

U S T A W A

z dnia2018 r.

o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców¹

Art. 1. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2200 oraz z 2018 poz. 12, 79 i 138) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4:

a) w pkt 3 w lit. b średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. c w brzmieniu:

„c) działalność gospodarczą w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób;”;

b) w pkt 22 po lit. y dodaje się lit. z w brzmieniu:

„z) aktów prawa miejscowego wydanych na podstawie art. 6 ust. 3a ustawy o transporcie drogowym ;”;

c) w pkt 23 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 24 w brzmieniu:

„24) pośrednictwo przy przewozie osób – działalność gospodarcza polegająca na:

a) przekazywaniu zleceń przewozu osób samochodem osobowym, pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą lub taksówką, lub

b) zawieraniu umowy przewozu w imieniu klienta lub podmiotu wykonującego przewóz osób samochodem osobowym, pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą lub taksówką, lub

c) pobieraniu opłaty za usługę przewozu osób samochodem osobowym, pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą lub taksówką, lub

d) umożliwieniu zawarcia umowy przewozu i umożliwieniu uregulowania opłat za przewóz osób samochodem osobowym, pojazdem samochodowym

¹ Zmiana w ustawie o czasie pracy kierowców oraz stosowne zmiany w ustawie o transporcie drogowym wynikają z konieczności zmiany przepisów wdrażających do polskiego prawa art. 2 ust. 1 akapit drugi dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz. Urz. WE L 80 z 23.03.2002 s. 35, Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 5, t. 4, s. 224), w celu wyłączenia z obowiązku stosowania przepisów o czasie pracy kierowców w stosunku do samozatrudnionych osób wykonujących czynności w trasie niepodlegających dyrektywie..

przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą lub taksówką

- poprzez dostarczanie lub udostępnianie do tych celów programów komputerowych, aplikacji mobilnych, systemów teleinformatycznych albo innych środków przekazu informacji.”;

2) w art. 5b ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Podjęcie i wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie:

1) rzeczy,

2) osób

- wymaga uzyskania odpowiedniej licencji.”;

3) w art. 5c:

a) w ust. 1 uchyla się pkt 2 i 3,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Licencji, o której mowa w art. 5b ust. 2 pkt 1, udziela się przedsiębiorcy, jeżeli:

1) spełnia wymagania, o których mowa w ust. 1 pkt 1;

2) znajduje się w sytuacji finansowej zapewniającej podjęcie i prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego określonej dostępnymi środkami finansowymi lub majątkiem w wysokości 50 000 euro;

3) przynajmniej jedna z osób zarządzających przedsiębiorstwem lub osoba zarządzająca w przedsiębiorstwie transportem drogowym legitymuje się certyfikatem kompetencji zawodowych.”,

c) po ust. 2 dodaje się ustęp 2a w brzmieniu:

„2a Licencji, o której mowa w art. 5b ust. 2 pkt 2, udziela się przedsiębiorcy, jeżeli:

1) spełnia wymagania, o których mowa w ust. 1 pkt 1;

2) znajduje się w sytuacji finansowej zapewniającej podjęcie i prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego określonej dostępnymi środkami finansowymi lub majątkiem w wysokości 5 000 złotych.”,

d) w ust. 3 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„3. Wymóg, o którym mowa w ust. 2 pkt 2 i ust. 2a pkt 2, potwierdza się:”,

e) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Przy ocenie sytuacji finansowej, o której mowa w ust. 2 pkt 2, stosuje się kurs średni ogłaszany przez Narodowy Bank Polski, obowiązujący w ostatnim dniu roku poprzedzającego rok, w którym ocena ta jest dokonywana.”;

4) w art. 6:

a) w ust. 1 w pkt 2 lit. b i c otrzymują brzmienie:

„b) nie byli skazani za przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu oraz przeciwko wolności seksualnej i obyczajności oraz za przestępstwa wynikające z art. 59 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii (Dz. U. z 2017 r. poz. 783 i 1458), a ponadto nie orzeczono wobec nich zakazu wykonywania zawodu kierowcy,

c) posiadają zaświadczenie o zdaniu egzaminu w przypadku, o którym mowa w ust. 3a, wydawane także w postaci elektronicznej,”

b) ust. 3b otrzymuje brzmienie:

„3b. Za przeprowadzenie egzaminu, o którym mowa w ust. 3a, pobiera się opłatę.”

c) w ust. 3c:

- uchyla się pkt 2,

- pkt 5 i 6 otrzymują brzmienie:

„5) wzór zaświadczenia o zdaniu egzaminu;

6) wysokość opłaty za egzamin, z tym że wysokość tej opłaty nie może przekroczyć 200 zł.”

d) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Zmiana pojazdu, na który została udzielona licencja, o której mowa w ust. 1, nie wymaga wydania nowej licencji. W takim przypadku należy złożyć wniosek o zmianę licencji.”;

5) w art. 7 w ust. 4 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym, pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą lub licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób, jest starosta właściwy dla siedziby albo miejsca zamieszkania przedsiębiorcy;”;

6) w art. 8:

a) w ust. 3:

- w pkt 1 wyrazy „art. 5c ust. 1 pkt 2” zastępuje się wyrazami „art. 5c ust. 2 pkt 3”,
- pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) dokumenty potwierdzające spełnienie warunków, o których mowa w art. 5c ust. 2 pkt 2;”;

b) w ust. 5 pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1) pkt 1 i 3 - gdy wniosek dotyczy licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego, o których mowa w art. 5b ust. 1;

2) pkt 4 i 5 - gdy wniosek dotyczy licencji, o których mowa w art. 5b ust. 2. ”;

7) w art. 15 po ust. 2a dodaje się ust. 2b w brzmieniu:

„2b. Licencję na transport drogowy w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób cofa się, gdy jej posiadacz prowadzi działalność pośrednictwa przy przewozie osób, umożliwiając świadczenie usług przewozu osób przez podmiot nieposiadający odpowiedniej licencji, o której mowa w art. 5b ust. 1, w tym także poprzez pobieranie albo umożliwienie uregulowania opłat za taką usługę.”;

8) art. 17 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz wypisu z tego zezwolenia, licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym oraz wypisu z tej licencji, licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą oraz wypisu z tej licencji, licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką, licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób oraz licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, a także rodzaje zabezpieczeń licencji wspólnotowej, mając na uwadze ujednolicenie wzorów dokumentów i ich zabezpieczenie przed fałszowaniem.”;

9) po art. 27a dodaje się art. 27b w brzmieniu:

„Art. 27b. 1. Podmiot, o którym mowa w art. 4 pkt 24 jest zobowiązany do:

- 1) weryfikacji spełniania warunku, o którym mowa w art. 5b ust. 1 przez przedsiębiorcę, z którym współpracuje w celu realizacji zleconych przewozów;

- 2) prowadzenia i przechowywania przez okres 3 lat elektronicznego rejestru wszystkich zleceń przekazanych przedsiębiorcom, o których mowa w art. 5b ust. 1;
- 3) prowadzenia i przechowywania przez okres 3 lat ewidencji przedsiębiorców, którym zlecał usługi w zakresie przewozu osób;
- 4) udostępnienia informacji zawartych w pkt 1 - 3, w terminie 14 dni, na wniosek organów Inspekcji Transportu Drogowego lub Krajowej Administracji Skarbowej.

2. Przedsiębiorca, który przestał spełniać wymóg, określony w art. 5b ust. 1, lub zawiesił wykonywanie transportu drogowego na podstawie art. 14a, zobowiązany jest poinformować o tym fakcie, w ciągu 7 dni, w formie pisemnej, podmiot, o którym mowa w art. 4 pkt. 24, z którym współpracuje.

3. W przypadku niedopełnienia obowiązku, o którym mowa w ust. 2 podmiot wykonujący działalność, o której mowa w art. 4 pkt 24, nie podlega karze pieniężnej przewidzianej w lp. 2.14 załącznika nr 3 do ustawy oraz nie stosuje się przepisu, o którym mowa w art. 15 ust. 2b.

4. Rejestr, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 zawiera następujące informacje:

- 1) oznaczenie przedsiębiorcy, któremu zlecono przewóz;
- 2) adres i siedzibę albo miejsce zamieszkania przedsiębiorcy, któremu zlecono przewóz;
- 3) numer licencji, o której mowa w art. 5b ust. 1 pkt 3 w przypadku zlecenia przewozu osób taksówką oraz dane organu udzielającego licencję;
- 4) numer licencji i wypisu z licencji, o której mowa w art. 5b ust. 1 pkt 1 lub 2 w przypadku zlecenia przewozu osób samochodem osobowym lub pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą oraz dane organu udzielającego licencję;
- 5) numer rejestracyjny pojazdu, który zrealizował zlecony przewóz;
- 6) numer identyfikacji podatkowej (NIP) przedsiębiorcy, który zrealizował przewóz;
- 7) datę oraz godzinę rozpoczęcia i zakończenia zleconego przewozu.

5. Ewidencja, o której mowa w ust. 1 pkt 3 zawiera:

- 1) oznaczenie przedsiębiorcy;
- 2) adres i siedzibę albo miejsce zamieszkania;
- 3) numer identyfikacji podatkowej (NIP);
- 4) informację o wpisie do Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej (CEIDG) albo numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym (KRS), jeżeli są wymagane.”.

10) Po art. 27b dodaje się art. 27c w brzmieniu:

„Art. 27c. 1. Minister właściwy do spraw transportu lub wskazana, w drodze obwieszczenia jednostka prowadzi Rejestr domen, aplikacji mobilnych, programów komputerowych, systemów teleinformatycznych lub innych środków przekazu informacji służących do wykonywania działalności, o której mowa w art. 4 pkt 24 niezgodnie z ustawą, zwany dalej „Rejestrem”.

2. Rejestr jest jawny. Każdy ma prawo dostępu do danych zawartych w Rejestrze.

3. Rejestr jest prowadzony w systemie teleinformatycznym, umożliwiającym automatyczne przekazywanie informacji do systemów teleinformatycznych przedsiębiorców telekomunikacyjnych i dostawców usług płatniczych.

4. Wpisowi do Rejestru podlega:

1) nazwy domen internetowych, aplikacji mobilnych, programów komputerowych, systemów teleinformatycznych lub innych środków przekazu informacji wykorzystywanych do pośrednictwa przy przewozie osób niezgodnie z ustawą, kierowanych do usługobiorców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w szczególności gdy strony internetowej wykorzystujące nazwy takich domen, aplikacji mobilnych, programów komputerowych, systemów teleinformatycznych lub innych środków przekazu informacji są:

a) dostępne w języku polskim,

b) reklamowane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;

2) data i godzina dokonania wpisu, jego zmiany lub wykreślenia.

5. Przedsiębiorca telekomunikacyjny świadczący usługi dostępu do sieci Internet jest obowiązany do:

1) nieodpłatnego uniemożliwienia dostępu do:

- stron internetowych wykorzystujących nazwy domen internetowych,

- aplikacji mobilnych,

- programów komputerowych,

- systemów teleinformatycznych,

- innych środków przekazu informacji

- wpisanych do Rejestru poprzez ich usunięcie z systemów teleinformatycznych przedsiębiorców telekomunikacyjnych, służących do zamiany nazw domen internetowych na adresy IP, nie później niż w ciągu 48 godzin od dokonania wpisu do Rejestru;

- 2) nieodpłatnego przekierowania połączeń odwołujących się do nazw domen internetowych, aplikacji mobilnych, programów komputerowych, systemów teleinformatycznych lub innych środków przekazu informacji wpisanych do Rejestru, do strony internetowej prowadzonej przez ministra właściwego do spraw transportu lub wskazaną, w drodze obwieszczenia jednostkę, zawierającej komunikat skierowany do odbiorców usługi dostępu do Internetu obejmujący w szczególności informacje o lokalizacji Rejestru oraz wpisaniu szukanej nazwy domeny internetowej do tego Rejestru.
- 3) nieodpłatnego umożliwienia dostępu do stron internetowych wykorzystujących nazwy domen, aplikacji mobilnych, programów komputerowych, systemów teleinformatycznych lub innych środków przekazu informacji wykreślonych z Rejestru, nie później niż w ciągu 48 godzin od wykreślenia nazwy domeny internetowej z Rejestru, w przypadku przekazania przez podmiot, o którym mowa w art. 4 pkt 24 do ministra właściwego do spraw transportu lub wskazaną, w drodze obwieszczenia jednostkę, potwierdzonej za zgodność z oryginałem licencji, o której mowa w art. 5b ust. 2 pkt 2.

6. Wpisu do Rejestru, zmiany wpisu lub jego wykreślenia dokonuje się z urzędu, po ich zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw transportu lub wskazaną, w drodze obwieszczenia jednostkę.

7. Podmiot, o którym mowa w art. 4 pkt 24 wykorzystujący nazwę domeny, aplikacji mobilnej, programu komputerowego, systemu teleinformatycznego lub innego środka przekazu informacji wpisanego do Rejestru lub będącego przedsiębiorcą telekomunikacyjnym, lub posiadający tytuł prawny do domeny wpisanej do rejestru, lub podmiot będący dostawcą usług płatniczych może wnieść sprzeciw do organu, o którym mowa w ust. 1, w terminie 2 miesięcy od dnia umieszczenia tej nazwy domeny w Rejestrze.

8. Sprzeciw zawiera:

- 1) podstawowe dane identyfikacyjne podmiotu wnoszącego sprzeciw, w szczególności:
 - a) imię i nazwisko, adres zamieszkania - w przypadku osób fizycznych,
 - b) nazwę podmiotu, adres, numer z właściwego rejestru handlowego - w przypadku osób prawnych;
- 2) uzasadnienie sprzeciwu, z którego wynika, że nazwę domeny, o której mowa w ust. 4 pkt 1, należy wykreślić z Rejestru.

9. Minister właściwy do spraw transportu lub wskazana, w drodze obwieszczenia jednostka wydaje decyzję o pozostawieniu nazwy domeny, o której mowa w ust. 4 pkt 1, w Rejestrze albo o jej wykreśleniu z Rejestru, w terminie 7 dni od dnia otrzymania sprzeciwu.”;

11) w art. 50 w pkt 1:

- lit. k otrzymuje brzmienie:

„k) przestrzegania czasu pracy:

- przedsiębiorców osobiście wykonujących przewozy drogowe, do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 albo Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzona w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U z 1999 r. Nr 94, poz. 1086, z 2008 r. Nr 190, poz. 1479 oraz z 2014 r. poz. 408), zwana dalej „Umową AETR”,
- osób niezatrudnionych przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujących na jego rzecz przewozy drogowe, do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 albo Umowa AETR,”,

- dodaje się lit. l w brzmieniu:

„l) przestrzegania ustalonych przez radę gminy cen za przewozy taksówkami lub strefy cen (stawek taryfowych) obowiązujących przy przewozie osób i ładunków taksówkami, o których mowa w art. 11b;”.

12) w art. 68 w ust. 1:

a) w pkt 1 wstęp do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„w art. 50 pkt 1 lit. a-j, l i art. 87 podlegają;”.

b) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) w art. 50 pkt 1 lit. k podlegają:

- a) przedsiębiorcy osobiście wykonujący przewozy drogowe, do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 albo Umowa AETR,
- b) osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujące przewozy drogowe na jego rzecz, do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 albo Umowa AETR;”;

13) w art. 83 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Organy, o których mowa w art. 7 ust. 2 i ust. 4 pkt 2 i 3, art. 18 ust. 1 i 2 oraz art. 33 ust. 8, są obowiązane przedstawiać ministrowi właściwemu do spraw transportu, co najmniej dwa razy w roku, w terminach do dnia 15 stycznia oraz do dnia 15 lipca,

informacje dotyczące liczby i zakresu udzielonych zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, licencji, zezwoleń i wydanych zaświadczeń na przewozy drogowe na potrzeby własne oraz liczby wypisów z tych dokumentów, a także liczby licencji w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy i licencji w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób.”;

14) w art. 92a w ust. 3 dodaje pkt 6 w brzmieniu:

„6) Suma kar pieniężnych nałożonych za naruszenia stwierdzone podczas kontroli w podmiocie wykonującym działalność, o której mowa w art. 5b ust. 2 pkt 2 nie może przekroczyć 100 000 zł.”;

15) w załączniku nr 1 do ustawy:

a) lp. 14 i 15 otrzymują brzmienie:

14.1.	Wykonywanie transportu drogowego z naruszeniem art. 18 ust. 4a i 4b	2 000
14.2.	Wykonywanie transportu drogowego z naruszeniem art. 18 ust. 5	2 000
14.3.	Wykonywanie transportu drogowego przez kierowcę, który nie spełnia wymagań określonych w art. 6 ust. 1	2 000
15.	Przekroczenie tygodniowego wymiaru czasu pracy, o którym mowa w art. 26 c ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, przez osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujące na jego rzecz przewozy drogowe, do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 albo Umowa AETR	
	1. do 2 godzin	50
	2. powyżej 2 do 10 godzin	300
	3. powyżej 10 godzin	500

b) dodaje się lp. 16 w brzmieniu:

16.	Pobieranie należności za przewóz osób taksówką niezgodnie z ustalonymi przez radę gminy cenami lub strefami cen (stawkami taryfowymi), o których mowa w art. 11b	2 000
-----	--	-------

15) w załączniku nr 3 do ustawy:

a) lp. 1.2 otrzymuje brzmienie:

1.2	Wykonywanie transportu drogowego taksówką pojazdem niewpisanym do licencji z wyłączeniem sytuacji gdy wykonujący transport drogowy taksówką wystąpił o nową licencję lub o zmianę licencji.	2 000
-----	---	-------

b) po lp. 2.11 dodaje się lp. 2.12 - 2.16 w brzmieniu:

2.12.	Wykonywanie działalności w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób z naruszeniem przepisów art. 27b pkt 1	10 000
2.13.	Wykonywanie działalności w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób z naruszeniem przepisów art. 27b pkt 2 lub 3	40 000
2,14	Nieprzekazanie w wyznaczonym terminie uprawnionym organom informacji, o której mowa w art. 27b pkt 4.	40 000
2.15.	Zlecenie przez podmiot wykonujący pośrednictwo przy przewozie osób realizacji usług w zakresie przewozu osób podmiotowi niespełniającemu wymogów określonych w art. 5b ust. 1	40 000
2.16.	Wykonywanie działalności w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób bez wymaganej licencji, o której mowa w art. 5b ust. 2 pkt. 2.	40 000

Art. 2. W ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r. poz. 1155, z 2013 r. poz. 567 oraz z 2016 r. poz. 2206) w art. 1:

1) pkt 1a i 1b otrzymują brzmienie:

„1a) czas pracy przedsiębiorców osobiście wykonujących przewozy drogowe, do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, s. 1, z późn. zm.), zwane dalej „rozporządzeniem (WE) nr 561/2006” albo Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzona w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 2014 r. poz. 409), zwana dalej „Umową AETR”;

1b) czas pracy osób niezatrudnionych przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujących na jego rzecz przewozy drogowe, do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 albo Umowa AETR;”;

2) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) zasady stosowania norm dotyczących okresów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i gwarantowanych okresów odpoczynku, określonych w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 albo Umowie AETR;”.

Art. 3. Do postępowań administracyjnych w sprawie udzielenia licencji, o których mowa w art. 5b ust. 1 i 2 ustawy zmienianej w art. 1, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 4. Szkolenie, o którym mowa w art. 6 ust. 3a ustawy o transporcie drogowym, rozpoczęte w dniu wejścia w życie ustawy kontynuuje się zgodnie z dotychczasowymi przepisami.

Art. 5. Ustawa wchodzi w życie po upływie 90 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Na rynku przewozów drogowych osób samochodami osobowymi funkcjonują podmioty pośredniczące pomiędzy pasażerami a kierowcami w przekazywaniu zleceń przewozowych złożonych m.in. za pomocą aplikacji mobilnych. Zasady prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób nie są obecnie w Polsce uregulowane.

Prowadzenie działalności gospodarczej związanej z wykonywaniem krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym, pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą oraz taksówką, wymaga posiadania odpowiedniej licencji, o której mowa w art. 5b. ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2200 oraz z 2018 poz. 12, 79 i 138), zwanej dalej „ustawa o transporcie drogowym”. Taki obowiązek dotyczy wszystkich przedsiębiorców oraz kierowców świadczących usługi zarobkowego przewozu osób bez względu na rodzaj środków przekazu informacji za pomocą których zlecany jest przewóz. Obecnie na rynku przewozowym mamy do czynienia z nierówną konkurencją legalnych przewoźników z podmiotami budującymi swój biznes i przewagę konkurencyjną na działaniu niezgodnym z przepisami prawa, które często uchylają się także od płacenia podatków z tytułu osiągniętych przychodów finansowych. Celem projektu jest zapewnienie warunków uczciwej i równej konkurencji na rynku przewozowym oraz wprowadzenie jasno określonych zasad prowadzenia działalności gospodarczej związanej z pośrednictwem przy przewozie osób.

Z działań kontrolnych prowadzonych przez Inspekcję Transportu Drogowego, przy współpracy z innymi służbami kontrolnymi wynika, że przewozy zlecane przez pośredników wykonywane są także przez kierowców i przedsiębiorców nieposiadających wymaganych licencji, upoważniających do realizowania zarobkowych przewozów osób. Taki stan rzeczy wpływa negatywnie z punktu widzenia zagwarantowania maksymalnego bezpieczeństwa pasażera korzystającego z usług takiego podmiotu. Jednocześnie powstała w ten sposób nieuczciwa konkurencja nie tylko zmniejsza przychody finansowe przedsiębiorców działających zgodnie z literą prawa, hamując rozwój całej branży legalnie działających przewoźników.

Jednocześnie warto podkreślić, że kierowcy współpracujący z pośrednikiem, i nieposiadający wymaganych ustawą o transporcie drogowym licencji narażeni są na sankcje w postaci kar pieniężnych za wykonywanie zarobkowego przewozu osób z naruszeniem przepisów tej ustawy. Taki stan rzeczy wynika często z nieświadomości kierowców, będących również obywatelami innych państw, o obowiązujących przepisach prawnych w tym zakresie.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców ma na celu stworzenie jednakowych warunków prawnych dla podmiotów prowadzących działalność w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób, zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów oraz wprowadzenie mechanizmów umożliwiających skuteczniejszą kontrolę prawidłowości wykonywania działalności gospodarczej przez pośredników i podmioty z nimi współpracujące.

Zaproponowane rozwiązania uwzględniają istotne aspekty organizacji rynku drogowego przewozu osób, w tym funkcjonowanie modeli biznesowych podmiotów, których działalność dotychczas nie była uregulowana. Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców przewiduje także złagodzenie oraz zniesienie

niektórych wymogów w celu uzyskania przez przedsiębiorcę licencji upoważniających do wykonywania zarobkowego przewozu osób.

Przewiduje się, że wprowadzenie przepisów związanych z uregulowaniem działalności pośredników przy przewozie osób nie wpłynie na podwyższenie cen usług przewozowych realizowanych przez licencjonowanych przedsiębiorców oraz ograniczeniem w dostępie do rynku dla pośredników oraz podmiotów z nimi współpracujących.

Natomiast przewozy realizowane przez kierowców nie posiadających odpowiedniej licencji na wykonywanie przewozu drogowego osób odbywają się poza rynkiem regulowanym. W związku z tym wiarygodne dane o kwotach za przejazdy pobieranych przez tych kierowców są trudno dostępne. Jednocześnie ceny takich usług mogą być zaniżane w stosunku do cen stosowanych przez licencjonowanych przewoźników z uwagi na uchylanie się przez podmioty wykonujące taką działalność od płacenia podatków i składek ubezpieczenia społecznego oraz nieponoszenie kosztów, które występują u licencjonowanych przewoźników.

Projekt zakłada, że wszyscy pośrednicy przy przewozie osób będą obowiązani do uzyskania licencji upoważniającej do wykonywania transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób. Takie rozwiązanie ma celu wprowadzenia jednakowych zasad prowadzenia działalności w tej dziedzinie transportu i stworzenie równych szans dla wszystkich podmiotów funkcjonujących na tym rynku.

Projekt przewiduje obowiązek zlecenia przez pośrednika przewozów wyłącznie przedsiębiorcom posiadającym licencje na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym, pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą lub taksówką. Obowiązek realizowania przewozów pojazdami na podstawie stosownych licencji wynika z obecnie obowiązujących przepisów ustawy o transporcie drogowym.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców zakłada dokonanie zmian w art. 4 ustawy o transporcie drogowym. Zmiany w pkt 3 ww. art. polegają na objęciu działalności gospodarczej w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób definicją transportu drogowego. Działalność gospodarcza w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób została zakwalifikowana jako jedna z form wykonywania transportu drogowego, podobnie jak ma to miejsce w przypadku działalności pośrednictwa przy przewozie rzeczy, z uwagi na fakt, że profil takiej działalności jest istotnie związany z realizowaniem usługi transportu.

Projekt przewiduje dodanie pkt 24 w art. 4, wprowadzający definicję pośrednictwa przy przewozie osób, zgodnie z którą pośrednictwo przy przewozie osób jest to działalność gospodarcza polegająca na przekazywaniu zleceń przewozu osób samochodem osobowym, pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą, lub taksówką, lub zawieraniu umowy przewozu w imieniu klienta lub podmiotu wykonującego przewóz osób samochodem osobowym, pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą lub taksówką, lub pobieraniu opłaty za usługę przewozu osób samochodem osobowym, pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą lub taksówką, lub umożliwieniu zawarcia umowy przewozu i umożliwieniu uregulowania opłat za przewóz osób

samochodem osobowym, pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą lub taksówką - poprzez dostarczanie lub udostępnianie do tych celów programów komputerowych, aplikacji mobilnych, systemów teleinformatycznych albo innych środków przekazu informacji.

Wprowadzenie definicji pośrednictwa przy przewozie osób jest uzasadnione funkcjonowaniem na rynku podmiotów zajmujących się pośrednictwem w zakresie przewozu osób, które zlecają przewozy kierowcom nieposiadającym odpowiedniej licencji oraz niespełniającym określonych wymogów. Wprowadzenie ww. definicji pozwoli stwierdzić, czy dana działalność kwalifikuje się jako pośrednictwo przy przewozie osób, a przedsiębiorca obowiązany jest do uzyskania odpowiedniej licencji, po spełnieniu ustawowych wymagań niezbędnych do jej uzyskania.

Projekt ustawy dokonuje zmiany art. 5b ust. 2 ustawy o transporcie drogowym, wprowadzając licencję na pośrednictwo przy przewozie osób - dokument upoważniający przedsiębiorcę do wykonywania transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób. Obowiązek posiadania licencji na pośrednictwo przy przewozie osób i spełnienia warunków związanych z jej uzyskaniem przez wszystkich pośredników, ma na celu wprowadzenie równych i uczciwych zasad prowadzenia działalności w tym obszarze rynku przewozowego. Wymagania względem uzyskania ww. licencji polegają na weryfikacji podstawowych warunków i umiejętności koniecznych do rozpoczęcia działalności w tym zakresie. Uzyskanie licencji na pośrednictwo przy przewozie osób nie będzie stanowiło istotnego obciążenia dla przedsiębiorców, a zarazem zwiększy bezpieczeństwo pasażerów korzystających z przewozów zlecanych przez pośredników ze względu na nałożone na te podmioty obowiązki.

Projekt ustawy dokonuje zmian w art. 5c ustawy o transporcie drogowym, polegających na zniesieniu niektórych wymogów jakie muszą spełnić przedsiębiorcy ubiegający się o uzyskanie licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym oraz pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą. Zmiana ta polega na zniesieniu obowiązku, przy ubieganiu się o udzielenie ww. licencji, potwierdzenia przez przedsiębiorcę sytuacji finansowej zapewniającej podjęcie i prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego określonej dostępnymi środkami finansowymi lub majątkiem w wysokości 9000 euro na pierwszy pojazd oraz 5000 euro na każdy kolejny pojazd, a także posiadania przez osobę zarządzającą przedsiębiorstwem certyfikatu kompetencji zawodowych w transporcie drogowym.

Wymogi w powyższym zakresie stanowią regulację wynikającą bezpośrednio z przepisów Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE i nakładają te obowiązki na przedsiębiorców wykonujących przewozy osób autobusami tj. pojazdami służącymi do przewozu powyżej 9 osób łącznie z kierowcą oraz przewozy drogowe rzeczy pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3, 5 tony. Ww. obowiązki stanowią nadmierną regulację i nie są wymagane przepisami prawa Unii Europejskiej. W praktyce ograniczają dostęp do rynku dla nowych podmiotów rozpoczynających działalność związaną z przewozem osób samochodami osobowymi.

Odstąpienie od powyższych wymagań nie wpłynie negatywnie na bezpieczeństwo pasażerów i poziom świadczonych usług przez przewoźników. Takie wymagania nie występują w przypadku licencji upoważniającej do realizowania przewozów taksówką. Zniesienie wymagań w zakresie potwierdzenia sytuacji finansowej oraz wymagań dotyczących certyfikatu kompetencji zawodowych w transporcie drogowym ułatwi dostęp do rynku przedsiębiorcom zainteresowanym rozpoczęciem działalności gospodarczej w zakresie przewozów drogowych osób.

Ponadto projekt, w art. 5c ust. 2a, ustanawia wymagania jakie muszą spełnić podmioty ubiegające się o uzyskanie licencji w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób. Projekt ustawy przewiduje, że licencji takiej udziela się jeżeli:

- 1) członkowie organu zarządzającego osoby prawnej, osoby zarządzające spółką jawną lub komandytową, a w przypadku innego przedsiębiorcy - osoby prowadzące działalność gospodarczą:
 - a) nie zostały skazane prawomocnym wyrokiem za przestępstwa karne skarbowe lub przestępstwa umyślne przeciwko: bezpieczeństwu w komunikacji, mieniu, obrotowi gospodarczemu, wiarygodności dokumentów, środowisku lub warunkom pracy i płacy albo inne mające związek z wykonywaniem zawodu,
 - b) nie wydano im prawomocnego orzeczenia zakazującego wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego,
- 2) znajduje się on w sytuacji finansowej zapewniającej podjęcie i prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego określonej dostępnymi środkami finansowymi lub majątkiem w wysokości 5000 zł,

Ustanowienie katalogu wymagań dla podmiotów zobowiązanych do uzyskania licencji w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób stanowi określenie koniecznych warunków do prowadzenia takiej działalności. W zakresie pośrednictwa przy przewozie osób proponuje się ustanowienie zabezpieczenia finansowego na poziomie 5 000 złotych, z uwagi że taka kwota nie powinna stanowić istotnej bariery w dostępie do zawodu pośrednika przy przewozie osób dla małych i średnich przedsiębiorstw. Różnica w zabezpieczeniu finansowym względem pośrednictwa przy przewozie rzeczy (50 000 euro), a pośrednictwem przy przewozie osób wynika z zasięgu terytorialnego obydwu licencji. Licencja na pośrednictwo przy przewozie rzeczy upoważnia do wykonywania zarówno krajowej jak i międzynarodowej działalności, natomiast licencja na pośrednictwo przy przewozie osób wyłącznie do działalności krajowej. Stąd też wynika zróżnicowanie walut w jakich ww. zabezpieczenie jest wymagane. Jednocześnie spełnienie wskazanego obowiązku pozwoli wprowadzić odpowiedzialność pośrednika w przypadku powstania ewentualnych roszczeń ze strony podmiotów z nim współpracujących.

Jednocześnie należy wskazać, że działalność gospodarcza w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób została zakwalifikowana jako jedna z form wykonywania transportu drogowego (podobnie jak ma to miejsce w przypadku działalności pośrednictwa przy przewozie rzeczy), z uwagi na fakt, że profil takiej działalności ściśle jest związany z realizowaniem usługi transportu.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców dokonuje zmiany w art. 6 ust. 1 pkt 2, w celu wprowadzenia obowiązku spełnienia wymogu niekaralności za przestępstwa wynikające z art. 59 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii (Dz. U. z 2017 r. poz. 783, z późn. zm.) przy ubieganiu się o udzielenie licencji na przewóz osób taksówką.

Takie rozwiązanie ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa przewozu osób poprzez uniemożliwienie dostępu do zawodu taksówkarza osobom skazanym za niektóre przestępstwa określone w ustawie z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii.

Projekt ustawy poprzez zmianę ust. 3a w art. 6 ustawy o transporcie drogowym, znosi obowiązkowe szkolenia zakończone egzaminem z topografii miejscowości i znajomości przepisów prawa miejscowego, utrzymując możliwość przeprowadzania egzaminów w tym zakresie. W myśl obecnie obowiązujących przepisów, rada gminy liczącej powyżej 100 000 mieszkańców może wprowadzić, w drodze uchwały, obowiązek ukończenia szkolenia zakończonego egzaminem przed komisją egzaminacyjną, potwierdzającego znajomość topografii miejscowości oraz przepisów prawa miejscowego, przez przedsiębiorcę osobiście wykonującego przewozy lub kierowcę przez niego zatrudnionego.

Zniesienie obowiązkowych szkoleń ułatwi zainteresowanym podmiotom dostęp do zawodu taksówkarza.

W ramach zmiany ust. 3b w art. 6 ustawy o transporcie drogowym, projekt zakłada obniżenie poziomu maksymalnej opłaty za przeprowadzenie egzaminu z topografii miejscowości i znajomości prawa miejscowego, która nie będzie mogła przekroczyć kwoty 200 zł. Aktualnie obowiązujące przepisy stanowią, że wysokość opłat za szkolenie i egzamin nie może przekroczyć 20% kwoty przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce narodowej w roku poprzedzającym przeprowadzenie szkolenia i egzaminu. Obniżenie opłat w tym zakresie zmniejszy obciążenia finansowe przedsiębiorców, ubiegających się o uzyskanie licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką i obowiązanych do zdania ww. egzaminu.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców przewiduje dodanie w art. 6 ust. 4a przepisu stanowiącego, że w przypadku zmiany pojazdu na który została wydana licencja na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką, przedsiębiorca będzie zobowiązany dokonać zmiany licencji a nie występować o nowy dokument. Takie rozwiązanie obniży koszty związane z dokonaniem takiej zmiany.

Projekt ustawy dokonuje zmiany w art. 7 w ust. 4 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym, polegającej na wskazaniu starosty właściwego dla siedziby albo miejsca zamieszkania przedsiębiorcy jako organu właściwego do udzielenia licencji w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób.

Proponowane zmiany dotyczące art. 8 ustawy o transporcie drogowym mają charakter porządkujący i wynikają ze zmiany wymagań stawianych przedsiębiorcom ubiegającym się o udzielenie licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym oraz pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą, i w konsekwencji braku obowiązku dołączania do wniosku niektórych dokumentów.

Ponadto projekt ustawy wprowadza, poprzez dodanie ust. 2b w art. 15, możliwość cofnięcia licencji w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób w sytuacji, gdy pośrednik umożliwia świadczenie usług przewozu osób podmiotom nie posiadającym odpowiedniej licencji.

Projekt ustawy dokonuje zmian w art. 17 ust. 1 stanowiącym, że minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia wzory dokumentów uprawniających przedsiębiorców do wykonywania transportu drogowego. Zmiana polega na dodaniu do

katalogu tych dokumentów licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób.

Projekt ustawy poprzez dodanie art. 27b w ustawie o transporcie drogowym przewiduje ustanowienie dla pośrednika przy przewozie osób obowiązku:

- 1) weryfikacji spełniania warunku, o którym mowa w art. 5b ust. 1 przez przedsiębiorcę, z którym współpracuje w celu realizacji zleconych przewozów;
- 2) prowadzenia i przechowywania przez okres 3 lat elektronicznego rejestru wszystkich zleceń przekazanych przedsiębiorcom, o których mowa w art. 5b ust. 1,
- 3) prowadzenia i przechowywania przez okres 3 lat ewidencji przedsiębiorców, którym zlecał usługi w zakresie przewozu osób,
- 4) udostępnienia informacji zawartych w pkt 1 – 3, w terminie 14 dni, na wniosek organów Inspekcji Transportu Drogowego lub Krajowej Administracji Skarbowej.

Wprowadzenie obowiązku prowadzenia i przechowywania przez pośrednika rejestru wszystkich zleceń oraz ewidencji przedsiębiorców, którym zlecał usługi przewozu osób ułatwi kontrolę podmiotów świadczących usługi pośrednictwa w zakresie przewozu osób i pozwoli na weryfikację, czy przy prowadzeniu działalności gospodarczej są przestrzegane obowiązujące przepisy prawa w tym zakresie. Ponadto prowadzenie przez wszystkich pośredników rejestru zleceń oraz ewidencji przedsiębiorców, którym zlecał usługi w zakresie przewozu osób może być przydatne w przypadku złożenia reklamacji przez pasażera na ewentualne nieprawidłowości w realizacji zleconego przewozu. W związku z tym, wprowadzenie ww. obowiązków pozytywnie wpłynie na bezpieczeństwo pasażerów, jakość świadczonych usług, oraz kontrolę legalności działalności gospodarczej podmiotów wykonujących przewozy zlecane przez pośrednika. Zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy o transporcie drogowym, wszczęte postępowanie administracyjne (prowadzone w celu nałożenia ewentualnej kary pieniężnej na przedsiębiorcę) umarza się w przypadku, gdy od dnia ujawnienia naruszenia upłynął okres ponad 2 lat. Mając powyższe na uwadze, ustanowienie 3-letniego okresu prowadzenia i przechowywania przez pośrednika elektronicznego rejestru wszystkich zleceń oraz ewidencji przedsiębiorców, którym zlecał usługi w zakresie przewozu osób jest niezbędne na zebranie materiału dowodowego oraz przeprowadzenie rzetelnego postępowania administracyjnego, w celu potwierdzenia niestosowania się pośrednika do obowiązujących przepisów prawa.

Poprzez dodanie ust. 2 i 3 nałożono obowiązek informowania przez przedsiębiorcę, pośrednika, z którym współpracuje w przypadku gdy przestał posiadać licencję upoważniającą do wykonywania zarobkowego przewozu osób, w ciągu 7 dni od tego momentu. Taki rozwiązanie ma na celu wyłączenie z odpowiedzialności pośrednika i nie nałożenia na niego kary pieniężnej, w przypadku gdy przedsiębiorca, z którym współpracuje przestał spełniać wymóg posiadania ww. licencji (po zweryfikowaniu tego obowiązku przez pośrednika) i nie poinformował pośrednika o tym fakcie.

Przepisy ust. 4 i 5 określają szczegółowe dane jakie powinien zawierać rejestr wszystkich przekazanych zleceń oraz ewidencja przedsiębiorców, którym pośrednik zlecał usługi w zakresie przewozu osób.

Projektu ustawy przewiduje dodanie art. 27c, w którym wprowadza się obowiązek prowadzenia przez ministra właściwego do spraw transportu, lub wskazaną w drodze obwieszczenia jednostkę Rejestru domen, aplikacji mobilnych, programów komputerowych, systemów teleinformatycznych lub innych środków przekazu informacji służących do

wykonywania działalności pośrednika przy przewozie osób niezgodnie z ustawą o transporcie drogowym. Rejestr jest jawny i prowadzony w systemie teleinformatycznym umożliwiającym automatyczne przekazywanie informacji do systemów teleinformatycznym przedsiębiorców telekomunikacyjnych i dostawców usług płatniczych. W myśl przepisów zawartych w projekcie usunięcie z Rejestru następuje w przypadku przekazania do ministra właściwego do spraw transportu, lub wskazanej w drodze obwieszczenia jednostki potwierdzonej za zgodność z oryginałem licencji, o której mowa w art. 5b ust. 2 pkt 2. Proponowany środek jest odpowiedni i konieczny z punktu widzenia zapewnienia bezpieczeństwa i porządku publicznego pasażerów korzystających z przejazdów zamawianych przez aplikacje mobilne.

Projekt ustawy przewiduje dodanie do katalogu zadań Inspekcji Transportu Drogowego określonych w art. 50 ustawy o transporcie drogowym możliwości prowadzenia kontroli w przewozach taksówkowych stosowania ustalonych przez radę gminy w formie uchwały cen maksymalnych za przewozy taksówkami, o których mowa w art. 11b ustawy o transporcie drogowym. Takie rozwiązanie umożliwi przeprowadzanie działań kontrolnych przez Inspekcję Transportu Drogowego bez konieczności zawierania porozumień z jednostkami samorządu terytorialnego w sprawie prowadzenia kontroli w powyższym zakresie. Projekt ustawy zakłada dokonanie zmian w art. 50 ustawy o transporcie drogowym polegających na tym, że organy kontrolne będą mogły prowadzić kontrolę w zakresie przestrzegania czasu pracy przedsiębiorców osobiście wykonujących przewozy drogowe, do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 albo Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzona w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 2014 r. poz. 409), zwana dalej „Umową AETR”, oraz osób niezatrudnionych przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujących na jego rzecz przewozy drogowe, do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 albo Umowa AETR.

Projekt ustawy przewiduje zmianę ust. 3 w art. 83 ustawy o transporcie drogowym, zgodnie z którym właściwe organy są obowiązane przedstawiać ministrowi właściwemu do spraw transportu, co najmniej dwa razy w roku, w terminach do dnia 15 stycznia oraz do dnia 15 lipca, informacje dotyczące liczby i zakresu udzielonych zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, licencji, zezwoleń i wydanych zaświadczeń na przewozy drogowe na potrzeby własne oraz liczby wypisów z tych dokumentów, a także liczby licencji w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy. Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym dodaje obowiązek przekazywania informacji również w zakresie udzielonych licencji na pośrednictwo przy przewozie osób.

Projekt ustawy zakłada dokonanie zmian w art. 92a w ust. 3 pkt poprzez dodanie pkt 6 stanowiącego o sumie kar pieniężnych nałożonych za naruszenia stwierdzone podczas kontroli w podmiocie wykonującym działalność pośrednictwa przy przewozie osób. Takie rozwiązanie wynika z wprowadzenia sankcji w postaci kar pieniężnych za wykonywanie działalności pośrednictwa przy przewozie osób z naruszeniem przepisów zawartych w ustawie o transporcie drogowym i dedykowanych dla tej formy działalności.

Projekt ustawy przewiduje także dodanie do katalogu kar pieniężnych nakładanych na kierującego wykonującego przewóz drogowy, ujętych w załącznikach nr 1 i 3 do ustawy o transporcie drogowym, sankcji związanych z projektowanymi regulacjami.

W załączniku nr I do ustawy o transporcie drogowym zakłada się dokonanie zmian lp. 14 i 15.

Proponuje się dokonanie zmian w obowiązującej lp. 14 poprzez podział na oddzielne liczby porządkowe. Lp. 14.1 ustanawia karę pieniężną nakładaną na kierowcę w związku z naruszeniem przepisu dotyczącego wykonywania przewozu okazjonalnego pojazdem innym niż pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 9 osób łącznie z kierowcą oraz samochodem osobowym bez spełnienia warunków dedykowanych dla przewozu tego rodzaju pojazdem, w wysokości 2000 złotych.

Natomiast lp. 14.2 wprowadza karę pieniężną w wysokości 2000 złotych za wykonywanie przewozów okazjonalnych z naruszeniem przepisów związanych z zakazem umieszczania i używania w pojeździe taksometru, umieszczania w sposób widoczny i czytelny z zewnątrz pojazdu oznaczeń z nazwą, adresem, telefonem, adresem strony internetowej przedsiębiorcy lub innych oznaczeń mających na celu identyfikację przedsiębiorcy, a także reklam usług taksówkowych i przedsiębiorców świadczących takie usługi oraz umieszczania na dachu pojazdu lamp lub innych urządzeń technicznych.

Dodanie Lp. 14.3 przewiduje ustanowienie kary pieniężnej w wysokości 2 000 złotych za wykonywanie krajowego transportu drogowego przez kierowcę, który nie spełnia wymagań określonych w art. 6 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym. Wymagania te dotyczą m. in. braku skazania za przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu oraz przeciwko wolności seksualnej i obyczajności oraz za przestępstwa wynikające z art. 59 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii (Dz. U. z 2017 r. poz. 783 i 1458), orzeczenia wobec nich zakazu wykonywania zawodu kierowcy. Wymagania zawarte w art. 6 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym dotyczą również spełnienia wymagań dobrej reputacji określonych w art. 5 ust. 1 pkt 1 i wymagań w zakresie tytułu prawnego do dysponowania pojazdem lub pojazdami samochodowymi spełniającymi wymagania techniczne określone przepisami prawa o ruchu drogowym. Natomiast w związku ze zmianą ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r. poz. 1155, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o czasie pracy kierowców”, dokonano zmiany w załączniku nr 1 lp. 15 do ustawy o transporcie drogowym.

Ponadto przewiduje się ustanowienie na kierowcę kary w wysokości 2 000 zł za pobieranie należności za przewóz osób taksówką niezgodnie z cenami i stawkami taryfowymi ustalonymi przez radę gminy (załącznik nr 1 lp. 16).

W związku z dodaniem w projekcie w art. 6 ust. 4a stanowiącego, że w przypadku zmiany pojazdu na który została wydana licencja na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką, przedsiębiorca będzie obowiązany dokonać zmiany licencji a nie występować o nowy dokument, dokonano zmiany w lp. 1.2 załącznika nr 3 poprzez dodania wyrażenia „lub o zmianę licencji”. Ponadto w załączniku nr 3 przewiduje się nałożenie na przedsiębiorców sankcji w postaci:

a) kary w wysokości 10 000 złotych za wykonywanie działalności w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób z naruszeniem przepisów art. 27b pkt 1 projektu ustawy, które wprowadzają obowiązek weryfikacji przez pośrednika czy podmiot zatrudniony lub współpracujący z pośrednikiem, który realizuje zlecenia przewozu osób na jego rzecz posiada ważną licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym lub taksówką,

b) kary w wysokości 40 000 zł za wykonywanie działalności w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób z naruszeniem przepisów art. 27b pkt 2 lub 3 projektu ustawy, które

wprowadzają obowiązek prowadzenia przez pośrednika przy przewozie osób rejestru zleceń oraz ewidencji przedsiębiorców, którym zlecał przewozy (załącznik nr 3 lp. 2.13),

c) kary w wysokości 40 000 zł za nieprzekazanie w wyznaczonym terminie uprawnionym organom informacji, o której mowa w art. 27b pkt 4,

d) kary w wysokości 40 000 zł za zlecenie przez podmiot wykonujący pośrednictwo przy przewozie osób realizacji usług w zakresie przewozu osób podmiotowi nieposiadającemu licencji upoważniającej do wykonywania zarobkowego przewozu osób (załącznik nr 3 lp. 2.14),

e) kary w wysokości 40 000 zł za wykonywanie działalności pośrednictwa przy przewozie osób bez wymaganej licencji (załącznik nr 3 lp. 2.15).

Zmiana w ustawie o czasie pracy kierowców oraz stosowne zmiany w ustawie o transporcie drogowym wynikają z konieczności zmiany przepisów wdrażających do polskiego prawa art. 2 ust. 1 akapit drugi dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz. Urz. WE L 80 z 23.03.2002 s. 35, Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 5, t. 4, s. 224), w celu wyłączenia z obowiązku stosowania przepisów o czasie pracy kierowców w stosunku do samozatrudnionych osób wykonujących czynności w trasie niepodlegających dyrektywie.

Zgodnie z art. 2 ust. 1 ww. dyrektywy przepisy dyrektywy stosuje się do kierowców zatrudnionych w przedsiębiorstwach i wykonujących czynności w trasie objętych rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, s. 1, z późn. zm.), albo Umową Europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) sporządzoną w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 2014 r. poz. 409). Zgodnie z akapitem drugim art. 2 ust. 1 dyrektywy jej przepisy stosuje się również w odniesieniu do samozatrudnionych kierowców od 23 marca 2009 r.

Artykuł 2 ust. 1 akapit drugi dyrektywy dotyczący samozatrudnionych kierowców został wdrożony do polskiego prawa w ustawie z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców (Dz. U z 2013 r. poz. 567).

Stosownie do art. 1 ust. 1 pkt 1a i 1b zmienionej ustawy o czasie pracy kierowców, ustawa określa czas pracy przedsiębiorców osobiście wykonujących przewozy drogowe, w rozumieniu art. 4 pkt 6a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, a także czas pracy osób niezatrudnionych przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujących przewozy drogowe na jego rzecz, w rozumieniu art. 4 pkt 6a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Definicja przewozu drogowego rozumiana zgodnie z art. 4 pkt 6a ustawy o transporcie drogowym oznacza, że przewozem drogowym jest każda podróż odbywana w całości lub części po drogach publicznych przez pojazd, z ładunkiem lub bez, używanym do przewozu osób lub rzeczy. Przyjęcie tej definicji w odniesieniu do przewozów wykonywanych przez samozatrudnionych kierowców powoduje, że przepisami o czasie pracy kierowców zostali

objęci wszyscy samozatrudnieni kierowcy wykonujący przewóz drogowy, niezależnie od dopuszczalnej masy pojazdu i liczby przewożonych osób, np. taksówkarze. Takie podejście wykracza poza zakres dyrektywy, która dotyczy kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony oraz wykonujących przewóz drogowy osób pojazdami skonstruowanymi lub trwale przystosowanymi i przeznaczonymi do przewozu więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą, a intencją ustawodawcy nie jest rozszerzanie przepisów na inne grupy kierowców niż te określone w dyrektywie.

Proponowany art. 2 projektu ustawy doprowadza do zgodności z dyrektywą, a konsekwencją tej zmiany jest konieczność doprecyzowania i poprawienia art. 50 pkt 1 lit. k, art. 68 ust. 1 oraz załącznika nr 1 lp. 15 do ustawy o transporcie drogowym, w zakresie dotyczącym zadań Inspekcji Transportu Drogowego oraz określenia naruszeń przepisów o czasie pracy i prowadzeniu ewidencji czasu pracy, a także wysokości kar za te naruszenia.

Zgodnie z powyżej proponowaną regulacją, kontroli z zakresu przestrzegania czasu pracy nie będą podlegali m.in. kierowcy wykonujący przewozy osób pojazdami samochodowymi poniżej 9 osób łącznie z kierowcą. Obowiązujące przepisy w tym zakresie są regulacją nadmierną i ograniczają w praktyce możliwości wykonywania przewozów przez kierowców tych pojazdów do 48 godzin tygodniowo w 4 miesięcznym okresie rozliczeniowym, wpływając przy tym na obniżenie rentowności prowadzenia licencjonowanej działalności przewozowej takimi pojazdami. Należy wskazać, że znaczna część pracy np. taksówkarzy może polegać na oczekiwaniu na pasażera w wyznaczonym miejscu. W myśl obowiązujących przepisów taka czynność wliczana jest do faktycznego czasu pracy kierowcy, bez względu na to, że w tym czasie nie wykonuje przewozu osób. Ponadto rezygnacja z objęcia przepisami z zakresu przestrzegania czasu pracy kierowców wykonujących przewozy osób pojazdami samochodowymi poniżej 9 osób łącznie z kierowcą, nie wpłynie negatywnie na bezpieczeństwo pasażerów oraz innych użytkowników ruchu drogowego, z uwagi na fakt, że specyfika takich przewozów jest zdecydowanie inną niż np. przewozów osób autobusami, gdzie trasy wynoszą nawet po kilkaset kilometrów.

Projektowany art. 3 projektu ustawy stanowi, że do postępowań administracyjnych w sprawie udzielenia licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym i pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą będą miały zastosowanie dotychczasowe przepisy.

W art. 4 dodano przepis przejściowy stanowiący, że obowiązek ukończenia szkolenia zakończonego egzaminem przed komisją egzaminacyjną, potwierdzającego znajomość topografii miejscowości oraz przepisów prawa miejscowego, rozpoczęte w dniu wejścia w życie ustawy kontynuuje się zgodnie z dotychczasowymi przepisami.

Art. 5 przewiduje, że przepisy ustawy wejdą w życie po upływie 90 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt ustawy został zamieszczony w Wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów pod pozycją nr UD277.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt ustawy nie podlega przedstawieniu właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej w myśl uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204 oraz z 2018 r. poz. 114).

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

Stosownie do § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Marek Chodkiewicz – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Bogdan Oleksiak – Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury; tel.(22) 630 12 40</p>	<p>Data sporządzenia 2018-03-06</p> <p>Źródło: Efekt przeglądu organizacji i funkcjonowania rynku drogowego przewozu osób samochodami osobowymi, pojazdami samochodowymi przeznaczonymi konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą oraz taksówkami, z uwzględnieniem podmiotów prowadzących działalność w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób.</p> <p>Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2200 oraz z 2018 r. poz. 12, 79 i 138).</p> <p>Ustawa z dnia z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r. poz. 1155, z 2013 r. poz. 567 oraz z 2016 r. poz. 2206)</p> <p>Nr w wykazie prac: UD277</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zasady podejmowania i wykonywania krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób określają przepisy ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2200 oraz z 2018 r. poz. 12, 79 i 138).

Na rynku przewozów osób samochodami osobowymi funkcjonują obecnie podmioty, których działalność polega na pośrednictwie w przekazywaniu zleceń przewozowych złożonych za pomocą aplikacji mobilnych pomiędzy pasażerami a kierowcami. Działalność w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób nie jest obecnie uregulowana przepisami prawa.

Prowadzenie działalności gospodarczej związanej z wykonywaniem krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym, pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą oraz taksówką, wymaga posiadania odpowiedniej licencji, o której mowa w art. 5b. ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, zwanej dalej „ustawą o transporcie drogowym”. Taki obowiązek dotyczy wszystkich przedsiębiorców oraz kierowców świadczących usługi zarobkowego przewozu osób bez względu na rodzaj środków przekazu informacji za pomocą których zlecany jest przewóz.

Z działań kontrolnych prowadzonych przez Inspekcję Transportu Drogowego, przy współpracy z innymi służbami kontrolnymi wynika, że przewozy zlecane przez pośredników wykonywane są także przez kierowców i przedsiębiorców nieposiadających wymaganych licencji, o których mowa powyżej. Taki stan rzeczy wpływa negatywnie z punktu widzenia zagwarantowania maksymalnego bezpieczeństwa pasażera korzystającego z usług takiego podmiotu. Ponadto kierowcy współpracujący z pośrednikiem, którzy nie posiadają wymaganych ustawą o transporcie drogowym licencji narażeni są na sankcje w postaci kar pieniężnych za wykonywanie zarobkowego przewozu osób z naruszeniem przepisów tej ustawy. Taki stan rzeczy wynika często z nieświadomości kierowców, będących również obywatelami innych państw, o obowiązujących przepisach prawnych w tym zakresie.

Projekt zmian przepisów zakłada m.in. wprowadzenie licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób samochodem osobowym, pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą, lub taksówką.

Celem takiego rozwiązania jest uregulowanie działalności podmiotów pośredniczących przy zlecaniu usług w zakresie przewozu drogowego osób i tym samym zapewnienie wszystkim podmiotom działającym na rynku równych warunków konkurencji, bezpieczeństwa pasażerów, oraz zagwarantowanie określonej jakości świadczonych usług.

Przewiduje się, że wprowadzenie przepisów związanych z uregulowaniem działalności pośredników przy przewozie osób nie wpłynie na podwyższenie cen usług przewozowych realizowanych przez licencjonowanych przedsiębiorców oraz ograniczeniem w dostępie do rynku dla pośredników oraz przedsiębiorców z nimi współpracujących.

Projekt nie ogranicza działalności podmiotów działających w ramach „sharing economy”. Definicja pośrednictwa przy przewozie osób nie odnosi się do powyższej działalności.

Jednocześnie projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym zakłada liberalizację niektórych warunków związanych z uzyskaniem licencji uprawniającej do wykonywania krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką, samochodem osobowym oraz pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą, w celu ułatwienia przedsiębiorcom rozpoczęcia działalności gospodarczej związanej z wykonywaniem zarobkowego przewozu osób.

Projekt przewiduje obowiązek zlecania przez pośrednika przewozów wyłącznie przedsiębiorcom posiadającym licencje na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym, pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą lub taksówką. Obowiązek realizowania przewozów ww. rodzajami pojazdów z posiadaniem stosownych licencji wynika z obecnie obowiązujących przepisów ustawy o transporcie drogowym.

Zaproponowane rozwiązania uwzględniają istotne aspekty organizacji rynku drogowego przewozu osób. Obowiązek posiadania licencji na pośrednictwo przy przewozie osób i warunków z tego wynikających przez wszystkich pośredników, ma na celu wprowadzenie równych i uczciwych zasady prowadzenia działalności gospodarczej w tym obszarze rynku.

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

Wprowadzenie definicji pośrednictwa przy przewozie osób samochodem osobowym, pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą lub taksówką.

Wprowadzenie definicji pośrednictwa przy przewozie osób jest uzasadnione funkcjonowaniem podmiotów, których działalność w tym zakresie dotychczas nie była uregulowana przepisami prawa. Wskazane rozwiązanie pozwoli określić, czy prowadzona działalność kwalifikuje się jako pośrednictwo przy przewozie osób i w związku z tym przedsiębiorca jest obowiązany posiadać odpowiednią licencję oraz spełnić ustawowe wymagania z tym związane.

Wprowadzenie licencji na pośrednictwo przy przewozie osób.

Projekt przewiduje wprowadzenie obowiązku posiadania licencji przez podmiot wykonujący pośrednictwo przy przewozie osób. Obowiązek posiadania licencji na pośrednictwo przy przewozie osób przez wszystkich pośredników ma na celu wprowadzenie równych i uczciwych zasad prowadzenia działalności w tym obszarze rynku. Wymagania względem uzyskania ww. licencji nie są wygórowane i polegają na weryfikacji podstawowych warunków i umiejętności koniecznych do rozpoczęcia działalności w tym zakresie. Uzyskanie licencji na pośrednictwo przy przewozie osób nie będzie stanowiło istotnego obciążenia dla przedsiębiorców.

Ustanowienie dla pośrednika przy przewozie osób obowiązku:

- 1) weryfikacji spełniania warunku, o którym mowa w art. 5b ust. 1 przez przedsiębiorcę, z którym współpracuje w celu realizacji zlecanych przewozów,
- 2) prowadzenia i przechowywania przez okres 3 lat elektronicznego rejestru wszystkich zleceń

przekazanych przedsiębiorcom, o których mowa w art. 5b ust. 1,

3) prowadzenia i przechowywania przez okres 3 lat ewidencji przedsiębiorców, którym zlecał usługi w zakresie przewozu osób,

4) udostępnienia dokumentów, o których mowa w art. 27b pkt 1 – 3, w terminie 14 dni, na wniosek organów Inspekcji Transportu Drogowego lub Krajowej Administracji Skarbowej.

Wprowadzenie obowiązku prowadzenia i przechowywania przez pośrednika rejestru zleceń oraz ewidencji przedsiębiorców, którym zlecał usługi w zakresie przewozu osób ułatwi kontrolę podmiotów świadczących usługi pośrednictwa w zakresie przewozu osób i pozwoli na weryfikację, czy prowadzący działalność gospodarczą przestrzegają obowiązujące przepisy prawa w tym zakresie. Ponadto posiadanie przez wszystkich pośredników ww. rejestru i ewidencji, może być przydatne w przypadku złożenia reklamacji przez pasażera na ewentualne nieprawidłowości w realizacji zleconego przewozu. W związku z tym, prowadzenie rejestrów i ewidencji pozytywnie wpłynie na bezpieczeństwo pasażerów oraz jest niezbędne w celu prowadzenia kontroli legalności działalności gospodarczej pośredników i przedsiębiorców z nim współpracujących.

Wprowadzenie wymogu niekaralności za przestępstwa wynikające z art. 59 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii (Dz. U. z 2017 r. poz. 783, z późn. zm.) przy ubieganiu się o licencję na przewóz osób taksówką.

Rozwiązanie ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa przewozu osób poprzez uniemożliwienie dostępu do zawodu taksówkarza osobom skazanym za niektóre przestępstwa określone w ustawie z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii.

Zmiana przepisów dotyczących przestrzegania czasu pracy kierowców w stosunku do samozatrudnionych kierowców wykonujący przewóz drogowy.

Proponowane zmiany mają na celu zniesienie kontroli przestrzegania czasu pracy przedsiębiorców osobiście wykonujących przewozy drogowy i osób niezatrudnionych przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujących przewozy drogowy na jego rzecz pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającymi 3,5 tony i do 9 osób łącznie z kierowcą. Zmiana w ustawie o czasie pracy kierowców oraz stosowne zmiany w ustawie o transporcie drogowym wynikają z konieczności zmiany przepisów wdrażających do polskiego prawa art. 2 ust. 1 akapit drugi dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz. Urz. WE L 80 z 23.03.2002 s. 35, Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 5, t. 4, s. 224).

Zniesienie niektórych wymogów w celu uzyskania przez przedsiębiorcę licencji na samochód osobowy i pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą.

Projekt zakłada zniesienie obowiązku udokumentowania przez przedsiębiorcę ubiegającego się o licencję na samochód osobowy i pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą, wymogu zabezpieczenia finansowego w wysokości 9 000 euro na pierwszy pojazd oraz 5 000 euro na każdy kolejny pojazd, oraz posiadania przez osobę zarządzającą przedsiębiorstwem certyfikatu kompetencji zawodowych. Rozwiązanie ułatwi dostęp do rynku przedsiębiorcom zainteresowanym rozpoczęciem wskazanej działalności gospodarczej.

Obniżenie wysokości opłat za uzyskanie licencji na samochód osobowy oraz na pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą, do poziomu opłaty za udzielenie licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką na obszarze m. st. Warszawy.

W ślad za projektowaną zmianą ustawy o transporcie drogowym nastąpi nowelizacja *rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 września 2013 r. w sprawie wysokości opłat za czynności administracyjne związane z wykonywaniem przewozu drogowego oraz egzaminowanie i wydanie certyfikatu kompetencji zawodowych* (Dz. U. poz. 916), w którym przewiduje się obniżenie wysokości opłat dla

wszystkich przedsiębiorców ubiegających się o licencję na samochód osobowy i pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą. Obecnie opłaty te kształtują się, w zależności od okresu na jaki licencja została udzielona i wynoszą: od 2 do 15 lat kwota 700 zł, pow. 15 do 30 lat kwota 800 zł, oraz pow. 30 do 50 lat kwota 900 zł. Przewiduje się obniżenie ww. opłat do poziomu: od 2 do 15 lat - 320 zł, pow. 15 do 30 lat - 380 zł, oraz pow. 30 do 50 lat - 450 zł.

Zniesienie obowiązkowych szkoleń zakończonych egzaminem z topografii miejscowości i znajomości przepisów prawa miejscowego i utrzymanie możliwości przeprowadzania wyłącznie egzaminów w zależności od decyzji rady gminy.

W myśl obowiązujących przepisów, rada gminy licząca powyżej 100 000 mieszkańców może wprowadzić, w drodze uchwały, obowiązek ukończenia szkolenia zakończonego egzaminem przed komisją egzaminacyjną, potwierdzającym znajomość topografii miejscowości oraz przepisów prawa miejscowego, przez przedsiębiorcę osobiście wykonującego przewozy lub kierowcę przez niego zatrudnionego. Zniesienie obowiązkowych szkoleń i pozostawienie jedynie możliwości przeprowadzenia egzaminu ułatwi zainteresowanym podmiotom dostęp do zawodu taksówkarza.

Obniżenie poziomu maksymalnej opłaty za przeprowadzenie egzaminu z topografii miejscowości i znajomości prawa miejscowego, która nie będzie mogła przekroczyć 200 zł.

Aktualnie obowiązujące przepisy stanowią, że wysokość opłat za szkolenie i egzamin nie może przekroczyć 20% kwoty przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce narodowej w roku poprzedzającym przeprowadzenie szkolenia i egzaminu. Obniżenie opłat w tym zakresie zmniejszy obciążenia finansowe przedsiębiorców, którzy będą ubiegać się o uzyskanie licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką.

Zmiana przepisów dotyczących postępowania przedsiębiorcy w związku ze zmianą pojazdu na który została wydana licencja na wykonywanie transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym przewiduje, że w przypadku zmiany pojazdu na który została wydana licencja na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką, przedsiębiorca będzie zobowiązany dokonać zmiany licencji a nie występować o nowy dokument. Takie rozwiązanie zmniejszy formalności spoczywające na przedsiębiorcy w przypadku zmiany pojazdu wpisanego do licencji, oraz obniży koszty związane z taką zmianą.

Wprowadzenie mechanizmu cofania licencji w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób.

Projekt zakłada cofnięcie licencji w przypadku gdy pośrednik umożliwia świadczenie usług przewozu osób podmiotom nieposiadającym odpowiedniej licencji.

Wprowadzenie Rejestru domen, aplikacji mobilnych, programów komputerowych, systemów teleinformatycznych lub innych środków przekazu informacji służących do wykonywania działalności pośrednika przy przewozie osób niezgodnie z ustawą o transporcie drogowym.

Rejestr jest jawny i prowadzony w systemie teleinformatycznym przez ministra właściwego do spraw transportu lub upoważnioną, w drodze obwieszczenia jednostkę. Rejestr umożliwia automatyczne przekazywanie informacji do systemów teleinformatycznym przedsiębiorców telekomunikacyjnych i dostawców usług płatniczych. W myśl przepisów zawartych w projekcie usunięcie z Rejestru następuje w przypadku przekazania do ministra właściwego do spraw transportu lub upoważnionej, w drodze obwieszczenia jednostki potwierdzonej za zgodność z oryginałem licencji, o której mowa w art. 5b ust. 2 pkt 2 oraz wykonywania działalności pośrednika zgodnie z przepisami ustawy o transporcie drogowym. Proponowany środek jest odpowiedni i konieczny z punktu widzenia zapewnienia bezpieczeństwa i porządku publicznego pasażerów korzystających z przejazdów zamawianych przez aplikacje mobilne.

Dodanie do katalogu sankcji za naruszenia z tytułu niestosowania się do przepisów ustawy o transporcie drogowym, kar wynikających z tej nowelizacji.

W załączniku nr I do ustawy o transporcie drogowym zakłada się dokonanie zmian lp. 14 i 15.

Proponuje się dokonanie zmian w obowiązującej lp. 14 poprzez podział na dwie oddzielne liczby porządkowe. Lp. 14.1 ustanawia karę pieniężną nakładaną na kierowcę w związku z naruszeniem przepisu dotyczącego wykonywania przewozu okazjonalnego pojazdem innym niż pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 9 osób łącznie z kierowcą oraz samochodem osobowym bez spełnienia warunków dedykowanych dla tej formy wykonywania transportu, w kwocie 2000 złotych.

Natomiast lp. 14.2 wprowadza karę pieniężną w kwocie 2000 złotych za wykonywanie przewozów okazjonalnych z naruszeniem przepisów związanych z zakazem umieszczania i używania w pojeździe taksometru, umieszczania w sposób widoczny i czytelny z zewnątrz pojazdu oznaczeń z nazwą, adresem, telefonem, adresem strony internetowej przedsiębiorcy lub innych oznaczeń mających na celu identyfikację przedsiębiorcy, a także reklam usług taksówkowych i przedsiębiorców świadczących takie usługi oraz umieszczania na dachu pojazdu lamp lub innych urządzeń technicznych.

Dodanie lp. 14.3 przewiduje ustanowienie kary pieniężnej w wysokości 2 000 złotych za wykonywanie krajowego transportu drogowego przez kierowcę, który nie spełnia wymagań określonych w art. 6 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym.

W związku ze zmianą ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r. poz. 1155, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o czasie pracy kierowców”, dokonano zmiany w załączniku nr 1 lp. 15 do ustawy o transporcie drogowym.

Ponadto przewiduje się ustanowienie na kierowcę kary w wysokości 2000 zł za pobieranie należności za przewóz osób taksówką niezgodnie z cenami i stawkami taryfowymi ustalonymi przez radę gminy (załącznik nr 1 lp. 16).

W związku z dodaniem w projekcie w art. 6 ust. 4a stanowiącego, że w przypadku zmiany pojazdu na który została wydana licencja na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką, przedsiębiorca będzie obowiązany dokonać zmiany licencji a nie występować o nowy dokument, dokonano zmiany w lp. 1.2 załącznika nr 3 poprzez dodania wyrażenia „lub o zmianę licencji”. Ponadto w załączniku nr 3 przewiduje się nałożenie na przedsiębiorców sankcji w postaci:

- a) kary w wysokości 10 000 złotych za wykonywanie działalności w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób z naruszeniem przepisów art. 27b pkt 1 projektu ustawy, które wprowadzają obowiązek weryfikacji przez pośrednika czy podmiot zatrudniony lub współpracujący z pośrednikiem, który realizuje zlecenia przewozu osób na jego rzecz posiada ważną licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym lub taksówką,
- b) kary w wysokości 40 000 zł za wykonywanie działalności w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób z naruszeniem przepisów art. 27b pkt 2 -3 projektu ustawy, które wprowadzają obowiązek prowadzenia przez pośrednika przy przewozie osób rejestru zleceń, ewidencji przedsiębiorców, którym zlecał przewozy (załącznik nr 3 lp. 2.13),
- c) kary w wysokości 40 000 zł za nieprzekazanie w wyznaczonym terminie uprawnionym organom informacji, o której mowa w art. 27b pkt 4,
- d) kary w wysokości 40 000 zł za zlecenie przez podmiot wykonujący pośrednictwo przy przewozie osób realizacji usług w zakresie przewozu osób podmiotowi nieposiadającemu licencji upoważniającej do wykonywania zarobkowego przewozu osób (załącznik nr 3 lp. 2.14),
- e) kary w wysokości 40 000 zł za wykonywanie działalności pośrednictwa przy przewozie osób bez wymaganej licencji (załącznik nr 3 lp. 2.15).

Zmiana w ustawie o czasie pracy kierowców oraz stosowne zmiany w ustawie o transporcie drogowym wynikają z konieczności zmiany przepisów wdrażających do polskiego prawa art. 2 ust. 1 akapit drugi dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji

czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz. Urz. WE L 80 z 23.03.2002 s. 35, Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 5, t. 4, s. 224), w celu wyłączenia z obowiązku stosowania przepisów o czasie pracy kierowców w stosunku do samozatrudnionych osób wykonujących czynności w trasie niepodlegających dyrektywie.

Zgodnie z art. 2 ust. 1 ww. dyrektywy przepisy dyrektywy stosuje się do kierowców zatrudnionych w przedsiębiorstwach i wykonujących czynności w trasie objętych rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, s. 1, z późn. zm.), albo Umową Europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowo (AETR) sporządzoną w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 2014 r. poz. 409). Zgodnie z akapitem drugim art. 2 ust. 1 dyrektywy jej przepisy stosuje się również w odniesieniu do samozatrudnionych kierowców od 23 marca 2009 r.

Artykuł 2 ust. 1 akapit drugi dyrektywy dotyczący samozatrudnionych kierowców został wdrożony do polskiego prawa w ustawie z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców (Dz. U z 2013 r. poz. 567).

Stosownie do art. 1 ust. 1 pkt 1a i 1b zmienionej ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r. poz. 1155, z 2013 r. poz. 567 oraz z 2016 r. poz. 2206), ustawa określa czas pracy przedsiębiorców osobiście wykonujących przewozy drogowo, w rozumieniu art. 4 pkt 6a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, a także czas pracy osób niezatrudnionych przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujących przewozy drogowo na jego rzecz, w rozumieniu art. 4 pkt 6a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Definicja przewozu drogowego rozumiana zgodnie z art. 4 pkt 6a ustawy o transporcie drogowym oznacza, że przewozem drogowym jest każda podróż odbywana w całości lub części po drogach publicznych przez pojazd, z ładunkiem lub bez, używanym do przewozu osób lub rzeczy. Przyjęcie tej definicji w odniesieniu do przewozów wykonywanych przez samozatrudnionych kierowców powoduje, że przepisami o czasie pracy kierowców zostali objęci wszyscy samozatrudnieni kierowcy wykonujący przewóz drogowy, niezależnie od dopuszczalnej masy pojazdu i liczby przewożonych osób, np. taksówkarze. Takie podejście wykracza poza zakres dyrektywy, która dotyczy kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony oraz wykonujących przewóz drogowy osób pojazdami skonstruowanymi lub trwale przystosowanymi i przeznaczonymi do przewozu więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą, a intencją ustawodawcy nie jest rozszerzanie przepisów na inne grupy kierowców niż te określone w dyrektywie.

Proponowany art. 2 projektu ustawy doprowadza do zgodności z dyrektywą, a konsekwencją tej zmiany jest konieczność doprecyzowania i poprawienia art. 50 pkt 1 lit. k, art. 68 ust.1 oraz załącznika nr 1 lp. 15 do ustawy o transporcie drogowym, w zakresie dotyczącym zadań Inspekcji Transportu Drogowego oraz określenia naruszeń przepisów o czasie pracy i prowadzeniu ewidencji czasu pracy, a także wysokości kar za te naruszenia.

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

Sposób uregulowania działalności podmiotów świadczących usługi w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób w wybranych państwach UE:

Austria

W Austrii usługi przewozowe w ramach platformy pośredniczącej w zlecaniu usług w przewozach osób za pomocą aplikacji elektronicznej świadczone są głównie przez pracowników wypożyczalni samochodów. Istotną różnicę stanowi jednak fakt, że zlecenia przewozu osób na podstawie stosownej aplikacji elektronicznej są przekazywane bezpośrednio kierowcy. W ten sposób wypożyczalnia samochodu nie zostaje

zaangażowana w proces zlecenia przewozu względem jego realizacji. W obliczu ww. faktów, jedno z wiedeńskich przedsiębiorstw taksówkarskich skierowało do sądu pozew przeciwko wypożyczalni samochodów. W tymczasowym orzeczeniu sąd handlowy w Wiedniu (Handelsgericht Wien) stwierdził, że każdy przewóz osób na podstawie zlecenia przekazywanego kierowcy bezpośrednio przez aplikację elektroniczną, stanowi przypadek łamania przez wypożyczalnię samochodów obowiązujących przepisów rozporządzenia premiera kraju związkowego Wiednia, w sprawie regulaminu przejazdów taksówkami, wynajmu samochodów oraz transferu gości.

Czechy

Na chwilę obecną przepisy prawne nie regulują działalności podmiotów pośredniczących w zlecaniu usług w przewozach osób za pomocą aplikacji elektronicznej. Takie firmy mogą bez problemu prowadzić działalność gospodarczą i oferować swoje aplikacje mobilne. Usługi przewozu osób z wykorzystaniem takich aplikacji są, wg. przepisów ustawy nr 111/1994 o transporcie drogowym, traktowane jako usługi taksówkarskie. Tym samym przewoźnik (czyli podmiot, który faktycznie świadczy usługę przewozu osób i kierowcy taksówki muszą spełnić wszystkie wymagania wynikające z ustawy 111/1994, m.in. posiadać pozwolenie do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie świadczenia usługi przewozu na potrzeby osób trzecich, pojazd musi być oznaczony jako taksówka, a kierowca musi posiadać licencję na wykonywanie usług taksówkarskich.

W dn. 14.07.2017 r. Izba Poselska RCz uchwaliła nowelizację ustawy 111/1994 i innych przepisów powiązanych. Przepisy przyjęte przez Izbę Poselską zaostrzają kary za wykonywanie nielegalnych usług taksówkarskich oraz wzmacniają kompetencje władz lokalnych (gmin) w stanowieniu warunków wykonywania usług przewozu osób na ich terenie.

Dania

Działalności podmiotów pośredniczących w zlecaniu usług w przewozach osób za pomocą aplikacji elektronicznej jest postrzegana jako tradycyjna działalności taksówkowa.

Francja

Świadczenie usług przewozu osób samochodami osobowymi jest regulowane we Francji w kodeksie transportu, w którym określone zostały wymogi w zakresie pojazdu, uprawnień kierowcy oraz wykonywanych usług. Usługa przewozu osób fizycznych może być świadczona po uprzednim dokonaniu przez klienta obowiązkowej rezerwacji. Przewoźnik nie może stacjonować, ani włączać się do ruchu drogowego w celu poszukiwania klientów. Świadczenie usługi przewozu pasażerów pozyskiwanych bezpośrednio na drogach publicznych jest zarezerwowane dla taksówek. Przewoźnik może stacjonować w okolicach dworców, bądź lotnisk w oczekiwaniu na klienta, który dokonał wcześniejszej rezerwacji, nie dłużej niż jedną godzinę od przyjęcia klienta. Świadczący usługi kierowca jest zobowiązany do posiadania poświadczenia rezerwacji. Używanie systemu lokalizacji elektronicznej położenia pojazdów umożliwiającej klientom ich usytuowanie jest zabronione i zarezerwowane dla taksówkarzy.

Grecja

Resort transportu podjął prace legislacyjne mające na celu uregulowanie kwestii przewozu osób samochodami osobowymi, z zamiarem ich przyjęcia na jesieni 2017 r. Resort ten chce, aby wszystkie podmioty zajmujące się przewozem osób posiadały licencje na świadczenie tego typu usług. Istotna jest również kwestia opodatkowania tego typu usług.

Hiszpania

Aktualnie przewóz osób samochodami osobowymi wymaga odpowiedniej licencji (tzw. VTC). Ten typ licencji wymagany jest od podmiotów pośredniczących w zlecaniu usług w przewozach osób za pomocą aplikacji

elektronicznej. Jednocześnie wprowadzono ograniczenia w zakresie liczby przyznawanych licencji opierając się na zasadzie proporcjonalności wg. reguły 1 licencja VTC na 30 licencji na taksówkę. Na tej podstawie można odmówić przyznania VTC. Tak dzieje się na przykład we Wspólnocie Madrytu, gdzie na stronie urzędu widnieje następujące powiadomienie: W chwili obecnej, przyznanie licencji typu VTC nie jest możliwe ze względu na występowanie dysproporcji pomiędzy liczbą tego typu licencji i licencji na taksówki.

Irlandia

Przewóz pasażerów za opłatą pojazdami użyteczności publicznej o małej pojemności (*Small Public Service Vehicle - SPSV*) jest w Irlandii dozwolony tylko licencjonowanymi pojazdami (SPSV vehicle licence) oraz przez licencjonowanego kierowcę (SPSV driver licence). Zasady udzielania licencji w obu tych przypadkach określa Krajowy Urząd ds. Transportu (NTA). SPSV posiadają do 8 miejsc (z wyłączeniem miejsca dla kierowcy) i zalicza się do nich taksówki osobowe, taksówki do przewozu wózków inwalidzkich, tzw. *hackney cabs* oraz limuzyny. Ponieważ działalność podmiotów pośredniczących w zlecaniu usług w przewozach osób za pomocą aplikacji elektronicznej jest uważana za usługę transportową, która oferuje przewóz pasażerów za opłatą, podlega tym samym przepisom, co wszystkie SPSV w Irlandii, tzn. operatorzy wysyłki są zobowiązani do dokonywania rezerwacji wyłącznie z wykorzystaniem pojazdów posiadających certyfikat SPSV prowadzonych przez uprawnionych kierowców.

Litwa

W związku z wejściem na rynek litewski podmiotów pośredniczących w zlecaniu usług w przewozach osób za pomocą aplikacji elektronicznej, Ministerstwo Transportu RL wprowadziło zmiany w Kodeksie Transportu Drogowego RL. Zmiany zostały dokonane również w rozporządzeniu Ministra Transportu RL z dnia 27 stycznia 2012 r. Nr. 3-80 „Dotyczy zatwierdzenia zasad przewozu pasażerów samochodami osobowymi – taksówkami”. Wprowadzona została definicja „organizatora przewozu drogowego” oraz „zarobkowego wykonywania przewozu pasażerów samochodem osobowym”.

Łotwa

Zgodnie z obowiązującymi uregulowaniami, na Łotwie relacje prawne pomiędzy przewoźnikiem, który świadczy usługi w zakresie przewozów pasażerskich i towarowych środkami transportu drogowego w ramach działalności gospodarczej, a nadawcą, odbiorcą i pasażerami reguluje ustawa o transporcie samochodowym. Art. 35 ww. ustawy określa, iż przewozy komercyjne pasażerów samochodami osobowymi są realizowane w formie przewozów taksówkami. Tryb tego rodzaju przewozów określono w rozporządzeniu Rady Ministrów RŁ z dn. 3.07.2012 nr 468 ws. przewozów pasażerskich taksówkami osobowymi.

Obecnie trwają prace nad projektem zmian w ustawie o transporcie samochodowym, który przewiduje wprowadzenie nowej regulacji w zakresie przewozów komercyjnych samochodami osobowymi, które są niezgodne z zasadami przewozu taksówkami i w których usługa jest oferowana, zamawiana i akceptowana z wykorzystaniem łączności elektronicznej, w tym w trybie on-line i przy użyciu aplikacji internetowych. Zgodnie z nowymi przepisami, takie usługi będzie mógł świadczyć podmiot prawny, który otrzymał licencję oraz licencję dla samochodu. Kierowca takiego środka transportu jest obowiązany do zarejestrowania się w rejestrze przewoźników taksówkami.

Portugalia

W Republice Portugalskiej obecnie nie istnieją przepisy odwołujące się *stricte* do działalności niezależnych firm przewozu osób pośredniczących w zlecaniu usług w przewozach osób za pomocą aplikacji elektronicznej. Wraz z rosnącą popularnością tego rodzaju usług w ostatnich latach kwestia regulacji działalności tego typu usług stała się w Portugalii przedmiotem debaty publicznej. Dotychczas nie osiągnięto konsensusu w sprawie kierunku w jakim miałyby iść regulacje dotyczące tego zagadnienia.

Podstawą dla regulacji działalności przewozu osób samochodami osobowymi w Republice Portugalskiej jest Ustawa 251/98 z 11.08.1998 r. (*Decreto-Lei 251/98*). Ustawa stanowi, że „przewóz osób taksówkami może

być realizowany wyłącznie przez podmioty handlowe lub spółdzielcze, które otrzymały licencję od Dyrekcji Generalnej Transportu Lądowego (DGTT). Licencja ta nie podlega przekazaniu stronom trzecim i wydawana jest na okres nie przekraczający pięciu lat. W listopadzie 2016 r., uchwalono nowelizację ww. ustawy, w efekcie czego podwyższono wysokość mandatów za realizację przewozu osób samochodami osobowymi bez stosownej licencji.

Słowacja

Na podstawie ustawy o transporcie drogowym jakikolwiek przewóz osób samochodem osobowym jest traktowany jako przewóz taksówką. Tak są traktowane również przewozy wykonywane za pomocą aplikacji elektronicznej. Osoby świadczące te usługi są zobowiązane spełniać wymagania określone w ustawie. Obecnie jest wiele przypadków taksówkarzy, którzy nie mają koncesji, i nie spełniają warunków określonych w ustawie. Ministerstwo Transportu i Budownictwa wzywa wielokrotnie odpowiednie organy kontrolne do zwiększenia kontroli kierowców takich aut. Natomiast w Ministerstwie Finansów trwają prace nad projektem przepisów, które będą regulować kwestie płacenia podatków przez osoby wykonujące usługę na rzecz podmiotów pośredniczących w zlecaniu usług w przewozach osób za pomocą aplikacji elektronicznej. Przepisy te mają w pierwszym rzędzie umożliwić służbom podatkowym wgląd do ewidencji kierowców takich podmiotów wykonujących usługi na terenie Słowacji.

Słowenia

Obowiązujące przepisy Ustawy o przewozach w transporcie drogowym nie przewidują w ramach katalogu usług wynajęcie pojazdu z kierowcą do przewozu osoby (pozwalają wyłącznie na przewóz grupy osób, definiowanej jako przewozy czasowe). W planach jest dodanie do tego katalogu usługi wynajęcia pojazdu z kierowcą. Słowenia planuje umożliwić działanie w ramach platform podmiotów pośredniczących w zlecaniu usług w przewozach osób za pomocą aplikacji elektronicznej wyłącznie licencjonowanym oferentom usług przewozowych. Projekt zmian legislacyjnych jest obecnie w fazie analiz i wstępnych uzgodnień międzyresortowych.

Węgry

Na Węgrzech warunki wykonywania usług przewozu osobowego reguluje ustawa XLI z 2012 roku. Nowelizacja ww. ustawy umożliwi Urzędowi ds. Komunikacji zarządzenie tymczasowej – trwającej maksymalnie 365 dni - blokady dostępu do elektronicznych, publikowanych w Internecie danych, których udostępnienie przez operatora umożliwiłoby korzystanie z wykonywanych, w celach zarobkowych, usług pośrednictwa czy też usług organizowania przewozu osób, niezgodnych, z określonymi w przepisach, warunkami wykonywania usług centrali dyspozytorskiej lub warunkami wykonywania samodzielnych usług centrali dyspozytorskiej.

Za sprawą ww. przepisów węgierski ustawodawca wyeliminował możliwość wykonywania przewozów za pomocą aplikacji elektronicznych pośredniczących w zlecaniu usług w przewozach osób przez osoby prywatne, które nie posiadają uprawnień taksówkarskich. Co więcej węgierski parlament uchwalił, że samochody osobowe osób fizycznych używane do przewozów osobowych bez posiadania odpowiedniego zezwolenia (taksówkarskiego) podlegają wycofaniu z użytkowania na określony czas.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy wykonujący krajowy transport drogowy w zakresie przewozów osób samochodami osobowymi, pojazdami samochodowymi przeznaczonymi konstrukcyjnie do	Przedsiębiorcy wykonujący krajowy transport drogowy samochodami osobowymi (ok. 0,5 tys. przedsiębiorców), pojazdami samochodowymi	art. 83 ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Krajowy Rejestr Urzędowy Podziału Terytorialnego Kraju TERYT	Zapewnienie przestrzegania zasad uczciwej konkurencji w przewozach drogowych wykonywanych samochodami osobowymi, pojazdami samochodowymi przeznaczonymi konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9

<p>przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą, taksówkami, w tym podmioty wykonujące działalność polegającą na pośrednictwie przy przewozie osób. Jednostki samorządu terytorialnego (wójtowie, burmistrzowie, prezydenci miast, Prezydent m. st. Warszawy oraz starostowie).</p>	<p>przeznaczonymi konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą (ok. 1 tys. przedsiębiorców), taksówkami (ok. 62,4 tys. przedsiębiorców). Jednostki samorządu terytorialnego – 2858 (wójtowie, burmistrzowie, prezydenci miast, Prezydent m.st. Warszawy oraz starostowie). Liczba podmiotów świadczących usługi w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób jest trudna do określenia ze względu na brak danych w tym zakresie.</p>		<p>osób łącznie z kierowcą oraz taksówkami. Uregulowanie działalności oraz zasad funkcjonowania podmiotów świadczących usługi w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób.</p> <p>Złagodzenie niektórych wymagań związanych z uzyskaniem licencji upoważniającej do wykonywania krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym oraz pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą, w celu ułatwienia przedsiębiorcom rozpoczęcia działalności gospodarczej związanej w wykonywaniem zarobkowego przewozu osób, powinno skutkować wzrostem liczby wydawanych licencji. Z uwagi na brak danych dotyczących działalności podmiotów, którzy wykonują przewozy niezgodnie z przepisami ustawy o transporcie drogowym wzrost ten jest trudny do oszacowania.</p> <p>W myśl projektowanych przepisów jednostki samorządu terytorialnego będą mogły decydować o konieczności przeprowadzenia egzaminu z topografii miejscowości i znajomości prawa miejscowego przez przedsiębiorcę osobiście wykonującego przewozy lub kierowcę przez niego zatrudnionego na swoim</p>
--	--	--	--

			obszarze, bez względu na liczbę mieszkańców. Wprowadzenie takiego rozwiązania nie powinno wpłynąć na zwiększenie liczby jednostek samorządu terytorialnego decydujących się na wprowadzenie takiego rozwiązania.
Podmioty wykonujący działalność w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób	Brak danych		Wymagania względem uzyskania ww. licencji polegają na weryfikacji spełnienia podstawowych warunków koniecznych do rozpoczęcia działalności w tym zakresie.
Inspekcja Transportu Drogowego	1 - podmiot	Ustawa o transporcie drogowym	Inspekcja Transportu Drogowego w chwili obecnej prowadzi kontrole prawidłowości wykonywania transportu drogowego, w związku z tym dodanie nowych obowiązków w tym zakresie nie wpłynie na działalność tego podmiotu.
Urząd Kontroli Elektronicznej	1- podmiot	Ustawa z dnia 16 lipca 2004 r. Prawo telekomunikacyjne.	Brak istotnego oddziaływania.

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

Projekt w ramach konsultacji został przesłany do następujących podmiotów, z 30 dniowym terminem na zgłoszenie ewentualnych uwag:

1. Stowarzyszenie TOP TAXI,
2. Poznańskie Stowarzyszenie Taksówkarzy,
3. Stowarzyszenie "RADIO-TAXI-CLUB" Towarzystwo Sieciowe,
4. STOWARZYSZENIE KIEROWCÓW RADIO LUX TAXI,
5. Samorządny Związek Zawodowy Taksówkarzy Rzeczypospolitej Polskiej „Region Pomorski”,
6. Zrzeszenie Transportu Prywatnego Super Hallo Taxi Gdańsk,
7. Stowarzyszenie „Dajan – Taxi”,
8. Towarzystwo Usług Transportowych Hallo Taxi – Zrzeszenie Taksówkarzy,
9. Zrzeszenie Właścicieli Prywatnego Transportu City, Plus, Neptun Taxi,
10. Zrzeszenie Transportu Prywatnego m.st. Warszawy,
11. NSZZ „Solidarność”, Komisja Międzyzakładowa nr 3005 Taksówkarzy Zawodowych m.st. Warszawa,
12. Związek Zawodowy Taksówkarzy „Warszawski Taksówkarz”,
13. Samorządny Związek Zawodowy Taksówkarzy Rzeczypospolitej Polskiej,
14. Ogólnopolska Organizacja Pracodawców Transportu Drogowego,
15. Samorządny Związek Zawodowy Taksówkarzy Rzeczypospolitej Polskiej,
16. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,
17. Konfederacja „Lewiatan”,
18. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców,
19. Związek Pracodawców Business Centre Club,
20. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej,
21. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,
22. Forum Związków Zawodowych,
23. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”,
24. Związek Powiatów Polskich,
25. Związek Miast Polskich,
26. Związek Gmin Wiejskich RP,

27. Związek Powiatów Polskich,
28. Uber Polska,
29. Polska Izba Turystyki,
30. Federacja Przedsiębiorców Polskich,
31. Stowarzyszenie Konsumentów Polskich,
32. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji.

Projekt został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, zgodnie z § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204 oraz z 2018 r. poz. 114).

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 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)
Dochody ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Zgodnie z przepisem art. 83 ust. 3 ustawy o transporcie drogowym, organy udzielające uprawnień przewozowych są obowiązane przedstawiać ministrowi właściwemu do spraw transportu, co najmniej dwa razy w roku, informacje dotyczące liczby i zakresu udzielonych zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, licencji, zezwoleń i wydanych zaświadczeń na przewozy drogowe na potrzeby własne oraz liczby wypisów z tych dokumentów, a także liczby licencji w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy. Dokonując analizy liczby udzielonych licencji (stan na koniec 2015 r. i stan na koniec 2016 r.), na podstawie ww. informacji, nie odnotowuje się znaczącego wzrostu liczby licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym oraz pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą w skali całego kraju.

Do dnia 31.12.2016 r. ogółem udzielono ok. 0,5 tys. licencji w zakresie przewozu osób samochodem osobowym oraz ok. 1,0 tys. licencji w zakresie przewozu osób pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą. Do 31 grudnia 2016 r. ogółem udzielono ok. 0,5 tys. licencji w zakresie przewozu osób samochodem osobowym oraz ok. 1,2 tys. licencji w zakresie przewozu osób

pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą . Z powyższych danych wynika, że na 31 grudnia 2016 r. w porównaniu do 2015 r. jedynie o ok. 200 wzrosła liczba licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie przewozu osób pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą.

W ślad za projektowaną zmianą ustawy o transporcie drogowym planuje się nowelizację *rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 sierpnia 2013 r. w sprawie wysokości opłat za czynności administracyjne związane z wykonywaniem przewozu drogowego oraz za egzaminowanie i wydanie certyfikatu kompetencji zawodowych*. Mając na uwadze niewielką liczbę udzielanych nowych licencji na przewóz osób planowane obniżenie opłat za udzielenie licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym oraz pojazdem samochodowym przystosowanym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą w niewielkim stopniu wpłynie na dochody jednostek samorządu terytorialnego.

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 r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Proponowane rozwiązania zawarte w projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym mają na celu uporządkowanie rynku przewozów osób samochodami osobowymi, jak i uregulowanie działalności gospodarczej prowadzonej przez podmioty świadczące usługi w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób. Takie rozwiązania stworzy równe i przejrzyste zasady dla wszystkich podmiotów prowadzących działalność gospodarczą w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób. Uzyskanie licencji w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób nie będzie stanowiło istotnego obciążenia finansowego dla przedsiębiorców. Złagodzenie niektórych wymagań związanych z uzyskaniem licencji upoważniającej do wykonywania krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym, pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą, oraz taksówką ułatwi zainteresowanym podmiotom rozpoczęcie działalności gospodarczej związanej z wykonywaniem zarobkowego przewozu osób. Przewiduje się, że wprowadzenie przepisów związanych z uregulowaniem działalności pośredników przy przewozie osób nie wpłynie na podwyższenie cen usług przewozowych realizowanych przez licencjonowanych przedsiębiorców oraz ograniczeniem w dostępie do rynku dla pośredników oraz przedsiębiorców z nimi współpracujących.						
	sektor mikro-, małych i średnich	Jw.						

	przedsiębiorstw	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Proponowane zmiany przepisów ustawy o transporcie drogowym mogą wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa podróżnych oraz jakość świadczonych usług przez przedsiębiorców świadczących usługi przewozu osób.
	(dodaj/usuń)	
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	
	(dodaj/usuń)	

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

tak
 nie
 nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.

tak
 nie
 nie dotyczy

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym zakłada liberalizację niektórych warunków związanych z uzyskaniem licencji upoważniających do wykonywania krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób. Względem obecnie obowiązujących regulacji w zakresie uzyskania licencji na samochód osobowy, pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą oraz taksówką w ślad za projektowaną zmianą ustawy o transporcie drogowym przewiduje się nowelizację rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 sierpnia 2013 r. w sprawie wysokości opłat za czynności administracyjne związane z wykonywaniem przewozu drogowego oraz za egzaminowanie i wydanie certyfikatu kompetencji zawodowych, które zakłada: obniżenie wysokości opłat za uzyskanie ww. licencji. Obecnie opłaty te wynoszą: 700 zł – od 2 do 15 lat, 800 zł – pow. 15 do 30 lat, oraz 900 zł – pow. 30 do 50 lat. Planuje się ich obniżenie do poziomu: 320 zł – od 2 do 15 lat, 380 zł – pow. 15 do 30 lat, oraz 450 zł – pow. 30 do 50 lat.

Niezależnie od powyższego projekt ustawy przewiduje:

- zniesienie obowiązku udokumentowania przez przedsiębiorcę ubiegającego się o licencję na samochód osobowy i pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą, wymogu zabezpieczenia finansowego w wysokości 9000 euro na pierwszy pojazd oraz 5000 euro na każdy kolejny pojazd, oraz posiadania osoby zarządzającej transportem w przedsiębiorstwie certyfikatu kompetencji zawodowych,
- zniesienie obowiązkowych szkoleń zakończonych egzaminem z topografii miejscowości i znajomości przepisów prawa miejscowego,
- obniżenie poziomu maksymalnej opłaty za przeprowadzenie egzaminu z topografii miejscowości i znajomości prawa miejscowego, która nie będzie mogła przekroczyć kwoty 200 zł.

Projekt ustawy nie spowoduje dodatkowych obciążeń dla służb kontrolnych, związanych z prowadzeniem kontroli prawidłowości funkcjonowania pośredników i podmiotów realizujących przewozy zlecane w taki sposób. Prowadzenie przez pośrednika rejestru przekazanych zleceń przewozowych i ewidencji pracowników i współpracowników oraz innych podmiotów, którym zlecono usługi przewozu osób ułatwi prowadzenie kontroli w tym obszarze działalności gospodarczej.

Uzyskanie licencji na pośrednictwo przy przewozie osób nie będzie stanowiło istotnego obciążenia dla

przedsiębiorców, a zarazem zwiększy bezpieczeństwo pasażerów korzystających z przewozów zleczanych przez pośredników ze względu na nałożone na te podmioty obowiązki.

Wprowadzenie obowiązku weryfikacji posiadania przez przedsiębiorcę realizującego przewozy, który współpracuje z pośrednikiem licencji na przewóz osób oraz prowadzenia i przechowywania przez pośrednika rejestru wszystkich zleceń oraz ewidencji przedsiębiorców ułatwi kontrolę podmiotów świadczących usługi pośrednictwa w zakresie przewozu osób i pozwoli na weryfikację, czy przy prowadzeniu takiej działalności przestrzegane są obowiązujące przepisy prawa w tym zakresie. W dobie powszechnej informatyzacji usług wprowadzenie takich obowiązków nie będzie stanowiło istotnego obciążenia dla pośredników.

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowana regulacja będzie miała wpływ na rynek pracy. Szacuje się, że w wyniku wprowadzenia projektowanych regulacji nastąpi wzrost podmiotów świadczących przewozy osób zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy o transporcie drogowym.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input 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 type="checkbox"/> zdrowie
<input type="checkbox"/> inne:		

Omówienie wpływu	<p>Brak wpływu na pozostałe obszary.</p> <p>Przewiduje się, że wprowadzenie przepisów związanych z uregulowaniem działalności pośredników przy przewozie osób nie wpłynie na podwyższenie cen usług przewozowych realizowanych przez licencjonowanych przedsiębiorców oraz ograniczeniem w dostępie do rynku dla pośredników oraz podmiotów z nimi współpracujących.</p> <p>Natomiast przewozy realizowane przez nielicencjonowanych kierowców odbywają się poza rynkiem regulowanym. W związku z tym wiarygodne dane o kwotach za przejazdy pobieranych przez tych kierowców są trudno dostępne. Jednocześnie ceny takich usług mogą być zaniżane w stosunku do cen stosowanych przez licencjonowanych przewoźników z uwagi na uchylanie się przez podmioty wykonujące taką działalność od płacenia podatków i składek ubezpieczenia społecznego oraz nieponoszenie kosztów, które występują u licencjonowanych przewoźników.</p>
------------------	--

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Ustawa wchodzi w życie po upływie 90 dni od dnia ogłoszenia.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Efekty regulacji są niemierzalne i nie da się ich skwantyfikować, dlatego też nie przewiduje się ich ewaluacji. Jednym z mierników czy projekt osiągnął zamierzony cel będą prowadzone przez uprawnione służby kontrole prawidłowości działalności pośredników przy przewozie osób oraz podmiotów realizujących przewozy zlecone przez tych pośredników.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak