

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU¹⁾

z dnia 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

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) 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 oraz z 2004 r. Nr 237, poz. 2376) § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. Koszty używania pojazdów do celów służbowych pokrywa pracodawca według stawek za 1 kilometr przebiegu pojazdu, które 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.”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Transportu

W porozumieniu:

Minister Finansów

1) Minister Transportu kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie §1 ust. 2 pkt. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu (Dz. U. z 2006 Nr 131, poz. 923).

Uzasadnienie

Nowelizacja rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2002 roku w sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy, Dz.U z 2002 r., Nr 27, poz. 271 oraz z 2004r., Nr 237, poz. 2376), dotyczy zmiany brzmienia § 2 ww. rozporządzenia. Rozporządzenie stanowi delegację zawartą w art. 34 a ust 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874).

Przedmiotowa zmiana ma na celu dostosowanie wysokości stawek za 1 km przebiegu pojazdu do obecnie obowiązującego planowanego średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych, zawartego w art. 25 ustawy budżetowej na rok 2007 r., z dnia 17 lutego 2006 r., (Dz.U z 2006 r., Nr 35, poz. 244). Wskaźnik ten obecnie wynosi ogółem 101,9 %, a stawki wyliczone na podstawie tegoż wskaźnika stanowią odpowiednio:

- 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.

Podstawę obliczeń stanowią stawki za 1 km. przebiegu pojazdu z roku 2004 (tj. rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 19 października 2004 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.04.237.2376). Stawki z roku 2004 zostały powiększone o średnioroczny wskaźnik przyjęty w ustawach budżetowych za rok 2005, 2006 i 2007 r.

Projektowana zmiana czyli podwyższenie stawki za 1 kilometr przebiegu pojazdu spowoduje skutki budżetowe dla jednostek sektora finansów publicznych, jednostek samorządowych oraz budżetu państwa. W budżecie państwa skutki te będą wynikały ze zmniejszenia przychodów z podatków dochodowych. Dla jednostek pozostałych będzie to wzrost wydatków na koszty wyjazdów służbowych.

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

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

Projekt aktu normatywnego ustawy nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej zgodnie z § 4 *rozporządzenia Rady Ministrów 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).

Przedmiotowy projekt nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Cel wprowadzenia ustawy.

Przedmiotowa zmiana ma na celu dostosowanie wysokości stawek za 1 km przebiegu pojazdu do obecnie obowiązującego planowanego średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych, zawartego w art. 28 ustawy budżetowej na rok 2006 r., z dnia 17 lutego 2006 r., (Dz.U z 2006 r., Nr 35, poz. 244).

2. Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetowe i sektora publicznego.

W wyniku wzrostu stawki za 1 km. przebiegu pojazdu zwiększą się koszty uzyskania przychodów, wobec czego nastąpi zmniejszenie dochodu, a tym samym zmniejszenie podatku dochodowego. Oszacowanie skutków na dochody i wydatki budżetu państwa jest niemożliwe z uwagi na brak danych w tym zakresie

3. Wpływ regulacji na rynek pracy.

Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

4. Wpływ regulacji na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki.

Wejście w życie rozporządzenia nie ma wpływu na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki.

5. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny.

Wejście w życie rozporządzenia nie ma wpływu na sytuację i rozwój regionalny.

6. Konsultacje społeczne

Projekt w prezentowanej wersji został skonsultowany z następującymi organizacjami:

1. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Sedycji, Warszawa
2. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawa,
3. Sekretariat Transportowców NSZZ „Solidarność”, Warszawa
4. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego, Ostrowiec Świętokrzyski,
5. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, Stobno k/Piły,
6. Forum Związków Zawodowych, Bydgoszcz,
7. Związek Leśników Polskich w RP, Warszawa
8. Związek Zawodowy Pracowników Poczty Polskiej, Bielsko-Biała,
9. NSZZ Listonoszy Poczty Polskiej, Stare Kurowo,
10. NSZZ „Solidarność”, Gdańsk,
11. Krajowa Izba Gospodarcza, Warszawa,
12. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych Lewiatan, Warszawa,
13. Konfederacja Pracodawców Polskich, Warszawa,
14. Izba Pracodawców Polskich, Warszawa,

15. Business Centre Club, Warszawa,

16. Konfederacja "Sierpień 80" Wolny Związek Zawodowy, Katowice

W wyniku konsultacji społecznych uwagi do projektu zgłosiły:

- Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, które stoi na stanowisku, iż zaproponowany poziom wzrostu stawek jest niewystarczający, a zaproponowane stawki nie są dostosowane do rzeczywistych kosztów jakie ponoszą pracownicy w związku z używaniem do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy;
- Związek Leśników Polskich w Rzeczypospolitej Polskiej zaproponował podwyższenie stawki o 20 %, jak również wniósł postulat o dopisanie w § 3 pkt.3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2002 roku 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.), który mówi o miesięcznym limicie kilometrów na jazdy lokalne dla pojazdów do celów służbowych, obok służby leśnej również „służbę parków narodowych”
- Izba Pracodawców Polskich Związek Pracodawców, który wniósł o podwyższenie maksymalnych stawek o 100%.

Przedstawione wyżej uwagi związków nie zostały uwzględnione, z uwagi na to, iż proponowane podwyższenie stawki za 1 kilometr przebiegu pojazdu spowoduje skutki budżetowe dla jednostek sektora finansów publicznych oraz budżetu państwa. Dla budżetu państwa skutki te będą wynikały ze zmniejszenia przychodów z podatków dochodowych. Dla jednostek pozostałych będzie to wzrost wydatków na koszty wyjazdów służbowych.

Natomiast postulat wprowadzenia kolejnej obok służby leśnej i ratowniczej grupy zawodowej, dla której ustalony byłby zwiększony limit kilometrów na jazdy lokalne został nieuwzględniony, z uwagi na realną obawę, iż również inne grupy zawodowe będą postulowały o uregulowanie ich w odrębny sposób, i tym samym zwiększenie im limitu kilometrów na jazdy lokalne. Wówczas może dojść do tworzenia katalogu podmiotów, wobec których będą miały zastosowanie szczegółowe uregulowania.