

Michał KONOPKA

## CARPOOLING-UWARUNKOWANIA PRAWNE I PERSPEKTYWY ROZWOJU

*Streszczenie*

*W artykule omówiony został coraz bardziej popularny chociaż nie nowy trend wykorzystywania pojazdów w transporcie osób. Carpooling jest sposobem na podniesienie efektywności przejazdów poprzez maksymalne zapelnienie środka transportu i podział kosztów pomiędzy zainteresowanych. Przyczyną wciąż rosnącej popularności carpoolingu na świecie jest konieczność ochrony środowiska naturalnego, zmniejszenie natężenia ruchu w miastach oraz oszczędność paliwa. W artykule zaprezentowano analizę prawnych uwarunkowań umowy carpoolingu w Polsce oraz perspektywy rozwoju omawianego trendu w najbliższej przyszłości. Artykuł zawiera także gotowy do użycia formularz umowy carpoolingu, który może być stosowany i wykorzystywany w polskim obrocie gospodarczym.*

**WSTĘP**

Carpooling to system upodabiający i dostosowujący samochód osobowy do transportu zbiorowego. Polega na zwiększaniu liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem, głównie poprzez kojarzenie osób dojeżdżających do pracy lub nauki na tych samych trasach. Jest rozwijany w sytuacjach, gdy ze względu na małe natężenie ruchu nieopłacalne jest uruchamianie linii zorganizowanego transportu zbiorowego[1,s.3]. Należy zauważyć, iż podana wyżej definicja nie jest definicją legalną tzn. definicją określoną w obowiązujących aktach prawnych, a tylko jedną z wielu przybliżających znaczenie nowego trendu w transporcie zbiorowym osób. Zarówno w polskim jak i innych obszarach prawnych podane zjawisko nie występuje i nie zostało jeszcze prawnie uregulowane. W przestrzeni gospodarczej występują zatem różne definicje omawianego trendu, które w sposób bardziej ogólny lub bardziej precyzyjny przybliżają jego istotę. Carpooling jest zjawiskiem rozpowszechnionym i stosowanym na całym świecie oraz występującym w wielu wariantach. K. A. Soltys wyodrębnia:

1. Grupowe dojazdy codzienne ( np. do pracy, na uczelnię)
2. Grupowe dojazdy okresowe (odbywające się regularnie okresowo)
3. Grupowe dojazdy jednorazowe ( np. na koncert, na wakacje)[2]

Jak już wspomniano wzajemne dojazdy do pracy czy na uczelnię były znane od dawna, jednak sama nazwa „carpooling” ma swoją genezę w Stanach Zjednoczonych, kiedy to w czasie II wojny światowej w celu oszczędności paliwa rząd amerykański zachęcał do wspólnego podróżowania. Współcześnie nowy trend pozwala nie tylko na oszczędność paliwa, ale co bardzo istotne szczególnie w dużych aglomeracjach eliminuje problem płatnego parkowania czy wręcz wyszukania miejsca na parking. W dobie wszechobecnych korków i zbyt małej liczby miejsc parkingowych carpooling jest zatem inicjatywą zdobywającą coraz większą popularność na całym świecie.

**1. CHARAKTER PRAWNY UMOWY**

Jak już wcześniej wspomniano umowa carpoolingu nie została dotychczas prawnie uregulowana. Na gruncie polskiego prawa cywilnego funkcjonuje jedynie umowa przewozu, która jednak reguluje stosunki zobowiązaniowe między wysyłającym towar/pasażerem a przewoźnikiem (przedsiębiorcą). Zatem w świetle obowiązujących przepisów umowa carpoolingu nie jest tożsama z umową przewozu na gruncie Kodeksu Cywilnego. Umowę przewo-

zu może zawrzeć po stronie przewoźnika jedynie przedsiębiorca, a nie osoba fizyczna nie prowadząca działalności gospodarczej. Umowa carpoolingu może być za to zawierana na gruncie art. 353<sup>1</sup> KC o zasadzie swobody zawierania umów zgodnie z którą „Strony zawierające umowę mogą ułożyć stosunek prawny według swego uznania, byleby jego treść lub cel nie sprzeciwiały się właściwości (naturze) stosunku, ustawie ani zasadom współżycia społecznego”. Tak zawarta umowa jest umową nienazwaną, dwustronnie zobowiązującą i nieodpłatną. Nieodpłatność rozumiana jest tu jako udział w pokryciu kosztów przewozu (koszt paliwa, opłat drogowych) a nie jako zysk kierującego pojazdem. Umowa carpoolingu jako umowa nienazwana nie wymaga zachowania szczególnej formy co oznacza, że może zostać zawarta zarówno w formie pisemnej jak i ustnie. W praktyce dominują właśnie te dwie formy zawierania umów. Analizowana umowa zawierana jest głównie poprzez kojarzenie osób na portalach internetowych z zachowaniem regulaminów tych portali. W tym przypadku umowa zawierana jest jednocześnie z akceptacją regulaminu, trasy przejazdu i ceny. Drugim popularnym sposobem są fora internetowe, gdzie następuje tylko kojarzenie zainteresowanych osób, sama umowa natomiast zawierana jest ustnie lub pisemnie.

Umowa carpoolingu mogłaby być zawierana potencjalnie jako umowa zlecenia (art. 734 K.C.) zgodnie z którym „przyjmujący zlecenie zobowiązuje się do dokonania określonej czynności prawnej dla dającego zlecenie”. W świetle polskiego prawa cywilnego taka umowa zlecenia może być umową nieodpłatną jeżeli to wynika z jej treści. Umowa zlecenia jest jednak umową „starannego działania”, a nie umową „rezultatu” co oznacza, że wykonujący zlecenie zobowiązuje się do określonego działania (np. przewiezienia osób na określonej trasie), ale końcowego rezultatu wcale nie gwarantuje. Zatem w myśl umowy zlecenia pasażer byłby zobligowany do zwrotu kosztów przejazdu zawartych w umowie nawet pomimo braku osiągnięcia końcowego rezultatu jakim jest dowiezienie go w umówione miejsce. Kierujący pojazdem zobligowany i odpowiedzialny jest tu tylko do „starannego działania” a nie do osiągnięcia umówionego rezultatu. Biorąc zatem powyższe pod uwagę umowa zlecenia nie jest zalecana do prawnej regulacji carpoolingu. Podobnie rzecz ma się do umowy o dzieło (art. 627 K.C.). Umowa o dzieło jest umową „rezultatu”, ale nie może być stosowana do prawnej regulacji carpoolingu z uwagi na jej obligatoryjną odpłatność dla wykonującego dzieło. Jak wiadomo klóciłoby się to z samą istotą carpoolingu jako usługi nieodpłatnej.

Z powyższej analizy wynika, iż umowa carpoolingu może być zawierana na gruncie polskiego prawa tylko jako umowa nienazwana, w której elementami przedmiotowo istotnymi byłyby: określenie stron umowy, daty przejazdu, trasy przejazdu oraz zastrzeżenie zwrotu kosztów przejazdu.

## 2. ZASADY ODPOWIEDZIALNOŚCI KIEROWCY

Istotną kwestią jest zasada odpowiedzialności za szkody będące następstwem kolizji lub wypadku podczas realizowania umowy carpoolingu. W przypadku usługi nieodpłatnej (przewozu o charakterze grzecznościowym) odpowiedzialność kierującego kształtuje się na zasadzie winy. Oznacza to, że brak winy kierującego pojazdem wyklucza jego odpowiedzialność odszkodowawczą wobec pasażerów jak i osób trzecich. Warunkiem bezwzględny umowy carpoolingu jest jednak partycypowanie w kosztach przejazdu przez strony umowy. Powoduje to zmianę charakteru odpowiedzialności kierowcy na opartą na zasadzie ryzyka. Oznacza to, że mamy tu do czynienia z najsurowszą formą odpowiedzialności kierowcy wobec pasażerów. Odpowiedzialność powstaje nie tylko z winy kierującego ale w każdym przypadku gdy dochodzi do wypadku. Zatem kierujący odpowiada za szkody powstałe nawet bez jego winy, a przestrzeganie zasad bezpieczeństwa w ruchu i obowiązujących przepisów nie wyklucza jego odpowiedzialności.

Odszkodowanie i zadośćuczynienie może być także dochodzone od ubezpieczyciela sprawcy wypadku. Bezwzględny warunkiem jest w tym przypadku ubezpieczenie sprawcy wypadku od odpowiedzialności cywilnej (OC). Ewentualny brak uprawnień do kierowania pojazdem przez sprawcę, stwierdzenie nietrzeźwości sprawcy czy brak aktualnych badań technicznych pojazdu nie wpływa na możliwość dochodzenia roszczeń od jego ubezpieczyciela. W takim przypadku ubezpieczyciel powinien wypłacić odszkodowanie ofiarom wypadku a następnie w drodze postępowania regresowego wystąpić do sprawcy o zwrot wypłaconej kwoty.

Podsumowując w ramach umowy carpoolingu kierujący pojazdem odpowiada wobec pasażerów za ewentualne szkody powstałe w wyniku przewozu. Odpowiedzialność ta kształtuje się na zasadzie ryzyka a nie winy, natomiast poszkodowani mogą zwrócić się o odszkodowanie zarówno do kierującego pojazdem (strony umowy carpoolingu), kierowcy - (sprawcy wypadku) jak i do ubezpieczyciela kierującego pojazdem (sprawcy wypadku) w ramach polisy OC.

## 3. ZOBOWIĄZANIA PODATKOWE

Analiza charakteru prawnego umowy carpoolingu rodzi pytanie o obowiązek podatkowy kierującego pojazdem, który uzyskuje przychód z tak zawartej umowy. Zgodnie z treścią art. 3§1 Ustawy z 26 lipca 1991 r o podatku dochodowym od osób fizycznych „osoby fizyczne mające miejsce zamieszkania w Polsce, podlegają obowiązkowi podatkowemu od całości swoich dochodów (przychodów) bez względu na miejsce położenia źródeł tych przychodów (nieograniczony obowiązek podatkowy)” [3]. Dochód jest różnicą między przychodem a kosztami jego uzyskania. Biorąc zatem to pod uwagę i specyfikę umowy carpoolingu w świetle polskiego prawa podatkowego obowiązek podatkowy nie powstaje. W omawianym przypadku bowiem koszt uzyskania przychodu jest tej samej wysokości co sam przychód. Obowiązek podatkowy powstałby gdyby kierujący pojazdem pobrał więcej od pasażerów, aniżeli sam wydał na konkretną podróż. W przypadku zobowiązań podatkowych fundamentalną kwestią jest uzyskanie dochodu, co kłóci się z charakterem umowy carpoolingu. Niezależnie zatem od tego czy mamy do czynienia z usługą jednorazową czy cykliczną przy zachowaniu warunków umowy carpoolingu zobowiązanie podatkowe nie po-

wstanie. Niestety nie da się jednoznacznie określić kosztów konkretnego przejazdu co może budzić pewne kontrowersje u organów podatkowych. Faktyczny koszt przejazdu uzależniony jest od wielu czynników takich jak:

- Trasa (może przebiegać przez tereny silnie zurbanizowane z dużą ilością skrzyżowań i sygnalizacji świetlanych lub przez tereny niezamieszkałe poza terenem zabudowanym),
- Natężenie ruchu ( w aglomeracjach pokonanie w godzinach „szczytu” konkretnego odcinka może zabierać kilkanaście razy więcej czasu od pokonania tego samego odcinka poza terenem zabudowanym),
- Rodzaj środka transportu ( masa samochodu, pojemność silnika, rodzaj zużywanego paliwa),
- Marka i model środka transportu – koszty amortyzacji ( nowy Mercedes klasy S czy kilkunastoletni Fiat Cinquecento),
- Technika jazdy kierującego.

Z uwagi na fakt braku regulacji ustawowej umowy carpoolingu nigdzie nie jest zdefiniowany analizowany koszt przejazdu. Nie wiadomo czy ponoszonym kosztem jest także amortyzacja środka transportu, stąd istotne znaczenie ma marka, model i wiek tego środka transportu. W mojej opinii amortyzacja powinna być zaliczana w poczet kosztów przejazdu i jako taka rozliczana. Wydaje się, iż bezpiecznym rozwiązaniem jest stosowanie stawek za 1 kilometr określonych w rozporządzeniach dotyczących podróży służbowych [4] [5]. W myśl bowiem wskazanych przepisów ustalone stawki mają zapewniać zwrot kosztów przejazdu, a nie umożliwiać zarobku w danej podróży. Warto jednak pamiętać, że stawki określone w rozporządzeniu mają charakter stawek maksymalnych, które nie mogą zostać przekroczone, możliwe jest natomiast stosowanie stawek niższych. Biorąc pod uwagę powyższą dowolność należy uznać, że w umowie carpoolingu możliwe są różne rozwiązania, a wszelkie niejasności powinny być interpretowane na korzyść podatnika.

## 4. PERSPEKTYWY ROZWOJU

Zjawisko carpoolingu znakomicie wpisuje się w format o wiele szerszego trendu zwanego „sharing economy” zgodnie z którym nie trzeba być właścicielem rzeczy by móc z niej legalnie korzystać. Można tu posłużyć się przykładem tzw. couchsurfingu czyli wzajemnego użyczenia swoich domów obcym osobom czy korzystania z prywatnych samochodów z pominięciem korporacji taksówkowych ( aplikacja Uber). Z powyższego wynika zatem, iż analizowane zjawisko nie jest przypadkowe i wpisuje się w szeroki trend, który jest coraz bardziej popularny i jest coraz bardziej rozwijany.

Korzyści wynikające z carpoolingu odnoszą nie tylko strony umowy, ale także inni użytkownicy dróg. Mowa jest tu nie tylko o oszczędności paliwa, ale także czasu i miejsc parkingowych. Zalety te powoli zaczynają być dostrzegane przez władze miast i regionów, które usilnie poszukują sposobów na usprawnienie ruchu w granicach swoich aglomeracji. Potwierdzeniem tej tezy jest dokument o kierunkach rozwoju inteligentnych miast w Małopolsce [6]. Przewiduje on konieczność rozwiązania problemów transportowych w regionie między innymi poprzez wspieranie idei carpoolingu w miastach Małopolski. Mniejsze zanieczyszczenie środowiska naturalnego, mniejsze zagęszczenie ruchu na drogach oraz więcej wolnych miejsc parkingowych są ewidentnym i nieodłącznym skutkiem carpoolingu. Carpooling może występować jako zjawisko i inicjatywa prywatna, bądź też jako zaplanowane działanie władz miast i regionów. Jednym z prekursorów tego drugiego rozwiązania są władze stanu Wisconsin w Stanach Zjednoczonych, które jako jedne z pierwszych zaangażowały się w tworzenie jednolitego stanowego systemu carpoolingu i vanpoolingu. Administrowany przez władze stanowe system carpoolingu jest platformą cyfrową kojarzącą i

zrzeszającą właścicieli samochodów osobowych i potencjalnych pasażerów. System vanpoolingu jest natomiast bardziej zaawansowany. Jego istota sprowadza się do użyczenia stanowych samochodów pasażerom, którzy wspólnie dojeżdżają do pracy lub na uczelnię finansując koszty transportu. Cały system został zapoczątkowany w lipcu 1978 roku, kiedy to władze stanowe pozyskały grant na zakup 8 vanów, które służyły do transportu około 100 osób. Korzyści z funkcjonowania nowego systemu spowodowały zakup dodatkowych 22 vanów w 1979 r oraz 70 vanów w 1980 roku. Na dzień dzisiejszy stan Wisconsin dysponuje flotą 83 vanów wykorzystywanych w ramach stanowego systemu vanpoolingu. Środki transportu stanowią własność stanu Wisconsin natomiast wszelkie koszty związane z utrzymaniem samochodu (koszty administracyjne, paliwa, ubezpieczenia, napraw i parkowania) pokrywają zainteresowani pasażerowie. Kierowcą może być jeden z pasażerów, który w zamian za to zwolniony jest całkowicie z kosztów przejazdu.

Według danych administracji stanu Wisconsin każdy van zastępuje w przybliżeniu 7 samochodów osobowych. Oznacza to, iż codziennie blisko 500 samochodów nie wyjeżdża dodatkowo na drogi stanowe poprawiając w ten sposób bezpieczeństwo i przepustowość. Dodatkowo szacuje się roczne oszczędności benzyny na ok. 460.000 galonów, a do środowiska naturalnego nie emituje się około 400 ton zanieczyszczeń [7]. Bezsporne zalety carpoolingu przejawiające się szczególnie w obszarach ochrony środowiska naturalnego i redukcji zanieczyszczenia powietrza znakomicie wpisują się w aktualną politykę transportową Unii Europejskiej. Potwierdzeniem tej tezy jest wdrożenie dyrektywy CAFE (Clean Air for Europe), która została implementowana do polskiego systemu prawnego przez ustawę Prawo ochrony środowiska [8]. Wspomniana dyrektywa wprowadziła m.in. normy stężeń pyłu zawieszonego PM<sub>2,5</sub>, którego głównym źródłem emisji jest transport. W konsekwencji można zaobserwować dążenia władz regionalnych i lokalnych do redukcji emisji pyłu zawieszonego poprzez wdrażanie nowoczesnych rozwiązań w zakresie transportu publicznego. Najbardziej popularne rozwiązania w tym zakresie dotyczą ograniczenia wjazdu pojazdów do centrów miast, rozbudowy ścieżek rowerowych czy zakupu nowoczesnych autobusów o napędzie hybrydowym [9] [10] [11]. Głównym celem proponowanych zmian jest ograniczenie ruchu pojazdów prywatnych na rzecz transportu zbiorowego co w konsekwencji ma przynieść redukcję emisji pyłu zawieszonego. O ile cel o którym mowa jest szczytny o tyle droga do jego realizacji nie jest kompletna. Oczywiście wspomniane wyżej rozwiązania są potrzebne, a ich wdrożenie znacząco poprawi wyniki stężeń zanieczyszczeń powietrza na danym terenie. Dla osiągnięcia jednak lepszych wyników warto wdrażać inne sposoby ograniczania transportu osób m.in. poprzez premiowanie carpoolingu. Rozwiązań w tym zakresie jest wiele na przykład:

- Tworzenie w miastach buspasów dostępnych nie tylko dla autobusów, taksówek czy jednoślądów ale także dla samochodów osobowych przewożących minimum 3 pasażerów.
- Możliwość wjazdu do centrum miasta na przemian samochodów z parzystymi lub nieparzystymi cyframi na tablicach rejestracyjnych (takie rozwiązanie wymusza wspólne podróżowanie różnymi samochodami należącymi do konkretnej grupy osób w różne dni).
- Bezpłatne parkowanie dla samochodów z parzystymi lub nieparzystymi cyframi na tablicach rejestracyjnych w ustalone dni (takie rozwiązanie wymusza wspólne podróżowanie różnymi samochodami należącymi do konkretnej grupy osób w różne dni).
- Tworzenie miejsc parkingowych tylko dla pojazdów z dużą liczbą pasażerów.



Rys.1 Stosowane rozwiązania w zakresie miejsc parkingowych dla samochodów z dużą liczbą pasażerów [12].



Rys.2 Stosowane rozwiązania w zakresie miejsc parkingowych dla samochodów z dużą liczbą pasażerów [13].



Rys.3 Stosowane rozwiązanie w zakresie wydzielenia osobnego pasa ruchu dla pojazdów przewożących 2 lub więcej pasażerów [14].

Carpooling jako sposób na ograniczenie natężenia ruchu a tym samym na ograniczenie emisji zanieczyszczeń do środowiska nie stanowi konkurencji dla miejskiego transportu zbiorowego. W centrach dużych miast bowiem system transportu zbiorowego jest zazwyczaj dobrze rozwinięty, a średnie trasy przejazdu pasażerów są krótkie. Nie jest zatem opłacalne organizowanie wspólnego wyjazdu kilku osób w ramach carpoolingu w celu wspólnego pokonania krótkiego odcinka. W takich warunkach korzystniejszy jest transport zbiorowy (publiczny). Carpooling może natomiast stanowić konkurencję dla przewoźników i linii podmiejskich oraz połączeń międzymiastowych (gdzie współcześnie najszybciej się rozwija). Siatki połączeń linii podmiejskich z uwagi na mniejszą liczbę pasa-

żerów charakteryzują się mniejszą liczbą połączeń oraz mniejszą liczbą przystanków w przeliczeniu na 1 km w porównaniu z połączeniami miejskimi. W konsekwencji takie połączenia nie są konkurencyjne dla wielu osób, które wybierają transport własnym samochodem. Wydaje się, iż w takich sytuacjach carpooling mógłby stanowić uzupełnienie dla funkcjonującego transportu zbiorowego.

Załącznik 1

Formularz umowy carpoolingu.

## Umowa carpoolingu

zawarta w dniu ..... w .....  
pomiędzy:

1. Panem/Panią ..... legitymującym się dowodem osobistym o numerze ..... zwanym dalej **Kierującym**, a

2. Panem/Panią ..... legitymującym się dowodem osobistym o numerze ..... zwanym dalej **Pasażerem**.

Strony zgodnie postanawiają że:

§1

Przedmiotem umowy jest usługa przewozu Pasażera z miejscowości ..... do miejscowości ..... w dniu ..... przez Kierującego.

§2

Podróż będzie realizowana samochodem osobowym marki ..... model ..... o numerze rejestracyjnym .....

§3

Kierujący oświadcza, że posiada uprawnienia do prowadzenia pojazdu określonego w §2 oraz ważne ubezpieczenie Odpowiedzialności Cywilnej.

§4

Pasażer zobowiązuje się do stawienia w uzgodnionym z kierowcą miejscu i czasie oraz oczekiwania na Kierowcę nie krócej niż 15 minut po upływie uzgodnionego czasu.

§5

Kierujący zobowiązuje się do stawienia w uzgodnionym z pasażerem miejscu i czasie oraz do oczekiwania na Pasażera nie krócej niż 15 minut po upływie uzgodnionego czasu.

§6

Pasażer zobowiązuje się do zapłacenia Kierowcy uzgodnionej części kosztów przejazdu w szczególności kosztów paliwa proporcjonalnie do liczby przewożonych osób.

§7

Niniejsza umowa została sporządzona w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach po jednym dla każdej ze stron.

.....  
Kierujący

.....  
Pasażer

## PODSUMOWANIE

Nie ulega wątpliwości, iż zjawisko carpoolingu będzie się nadal rozwijać. Współczesne uwarunkowania transportu miejskiego wymuszają bowiem wprowadzanie coraz bardziej efektywnych rozwiązań w zakresie udrażniania ruchu w miastach. Rozwiązania te polegają na ograniczaniu ruchu pojazdów w centrach miast, ograniczaniu zanieczyszczenia środowiska naturalnego oraz promowaniu transportu zbiorowego. Biorąc pod uwagę jednak fakt specyfiki publicznego transportu zbiorowego można zaryzykować twierdzenie, iż duża grupa społeczeństwa nie będzie chciała porzucić wygody z jaką kojarzy się własny samochód. Właśnie dlatego carpooling może stanowić alternatywę dla transportu publicznego. Współcześnie idea carpoolingu najszybciej rozwija się w podróżach między-miastowych, w których podstawowym celem jest oszczędność paliwa. Z czasem jednak można prognozować, iż główny ciężar wspólnych przejazdów przeniesiony zostanie na transport miejski. Zostanie to wymuszone poprzez coraz bardziej rygorystyczne przepisy dotyczące ochrony środowiska naturalnego oraz wciąż zwiększające się natężenie ruchu w miastach.

Z uwagi na powyższe konieczne staje się prawne i techniczne przygotowanie warunków do wprowadzania nowych rozwiązań w ruchu drogowym. Współczesne prawne regulacje umowy carpoolingu w Polsce pozwalają na zawieranie tego typu umów. Należy zaznaczyć jednak, że są to umowy nienazwane, które mogą zawierać rozmaite postanowienia i dlatego powodować wątpliwości interpretacyjne. Z uwagi na coraz większą ich popularność warto byłoby wprowadzić do Kodeksu Cywilnego zapisy takiej umowy. Poprawiłoby to bezpieczeństwo obrotu gospodarczego i zniwelowałoby liczbę ewentualnych nieporozumień.

Bardzo ważne jest także przygotowanie sprawdzonych już w innych krajach rozwiązań o charakterze technicznym, które umożliwiają promowanie idei carpoolingu. Chodzi tu przede wszystkim o elementy infrastruktury drogowej takie jak znaki drogowe (poziome i pionowe).

## BIBLIOGRAFIA

1. *Słownik pojęć strategii rozwoju transportu do 2020 roku*. Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, s.3 [https://www.mir.gov.pl/Transport/Zrownowazony\\_transport/SRT/Documents/Sloownik\\_pojec\\_SRT.pdf](https://www.mir.gov.pl/Transport/Zrownowazony_transport/SRT/Documents/Sloownik_pojec_SRT.pdf)
2. Soltys K. A., *Towar and understanding of carpool formation and use*, Graduate Department of Geography and Planning, University of Toronto, 2009.
3. Ustawa z 26 lipca 1991 roku o podatku dochodowym od osób fizycznych, Dz. U. 1991, nr 80, poz. 350
4. Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej (Dz.U. 2013 poz. 167)
5. 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. 2002 nr 27 poz. 271)
6. *Małopolskie inteligentne miasta - kierunki rozwoju* Publikacja przygotowana w ramach projektu CLUE „Zerowa emisja gazów cieplarnianych w obszarach miejskich w Europie”. Program INTERREG IVC. Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego. Departament Polityki Regionalnej. Kraków 2014.
  7. *State of Wisconsin Vanpool Program*  
<http://doa.wi.gov/Documents/DEO/Fleet/Vanpool-Central%20Fleet/VanpoolHandbookRevDec2013.pdf>
  8. Ustawa z dnia 13 kwietnia 2012 r. Prawo ochrony środowiska Dz. U. 2012 poz. 460
  9. Plan gospodarki niskoemisyjnej dla miasta Olsztyn  
[http://www.olsztyn.eu/fileadmin/energia/PGN/PGN\\_Olsztyn\\_2015-03-02\\_PDK\\_WZK-1.pdf](http://www.olsztyn.eu/fileadmin/energia/PGN/PGN_Olsztyn_2015-03-02_PDK_WZK-1.pdf)
  10. Plan gospodarki niskoemisyjnej dla miasta Kielce  
[http://www.um.kielce.pl/gfx/kielce2/userfiles/files/gospodarka-niskoemisyjna/pgn\\_kielce\\_wersja\\_poprawiona.pdf](http://www.um.kielce.pl/gfx/kielce2/userfiles/files/gospodarka-niskoemisyjna/pgn_kielce_wersja_poprawiona.pdf)
  11. Plan gospodarki niskoemisyjnej dla miasta Jelenia Góra  
[http://www.jeleniagora.pl/sites/default/files/news/GOK/PGN\\_JG\\_2015-08-31\\_v02\\_PDK\\_WZK.PDF](http://www.jeleniagora.pl/sites/default/files/news/GOK/PGN_JG_2015-08-31_v02_PDK_WZK.PDF)
  12. OhloneCollege  
<http://www.ohlone.edu/core/mapsdirs/parking/carpool.html>
  13. Florida Atlantic University  
<https://natashagreco.wordpress.com/2012/11/20/is-fau-carpooling-being-taken-advantage-of/>
  14. <http://www.wisegeek.com/what-is-a-carpool-program.htm#didyouknowout>

## CARPOOLING - LEGAL CONDITIONING AND PROSPECTS OF THE DEVELOPMENT

### *Abstract*

*Paper discussed more and more popular at least not the latest trend of using vehicles in the transport of persons. Carpooling is a way to raise the effectiveness of rides through maximum filling the means of transport and the cost allocation between the interested persons. Cause of the still growing popularity of carpooling in the world is a need to protect of the natural environment, reduce the traffic intensity in cities and the fuel economy. Particular attention was paid to the analysis of legal conditioning of the carpooling agreement in Poland and prospects of the development of the discussed trend in closest future. The article contains also a form ready for use of the carpooling agreement which can be applied and used in Polish business trading.*

Autor:

dr **Michał Konopka** – Politechnika Częstochowska, Wydział Zarządzania, Instytut Logistyki i Zarządzania Międzynarodowego, e-mail: [mkonopka7@wp.pl](mailto:mkonopka7@wp.pl)