).

Ze względu na fakt, iż obecnie na rynku funkcjonuje coraz mniej samochodów osobowych o pojemności skokowej silnika do 900 cm³, a także z uwagi na zaistniały na przestrzeni ostatnich lat rozwój technologiczny silników motocyklowych podjęto decyzję, iż różnica w stawce pomiędzy samochodem osobowy o pojemności skokowej silnika do 900 cm³ a motocyklem wyniesie 0,20 gr.

W związku z proponowanym terminem wejścia w życie rozporządzenia nie jest koniecznej zastosowanie w nim przepisów przejściowych.

Proponuje się, aby projektowane rozporządzenie weszło w życie pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu ogłoszenia. W opinii projektodawcy taki termin wejścia w życie projektowanego rozporządzenia ułatwi zarówno rozliczanie należnych ryczałtów przez pracowników, którym taki ryczałt będzie przysługiwał jak i przez pracodawców, którzy będą taki ryczałt wypłacać pracownikom.

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), zatem nie podlega ono notyfikacji.

Projekt nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2022 r. poz. 348) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia będzie miało wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców, będących pracodawcami pokrywającymi koszty używania pojazdów prywatnych pracowników używanych do celów służbowych.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.