

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 58, 60 i 125) 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 w lit. x średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. y w brzmieniu:
„y) przepisów wydanych na podstawie art. 11b;”,
 - c) w pkt 23 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 24 w brzmieniu:
„24) pośrednictwo przy przewozie osób – 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 oraz:
 - a) zawieraniu umowy przewozu w imieniu klienta lub przedsiębiorcy wykonującego przewóz osób lub
 - b) pobieraniu opłaty za przewóz osób, lub
 - c) umożliwianiu zawarcia umowy przewozu lub umożliwianiu uregulowania opłaty za przewóz osób– samochodem osobowym, pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą lub taksówką za pośrednictwem dostarczonych lub udostępnionych do tych celów środków komunikacji elektronicznej, domen internetowych, aplikacji mobilnych, programów komputerowych, systemów teleinformatycznych lub innych środków przekazu informacji.”;

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawę z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców.

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 ust. 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;
- 3) posiada wpis do Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej (CEIDG) albo numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym (KRS).”,

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

„Wymogi, o których 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) po art. 5c dodaje się art. 5d i art. 5e w brzmieniu:
- „Art. 5d. Przedsiębiorca prowadzący pośrednictwo przy przewozie osób jest obowiązany przekazywać zlecenia przewozu osób wyłącznie przedsiębiorcom posiadającym odpowiednią licencję, o której mowa w art. 5b ust. 1.
- Art. 5e. Zabrania się prowadzenia pośrednictwa przy przewozie osób w przewozach okazjonalnych wykonywanych pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 7 osób łącznie z kierowcą.”;
- 5) w art. 6:
- a) w ust. 1 w pkt 2:
- lit. b otrzymuje brzmienie:
 - „b) nie byli prawomocnie skazani za przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu oraz przeciwko wolności seksualnej i obyczajności, a także za przestępstwa, o których mowa w art. 59 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii (Dz. U. z 2018 r. poz. 1030, 1490 i 1669), a ponadto nie orzeczono prawomocnie wobec nich zakazu wykonywania zawodu kierowcy,”;
 - uchyla się lit. c,
- b) uchyla się ust. 3a–3c;
- 6) w art. 7 w ust. 4 w pkt 3 w lit. c kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:
- „4) licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób jest Główny Inspektor Transportu Drogowego.”;
- 7) w art. 8:
- a) w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) informację o wpisie do Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej (CEIDG) albo numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym (KRS):
- a) w przypadku licencji, o których mowa w art. 5b ust. 1 i ust. 2 pkt 1, jeżeli są wymagane,

- b) w przypadku licencji, o której mowa w art. 5b ust. 2 pkt 2;”,
- b) 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 warunku, o którym mowa w art. 5c ust. 2 pkt 2 albo ust. 2a pkt 2;”,
- c) w ust. 5:
- pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:
„1) pkt 1 i 3 – gdy wniosek dotyczy licencji, o których mowa w art. 5b ust. 1;
2) pkt 4 i 5 – gdy wniosek dotyczy licencji, o której mowa w art. 5b ust. 2 pkt 1;”,
 - dodaje się pkt 3 w brzmieniu:
„3) pkt 1, 4 i 5 – gdy wniosek dotyczy licencji, o której mowa w art. 5b ust. 2 pkt 2.”;
- 8) w art. 11 ust. 4 otrzymuje brzmienie:
„4. Organ udzielający licencji, o której mowa w art. 5b ust. 1 pkt 1 i 2, wydaje wypis lub wypisy z tej licencji w liczbie nie większej niż liczba pojazdów samochodowych określonych we wniosku o udzielenie licencji.”;
- 9) po art. 13a dodaje się art. 13b w brzmieniu:
„Art. 13b. 1. Rozliczenie opłaty za przewóz osób samochodem osobowym, w tym taksówką, z wyjątkiem przewozu okazjonalnego, o którym mowa w art. 18 ust. 4b pkt 2, może się odbywać przy użyciu aplikacji mobilnej spełniającej wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 3 oraz wymagania dla kas rejestrujących mających postać oprogramowania określone w przepisach o podatku od towarów i usług.
2. Aplikacja mobilna zapewnia rozliczalność operacji związanych z przewozem osób oraz integralność i bezpieczeństwo gromadzonych danych.
3. Minister właściwy do spraw informatyzacji w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu oraz ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia:
1) minimalne wymagania funkcjonalne dla aplikacji mobilnej,

- 2) sposób zabezpieczenia danych gromadzonych przez aplikację mobilną
– mając na uwadze potrzebę prawidłowego naliczania opłat za przewóz osób oraz zabezpieczenia danych gromadzonych przez aplikację mobilną.”;
- 10) w art. 14:
- a) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:
„2a. Zmiana pojazdu, na który została udzielona licencja na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką, nie wymaga wydania nowej licencji. W takim przypadku przewoźnik drogowy jest obowiązany złożyć wniosek o zmianę licencji.”;
- b) uchyla się ust. 4;
- 11) w art. 15 w ust. 1 dodaje się pkt 5 w brzmieniu:
„5) jeżeli posiadacz licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób prowadzi działalność umożliwiając świadczenie usług przewozu osób przez podmiot nieposiadający odpowiedniej licencji, o której mowa w art. 5b ust. 1, w tym także przez pobieranie lub umożliwianie uregulowania opłat za przewóz osób.”;
- 12) w art. 17 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
„1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:
- 1) wzór i opis zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz wypisu z tego zezwolenia,
 - 2) wzór i opis licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym oraz wypisu z tej licencji,
 - 3) wzór i opis 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,
 - 4) wzór i opis licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką,
 - 5) wzór i opis licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy,
 - 6) wzór i opis licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób,

- 7) rodzaje zabezpieczeń licencji wspólnotowej
– mając na uwadze ujednoczenie wzorów dokumentów i ich zabezpieczenie przed podrobieniem lub przerobieniem.”;
- 13) w art. 18 w ust. 4b w pkt 2 lit. b otrzymuje brzmienie:
„b) na podstawie umowy zawartej bezpośrednio z klientem, każdorazowo przed rozpoczęciem usługi danego przewozu w formie pisemnej lub w formie elektronicznej, o której mowa w art. 78¹ ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. z 2018 r. poz. 1025, 1104, 1629, 2073 i 2244 oraz z 2019 r. poz. 80), w lokalu przedsiębiorstwa będącym nieruchomością albo częścią nieruchomości,”;
- 14) w rozdziale 3 po art. 27a dodaje się art. 27b–27d w brzmieniu:
„Art. 27b. 1. Przedsiębiorca prowadzący pośrednictwo przy przewozie osób jest obowiązany do:
- 1) weryfikacji, czy przedsiębiorca, któremu zleca przewóz osób, posiada odpowiednią licencję, o której mowa w art. 5b ust. 1, nie później niż:
 - a) przed rozpoczęciem współpracy,
 - b) w terminie 7 dni od dnia upływu terminu ważności licencji posiadanej przez przedsiębiorcę, któremu przedsiębiorca prowadzący pośrednictwo przy przewozie osób zleca przewozy;
 - 2) prowadzenia, w postaci elektronicznej, rejestru przekazanych zleceń przewozu osób oraz przechowywania zgromadzonych w tym rejestrze informacji przez okres 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym zlecono przewóz;
 - 3) prowadzenia, w postaci elektronicznej, ewidencji przedsiębiorców, którym zleca się przewóz osób, oraz przechowywania zgromadzonych w tej ewidencji informacji przez okres 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym zlecono przewóz;

4) udostępniania informacji, czy dokonał weryfikacji, o której mowa w pkt 1, i jej wyniku lub informacji zgromadzonych w rejestrze przekazanych zleceń przewozu osób i ewidencji przedsiębiorców, którym zleca się przewóz osób, na wniosek organów Inspekcji Transportu Drogowego lub Krajowej Administracji Skarbowej w terminie 21 dni od dnia otrzymania wniosku.

2. Rejestr przekazanych zleceń przewozu osób i ewidencję przedsiębiorców, którym zleca się przewóz osób, prowadzi się w celu wywiązania się z obowiązków określonych w ustawie.

3. Rejestr przekazanych zleceń przewozu osób zawiera następujące informacje:

- 1) firmę przedsiębiorcy, któremu zlecono przewóz osób;
- 2) adres i siedzibę albo miejsce wykonywania działalności przedsiębiorcy, któremu zlecono przewóz osób;
- 3) numer identyfikacji podatkowej (NIP) przedsiębiorcy, któremu zlecono przewóz osób;
- 4) w przypadku zlecenia przewozu osób taksówką – numer licencji, o której mowa w art. 5b ust. 1 pkt 3, oraz nazwę organu, który udzielił tej licencji;
- 5) 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 – numer licencji i wypisu z licencji, o której mowa w art. 5b ust. 1 pkt 1 lub 2, oraz nazwę organu, który udzielił tej licencji;
- 6) numer rejestracyjny pojazdu, którym zrealizowano zlecony przewóz osób;
- 7) datę oraz godzinę przekazania zlecenia przewozu osób.

4. Ewidencja przedsiębiorców, którym zleca się przewóz osób, zawiera następujące informacje:

- 1) firmę przedsiębiorcy, któremu zleca się przewóz osób;
- 2) adres i siedzibę albo miejsce wykonywania działalności przedsiębiorcy, któremu zleca się przewóz osób;
- 3) numer identyfikacji podatkowej (NIP) przedsiębiorcy, któremu zleca się przewóz osób.

5. Organ udzielający licencji, o których mowa w art. 5b ust. 1, jest obowiązany, na wniosek przedsiębiorcy prowadzącego pośrednictwo przy przewozie osób, udzielić informacji, czy przedsiębiorca, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, posiada ważną licencję.

6. Przedsiębiorca, który przestał spełniać wymóg, o którym mowa w art. 5b ust. 1, albo zawiesił wykonywanie transportu drogowego na podstawie art. 14a, jest obowiązany poinformować o tym fakcie, w terminie 7 dni od dnia, w którym to nastąpiło, w formie pisemnej, w postaci papierowej lub w postaci elektronicznej, przedsiębiorcę prowadzącego pośrednictwo przy przewozie osób, który przekazuje mu zlecenia przewozu osób.

7. W przypadku niedopełnienia obowiązku, o którym mowa w ust. 6, wobec przedsiębiorcy prowadzącego pośrednictwo przy przewozie osób:

- 1) nie nakłada się kary pieniężnej, o której mowa w lp. 2 w pkt 2.20 załącznika nr 3 do ustawy;
- 2) nie stosuje się przepisu art. 15 ust. 1 pkt 5.

Art. 27c. Zabrania się kierowcy wykonywania transportu drogowego na podstawie zlecenia przekazanego przez podmiot wykonujący działalność gospodarczą w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób, nieposiadający licencji, o której mowa w art. 5b ust. 2 pkt 2.

Art. 27d. 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego prowadzi wykaz przedsiębiorców prowadzących pośrednictwo przy przewozie osób.

2. Wykaz przedsiębiorców prowadzących pośrednictwo przy przewozie osób zawiera:

- 1) firmę przedsiębiorcy;
- 2) adres i siedzibę albo miejsce wykonywania działalności przedsiębiorcy;
- 3) informację o wpisie do Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej (CEIDG) albo numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym (KRS);
- 4) numer licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób.

3. Wykaz przedsiębiorców prowadzących pośrednictwo przy przewozie osób udostępnia się w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.”;

15) w art. 50:

a) 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 2014 r. poz. 409), zwana dalej „Umową AETR”,

– – przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km, lub publiczny transport zbiorowy w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, którego trasa nie przekracza 50 km,

– osób niezatrudnionych przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujących na jego rzecz:

– – przewozy drogowe, do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 albo Umowa AETR,

– – przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km, lub publiczny transport zbiorowy w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, którego trasa nie przekracza 50 km,”

b) dodaje się lit. l w brzmieniu:

„l) przestrzegania ustalonych przez radę gminy, a w przypadku miasta stołecznego Warszawy – Radę Warszawy, cen za przewozy taksówkami i stawek taryfowych obowiązujących przy przewozie osób i ładunków taksówkami, o których mowa w art. 11b;”;

16) w art. 68 w ust. 1:

a) po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) w art. 50 pkt 1 lit. l – kierujący wykonujący przewóz drogowy w zakresie i na zasadach określonych w przepisach ustawy,”

b) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) w art. 50 pkt 1 lit. k podlegają:

- przedsiębiorcy osobiście wykonujący:
 - przewozy drogowe, do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 albo Umowa AETR,
 - przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km, lub publiczny transport zbiorowy w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, którego trasa nie przekracza 50 km,
- osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujące na jego rzecz:
 - przewozy drogowe, do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 albo Umowa AETR,
 - przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km, lub publiczny transport zbiorowy w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, którego trasa nie przekracza 50 km,”;

17) w art. 73 w ust. 1 w pkt 3a wyrazy „Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 2014 r. poz. 409), zwanej dalej „Umową AETR”” zastępuje się wyrazami „Umowy AETR”;

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

„3. Organy, o których mowa w art. 7 ust. 2 i ust. 4 pkt 2–4, 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 na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie

rzeczy i licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób.”;

19) w art. 92a:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Podmiot wykonujący przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem z naruszeniem obowiązków lub warunków przewozu drogowego podlega karze pieniężnej w wysokości od 50 złotych do 12 000 złotych za każde naruszenie, z tym że przedsiębiorca prowadzący pośrednictwo przy przewozie osób z naruszeniem obowiązków lub warunków przewozu drogowego podlega karze pieniężnej w wysokości od 5 000 złotych do 40 000 złotych za każde naruszenie.”,

b) w ust. 5 w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

„6) 100 000 złotych – dla przedsiębiorcy prowadzącego pośrednictwo przy przewozie osób.”;

20) w art. 92b w ust. 1 w pkt 1 lit. c otrzymuje brzmienie:

„c) Umowy AETR.”;

21) w załączniku nr 1:

a) w lp. 5 pkt 5.6 otrzymuje brzmienie:

5.6. Przekroczenie tygodniowego wymiaru czasu pracy, o którym mowa w art. 26c ust. 1 i 2 ustawy o czasie pracy kierowców ⁴⁾ , przez osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujące na jego rzecz przewozy drogowe:		
1) do mniej niż 2 godzin	50	
2) od 2 godzin do mniej niż 10 godzin	300	
3) od 10 godzin	500	3.2 BPN 3.4 BPN

b) lp. 8 otrzymuje brzmienie:

8.	8.1. Wykonywanie transportu drogowego z naruszeniem art. 18 ust. 4a ustawy o transporcie drogowym ¹⁾	2 000	
	8.2. Wykonywanie transportu drogowego z naruszeniem art. 18 ust. 4b ustawy o transporcie drogowym ¹⁾	2 000	
	8.3. Wykonywanie transportu drogowego z naruszeniem art. 18 ust. 5 ustawy o transporcie drogowym ¹⁾	2 000	
	8.4. Wykonywanie transportu drogowego przez przedsiębiorcę osobiście wykonującego przewozy lub kierowcę, którzy nie spełniają wymagań określonych w art. 6 ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym ¹⁾	2 000	
	8.5. Pobieranie należności za przewóz osób taksówką niezgodnie z ustalonymi przez radę gminy, a w przypadku	2 000	

	miasta stołecznego Warszawy – Radę Warszawy, cenami lub stawkami taryfowymi, o których mowa w art. 11b ustawy o transporcie drogowym ¹⁾		
	8.6. Wykonywanie transportu drogowego na podstawie zlecenia przekazanego przez podmiot wykonujący działalność gospodarczą w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób, nieposiadający licencji, o której mowa w art. 5b ust. 2 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym ¹⁾	2 000	

22) w załączniku nr 3:

a) w lp. 1 pkt 1.3 otrzymuje brzmienie:

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

b) w lp. 2 dodaje się pkt 2.17–2.22 w brzmieniu:

2.17. Prowadzenie pośrednictwa przy przewozie osób z naruszeniem art. 27b ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym ¹⁾	10 000	
2.18. Prowadzenie pośrednictwa przy przewozie osób z naruszeniem art. 27b ust. 1 pkt 2 lub 3 ustawy o transporcie drogowym ¹⁾	40 000	
2.19. Nieprzekazanie w wymaganym terminie uprawnionym organom co najmniej jednej z informacji, o których mowa w art. 27b ust. 1 pkt 4 ustawy o transporcie drogowym ¹⁾ , lub wyniku weryfikacji, o której mowa w tym przepisie	do 40 000	
2.20. Zlecenie przez przedsiębiorcę prowadzącego pośrednictwo przy przewozie osób przewozu osób podmiotowi, który nie posiada odpowiedniej licencji, o której mowa w art. 5b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym ¹⁾ , lub z naruszeniem art. 5e tej ustawy	40 000	
2.21. Prowadzenie pośrednictwa przy przewozie osób bez wymaganej licencji, o której mowa w art. 5b ust. 2 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym ¹⁾	40 000	

2.22. Niezgłoszenie w wymaganym terminie w formie pisemnej, w postaci papierowej lub w postaci elektronicznej, przedsiębiorcy prowadzącemu pośrednictwo przy przewozie osób informacji, o której mowa w art. 27b ust. 6 ustawy o transporcie drogowym ¹⁾	5 000	
---	-------	--

c) w lp. 5 pkt 5.15 i 5.16 otrzymują brzmienie:

5.15. Przekroczenie maksymalnego 48-godzinowego tygodniowego wymiaru czasu pracy, o którym mowa w art. 12 ust. 1 i art. 26c ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców ¹²⁾ , w przypadku gdy niedozwolonym było jego przedłużenie do 60 godzin:		
1) o czas do mniej niż 2 godzin	50	
2) o czas od 2 godzin do mniej niż 8 godzin	100	
3) o czas od 8 godzin do mniej niż 12 godzin	250	3.1 PN
4) za każdą rozpoczętą godzinę od 12 godzin	350	3.2 BPN
5.16. Przekroczenie maksymalnego 60-godzinowego tygodniowego wymiaru czasu pracy, o którym mowa w art. 12 ust. 2 i art. 26c ust. 2 ustawy o czasie pracy kierowców ¹²⁾ :		
1) o czas do mniej niż 1 godziny	50	
2) o czas od 1 godziny do mniej niż 5 godzin	100	
3) o czas od 5 godzin do mniej niż 10 godzin	200	3.3 PN
4) za każdą rozpoczętą godzinę od 10 godzin	300	3.4 BPN

Art. 2. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.²⁾) w art. 2 pkt 43 otrzymuje brzmienie:

„43) taksówka – pojazd samochodowy, odpowiednio wyposażony i oznaczony, przeznaczony do przewozu osób w liczbie nie większej niż 9 łącznie z kierowcą oraz ich bagażu podręcznego za opłatą ustaloną na podstawie:

- a) taksometru albo
- b) aplikacji mobilnej, o której mowa w art. 13b ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 58, 60, 125 i ...);”.

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 2244 i 2322 oraz z 2019 r. poz. 53 i 60.

Art. 3. W ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r. poz. 1155, z 2013 r. poz. 567, z 2016 r. poz. 2206 oraz z 2018 r. poz. 1480) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1:

a) pkt 1a i 1b otrzymują brzmienie:

„1a) czas pracy przedsiębiorców osobiście wykonujących:

a) 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, str. 1, z późn. zm.³⁾), 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”,

b) przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km;

1b) czas pracy osób niezatrudnionych przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujących na jego rzecz:

a) przewozy drogowe, do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 albo Umowa AETR,

b) przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km;”,

b) 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;”;

³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 51 z 26.02.2008, str. 27, Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88, Dz. Urz. UE L 48 z 23.02.2011, str. 19, Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 293 z 09.10.2014, str. 60 oraz Dz. Urz. UE L 195 z 20.07.2016, str. 83.

2) w art. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) przewóz regularny – przewóz regularny w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz publiczny transport zbiorowy w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016 i 2435);”.

Art. 4. Do postępowań administracyjnych w sprawach udzielenia albo zmian 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. 5. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r.

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 2019 r. poz. 58, 60 i 125), 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 jest zlecany 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 są wykonywane 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, lecz także hamuje rozwój całej branży legalnie działających przewoźników.

Jednocześnie warto podkreślić, że kierowcy współpracujący z pośrednikiem i nieposiadający wymaganych ustawą o transporcie drogowym licencji są narażeni 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 niektórych innych ustaw, zwany dalej „projektem”, 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, których działalność dotychczas nie była uregulowana. Projekt przewiduje także złagodzenie oraz zniesienie niektórych wymogów niezbędnych do 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 nie spowoduje ograniczenia w dostępie do rynku dla pośredników oraz podmiotów z nimi współpracujących.

Natomiast przewozy realizowane przez kierowców nieposiadających odpowiedniej licencji na wykonywanie zarobkowego 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 na celu wprowadzenie 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 odpowiednią licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego.

Projekt zakłada dokonanie zmian w art. 4 ustawy o transporcie drogowym. Zmiany 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 ustawy o transporcie drogowym, wprowadzającego definicję pośrednictwa przy przewozie osób. Pośrednictwo przy przewozie osób jest działalnością gospodarczą polegającą 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 oraz:

- a) zawieraniu umowy przewozu w imieniu klienta lub przedsiębiorcy wykonującego przewóz osób lub
- b) pobieraniu opłaty za przewóz osób, lub
- c) umożliwianiu zawarcia umowy przewozu lub umożliwianiu uregulowania opłaty za przewóz osób

– samochodem osobowym, pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą lub taksówką za pośrednictwem dostarczonych lub udostępnionych do tych celów środków komunikacji elektronicznej, domen internetowych, programów komputerowych, aplikacji mobilnych, systemów teleinformatycznych lub 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 jest obowiązany do uzyskania odpowiedniej licencji, po spełnieniu ustawowych wymagań niezbędnych do jej uzyskania.

Projekt 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 istotnie zwiększy bezpieczeństwo pasażerów korzystających z przewozów zlecanych przez pośredników.

Projekt 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 krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym lub 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. Zmiana ta polega na zniesieniu obowiązku 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 transportem drogowym przedsiębiorstwa 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 (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 51, z późn. zm.), które dotyczy wyłącznie 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 w stosunku do wymogów niezbędnych do uzyskania licencji na przewóz osób samochodem osobowym oraz pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą 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 ustawy o transporcie drogowym, ustanawia wymagania, jakie muszą spełnić podmioty ubiegające się o uzyskanie licencji w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób. Projekt 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) przedsiębiorca znajduje się w sytuacji finansowej zapewniającej podjęcie i prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego określonej dostępnymi środkami finansowymi lub majątkiem w wysokości 5000 zł,
- 3) posiada wpis do Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej (CEIDG) albo numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym (KRS).

Ustanowienie katalogu wymagań dla podmiotów obowiązanych 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 5000 złotych, z uwagi na to, 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) 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 upoważnia 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.

W projekcie wskazano, że w celu uzyskania licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób, wymagany będzie wpis do Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej (CEIDG) albo numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym (KRS). Ustanowienie takiego wymogu zagwarantuje skuteczną kontrolę pośrednika pod względem stosowania się do przepisów przewidzianych dla tej formy działalności gospodarczej oraz pozwoli na możliwość egzekwowania swoich praw przez przewoźników współpracujących z pośrednikiem, w przypadku braku wywiązywania się przez niego z warunków umowy współpracy. Niewątpliwie korzystnie wpłynie to na ochronę przewoźnika w przypadku nieprawidłowych działań ze strony pośrednika wobec niego. Wpis do CEIDG albo numer w KRS pozwoli również na pełną realizację wywiązania się pośrednika z obowiązku podatkowego.

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 jest ściśle związany z realizowaniem usługi transportu.

Projekt przewiduje dodanie do ustawy o transporcie drogowym art. 5d stanowiącego o obowiązku zlecenia przez pośredników przy przewozie osób przewozów wyłącznie przedsiębiorcom posiadającym odpowiednie licencje na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób. Celem wprowadzenia przedmiotowej regulacji jest doprecyzowanie zasad prowadzenia działalności przez pośredników przy przewozie osób. W związku z tym przewozy będzie mógł wykonywać przedsiębiorca, który posiada licencję odpowiednią do charakteru realizowanych (zlecanych) przewozów, oraz z zachowaniem obowiązków wynikających z posiadanej licencji. Jednocześnie w celu doprecyzowania obowiązków znajdujących się po stronie przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób wprowadzono przepis (art. 5e), zgodnie z którym zabrania się prowadzenia pośrednictwa przy przewozie osób w zakresie przewozów okazjonalnych pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 7 osób łącznie z kierowcą. Jest to uszczegółowienie obecnie obowiązujących przepisów zawartych w art. 18 ust. 4b pkt 2 lit. b. Przepisy te stanowią, że przewóz okazjonalny samochodem osobowym (przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 7 osób łącznie z kierowcą) jest możliwy do realizowania po zawarciu umowy w formie pisemnej w lokalu przedsiębiorcy. Stąd też już w chwili obecnej nie jest możliwe wykonywanie przewozów w oparciu o licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym bez zawarcia każdorazowo przed przewozem ww. umowy.

Projekt dokonuje zmiany w art. 6 ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym, w celu wprowadzenia obowiązku spełnienia wymogu niekaralności za przestępstwa, o których mowa w art. 59 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii (Dz. U. z 2018 r. poz. 1030, z późn. zm.), przy ubieganiu się o udzielenie licencji na przewóz osób taksówką.

Takie rozwiązanie ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa przewożonych osób przez uniemożliwienie dostępu do zawodu taksówkarza osobom skazanym za niektóre przestępstwa określone w ww. ustawie o przeciwdziałaniu narkomanii.

Projekt przez uchylenie ust. 3a–3c w art. 6 ustawy o transporcie drogowym znosi obowiązkowe szkolenia i egzaminy z topografii miejscowości i znajomości przepisów prawa miejscowego. 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 i egzaminów ułatwi zainteresowanym podmiotom dostęp do zawodu taksówkarza.

Projekt dokonuje zmiany w art. 7 ustawy o transporcie drogowym. W ust. 4 dodaje się pkt 4, wskazujący Głównego Inspektora Transportu Drogowego jako organ właściwy do udzielenia, odmowy udzielenia, zmiany lub cofnięcia licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób.

Proponowane zmiany dotyczące art. 8 ustawy o transporcie drogowym 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.

Przez dokonanie zmian ust. 2 w art. 8 ustawy o transporcie drogowym doprecyzowano, że przy składaniu wniosku o udzielenie licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób przedsiębiorca będzie obowiązany dołączyć informację o wpisie do Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej (CEIDG) albo numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym (KRS). Zmiana w art. 11 ust. 4 ustawy o transporcie drogowym jest zmianą porządkową wynikającą z usunięcia z warunków udzielenia licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym oraz 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 wymogu posiadania przez przedsiębiorcę certyfikatu kompetencji zawodowych w transporcie drogowym i potwierdzenia sytuacji finansowej tego przedsiębiorcy.

Proponuje się dodanie art. 13b stanowiącego, iż rozliczenie opłaty za przewóz osób samochodem osobowym, w tym taksówką, z wyjątkiem przewozu okazjonalnego, o którym mowa w art. 18 ust. 4b pkt 2, czyli w oparciu o licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym, może się odbywać przy użyciu aplikacji mobilnej spełniającej wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 3 oraz wymagania dla kas rejestrujących mających postać oprogramowania określone w przepisach o podatku od towarów i usług. Wprowadzenie takiego rozwiązania stworzy alternatywną możliwość rozliczania należnych opłat za przewóz osób w formie innej niż wyłącznie za pomocą taksometru.

Przepis ust. 2 określa, jakie komponenty musi zapewnić aplikacja mobilna stosowana w przewozach osób.

Ust. 3 upoważnia ministra właściwego do spraw informatyzacji w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu oraz ministrem właściwym do spraw finansów publicznych do określenia, w drodze rozporządzenia, minimalnych wymagań funkcjonalnych dla aplikacji mobilnej oraz sposobu zabezpieczenia danych gromadzonych przez aplikację mobilną. Wskazane przepisy określą wymagania techniczne dla aplikacji w celu jej skutecznego i bezpiecznego stosowania w przewozie osób. W przedmiotowym akcie wykonawczym minister właściwy do spraw informatyzacji w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu oraz ministrem właściwym do spraw finansów publicznych w celu prawidłowego naliczania opłat za przewóz osób oraz zabezpieczenia danych gromadzonych przez aplikację mobilną określi:

- 1) minimalne wymagania funkcjonalne dla aplikacji mobilnej;
- 2) sposób zabezpieczenia danych gromadzonych przez aplikację mobilną.

Ponadto zgodnie z ustawą z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2018 r. poz. 2174, z późn. zm.) minister właściwy do spraw finansów określi przepisy dotyczące przesyłania poleceń z Centralnego Repozytorium Kas do kas rejestrujących, dotyczących pracy kas, i ich odbioru przez te kasy:

- a) związanych z fiskalizacją kasy rejestrującej,
- b) obejmujących określenie:
 - sposobu i zakresu przesyłania danych z tej kasy,
 - sposobu pracy kasy rejestrującej,
- c) zapewniających prawidłowość pracy kasy rejestrującej.

Aplikacja mobilna w celach uwierzytelnienia klienta będzie zapewniała rozliczalność operacji związanych z przewozem osób oraz integralność i bezpieczeństwo gromadzonych danych.

Użyte w art. 13b ust. 2 pojęcia mają powszechnie przyjęte znaczenie, w szczególności w naukach informatycznych. Zostały one dodatkowo zdefiniowane w § 2 pkt 5 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12 kwietnia 2012 r. w sprawie Krajowych Ram Interoperacyjności, minimalnych wymagań dla rejestrów publicznych i wymiany informacji w postaci elektronicznej oraz minimalnych wymagań dla systemów teleinformatycznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2247). Integralność należy rozumieć jako właściwość polegającą na tym, że zasób systemu teleinformatycznego nie został zmodyfikowany w sposób nieuprawniony. Natomiast rozliczalność należy rozumieć jako właściwość systemu pozwalającą przypisać określone działanie w systemie do osoby fizycznej lub procesu oraz umiejscowić je w czasie (§ 2 pkt 18). Z kolei pojęcie bezpieczeństwa gromadzenia danych należy rozumieć jako działanie które zabezpiecza dane w sposób uniemożliwiający nieuprawnionemu ich ujawnienie, modyfikacje, usunięcie lub zniszczenie. Należy podkreślić, że wymagania bezpieczeństwa dotyczą wszelkich danych gromadzonych w aplikacji, nie tylko danych osobowych.

Projekt przewiduje dodanie w art. 14 ustawy o transporcie drogowym ust. 2a 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. Takie rozwiązanie obniży koszty związane z dokonaniem takiej zmiany.

Uchylenie ust. 4 w art. 14 ustawy o transporcie drogowym wynika z odstąpienia od wymogu potwierdzenia przez przedsiębiorcę sytuacji finansowej w przypadku ubiegania się o licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym oraz 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. W związku z tym w przypadku zwiększenia liczby pojazdów wpisanych do licencji, nie będzie obowiązku udokumentowania dla nich sytuacji finansowej.

Ponadto projekt wprowadza zmiany w art. 15 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym przez dodanie przepisu stanowiącego o cofnięciu licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób w sytuacji, gdy pośrednik umożliwia świadczenie usług przewozu osób podmiotom nieposiadającym odpowiedniej licencji upoważniającej do wykonywania zarobkowych przewozów, w tym także przez pobieranie lub umożliwienie uregulowania opłat za taką usługę (pkt 5).

Projekt ustawy dokonuje zmiany w art. 17 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym stanowiącym, że minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzory i opisy dokumentów uprawniających przedsiębiorców do wykonywania transportu drogowego. Zmiana polega na dodaniu do katalogu tych dokumentów licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób. W związku z tym konieczne jest określenie wzoru i opisu wskazanej licencji.

Wprowadzenie zmian w art. 18 ust. 4b ustawy o transporcie drogowym, ma na celu dodanie możliwości, w przypadku przewozu okazjonalnego samochodami osobowymi (realizowanego przez przedsiębiorcę posiadającego licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym), zawierania umowy w formie elektronicznej, o której mowa w art. 78¹ ustawy z dnia 10 maja 2018 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. z 2018 r. poz. 1025, z późn. zm.). Jednocześnie doprecyzowano obowiązujące przepisy stanowiące, że taka umowa musi być zawarta każdorazowo przed realizowaniem danego przewozu w lokalu przedsiębiorstwa będącym nieruchomością albo częścią nieruchomości.

Projekt przez dodanie art. 27b w ustawie o transporcie drogowym przewiduje, że pośrednicy przy przewozie osób będą obowiązani do:

- 1) weryfikacji spełniania warunku, o którym mowa w art. 5b ust. 1, przez przedsiębiorcę, któremu zlecono przewóz osób, nie później niż przed rozpoczęciem współpracy oraz w terminie 7 dni od dnia upływu terminu ważności licencji posiadanej przez przedsiębiorcę,

- 2) prowadzenia w postaci elektronicznej rejestru przekazanych zleceń przewozu osób oraz przechowywania zgromadzonych w tym rejestrze informacji przez okres 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym zlecono przewóz,
- 3) prowadzenia w postaci elektronicznej ewidencji przedsiębiorców, którym zleca się przewóz osób, oraz przechowywania zgromadzonych w tej ewidencji danych przez okres 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym zlecono przewóz,
- 4) udostępnienia informacji, czy dokonał weryfikacji, o której mowa w pkt 1, i jej wyniku lub informacji zgromadzonych w rejestrze przekazanych zleceń przewozu osób i ewidencji przedsiębiorców, którym zleca się przewóz osób, na wniosek organów Inspekcji Transportu Drogowego lub Krajowej Administracji Skarbowej, w terminie 21 dni od daty jego wpłynięcia.

Obowiązek prowadzenia rejestru i przechowywania przez pośrednika wszystkich zleceń oraz ewidencji przedsiębiorców, którym zleca się przewóz osób, jest niezbędne w celu osiągnięcia zamierzonego celu projektowanej ustawy, jakim jest wprowadzenie równej i uczciwej konkurencji na rynku przewozów osób. W przypadku prowadzenia kontroli podmiotów świadczących usługi pośrednictwa w zakresie przewozu osób pozwoli to na weryfikację, czy przy prowadzeniu działalności gospodarczej są przestrzegane obowiązujące przepisy prawa w tym zakresie. Prowadzenie przez wszystkich pośredników ww. rejestru oraz ewidencji będzie również przydatne w przypadku złożenia reklamacji przez pasażera na ewentualne nieprawidłowości w realizacji zleconego przewozu, pozytywnie wpłynie na bezpieczeństwo pasażerów i zwiększenie jakości świadczonych usług oraz pozwoli na skuteczną kontrolę legalności działalności podmiotów zlecających i wykonujących przewozy. Jednocześnie wprowadzenie 5-letniego okresu przechowywania danych zawartych w rejestrze i ewidencji jest niezbędne z punktu widzenia skuteczności prowadzenia kontroli podatkowej przez zapewnienie zbieżności z okresem przedawniania zobowiązań podatkowych, jak również pozwoli na zebranie przez uprawnione służby kontrolne materiału dowodowego i przeprowadzenie rzetelnego postępowania administracyjnego, w przypadku niestosowania się pośrednika do obowiązujących przepisów prawa.

Przepis ust. 2 stanowi, że prowadzenie rejestru zleceń i ewidencji współpracowników jest niezbędne w celu wywiązania się z obowiązków ustawowych dla pośrednika przy przewozie osób.

Przepisy ust. 3 i 4 określają zamknięty katalog danych, jakie powinny zawierać rejestr wszystkich przekazanych zleceń oraz ewidencja przedsiębiorców, którym pośrednik zlecał usługi w zakresie przewozu osób. Przetwarzanie danych zawartych w rejestrze i ewidencji jest niezbędne do osiągnięcia założeń i celów projektu ustawy oraz potwierdzenia stosowania się przez pośrednika do obowiązujących przepisów prawa.

W ust. 5 wprowadzono przepis, w myśl którego organy udzielające licencji, o których mowa w art. 5b ust. 1, mają obowiązek udzielania informacji, na wniosek podmiotu prowadzącego pośrednictwo przy przewozie osób, dotyczącej posiadania przez przedsiębiorcę współpracującego z pośrednikiem licencji na wykonywanie przewozów osób. Wprowadzenie tego przepisu jest niezbędne w celu wywiązania się przez pośrednika z obowiązku, o którym mowa w art. 27b ust. 1 pkt 1. Przez wprowadzenie tego przepisu pośrednik będzie miał możliwość potwierdzenia posiadania licencji przez podmiot, który realizuje zlecane przez niego przewozy.

Poprzez dodanie ust. 6 i 7 nałożono na przedsiębiorcę realizującego przewozy obowiązek informowania pośrednika, z którym współpracuje, w przypadku gdy przestał posiadać licencję upoważniającą do wykonywania zarobkowego przewozu osób, w ciągu 7 dni od tego momentu. Proponowane rozwiązanie ma na celu wyłączenie z odpowiedzialności pośrednika przy przewozie osób w przypadku gdy przedsiębiorca, z którym współpracuje, przestał spełniać wymóg posiadania ww. licencji (po zweryfikowaniu tego obowiązku przez pośrednika) i nie poinformował go o tym fakcie. W takim przypadku wobec pośrednika nie będzie się nakładało kary pieniężnej za zlecenie usług przewozowych przedsiębiorcy, który nie posiada licencji na przewóz osób, oraz stosowało procedury umożliwiającą cofnięcie licencji w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób.

Dodanie art. 27c ma na celu precyzyjne wskazanie, że kierowcy wykonujący zarobkowy przewóz osób mogą realizować przewozy zlecane wyłącznie przez licencjonowanych pośredników przy przewozie osób. Należy jednocześnie wskazać, że za naruszenie tego obowiązku kierowcy będą podlegali karze pieniężnej w wysokości 2000 złotych określonej w lp. 8 pkt 8.6 załącznika nr 1 do ustawy o transporcie drogowym.

Poprzez dodanie art. 27d ustanawia się obowiązek prowadzenia przez organ udzielający licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy

przewozie osób – Głównego Inspektora Transportu Drogowego, wykazu wszystkich przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób. Wykaz będzie zawierał niezbędne informacje mające na celu identyfikację takiego przedsiębiorcy.

Wykaz przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób będzie ogólnodostępny i umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Pozwoli to na szybką weryfikację przez kierowców czy pośrednik, z którym zamierzają współpracować, posiada wymaganą przepisami prawa licencję.

Proponowane zmiany w art. 50 pkt 1 lit. k ustawy o transporcie drogowym zakładają także, że organy kontrolne Inspekcji Transportu Drogowego będą mogły prowadzić kontrolę w zakresie przestrzegania czasu 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, str. 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”, a także wykonujących przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km, 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, a także wykonujących przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km.

Zmiana art. 68 ustawy o transporcie drogowym ma charakter porządkowy i wynika ze zmiany art. 50.

Projekt ustawy przewiduje dodanie do katalogu zadań Inspekcji Transportu Drogowego określonych w art. 50 ustawy o transporcie drogowym możliwości prowadzenia kontroli prawidłowości stosowania przez taksówkarzy ustalonych przez radę gminy cen maksymalnych i stawek taryfowych, o których mowa w art. 11b ustawy o transporcie

drogowym. Takie rozwiązanie umożliwi prowadzenie działań kontrolnych przez Inspekcję Transportu Drogowego bez konieczności zawierania porozumień z jednostkami samorządu terytorialnego w sprawie prowadzenia kontroli w powyższym zakresie. Ponadto Inspekcja Transportu Drogowego będzie mogła ukarać kierowcę taksówki w przypadku realizowania przewozu niezgodnie z ustaloną przez radę gminy ceną za taki przewóz (np. zawyżanie opłaty za kilometr przewozu).

Zmiana w art. 73 ust. 1 pkt 3a ustawy o transporcie drogowym polega na zastąpieniu pełnej nazwy Umowy AETR skrótem, z uwagi na fakt, że we wcześniejszym przepisie ustawy o transporcie drogowym podaje się pełną nazwę wskazanej Umowy i następnie wprowadza się jej skrót.

Projekt 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 dodaje obowiązek przekazywania informacji również w zakresie udzielonych licencji na pośrednictwo przy przewozie osób.

Zmiany w art. 92b ust. 1 pkt 1 lit. c ustawy o transporcie drogowym mają charakter porządkowy i polegają, podobnie jak w art. 73 ust. 1 pkt 3a, na zastąpieniu pełnej nazwy Umowy AETR skrótem.

Projekt zakłada dokonanie zmian w art. 92a ust. 1 ustawy o transporcie drogowym polegających na określeniu przedziału kar pieniężnych, jakie mogą być nałożone na pośrednika przy przewozie osób.

W wyniku prowadzonych postępowań administracyjnych przez służby kontrolne, w przypadku wykonywania działalności pośrednictwa przy przewozie osób z naruszeniem przepisów ustawy o transporcie drogowym, organ kontrolny będzie mógł nałożyć karę pieniężną w kwocie od 5000 złotych do 40 000 złotych za jedno naruszenie.

Natomiast zmiany w ust. 5 ww. artykułu wynikają z określenia sumy kar pieniężnych możliwych do nałożenia na pośrednika przy przewozie osób za poszczególne

naruszenia przepisów ustawy o transporcie drogowym, stwierdzone podczas kontroli w danym podmiocie. Suma ta wynosi 100 000 złotych. Proponowane rozwiązania wynikają z wprowadzenia sankcji w postaci kar pieniężnych za wykonywanie działalności pośrednictwa przy przewozie osób z naruszeniem przepisów dedykowanych dla tej formy działalności.

W załączniku nr 1 do ustawy o transporcie drogowym zakłada się dokonanie zmian lp. 5 i 8.

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 do ustawy o transporcie drogowym w lp. 5 pkt 5.6. Nałożona w pkt 5.6 sankcja dotyczy naruszenia przepisów określających tygodniowy wymiar czasu pracy przez kierowcę – osobę niezatrudnioną przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonującą na jego rzecz przewozy drogowe.

Proponuje się dokonanie zmian w obowiązującej lp. 8 przez podział na oddzielne punkty. Pkt 8.1 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 7 osób łącznie z kierowcą w wysokości 2000 złotych.

Natomiast pkt 8.2 wprowadza karę pieniężną w wysokości 2000 złotych nakładaną na kierującego w przypadku niestosowania się do przepisów stanowiących o konieczności każdorazowego zawierania umowy przed realizacją przewozu, w przypadku wykonywania przewozu okazjonalnego pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 7 osób łącznie z kierowcą.

Dodany pkt 8.3 określa 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.

Dodany pkt 8.4 przewiduje ustanowienie kary pieniężnej w wysokości 2000 złotych za wykonywanie krajowego transportu drogowego przez przedsiębiorcę osobiście wykonującego przewozy lub kierowcę, którzy nie spełniają wymagań określonych w art. 6 ust. 1 pkt 2 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.

Ponadto przewiduje się ustanowienie kary dla kierowcy w wysokości 2000 złotych za pobieranie należności za przewóz osób taksówką niezgodnie z cenami i stawkami taryfowymi ustalonymi przez właściwą radę gminy (pkt 8.5).

Wprowadzenie pkt 8.6 przewiduje ustanowienie kary pieniężnej w kwocie 2000 złotych na kierującego wykonującego transport drogowy za realizowanie przewozów zleczanych przez nielicencjonowanych pośredników przy przewozie osób. Takie rozwiązanie ma przyczynić się do tego, aby przedsiębiorcy realizujący przewozy drogowe osób podejmowali współpracę wyłącznie z licencjonowanymi pośrednikami.

W związku z dodaniem w projekcie w art. 14 ustawy o transporcie drogowym ust. 2a 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 pkt 1.3 załącznika nr 3 do ustawy o transporcie drogowym, przez dodania wyrażenia „lub o zmianę licencji”.

Ponadto w załączniku nr 3 do ustawy o transporcie drogowym przewiduje się określenie sankcji w postaci:

- a) kary w wysokości 10 000 złotych za prowadzenie działalności w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób z naruszeniem art. 27b ust. pkt 1 ww. ustawy, stanowiącego o obowiązku weryfikacji przez pośrednika, czy podmiot 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 (lp. 2 pkt 2.17),
- b) kary w wysokości 40 000 złotych za prowadzenie działalności w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób z naruszeniem art. 27b ust. 1 pkt 2 lub 3 ww. ustawy, które wprowadzają obowiązek prowadzenia przez pośrednika przy

- przewozie osób rejestru zleceń oraz ewidencji przedsiębiorców, którym zleca się przewozy (lp. 2 pkt 2.18),
- c) kary w wysokości do 40 000 złotych za nieprzekazanie w wymaganym terminie uprawnionym organom informacji, o której mowa w art. 27b ust. 1 pkt 4 (lp. 2 pkt 2.19). Ustanowienie kary widełkowej ma na celu uwzględnienie szczególnych okoliczności znajdujących się po stronie pośrednika dotyczących ewentualnego przekroczenia wymaganego terminu (np. gdy przekroczenie terminu nastąpi z przyczyny niezależnej od pośrednika),
 - d) kary w wysokości 40 000 złotych za zlecenie przez podmiot wykonujący pośrednictwo przy przewozie osób realizacji usług w zakresie przewozu osób podmiotowi nieposiadającemu odpowiedniej licencji upoważniającej do wykonywania zarobkowego przewozu osób lub z naruszeniem art. 5e tej ustawy (lp. 2 pkt 2.20),
 - e) kary w wysokości 40 000 złotych za prowadzenie działalności pośrednictwa przy przewozie osób bez wymaganej licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób (lp. 2 pkt 2.21),
 - f) kary w wysokości 5000 złotych za niezgłoszenie w wyznaczonym terminie, w formie pisemnej, w postaci papierowej lub w postaci elektronicznej, podmiotowi wykonującemu działalność w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób informacji o przestaniu posiadania licencji upoważniającej do wykonywania zarobkowego przewozu osób (lp. 2 pkt 2.22).

W związku z dokonaniem zmian w przepisach ustawy o czasie pracy kierowców dokonano zmian w załączniku nr 3 do ustawy o transporcie drogowym lp. 5 pkt 5.15 i 5.16, polegających na doszczegółowieniu przedziałów, za które mogą być nakładane kary pieniężne, o określenie kary za przekroczenie maksymalnego tygodniowego wymiaru czasu pracy o czas do dwóch godzin. Obowiązujące sankcje wymienione w pkt 5.15 i 5.16 nie określają kary za przedłużenie wymiaru czasu pracy do 1 godziny. Przewidują karę za przedłużenie wymiaru czasu pracy od 1 godziny do 8 godzin. Zaproponowana zmiana realizuje art. 11 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 str. 35, z późn. zm. – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 5, t. 4,

str. 224) stanowiący, że państwa członkowskie ustanawiają system kar za naruszanie krajowych przepisów przyjętych na mocy tej dyrektywy.

Art. 2 dokonuje zmian w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.). W art. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w zmienianym pkt 43 zostało zmodyfikowane pojęcie taksówki. W projekcie wskazano, że taksówka to pojazd samochodowy, odpowiednio wyposażony i oznaczony, przeznaczony do przewozu osób w liczbie nie większej niż 9 łącznie z kierowcą oraz ich bagażu podręcznego za opłatą ustaloną na podstawie:

- a) taksometru albo
- b) aplikacji mobilnej, o której mowa w art. 13b ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 58, 60, 125 i ...).

W efekcie ustawodawca dopuszcza dotychczas funkcjonujące na rynku modele, tj. ustalanie opłaty za przejazd taksówką przy pomocy taksometru (nie wyklucza to używania dodatkowo innych aplikacji wspomagających ustalenie opłaty) albo (jako alternatywa rozłączna) możliwość korzystania wyłącznie z samej aplikacji mobilnej (czyli aplikacji zastępującej taksometr będącą jednocześnie kasą wirtualną), której wymagania zostaną określone w art. 13b ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz wymagania dla kas rejestrujących mających postać oprogramowania określone w przepisach o podatku od towarów i usług.

Przepisy będą regulowały wyłącznie aplikację, która będzie zastępowała taksometr – sama aplikacja nie będzie jednak spełniała analogicznych funkcji jak taksometr.

Inne aplikacje, które wspomagają proces zlecenia usług i zapłaty – ale nie są podstawą do naliczenia opłaty, pozostaną poza regulacją. W przypadku bowiem naliczenia opłaty na podstawie taksometru, to urządzenie zapewnia klientowi pewność prawidłowości wykonania usługi oraz stanowi podstawę rozliczenia.

Art. 3 stanowi, że zmiana w ustawie o czasie pracy kierowców oraz stosowne zmiany w ustawie o transporcie drogowym mają na celu zmianę 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, w celu wyłączenia z obowiązku stosowania przepisów o czasie pracy kierowców w stosunku do

samozatrudnionych osób wykonujących czynności w trasie niepodlegających ww. 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 albo Umową AETR. Zgodnie z akapitem drugim art. 2 ust. 1 ww. dyrektywy jej przepisy stosuje się również w odniesieniu do samozatrudnionych kierowców od dnia 23 marca 2009 r.

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

Proponowany art. 3 projektu doprowadza do zgodności z ww. dyrektywą, a konsekwencją tej zmiany jest konieczność doprecyzowania i poprawienia art. 50 pkt 1 lit. k oraz art. 68 ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym oraz załącznika nr 1 lp. 5 pkt 5.6 i załącznika nr 3 pkt 5.15 i 5.16 do tej ustawy 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 jest wliczana do faktycznego czasu pracy kierowcy, bez względu na to, że w tym czasie nie wykonuje on 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 inna niż np. przewozów osób autobusami, gdzie trasy wynoszą nawet po kilkaset kilometrów.

Kontroli z zakresu przestrzegania czasu pracy będą podlegali przedsiębiorcy osobiście wykonujący przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km, oraz kierowcy niezatrudnieni przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujący na jego rzecz przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km. Kontrolę będą przeprowadzać inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego (zgodnie z projektowanym art. 50 ustawy o transporcie drogowym).

Celem zmiany art. 2 pkt 3 projektu ustawy jest doprowadzenie do zgodności z obowiązującą definicją przewozu regularnego określoną w ustawie o transporcie drogowym. Po wejściu w życie przepisu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016 i 2435), zmieniającego definicję

przewozu regularnego określoną w ustawie o transporcie drogowym, definicja zawarta w art. 2 pkt 3 ustawy o czasie pracy kierowców będzie zastąpiona nową definicją, zgodną z definicją zawartą w zmienionej ustawie o transporcie drogowym.

Art. 4 projektu jest przepisem przejściowym odnoszącym się do postępowań administracyjnych, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed wejściem w życie projektowanych zmian, dotyczących udzielenia albo zmian licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie:

- 1) przewozu osób samochodem osobowym,
- 2) przewozu osób pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą,
- 3) przewozu osób taksówką,
- 4) pośrednictwa przy przewozie rzeczy.

Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem do wskazanych wyżej postępowań będą miały zastosowanie przepisy dotychczasowe.

Zgodnie z projektowanym art. 5 przepisy ustawy wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2020 r.

Wprowadzenie wskazanego terminu wejścia w życie ustawy podyktowana jest potrzebą zapewnienia odpowiednich warunków dla pełnego dostosowania się rynku przewozu osób do nowych regulacji.

Wpływ projektu ustawy na sektor mikro- i małych przedsiębiorstw w ujęciu finansowym jak i niepieniężnym został omówiony w Ocenie Skutków Regulacji stanowiącej załącznik do ustawy. Projekt został zamieszczony w Wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów pod pozycją nr UD277.

Projekt 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 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, z późn. zm.).

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 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 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 jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Andrzej Adamczyk – Minister 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 2019-03-28</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 2019 r. poz. 58, 60 i 125)</p> <p>Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, 2244 i 2322 oraz z 2019 r. poz. 53 i 60)</p> <p>Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r. poz. 1155, z 2013 r. poz. 567, z 2016 r. poz. 2206 oraz z 2018 r. poz. 1480)</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 2019 r. poz. 58, 60 i 125), zwanej dalej „ustawą o transporcie drogowym”.

Na rynku przewozów osób samochodami osobowymi funkcjonują obecnie podmioty pośredniczące 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 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 jest zlecany przewóz.

Z działań kontrolnych prowadzonych przez Inspekcję Transportu Drogowego przy współpracy z innymi służbami kontrolnymi wynika, że przewozy zlecane przez pośredników są wykonywane 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 są narażeni na sankcje w postaci kar pieniężnych za wykonywanie zarobkowego przewozu osób z naruszeniem przepisów tej ustawy.

Projekt 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 i 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 na ograniczenie 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 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. Takie działanie ma na celu ułatwienie przedsiębiorcom rozpoczęcie działalności gospodarczej związanej z wykonywaniem zarobkowego przewozu osób.

Projekt przewiduje również obowiązek zlecenia przez pośrednika przewozów wyłącznie przedsiębiorcom posiadającym odpowiednie licencje. Wprowadzenie przedmiotowego przepisu doprecyzuje obowiązki przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób. Przewozy będzie mógł wykonywać przedsiębiorca, który posiada licencję odpowiednią do charakteru realizowanych (zlecanych) przewozów, oraz z zachowaniem obowiązków wynikających z posiadanej licencji. Obowiązek realizowania przewozów ww. rodzajami pojazdów z posiadaniem stosownych licencji wynika z obecnie obowiązujących przepisów ustawy o transporcie drogowym.

W tym miejscu należy wskazać, że kontrola przewozu osób jest jednym z priorytetowych zadań Inspekcji Transportu Drogowego, mającym na celu, oprócz zwiększenia bezpieczeństwa na drogach, wyeliminowanie z rynku usług transportowych przewozów wykonywanych niezgodnie z regulacjami zawartymi w ustawie o transporcie drogowym, ze szczególnym uwzględnieniem przewozów wykonywanych bez wymaganej licencji.

Mając na uwadze sygnały dotyczące powiększającej się skali zjawiska wykonywania okazjonalnych przewozów osób przez pojazdy o podobnym wyglądzie do taksówek oraz bez wymaganych uprawnień przewozowych, Inspekcja Transportu Drogowego, również przy współpracy z innymi służbami kontrolnymi, prowadzi działania mające na celu kontrole podmiotów wykonujących ten rodzaj zarobkowego przewozu osób. Kontrole w tym zakresie są kontynuowane, a służby kontrolne ujawniają kolejne przypadki wykonywania przewozów bez wymaganych licencji.

W wyniku objęcia przepisami ustawy o transporcie drogowym pośredników przy przewozie osób nastąpi poprawa egzekwowania legalnego wykonywania transportu drogowego w zakresie przewozu osób przez uprawnione służby kontrolne. Obecnie, z uwagi na brak regulacji prawnych w tym zakresie, ograniczone są możliwości prowadzenia kontroli względem pośredników zlecających przewozy. W związku z tym pośrednicy często nie stosują się do obowiązku zlecenia przewozów wyłącznie przedsiębiorcom posiadającym wymagane ustawą o transporcie drogowym licencje na wykonywanie transportu drogowego w zakresie przewozu osób.

W 2017 r. Inspekcja Transportu Drogowego przeprowadziła 4664 kontrole drogowe podmiotów wykonujących przewozy pojazdami samochodowymi przeznaczonymi konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą (przewozy okazjonalny oraz przewozy taksówkowe). W toku ww. kontroli stwierdzono łącznie 384 naruszenia przepisów ustawy o transporcie drogowym. Najwięcej naruszeń dotyczyło wykonywania transportu drogowego bez wymaganej licencji oraz realizowania przewozów okazjonalnych z naruszeniem zasad dla takich przewozów przewidzianych.

Od początku 2018 r. do końca sierpnia 2018 r. Inspekcja Transportu Drogowego skontrolowała 2674 pojazdy wykonujące zarobkowy przewóz osób. W toku kontroli stwierdzono 135 naruszeń 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 zasad 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 nie była dotychczas 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 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, czy przedsiębiorca, któremu pośrednik zleca przewóz, posiada licencję, o której mowa w art. 5b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym,
- 2) prowadzenia w postaci elektronicznej rejestru przekazanych zleceń przewozu osób oraz przechowywania przez okres 5 lat zgromadzonych w tym rejestrze informacji, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym zlecono przewóz,
- 3) prowadzenia w postaci elektronicznej ewidencji przedsiębiorców, którym zleca się przewóz osób oraz przechowywania przez okres 5 lat zgromadzonych w tej ewidencji informacji, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym zlecono przewóz,

4) udostępnienia informacji, czy dokonał weryfikacji, o której mowa w pkt 1, i jej wyniku lub informacji zgromadzonych w rejestrze przekazanych zleceń przewozu osób i ewidencji przedsiębiorców, którym zleca się przewóz osób, na wniosek organów Inspekcji Transportu Drogowego lub Krajowej Administracji Skarbowej w terminie 21 dni od daty otrzymania wniosku.

Wprowadzenie obowiązku prowadzenia i przechowywania przez pośrednika rejestru zleceń oraz ewidencji przedsiębiorców, którym zleca usługi w zakresie przewozu osób, jest niezbędne z punktu widzenia osiągnięcia podstawowego celu, jakim jest wprowadzenie równych i uczciwych zasad wykonywania przewozów drogowych osób samochodami osobowymi. Wprowadzone zmiany umożliwią skuteczną kontrolę podmiotów świadczących usługi pośrednictwa w zakresie przewozu osób, w tym również pod kątem wywiązywania się z obowiązku podatkowego, oraz pozwolą na weryfikację, czy pośrednicy przy przewozie osób przestrzegają obowiązujących przepisów 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. Jednocześnie wprowadzenie rejestrów i ewidencji pozytywnie wpłynie na bezpieczeństwo przewożonych pasażerów.

Wprowadzenie wymogu niekaralności za przestępstwa wynikające z art. 59 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii (Dz. U. z 2018 r. poz. 1030, 1490 i 1669) przy ubieganiu się o licencję na przewóz osób taksówką.

Rozwiązanie ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa przewozu osób przez 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 drogowe i osób niezatrudnionych przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujących przewozy drogowe na jego rzecz pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającymi 3,5 tony i do 9 osób łącznie z kierowcą. Zmiana w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, zwanej dalej „ustawą o czasie pracy kierowców”, oraz stosowne zmiany w ustawie o transporcie drogowym mają na celu zmianę 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 str. 35, z późn. zm. – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 5, t. 4, str. 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 której 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 złotych, pow. 15 do 30 lat kwota 800 złotych, oraz pow. 30 do 50 lat kwota 900 złotych. Przewiduje się obniżenie ww. opłat do poziomu: od 2 do 15 lat – 320 złotych, pow. 15 do 30 lat – 380 złotych, oraz pow. 30 do 50 lat – 450 złotych.

Zniesienie obowiązkowych szkoleń i egzaminów z topografii miejscowości i znajomości przepisów prawa miejscowego.

W myśl obowiązujących przepisów rada gminy licząca 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 i egzaminów ułatwi zainteresowanym podmiotom dostęp do zawodu taksówkarza. Jednocześnie zniesienie możliwości wprowadzenia obowiązkowych szkoleń i egzaminów z topografii miejscowości zmniejszy procedury administracyjne związane z udzielaniem licencji na wykonywanie 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 przewiduje, 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. 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 możliwość cofnięcia licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób w przypadku, gdy pośrednik umożliwi świadczenie usług przewozu osób podmiotom nieposiadającym odpowiedniej licencji.

Wprowadzenie możliwości naliczania i rozliczania opłat za przewóz osób samochodem osobowym, w tym taksówką, z wyjątkiem przewozów okazjonalnych wykonywanych pojazdem, o którym mowa w art. 18 ust. 4b pkt 2 ustawy o transporcie drogowym, przy wykorzystaniu aplikacji mobilnej.

Stwarza to alternatywną możliwość rozliczania należnych opłat za przewóz osób w formie innej niż za pomocą taksometru.

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

W załączniku nr 1 do ustawy o transporcie drogowym zakłada się dokonanie zmian w lp. 5 i 8.

W związku ze zmianą ustawy o czasie pracy kierowców dokonano zmiany w załączniku nr 1 lp. 5 pkt 5.6 do ustawy o transporcie drogowym.

Proponuje się także dokonanie zmian w obowiązującej lp. 8 przez podział na oddzielne liczby porządkowe. W lp. 8 pkt 8.1 określa 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 pkt. 8.2 określa karę pieniężną w kwocie 2 000 złotych za wykonywanie transportu drogowego z naruszeniem art. 18 ust. 4b ustawy o transporcie drogowym.

Pkt 8.3 określa karę pieniężną w wysokości 2 000 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.

Pkt 8.4 określa karę pieniężną w wysokości 2 000 złotych za wykonywanie krajowego transportu drogowego przez przedsiębiorcę osobiście wykonującego przewozy lub kierowcę, którzy nie spełniają wymagań określonych w art. 6 ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym.

Ponadto przewiduje się ustanowienie kary dla kierowcy w wysokości 2000 złotych za pobieranie należności za przewóz osób taksówką niezgodnie z cenami i stawkami taryfowymi ustalonymi przez radę gminy (pkt 8.5).

Pkt 8.6 określa karę pieniężną w wysokości 2 000 złotych za wykonywanie transportu drogowego zleconego przez podmiot nieposiadający licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób.

W związku z dodaniem ust. 2 w art. 14 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 pkt 1.3 załącznika nr 3 do ustawy o transporcie drogowym przez dodanie wyrażenia „lub o zmianę licencji”.

Ponadto w załączniku nr 3 do ustawy o transporcie drogowym określa się sankcje w postaci:

- a) kary w wysokości 10 000 złotych za wykonywanie działalności w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób z naruszeniem art. 27b ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym, który wprowadza 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 (lp. 2 pkt 2.17),
- b) kary w wysokości 40 000 złotych za wykonywanie działalności w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób z naruszeniem art. 27b ust. 1 pkt 2 lub 3 ustawy o transporcie drogowym, które wprowadzają obowiązek prowadzenia przez pośrednika przy przewozie osób rejestru zleceń oraz ewidencji przedsiębiorców, którym zleca przewozy (lp. 2 pkt 2.18),
- c) kary w wysokości do 40 000 złotych za nieprzekazanie w wyznaczonym terminie uprawnionym organom informacji, czy dokonał weryfikacji, o której mowa w pkt 1, i jej wyniku lub informacji zgromadzonych w rejestrze przekazanych zleceń przewozu osób i ewidencji przedsiębiorców, którym zleca się przewóz osób (lp. 2 pkt 2.19),
- d) kary w wysokości 40 000 złotych za zlecenie przez podmiot wykonujący pośrednictwo przy przewozie osób realizacji usług w zakresie przewozu osób podmiotowi nieposiadającemu odpowiedniej licencji upoważniającej do wykonywania zarobkowego przewozu osób lub z naruszeniem art. 5e ustawy o transporcie drogowym (lp. 2 pkt 2.20),
- e) kary w wysokości 40 000 złotych za wykonywanie działalności pośrednictwa przy przewozie osób bez wymaganej licencji (lp. 2 pkt 2.21),
- f) kary w wysokości 5 000 złotych za niezgłoszenie w wymaganym terminie, w formie pisemnej, w postaci

papierowej lub w postaci elektronicznej, podmiotowi wykonującemu działalność w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób informacji o przestaniu posiadania licencji upoważniającej do wykonywania zarobkowego przewozu osób albo zawieszenia wykonywania tej działalności (lp. 2 pkt 2.22).

W związku z dokonaniem zmian w przepisach ustawy o czasie pracy kierowców dokonano zmian w załączniku nr 3 do ustawy o transporcie drogowym lp. 5 pkt 5.15 i 5.16, polegających na doszczegółowieniu przedziałów, za które mogą być nakładane kary pieniężne.

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, w celu wyłączenia z obowiązku stosowania przepisów o czasie pracy kierowców w stosunku do samozatrudnionych osób wykonujących czynności w trasie niepodlegających ww. 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, str. 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.

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

Proponowany art. 2 projektu ustawy doprowadza do zgodności z ww. dyrektywą, a konsekwencją tej zmiany jest konieczność doprecyzowania i poprawienia art. 50 pkt 1 lit. k i art. 68 ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym oraz załącznika nr 1 lp. 5.6 do tej ustawy, 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 Unii Europejskiej:

Austria

W Austrii usługi przewozowe w ramach platformy pośredniczącej w zlecaniu usług w przewozach osób za pomocą aplikacji elektronicznej są świadczone 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 kierowca 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 dniu 14 lipca 2017 r. Izba Poselska Republiki Czeskiej 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 działalność taksówkowa.

Francja

Świadczenie usług przewozu osób samochodami osobowymi jest regulowane we Francji w kodeksie transportu, w którym zostały określone 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 i lotnisk w oczekiwaniu na klienta, który dokonał wcześniejszej rezerwacji, nie dłużej niż jedną godzinę od przyjęcia klienta. Świadczący usługi kierowca jest obowiązany 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 jest wymagany 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 według 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 obowiązani 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 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 uregulowaniami obowiązującymi 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, że przewozy komercyjne pasażerów samochodami osobowymi są realizowane w formie przewozów taksówkami. Tryb tego rodzaju przewozów określono w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 03 lipca 2012 nr 468 w sprawie 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 zleceniu 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 jest wydawana na okres nieprzekraczający 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 obowiązane 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 zleceniu 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 możliwości wynajęcia pojazdu wraz z kierowcą w celu przewozu osób (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 zleceniu 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 r. 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 zleceniu 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 przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą	Przedsiębiorcy wykonujący krajowy transport drogowy samochodami osobowymi (ok. 0,5 tys. przedsiębiorców), pojazdami samochodowymi przeznaczonymi konstrukcyjnie do	art. 83 ust. 3 ustawy o transporcie drogowym.	Zapewnienie przestrzegania zasad uczciwej konkurencji w przewozach drogowych wykonywanych samochodami osobowymi, pojazdami samochodowymi przeznaczonymi konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą oraz taksówkami.

<p>oraz taksówkami.</p>	<p>przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą (ok. 1 tys. przedsiębiorców), taksówkami (ok. 62,4 tys. przedsiębiorców).</p>		<p>Projekt ustawy poprzez liberalizację warunków niezbędnych do uzyskania licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym, pojazdem przeznaczonymi konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą oraz taksówką istotnie wpłynie na zwiększenie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego.</p> <p>Wprowadzenie przepisów umożliwiających stosowanie aplikacji mobilnej jako urządzenia zastępującego taksometr oraz kasę fiskalną w przewozach drogowych osób stworzy alternatywną możliwość rozliczania należnych opłat za przewóz osób w formie innej niż za pomocą taksometru.</p>
<p>Jednostki samorządu terytorialnego (wójtowie, burmistrzowie, prezydenci miast, Prezydent m. st. Warszawy oraz starostowie).</p>	<p>Jednostki samorządu terytorialnego – 2792 (wójtowie, burmistrzowie, prezydenci miast, Prezydent m.st. Warszawy oraz starostowie).</p>	<p>Krajowy Rejestr Urzędowy Podziału Terytorialnego Kraju TERYT</p>	<p>Zniesienie 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 ma na celu ułatwienie przedsiębiorcom rozpoczęcie działalności gospodarczej związanej z wykonywaniem zarobkowego przewozu osób. Takie działanie powinno skutkować wzrostem liczby wydawanych licencji.</p> <p>Z uwagi na brak danych dotyczących działalności podmiotów wykonujących przewozy niezgodnie z przepisami ustawy o transporcie drogowym, wzrost ten jest trudny do oszacowania.</p> <p>Jednocześnie zniesienie możliwości wprowadzenia obowiązkowych szkoleń i egzaminów z topografii miejscowości zmniejszy</p>

			<p>procedury administracyjne związane z udzielaniem licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką.</p>
<p>Podmioty wykonujące działalność w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób</p>	<p>Brak danych</p>		<p>Uregulowanie działalności oraz zasad funkcjonowania podmiotów świadczących usługi w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób. Wymagania względem uzyskania licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób polegają na weryfikacji spełnienia podstawowych warunków koniecznych do rozpoczęcia działalności w tym zakresie. Określenie zasad i wymogów prowadzenia działalności przez pośredników przy przewozie osób wprowadzi równą konkurencję na rynku przewozowym. W chwili obecnej pośrednicy nie podlegają kontroli uprawnionych służb w zakresie obowiązku zlecenia przewozów wyłącznie licencjonowanym przewoźnikom. W związku z tym pośrednicy wykorzystują brak regulacji prawnych w tym obszarze działalności gospodarczej zlecając przewozy kierowcom bez wymaganych licencji i weryfikacji ich niekaralności. Dodanie nowych obowiązków wynikających z projektowanej nowelizacji nie wpłynie w istotny sposób na działalność pośredników przy przewozie osób, a pozwoli wprowadzić jasne zasady prowadzenia działalności gospodarczej w tym obszarze rynku.</p>
<p>Inspekcja Transportu Drogowego</p>	<p>1 podmiot</p>	<p>Ustawa o transporcie drogowym</p>	<p>Główny Inspektor Transportu Drogowego będzie podmiotem odpowiedzialnym za udzielenie licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób. Jednocześnie Główny Inspektor Transportu Drogowego będzie prowadził wykaz przedsiębiorców prowadzących</p>

			<p>działalność pośrednictwa przy przewozie osób (udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego). Wprowadzenie wskazanego obowiązku nie wpłynie na działalność tej instytucji.</p> <p>Ponadto Inspekcja Transportu Drogowego w chwili obecnej prowadzi stałe kontrole prawidłowości wykonywania transportu drogowego ukierunkowane na zapewnienie uczciwej konkurencji w przewozach towarów i osób. Dodanie nowych obowiązków wynikających z projektowanej nowelizacji, w tym w zakresie udzielania licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób oraz prowadzenia kontroli działalności pośredników przy przewozie osób, nie wpłynie na działalność tego podmiotu.</p> <p>Wprowadzenie ww. zadań nie wpłynie na konieczność zwiększenia stanu osobowego tej formacji kontrolnej.</p>
--	--	--	---

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,
33. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”.

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, z 2018 r. poz. 114 i 278 oraz z 2019 r. poz. 137).

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	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>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 2016 r. i stan na połowę 2018 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 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. Do 30 czerwca 2018 r. ogółem udzielono ok. 0,7 tys. licencji w zakresie przewozu osób samochodem osobowym oraz ok. 1,5 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 30 czerwca 2018 r. w porównaniu do 2016 r. jedynie o ok. 200 wzrosła liczba licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym oraz o ok. 300 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.</p> <p>W ślad za projektowaną zmianą ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców 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</p>

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	-	-	-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Proponowane rozwiązania zawarte w projekcie 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 rozwiązanie 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 zwiększenie cen za przewozy realizowane przez licencjonowanych przedsiębiorców oraz nie spowoduje ograniczenia w dostępie do rynku dla działających pośredników.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Jw.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	Proponowane zmiany przepisów mogą wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa podróżnych oraz jakość świadczonych usług przez przedsiębiorców świadczących usługi przewozu osób.						
Niemierzalne								

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.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<p>Projekt zakłada liberalizację części 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 taksówkę w ślad za projektowaną zmianą ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców 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 złotych – od 2 do 15 lat, 800 złotych – pow. 15 do 30 lat, oraz 900 złotych – pow. 30 do 50 lat. Planuje się ich obniżenie do poziomu: 320 złotych – od 2 do 15 lat, 380 złotych – pow. 15 do 30 lat, oraz 450 złotych – pow. 30 do 50 lat.</p> <p>Niezależnie od powyższego projekt przewiduje:</p> <p>a) 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 przez osobę zarządzającą transportem drogowym w przedsiębiorstwie certyfikatu kompetencji zawodowych,</p> <p>b) zniesienie obowiązkowych szkoleń i egzaminów z topografii miejscowości i znajomości przepisów prawa miejscowego w przewozach osób taksówką.</p> <p>Projekt 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.</p> <p>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.</p> <p>Wprowadzenie obowiązku weryfikacji posiadania licencji na przewóz osób przez przedsiębiorcę realizującego przewozy zlecane przez pośrednika oraz prowadzenia i przechowywania przez pośrednika rejestru wszystkich zleceń oraz ewidencji przedsiębiorców, z którymi współpracuje, ułatwi kontrolę podmiotów świadczących usługi pośrednictwa w zakresie przewozu osób i pozwoli na weryfikację, czy przy prowadzeniu takiej działalności są przestrzegane obowiązujące przepisy prawa w tym zakresie. W dobie powszechnej informatyzacji usług wprowadzenie takich obowiązków nie będzie stanowiło istotnego obciążenia dla pośredników.</p>	
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, co wpłynie na wprowadzenie uczciwej konkurencji na rynku przewozowym.	
10. Wpływ na pozostałe obszary	
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
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.</p> <p>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 z dniem 1 stycznia 2020 r.	
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.
13.Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)
Brak

RAPORT Z KONSULTACJI I OPINIOWANIA

projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD277)

(poprzedni tytuł: projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców)

Stosowanie do § 51 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204, z 2018 r. poz. 114 i 278 oraz z 2019 r. poz. 137) przedstawia się raport z konsultacji publicznych.

I. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców został skierowany w ramach konsultacji publicznych do następujących podmiotów:

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.

Ponadto 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.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji publicznych do ww. projektu wpłynęły uwagi od: BlaBlaCar, Centrala telefoniczna AS Taxi, Federacja Przedsiębiorców Polskich, Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji, Krajowe Stowarzyszenie Instruktorów Nauki Jazdy, Konfederacja „Lewiatan”, M1 TAXI, mytaxi Polska sp. z o.o., Ogólnopolska Organizacja Pracodawców Transportu Drogowego, Ogólnopolskie Porozumienie Ośrodków Szkoleniowych w zakresie Przewozu Osób Taksówką, Polska Izba Informatyki i Telekomunikacji, Pracodawcy RP, Samorządny Związek Zawodowy Taksówkarzy RP, Stowarzyszenie Zawodowe Poznańskich Taksówkarzy, Taxify, Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”, Zrzeszenie Transportu Prywatnego m. st. Warszawy, Zrzeszenie Transportu Prywatnego w Katowicach, Związek Przedsiębiorców i Pracodawców, Związek Zawodowy Taksówkarzy – Warszawski Taksówkarz, Amerykańska Izba Handlowa, Porozumienie Zielonogórskie Federacja Związków Pracodawców Ochrony Zdrowia, Uber Poland sp. z o.o., Zespół Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o., Fundacja Panoptykon.

Omówienie ww. uwag zostało przedstawione w tabeli z załącznika do raportu.

II. Omówienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.

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.

III. Podmioty, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

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) przedmiotowy projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem w trybie wyżej wymienionej ustawy.

Tabela uwag z konsultacji publicznych projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD277)

(poprzedni tytuł: projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców)

Lp.	Jednostka redakcyjna projektu	Treść uwagi	Stanowisko	Podmiot zgłaszający
1.	Uwaga ogólna	<p>Zasadniczym celem projektowanych regulacji ma być uporządkowanie przepisów dotyczących transportu drogowego z uwagi na zmiany zachodzące na tym rynku. Ewidentnie głównym założeniem projektodawcy jest uregulowanie działalności podmiotów zajmujących się kojarzeniem pasażerów. Zaproponowane rozwiązania oceniamy negatywnie. Planowane przepisy są niekonkretne i nieprecyzyjne. Dodatkowo, niektóre z postulowanych rozwiązań budzą poważne wątpliwości co do ich zgodności z prawem oraz zasadności i celowości wprowadzenia. Co więcej, pomimo dążenia do uporządkowania sytuacji prawnej przedsiębiorców działających na rynku przewozu osób, projektodawca całkowicie pominał istotne dla tych podmiotów zagadnienia, a mianowicie przewóz okazjonalny.</p> <p>W naszej ocenie wprowadzenie projektowanych regulacji może przyczynić się do ograniczenia liczby przedsiębiorców funkcjonujących na rynku transportu drogowego, a także skutkować wzrostem cen za usługi przewozu osób. Ponadto, pomimo przyjęcia tak niekorzystnych rozwiązań, nadal w stosunku do przedsiębiorców zajmujących się przewozem osób pozostanie wiele niewyjaśnionych kwestii prawnych.</p> <p>Tymczasem, w obliczu dynamicznie zachodzących zmian - w szczególności technologicznych - należy oczekiwać rozpoczęcia szerokiej dyskusji nad zupełnie nowymi regulacjami rynku przewozu osób. Konieczne jest stworzenie takiego otoczenia prawnego, które będzie sprzyjać rozwojowi i absorpcji nowoczesnych technologii, zwiększać komfort oraz poczucie bezpieczeństwa pasażerów, a także zachęcać podmioty świadczące usługi przewozowe do większej konkurencji. Opiniowany projekt nie tylko nie przybliży nas do wprowadzenia ww. stanu prawnego, lecz wręcz ugruntowuje aktualny, przestarzały stan prawny. W oczywisty sposób jest to sprzeczne z rządową Strategią na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, która zachęca do rozwijania, wdrażania i promocji innowacyjnych rozwiązań, będących podstawą skoku rozwojowego i wyjścia z tzw. pułapki średniego rozwoju. Jeśli opiniowany projekt wejdzie w życie w niezmiennym bądź zbliżonym brzmieniu, cele Strategii na rynku przewozu osób z pewnością nie zostaną osiągnięte. Co więcej, złe rozwiązania - proponowane w opiniowanym dokumencie - mogą stać się inspiracją do podobnych interwencji legislacyjnych na innych rynkach. Efektem zastosowania tego podejścia byłaby konserwacja aktualnej sytuacji konkurencyjnej na tych rynkach i próba odciążenia ich od osiągnięć trwającej na całym świecie Rewolucji Cyfrowej.</p>	<p>Uwaga przyjęta do wiadomości.</p> <p>Prowadzone działania polegające na kontroli prawidłowości wykonywania przewozów samochodami osobowymi pokazują, że cel jakim jest gospodarka współdzielenia zatracą swoją ideę. Przewozy takie często mają typowo zarobkowy charakter, a przedsiębiorcy oraz kierowcy nie posiadają wymaganych przepisami ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym licencji, a co za tym idzie nie są weryfikowane warunki, jakie muszą spełnić m.in. w zakresie niekaralności za określone przestępstwa. Takie stan rzeczy wprowadza nierówną konkurencję pomiędzy podmiotami wykorzystującymi nieuczciwie model biznesowy działający w oparciu o gospodarkę współdzielenia, a przewoźnikami stosującymi się do obowiązujących przepisów w tym zakresie.</p>	Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej
2.	Uwaga ogólna	<p>Celem ustawy jest regulacja działalności w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób z wykorzystaniem różnego rodzaju platform elektronicznych. Tego rodzaju usługi są rozpowszechnione na całym świecie oraz stanowią przejaw rozwoju innowacji i tzw. ekonomii współdzielenia (sharing economy). Wszelkie badania i statystyki potwierdzają korzyści dla gospodarki płynące z rozwoju „współdzielenia” oraz innowacyjnych rozwiązań biznesowych, dlatego стоимy na stanowisku, że regulacje krajowe nie powinny blokować powstawania nowych modeli biznesowych.</p> <p>Dodatkowo należy zauważyć, że obecnie Polacy ponoszą ogromne koszty kongestii, szacowane przez firmę</p>	<p>Uwaga przyjęta do wiadomości.</p> <p>Proponowane rozwiązania mają na celu wprowadzenie uczciwych zasad realizowania przewozów, opartych na równej konkurencji oraz zwiększenie bezpieczeństwa przewożonych osób. Wymagania względem uzyskania</p>	Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”

	<p>Deloitte na 3,5 mld złotych rocznie. Największe koszty ponoszą mieszkańcy Warszawy – 3.5 tysiąca per capita rocznie. Różnego rodzaju formy współdzielonej mobilności (car sharing) w sposób korzystny wpływają na kongestję, a przez to również na środowisko naturalne. Są też społeczną odpowiedzią na społeczną potrzebę obniżenia kosztów podróżowania. Co więcej, warto podkreślić, że badania przeprowadzone wśród użytkowników Ubera wskazują, że im więcej korzystają oni z przejazdów w ramach tej aplikacji tym więcej korzystają również z komunikacji miejskiej.</p> <p>W tym kontekście propozycje zawarte w ustawie należy zaopiniować negatywnie, jako prowadzące do nadregulacji i blokujące rozwój modeli biznesowych korzystnych dla społeczeństwa. Pragniemy również wskazać, że Komisja Europejska popiera rozwój różnego rodzaju platform „sharing economy” i „collaborative economy”. Opracowała nawet „Europejski program na rzecz gospodarki dzielenia się”, w którym przekonuje, że powstające dzięki innowacjom nowe modele działalności mogą znacznie pobudzić konkurencyjność i wzrost. W zakresie świadczenia usług przez osoby prywatne na rzecz osób prywatnych (P2P) i wątpliwości kiedy takie osoby stają się „przedsiębiorcami”. Komisja poddaje pod rozwagę propozycję zwolnienia z wymogów licencyjnych usług przewozu na małą skalę (poniżej określonego progu rocznych dochodów). Jest to również opcja, którą należy rozważyć pracując nad nowelizacją ustawy o transporcie drogowym. W naszej opinii nowe regulacje powinny zmierzać do większej liberalizacji i umożliwiać rozwój nowych modeli biznesowych, nie zaś je blokować. Szczególnie jeśli są one w dwójnasób korzystne z punktu widzenia społecznego – umożliwiają dodatkowe zarobkowanie, a także obniżenie kosztów przejazdów i zmniejszają kongestję. Badania wskazują na istnienie dużego zapotrzebowania społecznego na tego rodzaju rozwiązania. Jako TLP opowiadamy się za umożliwieniem wykonywania przewozów samochodami osobowymi innych niż przewozy taksówką. Przy czym, ze względu na charakter tych przewozów oraz często dorywczy charakter pracy kierowców, ich realizacja powinna być możliwa na zasadach uproszczonych względem licencjonowanych przewozów taksówką. Wątpliwości budzi również, czy po wprowadzeniu ustawy możliwe będą przewozy współdzielone na zasadach partycypacji w kosztach paliwa (typ Blablacar), cieszące się dużą popularnością wśród Polaków.</p> <p>Mając na uwadze powyższe postulujemy przeprowadzenie szerszych konsultacji zarówno z organami administracji rządowej (w szczególności Ministerstwa Cyfryzacji oraz Ministerstwa Rozwoju), samorządami a także przedstawicielami organizacji konsumenckich, innych organizacji pozarządowych i branży IT/nowych technologii. Nie chcielibyśmy, aby w wyniku nieprzemyślanych regulacji Polska utraciła swoją szansę na wzrost wynikający z rozwoju ekonomii współdzielenia. Dostrzegamy również potrzebę przygotowania przez projektodawców kompleksowej analizy wpływu projektowanej regulacji na gospodarkę.</p> <p>Poważne wątpliwości z punktu widzenia ochrony danych osobowych oraz Rozporządzenia o ochronie danych osobowych (2016/67) budzi również kwestia, gromadzenia, przechowywania przez okres 5 lat i przekazywania do Inspekcji Transportu Drogowego oraz Krajowej Administracji Skarbowej danych dotyczących wszystkich obsługiwanych zleceń.</p> <p>TLP popiera innowacyjne rozwiązania, z zastrzeżeniem jednak że nie mogą one stanowić sposobu obejścia przede wszystkim prawa podatkowego. Jesteśmy jednocześnie przekonani, że zaproponowane rozwiązanie, w żaden sposób nie odpowiada na najważniejszy z punktu widzenia państwa problem, lecz prowadzi do ograniczenia rozwoju gospodarki współdzielenia, dlatego jesteśmy zmuszeni zaopiniować je negatywnie. Podkreślamy również, że w naszej opinii prawo powinno umożliwiać wykonywanie okazjonalnych przewozów innych niż przewozy taksówką, na zasadach uproszczonych. Jednocześnie zastrzegamy sobie prawo zgłoszenia innych, szczegółowych uwag na kolejnych etapach prac nad projektem.</p>	<p>licencji w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób nie są wygórowane i polegają na weryfikacji podstawowych warunków oraz umiejętności koniecznych do rozpoczęcia działalności w tym obszarze. Jednocześnie intencją ustawodawcy nie jest ograniczenie działalności typu „sharing economy”.</p>	
--	---	--	--

3.	Uwaga ogólna	Rynek przewozu osób jest tym obszarem gospodarki, w którym w ostatnim czasie zachodzi szereg zmian. Dostosowanie przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (dalej jako: „ustawa”) do ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców (dalej jako: „projekt”), ma on 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”. Niemniej jednak, zaproponowane przez projektodawcę rozwiązania ocenić należy zdecydowanie negatywnie.	Uwaga przyjęta do wiadomości. Proponowane rozwiązania mają na celu wprowadzenie uczciwych zasad realizowania przewozów, opartych na równej konkurencji oraz zwiększenie bezpieczeństwa przewożonych osób.	Związek Przedsiębiorców i Pracodawców
4.	Uwaga ogólna	Uwzględniając założenia projektodawcy, który dąży do dostosowania przepisów ustawy do zmieniającej się sytuacji na rynku przewozu osób, zastanawiający jest fakt całkowitego pominięcia w projektowanych rozwiązaniach kwestii dotyczących przewozu okazjonalnego. Stosowanie obecnie obowiązujących rozwiązań prawnych odnoszących się do przewozu okazjonalnego wywołuje szereg wątpliwości interpretacyjnych, prezentowanych zarówno przez przedsiębiorców, jak i sądy administracyjne. Zastrzeżenia te dotyczą, w szczególności, tego, czy przedsiębiorca posiadający licencję na wykonywanie przewozu osób samochodem osobowym musi spełniać dodatkowo wymogi stawiane przy wykonywaniu przewozu okazjonalnego. Uregulowanie tej materii jest o tyle istotne, że przedsiębiorcom, działającym w oparciu o niejasne i nieprecyzyjne przepisy, grożą surowe konsekwencje za naruszenie przepisów ustawy. Obszerna nowelizacja ustawy, uzasadniana dodatkowo chęcią projektodawcy do uwzględniania sytuacji panującej na rynku przewozu osób, powinna być okazją do uregulowania także tej kwestii. Tymczasem, projektodawca zdaje się całkowicie nie dostrzegać tego problemu. Dlatego też w pełni uzasadnione byłoby uzupełnienie projektu o przepisy odnoszące się do wykonywania przewozu okazjonalnego.	Uwaga nie została uwzględniona. Zgodnie z obowiązującymi obecnie przepisami, do ciągłego przewozu osób w miastach podstawową formą transportu są przewozy realizowane taksówką lub pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą. Rozwiązanie to jest adekwatne względem specyfiki tego rynku przewozowego, a także daje wybór przedsiębiorcy co do formy prowadzenia działalności gospodarczej związanej z zarobkowym przewozem osób.	Związek Przedsiębiorców i Pracodawców
5.	Uwaga ogólna	Projekt ustawy dotyczy wprowadzenia definicji pośrednika przy przewozie osób samochodem osobowym oraz przewozie osób taksówką. W projekcie ustawy znajdują się także modyfikacje wymagań, których spełnienie jest konieczne dla otrzymania licencji, zasad wydawania licencji oraz przesłanek cofnięcia licencji. Nie odnosimy się wprost do proponowanych szczegółowych zmian, gdyż jak rozumiemy, zarówno Ustawa o transporcie drogowym, jak i proponowane zmiany, dotyczą przedsiębiorców świadczących usługi przewozu na zasadach komercyjnych lub podmiotów pośredniczących pomiędzy pasażerami, a takimi podmiotami. Naszym zdaniem ważne jest jednak, aby wobec coraz silniejszego wpływu nowych technologii na sposoby podróżowania oraz oddolnych inicjatyw społecznych, odpowiednio definiować i rozumieć pojawiające się nowe możliwości przemieszczania się. Ze względu na odmiennosć zasad niekomercyjnych wspólnych przejazdów (tzw. <i>carpoolingu</i>) od usług transportowych świadczonych przez przedsiębiorców, chcielibyśmy przybliżyć Państwu ideę stojącą za serwisami takimi, jak BlaBlaCar, oraz przedstawić możliwe rozwiązania prawne ułatwiające jednoznaczne interpretowanie nowego prawa. Czym jest BlaBlaCar? Strona internetowa oraz aplikacje mobilne BlaBlaCar służą do kojarzenia kierowców, będących osobami prywatnymi, dysponujących wolnymi miejscami w swoich samochodach oraz osób, które podróżują w tym	Uwaga nie została uwzględniona. Obowiązujące przepisy ustawy o transporcie drogowym jasno określają zakres stosowania tej ustawy. W związku z tym nie jest zasadne dokonanie zmian w tym zakresie.	BlaBlaCar

		<p>samym kierunku. Serwis BlaBlaCar nie jest firmą transportową; nie zajmuje się przewozem osób, nie posiada własnej floty samochodów i nie zatrudnia kierowców. BlaBlaCar to internetowa tablica ogłoszeń pozwalająca na szybkie znalezienie kierowcy, który jedzie w konkretnym kierunku, ma wolne miejsce w samochodzie i jest otwarty na wspólną podróż w zamian za udział w kosztach tej podróży. W wielu krajach aktywność ta nazywana jest <i>carpoolingiem</i>.</p> <p>Usługa nie została stworzona dla kierowców chcących osiągać zyski ze swoich podróży - Regulamin serwisu wyraźnie zabrania kierowcom prowadzenia działalności zarobkowej. Aby mieć pewność, że kierowcy przestrzegają tej zasady, BlaBlaCar wyznacza rekomendowany oraz maksymalny koszt przejazdu dla jednego użytkownika serwisu na konkretnych trasach. Ponadto serwis jest stale moderowany - konta osób, które próbują za pośrednictwem BlaBlaCar oferować komercyjne przewozy, są zgodnie z ww. Regulaminem blokowane.</p> <p>Przejazdy organizowane poprzez platformę BlaBlaCar nie stanowią także usługi transportowej ani taksówkowej. Użytkownicy spotykają się w miejscu i o godzinie wyznaczonych przez kierowcę, który odbywa wcześniej zaplanowaną podróż na dłuższej trasie, pokrywają część kosztów paliwa (zwrot dla kierowcy, nawet jeśli zabiera po drodze kilka osób, nie pokrywa nawet pełnych kosztów paliwa) i podwozi je do wcześniej ustalonej miejscowości znajdującej się na jego trasie lub na jej zakończeniu.</p> <p>Możliwe rozwiązania legislacyjne - propozycja poprawek.</p> <p>Uważamy, że kategoria wspólnych przejazdów w powyższym rozumieniu powinna zostać w jasny sposób przedmiotowo wyłączona z przepisów Ustawy o transporcie drogowym. Mając na uwadze spójność przepisów, ich jednolitą wykładnię oraz jasność definicji proponujemy rozważyć konstrukcję przepisów projektu ustawy w następującym brzmieniu:</p> <p>„w Art. 3 pkt i Ustawy o transporcie drogowym (który brzmi: „l. Przepisów ustawy nie stosuje się do przewozu drogowego wykonywanego pojazdami samochodowymi lub zespołami pojazdów”) dodaje się ustęp 4. w następującym brzmieniu:</p> <p>4) nieodpłatnie lub odpłatnie do kwoty w wysokości nieprzekraczającej całkowitych kosztów przewozu.”</p>		
6.	Uwaga ogólna	<p>Niezrozumiały jest brak w projekcie rozwiązań odnoszących się do przewozu okazjonalnego. Problem ze stosowaniem przepisów odnoszących się do tej formy świadczenia transportu drogowego w zakresie przewozu osób był wielokrotnie sygnalizowany projektodawcy, zarówno przez przedsiębiorców, jak i przez inne organy. Uważamy, że nowelizacja ustawy o transporcie drogowym stanowi dobry moment do wdrożenia zmian także w tym obszarze. Poddajemy pod rozważenie możliwość wprowadzenia do projektu ustawy zapisów odnoszących się do przewozu okazjonalnego, które ostatecznie wyjaśniłyby wątpliwości związane z tą formą przewozu osób. Przypominamy jednocześnie, że jednym z największych problemów związanych ze stosowaniem przepisów ustawy o transporcie drogowym jest jej nieprecyzyjność w zakresie przepisów dotyczących przedsiębiorców posiadających licencję na wykonywanie transportu drogowego w zakresie przewozu osób w kontekście regulacji odnoszących się do przewozu okazjonalnego. W naszej opinii należy jednoznacznie przesądzić, iż kierowca mający licencję na przewóz osób samochodem osobowym nie musi jednocześnie spełniać wymogów określonych w ustawie dla przewozu okazjonalnego jako odrębnej instytucji prawnej.</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona.</p> <p>Zgodnie z obowiązującymi obecnie przepisami, do ciągłego przewozu osób w miastach podstawową formą transportu są przewozy realizowane taksówką lub pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą. Rozwiązanie to jest adekwatne względem specyfiki tego rynku przewozowego, a także daje wybór przedsiębiorcy co do formy prowadzenia działalności zarobkowego przewozu osób.</p>	Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej
7.	Uwaga ogólna	<p>Licencja dla kierowców, wykonujących przewóz osób samochodem osobowym nie powinna utrudniać dostęp do rynku pracy w charakterze kierowcy osobom, wykonującym przewozy osób sporadycznie,</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona.</p> <p>Przewozy realizowane w oparciu o</p>	Taxify

		<p>dorywczo. Pozwala to wydajnie obsługiwać godziny szczytu. Dla wielu kierowców to nie jest zawód podstawowy - lecz możliwość świadczenia usługi sporadycznie, co odgrywa bardzo ważną rolę na doskonalenie rynku przewozów osobowych. Zgadza się, że kierowca powinien spełniać takie warunki jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Mieć ukończone 21 lat b) Posiadać prawo jazdy nie mniej niż 1 rok c) Przedstawić zaświadczenie o niekaralności (które powinno być dostępne online lub od ręki) d) Przedstawić zaświadczenie o wykroczeniach drogowych (które powinno być dostępne online lub od ręki) <p>Podobne rozwiązania zostały już wprowadzone w Estonii, na Litwie, planowane do wprowadzenia na Łotwie - w pewien sposób wprowadzając równe szanse dla kierowców i taksówkarzy.</p>	<p>gospodarkę współdzielenia często mają typowo zarobkowy charakter, a przedsiębiorcy oraz kierowcy nie posiadają wymaganych przepisami ustawy o transporcie drogowym licencji, a co za tym idzie nie są weryfikowane warunki, jakie muszą spełnić m.in. w zakresie niekaralności za określone przestępstwa. Taki stan rzeczy wprowadza nierówną konkurencję na rynku przewozowym.</p>	
8.	Uwaga ogólna	<p>Zupełnie bezpodstawną jest kwestia ustalania ceny minimalnej czy maksymalnej przez radę miasta / gminy - klient zawsze ma możliwość zobaczyć szacowaną cenę przejazdu przed akceptacją kursu (stanowisko UOKiK w sprawie Ubera z 2016 r). Ustalanie cen minimalnych i maksymalnych wiąże się z ograniczaniem konkurencji na rynku, a nie ma żadnych powodów, dlaczego by ten rynek miał być regulowany.</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona. Zgodnie z przepisami ustawy o transporcie drogowym, rada gminy może ustalać maksymalne ceny za przewozy taksówkami na terenie gminy. Takie rozwiązanie korzystnie wpływa na ochronę konsumentów przed nieuczciwymi praktykami polegającymi na pobieraniu wyższych stawek za kilometr jazdy, niż jest to ustalone w uchwale właściwej rady gminy.</p>	Taxify
9.	Uwaga ogólna	<p>Zakładanym celem projektu ustawy jest rzekome uporządkowanie przepisów dotyczących transportu drogowego z uwagi na zmiany zachodzące na tym rynku. Głównym przedmiotem projektowanych przepisów jest uregulowanie kojarzenia pasażerów i przewoźników, czyli tzw. w projekcie „pośrednictwo przy przewozie osób”. Jednocześnie jednak, wbrew zapowiedzi uporządkowania sytuacji prawnej przedsiębiorców działających na rynku przewozu osób, pominięto obszar przewozu okazjonalnego.</p> <p>Ogólna ocena projektu musi niestety być jednoznacznie negatywna. Projektowane przepisy zawierają rozwiązania niezasadne i niecelowe. Projekt nie poprawi jakości otoczenia prawnego przewozu, a jednocześnie doda nowe wątpliwości prawne. Wprowadzenie projektowanych rozwiązań doprowadzi do ograniczenia liczby przedsiębiorców na rynku transportu drogowego, co zawsze pociąga za sobą istotny wzrost cen za usługi przewozu osób.</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona. Przewozy realizowane w oparciu o gospodarkę współdzielenia często mają typowo zarobkowy charakter, a przedsiębiorcy oraz kierowcy nie posiadają wymaganych przepisami ustawy o transporcie drogowym licencji, a co za tym idzie nie są weryfikowane warunki, jakie muszą spełnić m.in. w zakresie niekaralności za określone przestępstwa. Taki stan rzeczy wprowadza nierówną konkurencję na rynku przewozowym.</p>	Federacja Przedsiębiorców Polskich
10.	Uwaga ogólna	<p>W projekcie w ogóle nie odniesiono się do przewozu okazjonalnego, mimo że problemy z tym obszarem był wielokrotnie zgłaszany projektodawcy, nie tylko przez przedsiębiorców, ale także przez inne organy. Nowelizacja ustawy o transporcie drogowym jest świetną okazją do kompleksowego przeglądu i</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona. Zgodnie z obowiązującymi obecnie przepisami, do ciągłego przewozu</p>	Federacja Przedsiębiorców Polskich

		uzupełniania przepisów ustawy, zwłaszcza w kwestiach, które na wdrożenie również innych zmian w tej ustawie, budzących wątpliwości praktyczne prawne. Jednym z największych problemów związanych ze stosowaniem ustawy o transporcie drogowym jest niejednoznaczność przepisów dotyczących licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie przewozu osób w kontekście przewozu okazjonalnego. Należy jednoznacznie przesądzić, że kierowca mający licencję na przewóz osób samochodem osobowym nie musi jednocześnie spełniać wymogów określonych w ustawie dla przewozu okazjonalnego.	osób w miastach podstawową formą transportu są przewozy realizowane taksówką lub pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą. Rozwiązanie to jest adekwatne względem specyfiki tego rynku przewozowego, a także daje wybór przedsiębiorcy co do formy prowadzenia działalności zarobkowego przewozu osób.	
11.	Uwaga ogólna	Na wstępie wskazujemy, że Izba dostrzega w przedstawionym przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa (dalej „Ministerstwo”) Projekcie aspekty wymagające wprowadzenia fundamentalnych poprawek - tak, aby ostateczny kształt Projektu umożliwił osiągnięcie postawionych przed nim celów. Zasadniczym założeniem Projektu jest uregulowanie kwestii pośrednictwa przy przewozie osób. W Projekcie proponuje się wprowadzenie definicji „pośrednictwa przy przewozie osób”, które obejmować będzie dokonywanie wskazanych w Projekcie czynności (np. przekazywanie zleceń, umożliwianie zawarcia umowy przewozu, czy też umożliwienie uregulowania opłat za przewóz) przy wykorzystaniu programów komputerowych, aplikacji mobilnych, platform teleinformatycznych albo innych środków przekazu informacji, a także nałożenie na pośredników przy przewozie osób obowiązków związanych bezpośrednio z wykonywaną przez tych przedsiębiorców działalnością. W ostatnim czasie na polskim rynku przewozu osób obserwuje się wzrost znaczenia ekonomii współdzielenia (ang. sharing economy) przy jednoczesnym wykorzystaniu rozwijających się usług cyfrowych. Coraz większa liczba kierowców decyduje się bowiem na udostępnienie (współdzielenie) swoich usług innym pasażerom, wykorzystując do tego szereg różnych środków porozumiewania się na odległość (np. portale społecznościowe, aplikacje mobilne). Rozwój takiego sposobu świadczenia usług (w tym także usług przewozu) obserwowany jest nie tylko w Polsce, ale również w innych gospodarkach. Niewątpliwie, aby zapewnić należyty poziom świadczonych w ten sposób usług, niezbędne jest dokonanie odpowiednich zmian legislacyjnych, wychodzących naprzeciw zmieniającym się trendom. Taki postulat prezentowany jest również przez Komisję Europejską, która podnosi, że regulacje krajowe nie powinny w żaden sposób blokować możliwości rozwoju ekonomii współdzielenia, a przyjmowane przez państwa członkowskie przepisy powinny zmierzać do zniesienia lokalnych barier wykonywania działalności w tych obszarach. Działalność wykonywana przez pośredników przy przewozie osób jest również przejawem rozwoju <i>ekonomii współdzielenia</i> i nowoczesnych technik. W związku z tym przyjmując regulacje w tym aspekcie, należy mieć na względzie przede wszystkim to, aby nie nakładały one na takich przedsiębiorców nadmiernych i nieproporcjonalnych w stosunku do innych rodzajów działalności obowiązków. Rynek przewozu osób, w tym także rynek pośrednictwa przy przewozie osób, jest bardzo dynamicznym obszarem, w którym powstają coraz to nowe i bardziej innowacyjne rozwiązania, pozwalające sprostać oczekiwaniom pasażerów. Dlatego też niezmiernie ważne jest, aby zaproponowane przez Ministerstwo rozwiązania nie doprowadziły do zahamowania rozwoju tego obszaru gospodarki.	Uwaga nie została uwzględniona. Przewozy realizowane w oparciu o gospodarkę współdzielenia często mają typowo zarobkowy charakter, a przedsiębiorcy oraz kierowcy nie posiadają wymaganych przepisami ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym licencji, a co za tym idzie nie są zifyfikowane warunki, jakie musza spełnić m.in. w zakresie niekaralności za określone przestępstwa. Takie stan rzeczy wprowadza nierówną konkurencję pomiędzy podmiotami wykorzystującymi nieuczciwie model biznesowy działający w oparciu o gospodarkę współdzielenia, a przewoźnikami stosującymi się do obowiązujących przepisów w tym zakresie. Intencją ustawodawcy nie jest ograniczenie działalności typu „sharing economy”.	Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji
12.	Uwaga ogólna	Spółka mytaxi z zadowoleniem przyjmuje Projekt Ustawy, mającej na celu regulację usług z zakresu pośrednictwa w przekazywaniu zleceń przewozowych. Nasza firma, funkcjonująca obecnie w 11 państwach Europy, współpracuje bowiem wyłącznie z licencjonowanymi taksówkarzami, w poszanowaniu dla	Uwaga została przyjęta do wiadomości.	mytaxi

		<p>przepisów prawa i zasad uczciwej konkurencji. Jednocześnie umożliwiamy klientom korzystanie z nowoczesnej usługi w przystępnej cenie, a kierowcom zdobywanie większej liczby zleceń i atrakcyjne warunki pracy, w oparciu o rozliczenie tygodniowe i brak stałego abonamentu. Obecnie reprezentujemy w Polsce ponad 3500 licencjonowanych kierowców taksówek, z którymi zawarliśmy umowy o współpracę. Nasza spółka zarejestrowana jest w Warszawie, a wszystkie umowy oraz podatki, zawierane i opłacane są lokalnie, na podstawie polskiego prawa.</p> <p>Zależy nam na pośrednictwie wyłącznie w usługach transportowych o najwyższej jakości oraz na bezpieczeństwie pasażerów. Jesteśmy przekonani, że przedłożony do konsultacji Projekt uporządkuje rynek, na którym działamy i zrówna w prawach i obowiązkach funkcjonujące na nim podmioty jednocześnie hamując rozwój tzw. „szarej strefy”. Prezentujemy poniżej nasze uwagi i komentarze, a także propozycje rozszerzenia Projektu o dodatkowe zapisy.</p> <p>Pozostajemy otwarci na dalsze konsultacje w ramach procesu legislacyjnego oraz ewentualne pytania z Państwa strony. Z przyjemnością podzielimy się również szczegółową wiedzą na temat regulacji naszego sektora w innych krajach UE, w których funkcjonujemy.</p>		
13.	Uwaga ogólna	<p>Dodatkowo, proponujemy dołączenie do Projektu Ustawy przepisów umożliwiających taksówkarzom wyliczanie ceny za przejazd za pomocą aplikacji lub tzw. wirtualnego taksometru. Takie rozwiązanie obniży koszty prowadzenia działalności przez taksówkarzy, nie będzie podatne na celowe oszustwa nieuczciwych kierowców, a pasażerom zapewni większy komfort i uczciwie naliczoną opłatę. Stosowanie w tym celu aplikacji lub wirtualnego taksometru będzie zgodne z planowaną przez Rząd budową systemu kas fiskalnych on-line w ramach polityki „bezzgotówkowej gospodarki”. W tym miejscu podkreślamy, że za przejazdy taksówkami zamawianymi przez mytaxi aż 80% płatności realizowana jest poprzez aplikację.</p> <p>Ponadto rozwiązanie to stanowiłoby odpowiedź na problem wskazany przez NIK w raporcie o polskiej administracji miar z października 2017 r.¹ Według Najwyższej Izby Kontroli brak właściwych i regularnych kontroli taksometrów w I. 2010-2016 miał niekorzystny wpływ m.in. na pewność i bezpieczeństwo obrotu gospodarczego.</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona. Proponowana regulacja wykracza poza zakres projektowanej regulacji.</p>	mytaxi
14.	Uwaga ogólna	<p>Rynek nielegalnych przewozów w samej Warszawie szacowany jest na około 8 tys. przewoźników. Działa na nim kilkadziesiąt zorganizowanych grup przestępczych, które zajmują się legalizowaniem nielegalnych dochodów, tzw. agresywną optymalizacją podatkową, fałszowaniem dokumentów i świadczeniem nielegalnego przewozu osób. Uczciwi przewoźnicy nie mają szans w tej nierównej walce, w końcu od zawsze wiadomo, że gorszy pieniądz wypiera lepszy, a nielegalny towar/usługa zawsze był tańszy, niż legalny. Dlatego z nadzieją przyjmujemy proponowane zmiany w przepisach zmierzające do skuteczniejszej walki z tym nielegalnym procederem odbierającym chleb grupie ponad 130 tys. taksówkarzy, co wraz z rodzinami tworzy grupę ponad pół miliona wyborców.</p>	<p>Uwaga została przyjęta do wiadomości.</p>	Związek Zawodowy Taksówkarzy „Warszawski Taksówkarz”
15.	Uwaga ogólna	<p>Zaproponowana przez autorów Projektu rezygnacja z konieczności legitymowania się przynajmniej przez jedną z osób zarządzających przedsiębiorstwem lub osobę zarządzającą w przedsiębiorstwie certyfikatem kompetencji zawodowych oraz z obowiązku posiadania zabezpieczenia finansowego w wysokości 9000 euro na pierwszy pojazd samochodowy przeznaczony do transportu drogowego i 5000 euro na każdy następny pojazd samochodowy przeznaczony do transportu drogowego, należy ocenić pozytywnie.</p> <p>Nieuregulowana pozostaje jednakże, kluczowa z punktu widzenia podmiotów działających na rynku przewozu osób, kwestia dotycząca wątpliwości interpretacyjnych zasad świadczenia usług przewozu okazjonalnego.</p> <p>Brak jednoznacznego oddzielenia usług przewozu osób samochodem osobowym od usług przewozu</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona. Zgodnie z obowiązującymi obecnie przepisami, do ciągłego przewozu osób w miastach podstawową formą transportu są przewozy realizowane taksówką lub pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z</p>	Uber Poland sp. z o.o.

		okazjonalnego utrwali problemy występujące na rynku i uniemożliwi cel MIB, jakim jest uporządkowanie rynku przewozu osób. Dlatego też proponowalibyśmy rozszerzenie zakresu projektowanych regulacji o zagadnienia związane z przewozem okazjonalnym.	kierowcą. Rozwiązanie to jest adekwatne względem specyfiki tego rynku przewozowego, a także daje wybór przedsiębiorcy co do formy prowadzenia działalności zarobkowego przewozu osób.	
16.	Uwaga ogólna	Wątpliwości budzi postawiona przez projektodawcę teza, iż zaproponowane zmiany nie wpłyną na rynek pracy w Polsce. Świadczeniem usług przewozu osób samochodem osobowym, pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą lub taksówką trudni się w Polsce - według różnych szacunków - od kilkudziesięciu do kilkuset tysięcy przedsiębiorców. Wykazane w niniejszym stanowisku wątpliwości mogą w znaczny sposób niekorzystnie wpłynąć na funkcjonowanie rynku, a co za tym idzie mieć pośredni i bezpośredni wpływ na osoby zatrudnione lub prowadzące działalność gospodarczą w tym sektorze.	Uwaga nie została uwzględniona. W związku z tym, że przewozy takie realizowane są także przez podmioty nieposiadające licencji na przewóz osób, trudno jest oszacować faktyczny wpływ na funkcjonowanie rynku przewozu osób.	Uber Poland sp. z o.o.
17.	Uwaga ogólna	W świetle planowanej nowelizacji, nie zgadzamy się na nieuzasadnione różnicowanie sytuacji prawnej taksówkarzy wobec innych przewoźników (np. przewoźników wykonujących przewozy okazjonalne czy przewozy osób samochodem osobowym). Wobec tego wnosimy o regulację, która wyrówna niezasadnie zróżnicowane, w ramach ustawy o transporcie drogowym, prawa i obowiązki przewoźników, a także kary nakładane w efekcie niedochowania powyższych obowiązków. Licencja taksówkarza nie powinna ograniczać kierowcy do wykonywania działalności tylko na jednym obszarze. Przepisy niezasadnie pozbawiają taksówkarzy możliwości realizowania przewozów na terenie całego kraju, tak jak mogą to robić inni przewoźnicy. Wydaje się, że jedynym racjonalnym powodem takiego uregulowania jest konieczność zdania egzaminu w niektórych miejscowościach, ale jak już wcześniej wykazaliśmy, przeprowadzanie testów z topografii miasta i przepisów miejscowych jest działaniem zbędnym i ograniczającym swobodę gospodarczą. Co więcej, wymóg zdania egzaminu i odbycia szkolenia praktycznego nałożony jest jedynie na taksówkarzy. Jeżeli postulat zniesienia egzaminów nie zostanie uwzględniony, konieczne będzie zrównanie obowiązków przewoźników w tym zakresie.	Uwaga nie została uwzględniona. Umożliwienie świadczenia usług przewozowych przez taksówkarzy poza obszarem, na który została udzielona licencja nie jest zasadne. Uwaga w zakresie zniesienia egzaminów z topografii miejscowości został uwzględniony na dalszym etapie legislacyjnych.	M1 TAXI Spółka z ograniczoną odpowiedzialności Sp. K
18.	Uwaga ogólna	Wnosimy o modyfikację art. 11 b wyżej wymienionej ustawy. W naszej ocenie konieczne byłoby wprowadzenie maksymalnej ceny za przewóz, która dotyczyć będzie każdego przypadku przewozu osób. W rezultacie należałoby jednoznacznie wykluczyć możliwość ustalania cen umownych, które powodowałyby, że przewóz odbywa się za cenę wyższą niż ustalona maksymalna cena za jeden kilometr. Projekt nie wyłącza istniejącej praktyki stosowania cen umownych, co faktycznie prowadzi do obejścia ustanowionych cen maksymalnych. W związku z tym sugerujemy sprecyzowanie, iż cena umowna za przewóz nigdy nie może być wyższa od ceny maksymalnej, obliczonej zgodnie ze wskazaniami taksometru. Również maksymalne stawki taryfowe powinny być określone jednakowo dla wszystkich rodzajów przedsiębiorców wykonujących przewozy w rozumieniu ustawy o transporcie drogowym. Wszyscy przewoźnicy powinni mieć zamontowane w pojeździe taksometry i pobierać opłaty tylko w oparciu o ich wskazania.	Uwaga nie została uwzględniona. Przewozy okazjonalne mogą być realizowane na terenie całego kraju, a nie tylko na obszarze danej gminy. Ponadto bardzo często opłata za przejazd ustalana jest przed rozpoczęciem przewozu, a w pojazdach tych obowiązuje zakaz umieszczania taksometru, który wyliczałby faktycznie przebytą drogę.	M1 TAXI Spółka z ograniczoną odpowiedzialności Sp. K
19.	Uwaga ogólna	Postulujemy wprowadzenie w projekcie zakazu pośredniczenia w okazjonalnym przewozie osób. Postanowienia ustawy o transporcie drogowym precyzują, że pośrednik wykonujący taki przewóz nie może używać taksometru, a w przypadku przewozu okazjonalnego samochodem osobowym, opłata za przewóz	Uwaga nie została uwzględniona. Intencja ustawodawcy jest całościowe uregulowanie rynku przewozu osób	M1 TAXI Spółka z ograniczoną odpowiedzialności

		jest ustalana ryczałtowo. Powyższe unormowania nie pozostają w zgodzie z postulowaną przez nas zasadą zrównania przewoźników w prawach i obowiązkach, dlatego sugerujemy zakazanie działalności w zakresie pośredniczenia w okazjonalnym przewozie osób. Taki sam skutek może wywołać również, wnioskowane przez nas wcześniej, nałożenie na wszystkich przewoźników jednolitych praw i obowiązków.	samochodami konstrukcyjnie przystosowanymi do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą.	Sp. K
20.	Uwaga ogólna	Ustawa dotyczy tylko połowy taksówkarzy (druga połowa to stowarzyszenia i zrzeszenia, które nie mają umów o współpracę lub pracę – uzasadnienie).	Uwaga nie została uwzględniona. Projekt ustawy zawiera definicję pośrednictwa przy przewozie osób oraz wymagania jakie przedsiębiorca jest zobowiązany spełnić aby uzyskać licencję upoważniającą do wykonywania takiej działalności. W związku z tym ustawa precyzyjnie określa podmioty, które zostaną objęte obowiązkiem uzyskania licencji na pośrednictwo przy przewozie osób.	Centrala Telefoniczna AS Taxi Michał Orzech
21.	Uwaga ogólna	Odnosząc się do uzasadnienia ustawy i firm posługujących się umowami o pracę i współpracę należy dopisać „członkami stowarzyszeń i zrzeszeń oraz wszystkich kierowców taksówek” aby wyrównać szanse na rynku. W przeciwnym razie ustawa ta jest tendencyjna działająca na korzyść stowarzyszeń zrzeszeń oraz eliminująca konkurencję z rynku.	Uwaga nie została uwzględniona. Projekt ustawy wprowadza definicję pośrednictwa przy przewozie osób. Wprowadzenie takiej definicji pozwoli stwierdzić, czy dana działalność kwalifikuje się jako pośrednictwo przy przewozie osób, a przedsiębiorca obowiązany jest do uzyskania odpowiedniej licencji, a co za tym idzie spełnić ustawowe wymagania niezbędne do jej uzyskania.	Centrala Telefoniczna AS Taxi Michał Orzech
22.	Uwaga ogólna	Samorządny Związek Zawodowy Taksówkarzy R.P zrzeczający i reprezentujący Taksówkarzy Polskich mając na względzie dobro egzystencji taksówkarzy i dobro korzystających z usług przewozowych taksówką wyraża negatywną opinię co do proponowanych zmian w ustawie, o transporcie drogowym. Taksówkarze przede wszystkim oczekują nowelizacji przepisów stanowiących skuteczniejsze ograniczenie działalności szarej strefy w transporcie drogowym pojazdem osobowym do 9 osób łącznie z kierowcą. Niestety, propozycje zmian proponowane powyższym projektem niosą odwrotny skutek, zamiast stworzyć skuteczniejsze podwaliny prawne w likwidowaniu szarej strefy, to nie tylko ją chronią ale wręcz zachęcają do jej rozwoju.	Uwaga nie została uwzględniona. 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	Samorządny Związek Zawodowy Taksówkarzy Rzeczypospolitej Polskiej

			działalności gospodarczej przez pośredników i podmioty z nimi współpracujące.	
23.	Uwaga ogólna	<p>Pokrótkie przytoczyliśmy najważniejsze niedociągnięcia w propozycjach zmian w ustawie. Powyżej wskazaliśmy na brak konkretnego określenia, kto może być pośrednikiem przy przewozie osób a kto jest przedsiębiorcą prowadzącą firmę transportową. Niewątpliwie jest jeden podmiot, który funkcjonuje w transporcie drogowym to Przedsiębiorca prowadzący działalność w transporcie drogowym przewóz osób a nie „Pośrednik”. Każdy przedsiębiorca pracuje na rzecz swojej firmy, swoich pracowników i współpracowników i jest związany z nimi odpowiednią umową stanowiącą między innymi o wspólnej zależności. Warto też, zwrócić uwagę na brak egzekwowania przepisów ustawowych przez odpowiednie organa wykonawcze. Wszyscy przedsiębiorcy prowadzący firmy transportowe zarówno zatrudniające kierowców-pracowników jak i w oparciu o wzajemnej współpracy z innym przedsiębiorcą lub wykonującym transport osobiście powinny uzyskać licencję zgodnie z art. 5 b oraz 5 c lub 6 obowiązującej ustawy. To też nie ma potrzeby tworzenia nowego tworu który w rzeczywistości nie zaistnieje. Nie sposób też, nie zauważyć braku skuteczności proponowanych zapisów. Spowodowałyby one (gdyby je uchwalono) legalne przekazywanie zamówień na usługę, albowiem nikt nie jest w stanie zabronić wykupienia trzech różnych licencji o których mowa w art. 5 b ust. 1. Brak jakichkolwiek wymogów. Wprawdzie obecne przepisy znacznie to utrudniają ale nie są wystarczające w swej skuteczności, dlatego trzeba przyjąć takie rozwiązania aby nie pozwalały na rozwój szarej strefy, przyjmując takie przepisy, które nie degradują rodzimych przedsiębiorców i firm transportowych wykonujących transport drogowy zgodnie z wymogami ustawowymi oraz nie będą faworyzować wąskiej grupy przedsiębiorców. W związku z powyższym, że proponowane zmiany nie spełniają oczekiwań przedsiębiorców - Taksówkarzy, albowiem uchwalenie ich przyniosłoby straty materialne i moralne, są one bowiem korzystne dla firm działających niezgodnie z wymogami ustawowymi, preferują nadmierny napływ do wykonywania działalności w transporcie drogowym, spowodują bankructwo wielu taksówkarzy, narażają na niebezpieczeństwo korzystających z tych usług, nie możemy pozytywnie wypowiedzieć się odnośnie tych propozycji.</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona. 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.</p>	Samorządny Związek Zawodowy Taksówkarzy Rzeczypospolitej Polskiej
24.	Uwaga ogólna	<p>Na wstępie należy wskazać, iż niektóre z przedstawionych w projekcie rozwiązań budzą nasze uzasadnione wątpliwości pod kątem zasadności ich wprowadzenia, a także skuteczności późniejszego egzekwowania.</p> <p>Z uzasadnienia projektu wynika, że jego głównym założeniem jest „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 nim współpracujące”. Realizacji tego założenia służyć ma wprowadzenie regulacji odnoszących się do pośrednictwa przy przewozie osób. W projekcie proponuje się zatem wprowadzenie definicji „pośrednictwa przy przewozie osób”, obowiązku posiadania licencji przez pośredników, a także nałożenie na tych przedsiębiorców dodatkowych obowiązków, które w głównej mierze zwiększyć mają bezpieczeństwo pasażerów. Dodatkowo, proponuje się wprowadzenie pewnych ułatwień dla przedsiębiorców, zamierzających rozpocząć działalność gospodarczą w zakresie transportu drogowego osób. Należy zaznaczyć, że przepisy regulujące działalność przedsiębiorców wykonujących pośrednictwo przy przewozie osób, powinny uwzględniać przede wszystkim zasadę swobody działalności gospodarczej. Działania ustawodawcy powinny być zatem ograniczone do niezbędnego minimum,</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona. Działalność pośredników przy przewozie osób nie jest obecnie uregulowana przepisami prawnymi. Ponadto przewozy zlecane przez pośredników wykonywane są także przez kierowców nieposiadających wymaganych ustawą z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym licencji. Projektowane zmiany mają na celu stworzenie jednakowych warunków prawnych dla podmiotów prowadzących działalność w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób. Intencją ustawodawcy nie jest</p>	A amerykańska Izba Handlowa w Polsce

		a uchwalone przepisy powinny uwzględniać zarówno charakter wykonywanej przez pośredników przy przewozie osób działalności, jak i sytuację podmiotów korzystających z ich usług.	ograniczenie działalności przedsiębiorców funkcjonujących na rynku przewozowym.	
25.	Uwaga ogólna	<p>Na wstępie należy wskazać, iż niektóre z przedstawionych w projekcie rozwiązań budzą nasze uzasadnione wątpliwości pod kątem zasadności ich wprowadzenia, a także skuteczności późniejszego egzekwowania.</p> <p>Z uzasadnienia projektu wynika, że jego głównym założeniem jest „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 nim współpracujące”. Realizacji tego założenia służyć ma wprowadzenie regulacji odnoszących się do pośrednictwa przy przewozie osób. W projekcie proponuje się zatem wprowadzenie definicji „pośrednictwa przy przewozie osób”, obowiązku posiadania licencji przez pośredników, a także nałożenie na tych przedsiębiorców dodatkowych obowiązków, które w głównej mierze zwiększyć mają bezpieczeństwo pasażerów. Dodatkowo, proponuje się wprowadzenie pewnych ułatwień dla przedsiębiorców, zamierzających rozpocząć działalność gospodarczą w zakresie transportu drogowego osób.</p> <p>Należy zaznaczyć, że przepisy regulujące działalność przedsiębiorców wykonujących pośrednictwo przy przewozie osób, powinny uwzględniać przede wszystkim zasadę swobody działalności gospodarczej. Działania ustawodawcy powinny być zatem ograniczone do niezbędnego minimum, a uchwalone przepisy powinny uwzględniać zarówno charakter wykonywanej przez pośredników przy przewozie osób działalności, jak i sytuację podmiotów korzystających z ich usług.</p> <p>Wobec powyższego, chcielibyśmy zwrócić uwagę na szeroki zakres definicji pośrednictwa przy przewozie osób. Wprowadzając do systemu prawnego legalne znaczenie tego rodzaju działalności gospodarczej, należy dążyć do tego, aby pojęcie to było możliwie najbardziej konkretne i precyzyjne. Tymczasem, zaproponowana w projekcie definicja zawiera wiele niedookreślonych sformułowań. Takie działanie ustawodawcy może doprowadzić do sytuacji, w której przedsiębiorcy, wykonujący w ramach swojej działalności czynności ogólnie wskazane w postulowanej definicji, nie będą w stanie przewidzieć, czy rzeczywiście ich działalność stanowić będzie pośrednictwo przy przewozie osób, czy też nie. Przepisy powinny być skonstruowane w taki sposób, aby ich stosowanie nie wywoływało u adresatów tych regulacji wątpliwości w zakresie ich stosowania. Przyjęcie zaproponowanych regulacji w dotychczasowym brzmieniu, doprowadzi do sytuacji, w której takich problemów niestety nie da się uniknąć.</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona.</p> <p>Prowadzone działania przez uprawnione służby polegające na kontroli prawidłowości wykonywania przewozów samochodami osobowymi pokazują, że cel jakim jest gospodarka współdzielenia zatracą swoją ideę. Przewozy te często mają typowo zarobkowy charakter, a przedsiębiorcy oraz kierowcy nie posiadają wymaganych przepisami ustawy o transporcie drogowym licencji, a co za tym idzie nie są weryfikowane warunki, jakie muszą spełnić m.in. w zakresie niekaralności za określone przestępstwa. Taki stan rzeczy wprowadza nierówną konkurencję pomiędzy podmiotami wykorzystującymi nieuczciwie model biznesowy działający w oparciu o gospodarkę współdzielenia, a przewoźnikami stosującymi się do obowiązujących przepisów.</p>	Amerykańska Izba Handlowa w Polsce
26.	Uwaga ogólna	<p>Warto jednocześnie wskazać, że pojawienie się na rynku przewozu osób podmiotów zajmujących się - przy wykorzystaniu różnego rodzaju środków porozumiewania się na odległość - kojarzeniem pasażerów i obsługujących usługi przewozu znacznie przyczyniło się do rozwoju konkurencji na tym rynku. Przypominamy także, że dzięki działalności tych podmiotów zwiększona została, tak istotna dla pasażerów, dostępność przewozów. Nie można pominąć w tym miejscu faktu, że takie aktywności na rynku doprowadziły do obniżenia cen za usługi przewozu. Niezrozumiałe dążenia projektodawcy do nadmiernego i zbędnego w naszej ocenie uregulowania działalności pośredników przy przewozie osób, których działalność niesie za sobą szereg pozytywnych dla pasażerów skutków, mogą doprowadzić do sytuacji, w których nie</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona.</p> <p>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.</p>	Amerykańska Izba Handlowa w Polsce

		<p>dość, że zostanie ograniczona konkurencja na rynku, to jeszcze zmniejszony zostanie wolumen podmiotów, z działalności, których pasażerowie będą mogli skorzystać. Finalnie zaś, skutkiem przyjęcia zaproponowanych regulacji może być zwiększenie cen za usługi przewozu lub nawet zniknięcie z polskiego rynku największych podmiotów obecnych aktualnie na większości innych rynków europejskich i światowych. To może również obniżyć wiarygodność i postrzeganie Polski nie tylko wśród zagranicznych biznesów i inwestorów, którzy często korzystają z takich usług przyjeżdżając do Polski, ale również wśród turystów, dla których obecność tego typu pośredników jest gwarantem uczciwej i szybkiej możliwości komunikacji. Mając na uwadze powyższe, poddajemy pod rozwagę wprowadzenie omówionych powyżej zmian a także o całościową zmianę filozofii przedstawionego projektu. Apelujemy jednocześnie o wprowadzenie skutecznych i rozsądnych rozwiązań, które rzeczywiście kompleksowo uregulują działalność podmiotów wykonujących przewóz osób oraz poprawią sytuację pasażerów z jednej strony, z drugiej jednak pozwolą nadal postrzegać Polskę jako kraj otwarty na światowe innowacje i nadający trendy gospodarkom europejskim w tym obszarze. Wyrażamy nadzieję, że w ostatecznej wersji projekt będzie uwzględnił wszelkie aspekty funkcjonowania rynku przewozu osób a także interes konsumentów i generowane przez pośredników miejsca pracy. W razie potrzeby jesteśmy gotowi na dalszy dialog w celu wypracowania optymalnych rozwiązań prawnych, umożliwiających dalszy rozwój firm polskich i zagranicznych działających w Polsce.</p>		
27.	Uwaga ogólna	<p>Już na wstępie zwracamy uwagę, że przedłożony nam projekt adresuje najważniejsze od kilku lat wyzwanie pracodawców transportu drogowego w segmencie przewozu osób - napędzany wzrostem wykorzystania technologii informacyjnych i cyfrowych rozwój usług pośrednictwa w przewozie osób, umożliwiający świadczenie przedmiotowych usług przez osoby nie spełniające przewidzianych prawem wymogów w zakresie posiadania licencji, wyposażenia pojazdu czy ubezpieczenia. Powstała w ten sposób nieuczciwa konkurencja nie tylko zmniejsza w znacznym stopniu przychody podmiotów wykonujących przedmiotowe przewozy zgodnie z prawem, ale również hamuje rozwój legalnych przewoźników.</p> <p>Z powyższych przyczyn, projekt ten ma dla nas kluczowe znaczenie, bowiem oczekujemy od ustawodawcy wyłącznie zapewnienia warunków uczciwej konkurencji na rynku wewnętrznym, nie zaś zmuszenia do konkurencji z podmiotami budującymi swój biznes i przewagę konkurencyjną na pozostawianiu poza ustawowymi wymogami w zakresie przewozu osób.</p> <p>I. Ogólna ocena założeń ustawy</p> <p>W ujęciu generalnym OOPTD pozytywnie ocenia kierunek rozwiązań proponowanych przez ustawodawcę. W szczególności, jako korzystne należy ocenić rozwiązanie polegające na wprowadzeniu definicji usługi „pośrednictwa przy przewozie osób” oraz objęciu tych usług obowiązkiem uzyskania licencji.</p> <p>Podkreślenia wymaga, że położenie na pośredniku ciężaru zapewnienia realizacji usługi końcowej (przewozu osób) w sposób zgodny z prawem jest właściwe z dwóch względów. Po pierwsze, ogromna większość usług przewozu osób jest obecnie zamawiana właśnie poprzez pośredników (korporacje taksówkarskie, aplikacje mobilne). Konsument definiuje usługę poprzez markę pośrednika, a nie osobę kierowcy realizującego usługę końcową. To pośrednicy (a nie kierowcy) konkurują ze sobą o Klientów, z kolei pomiędzy kierowcami świadczącymi usługi przewozu osób zamawiane przy wykorzystaniu danego pośrednika nie następuje konkurencja (przeciwnie - kierowcy Ci współpracują ze sobą). Z uwagi na występującą zależność organizacyjną i podporządkowanie kierowców podmiotom świadczącym usługi pośrednictwa za zasadne należy uznać nałożenie na pośredników obowiązku zapewnienia zgodności z prawem działalności prowadzonej przez kierowców.</p>	Uwaga została uwzględniona.	Ogólnopolska Organizacja Pracodawców Transportu Drogowego

		<p>Po drugie, wdrożenie proponowanego mechanizmu właściwie zaadresuje występujące na rynku patologie, polegające na zleceniu wykonania przewozu osób osobom nie posiadającym wymaganych uprawnień oraz wyposażenia pojazdu. Patologie te związane są z niedostatecznymi możliwościami kontroli kierowców, często wykonujących usługi przewozu osób nieoznakowanymi samochodami. Mechanizmy kontroli działalności przewozowej opracowane zostały w stosunku do pojazdów oznakowanych, których identyfikacja przez funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego lub Policji nie sprawia trudności. W przypadku pojazdów nieoznakowanych prowadzenie tego rodzaju kontroli jest praktycznie niemożliwe. Z kolei możliwość prowadzenia działalności przewozu osób przez osoby nie posiadające wymaganych uprawnień istnieje właśnie z uwagi na brak regulacji w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób. Nałożenie obowiązku weryfikacji spełniania przez kierowców wymagań ustawowych na pośredników włączających kierowcę do swojej sieci pozwoli na wyeliminowanie opisanych powyżej zjawisk. Należy również zauważyć, że nowe obowiązki pośredników przy przewozie osób zostają nałożone horyzontalnie, tj. zarówno w odniesieniu do podmiotów „tradycyjnych”, np. korporacje taksówkarskie, jak i do podmiotów świadczących usługi pośrednictwa wyłącznie w sieci Internet, za pośrednictwem aplikacji mobilnych. Proponowane rozwiązania oceniamy jako zgodne z prawem wspólnotowym oraz nie stanowiące niedozwolonych ograniczeń w świadczeniu usług społeczeństwa informacyjnego.</p>		
28.	Uwaga ogólna	<p>Podnosimy znacząco niekompletną i błędną listę organizacji w celu zgłoszenia uwag w postaci uwidocznienia na liście wielu organizacji faktycznie lub wręcz prawnie nie istniejących lub nie działających w omawianym obszarze, natomiast pominięcie wielu istotnych podmiotów, takich jak wiele Zrzeszeń Transportu Prywatnego na obszarze Polski (na liście występują jedynie de facto dwa) oraz podmiotów realizujących przewozy na zasadach podobnych do firmy Uber (na liście występuje spośród takich podmiotów de facto jedynie firma Uber).</p>	<p>Uwaga została wyjaśniona. Niezależnie od podmiotów, do których zostało skierowane pismo z prośbą o wydanie opinii dotyczącej projektowanej ustawy, każdy zainteresowany miał możliwość wyrażenia swojego stanowiska i konkretnych propozycji względem proponowanych zmian.</p>	<p>Zrzeszenie Transportu Prywatnego m. st. Warszawy</p>
29.	Uwaga ogólna	<p>Utrzymanie niezrozumiałych i nielogicznych pod względem konstrukcji prawnej licencji taksówkarskiej na pojazd, podczas gdy jedyny właściwy sposób to licencje na człowieka zwłaszcza w zakresie wymagań takich jak np. niekaralność, zdanie egzaminu, które można przypisać człowiekowi a nie rzeczy ruchomej.</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona. Ustawodawca nie przewiduje dokonania zmian w tym zakresie.</p>	<p>Zrzeszenie Transportu Prywatnego m. st. Warszawy</p>
30.	Uwaga ogólna	<p>Utrzymanie w projekcie nie zrozumiałej i kuriozalnej definicji pojazdu samochodowego przeznaczonego konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą lub taksówką - taki pojazd w świetle polskiego prawa jest samochodem osobowym do 3,5 t dla prawa jazdy kat. „B” (niezrozumiałe wyodrębnienie i jego cel), nie jest busem czy autobusem do przewozu zbiorowego (zgodnie z definicją prawną min. 10 miejsc i prawo jazdy kat. „D”). Nadmienić należy, że brak jest w ustawie definicji pojazdu samochodowego - taka definicja występuje w ustawie o podatku od towarów i usług (VAT) lecz w myśl niekwestionowanej logiki prawniczej i zasad legislacji, bez wyraźnego upoważnienia nie można stosować definicji z jednej ustawy do innej ustawy, niezależnie od spójności zapisów.</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona. Intencją projektodawcy nie jest ograniczanie możliwości prowadzenia działalności gospodarczej przez podmioty zajmujące się zarobkowym przewozem osób. Zgodnie z obowiązującymi obecnie przepisami, do ciągłego przewozu osób w miastach dedykowaną formą transportu są przewozy realizowane taksówką lub pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą.</p>	<p>Zrzeszenie Transportu Prywatnego m. st. Warszawy</p>

31.	Uwaga ogólna	Zapisy powyższe utrzymują także zróżnicowanie obowiązków taksówek i przewozów osobowych nieformalnych (kwestie kas fiskalnych, taksometrów, rozliczeń gotówkowych, paragonów fiskalnych, płatności kartą, itp.) zamiast doprowadzić do równości szans obu rodzajów faktycznie funkcjonujących przewozów.	Uwaga nie została uwzględniona. Zróżnicowanie wymagań względem prowadzenia działalności przewozowej różnymi rodzajami pojazdów samochodowych jest adekwatne względem specyfiki rynku przewozowego.	Zrzeszenie Transportu Prywatnego m. st. Warszawy
32.	Uwaga ogólna	Występuje brak korelacji przepisów różnych ustaw oraz brak realizacji celu ustawy w postaci regulacji rynku oraz ujednoczenia szans różnych podmiotów, tym samym ustawa jest nie do przyjęcia w tej formie w całości i wymaga daleko idących korekt i poprawy zarówno z punktu widzenia celowości, rzetelności, obiektywności jak i legislacyjnego, prawnego i formalnego. Reasumując wnosimy o wstrzymanie realizacji projektu oraz wznowienie prac merytorycznych i prawnych w celu osiągnięcia zaplanowanego celu oraz usunięcia licznych i znaczących wad projektu.	Uwaga nie została uwzględniona. Intencją ustawodawcy jest uregulowanie działalności firm zajmujących się pośrednictwem przy przewozie osób. W tym celu konieczne jest kontynuowanie prac związanych z procedowaniem wskazanego projektu ustawy.	Zrzeszenie Transportu Prywatnego m. st. Warszawy
33.	Uwaga ogólna	Poważny sprzeciw całego środowiska taksówkarzy budzi gwałtownie rozwijająca się szara strefa w zakresie świadczenia usług „stricte” taksówkowych przez przewoźników nie posiadających wymaganej ustawą licencji i łamiących podstawowe zasady prowadzenia działalności gospodarczej. Obecnie obowiązujące przepisy jednocześnie określają zasady podjęcia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób samochodem w tym również taksówką. Organy kontrolne przede wszystkim Inspekcja Transportu Drogowego i Urzędy Skarbowe posiadają wszystkie instrumenty prawne, aby w maksymalny sposób ograniczyć działalność nielegalnie funkcjonujących kierowców związanych z firmą „Uber”, która używa swojej aplikacji sama nie prowadząc usług transportowych. Zarejestrowana w grudniu 2013r. przez Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy do KRS według zgłoszonego PKD Spółka nie prowadzi działalności związanej z przewozem osobowym i taksówkowym, jej działalność polega na obsłudze platformy elektronicznej, za pomocą której możliwy jest kontakt między kierowcą i klientem oraz dokonanie płatności, natomiast przewoźnicy korzystający z takiej aplikacji powinni posiadać uprawnienia wynikające z ustawy o transporcie drogowym. Wrywkowe kontrole kierowców w czasie wykonywania przewozu osób na podstawie kontaktu poprzez „aplikację” są mało skuteczne, wymagające dużo czasu i środków. Podmiot obsługujący platformę elektroniczną poprzez którą odpłatnie zleca przewóz osób posiada dane identyfikujące przewoźnika- kierowcę. Uzyskanie danych o kierowcach wykonujących transport osób i o ilości dokonywanych przewozów pozwoli Inspekcji Transportu Drogowego ustalić w toku kontroli czy przewoźnicy wykonujący ten transport spełniają ustawowe warunki oraz wyciągnąć określone ustawą konsekwencje.	Uwaga została przyjęta do wiadomości. Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców ma na celu uregulowanie działalności pośredników przy przewozie osób oraz zwiększenia skuteczności prowadzenia kontroli tego rodzaju rynku przewozowego.	Zrzeszenie Transportu Prywatnego w Katowicach
34.	Uwaga ogólna	w art. 5b po pkt2 dodaje się pkt.3 o brzmieniu: Rada gminy ustala obowiązkowe dodatkowe oznakowanie pojazdów uzyskujących licencje na przewóz osób samochodem osobowym i taksówką. uzasadnienie: W celu zwiększenia bezpieczeństwa pasażerów jak i przewoźników niezbędne jest obowiązkowe oznakowanie pojazdów zajmujących się zarobkowym przewozem osób. W przypadku jakiegokolwiek anomalii czy problemu przy wykonywaniu usługi, pozostali przewoźnicy zwracają większą uwagę na pojazd	Uwaga została wyjaśniona. Na podstawie obowiązujących przepisów, w odniesieniu do przewozów realizowanych na podstawie licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką,	Stowarzyszenie Zawodowe Poznańskich Taksówkarzy

		oznakowany i mają możliwość udzielenia pomocy. Ważne także jest by w zarobkowych przewozach osób nie brały udziału przypadkowe pojazdy.	właściwa rada gminy może wprowadzić obowiązek stosowania określonych oznaczeń. W związku z lokalnym charakterem przewozu osób taksówkami zasadnym jest w dalszym ciągu pozostawienie możliwości w tym zakresie do fakultatywnej decyzji właściwej rady gminy.	
35.	Uwaga ogólna	Art. 6 ust.1 otrzymuje brzmienie: Licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym lub taksówką udziela się przedsiębiorcy, jeżeli: Uzasadnienie: Dodanie w tym artykule słów „samochodem osobowym" wprowadza zasadę uczciwej konkurencji wśród licencjonowanych przedsiębiorców chcących zajmować się zarobkowym przewozem osób a także nie dopuszcza do wykonywania przewozów osób samochodem osobowym bez uzyskania odpowiedniej licencji.	Uwaga została wyjaśniona. Przepisy ustawy o transporcie drogowym zawierają wymagania dla przedsiębiorców ubiegających się o uzyskanie 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 oraz taksówką. Jednocześnie obowiązujące przepisy ustawy stanowią, że wykonywanie zarobkowego przewozu osób ww. pojazdami wymaga uzyskania licencji.	Stowarzyszenie Zawodowe Poznańskich Taksówkarzy
36.	Art. 1 pkt 1 (zmiany w art. 4)	Wątpliwości budzi zaproponowane brzmienie definicji „pośrednictwa przy przewozie osób”. W obecnym kształcie poprzez użycie określeń sugerujących, że chodzi również o podmioty udostępniające lub dostarczające wskazane środki przekazu informacji. Pojęcie to obejmuje szereg przedsiębiorców, którzy w rzeczywistości nie trudnią się wykonywaniem pośrednictwa przy przewozie osób. Przykładowo wskazujemy na podmiot zawodowo zajmujący się tworzeniem lub obsługą platformy teleinformatycznej, która umożliwia zawarcie umowy przewozu i uregulowanie opłat za przewóz. Przedsiębiorca taki, w oparciu o zaproponowaną definicję „pośrednictwa przy przewozie osób” uznany zostanie za pośrednika, a zatem jego działalność będzie wymagała uzyskania odpowiedniej licencji i wypełniania zaproponowanych w projekcie obowiązków. W naszej ocenie, takie rozwiązanie jest nieuzasadnione i jest niczym innym jak wprowadzeniem zupełnie zbędnego obciążenia o charakterze biurokratycznym. Dlatego proponujemy doprecyzowanie definicji „pośrednictwa przy przewozie osób”. Poddajemy również pod rozważenie konkretne wskazanie środków przekazu informacji, przy wykorzystaniu których wykonywana może być działalność pośredników tak, aby wyeliminować możliwe wątpliwości interpretacyjne w tym zakresie.	Uwaga została wyjaśniona. Wprowadzenie definicji „pośrednictwa przy przewozie osób” ma na celu określenie katalogu podmiotów, które zobowiązane będą do posiadania odpowiedniej licencji oraz spełnienia wymogów z tym związanych. Jednocześnie intencją ustawodawcy nie jest ograniczenie działalności typu „sharing economy”, polegającej na stricte okazjonalnym i niezarobkowym oferowaniu wspólnych przejazdów w celu obniżenia kosztów podróży przez	Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej

			osoby prywatne.	
37.	Art. 1 pkt 1 (zmiany w art. 4)	<p>W pierwszej kolejności odnieść się należy do chęci uregulowania działalności pośredników przy przewozie osób. Projekt zawiera podstawowe regulacje w tym zakresie dotyczące m.in. zdefiniowania pojęcia „pośrednictwa przy przewozie osób”, wprowadzenia obowiązku posiadania licencji na wykonywanie pośrednictwa przy przewozie osób, nałożenia na pośredników przy przewozie osób dodatkowych obowiązków, czy też rozszerzenia katalogu kar pieniężnych o naruszenia związane z wykonywaniem pośrednictwa przy przewozie osób. Zaznaczyć należy, że nieuzasadnione wydaje się być wprowadzenie dodatkowego rodzaju działalności licencjonowanej, jaką ma być pośrednictwo przy przewozie osób. Pośrednictwo przy przewozie osób polega na świadczeniu usług, które jedynie pośrednio związane są z wykonywaniem przewozu osób i obejmuje m.in. zamawianie lub opłacanie przewozów przy użyciu środków porozumiewania się na odległość (np. aplikacje mobilne, programy komputerowe). Tymczasem, regulacje zawarte w projekcie zdają się zmierzać w kierunku zrównania pośrednictwa przy przewozie osób z samym transportem drogowym, na wykonywanie którego rzeczywiście wymagana jest odpowiednia licencja. Taki pomysł projektodawcy wydaje się o tyle zaskakujący, że w wielu przypadkach pośrednik przy przewozie osób nie posiada nawet własnej floty pojazdów, którymi mógłby być wykonywany przewóz, stąd nieuzasadnione wydaje się być traktowanie pośrednictwa przy przewozie osób jako formy wykonywania transportu drogowego. Dlatego też wątpliwości budzą rozwiązania, które mogą doprowadzić do tego, że sytuacja prawna pośredników przy przewozie osób będzie zbliżona do przedsiębiorców wykonujących transport drogowy. Zaproponowana regulacja może zatem nie uwzględniać rzeczywistego charakteru działalności, jaką podejmują pośrednicy przy przewozie osób. Postuluje się w tym zakresie dokonanie odpowiednich zmian, które uwzględnią będą różnice pomiędzy transportem drogowym, w tym także przewozem osób, a wykonywaniem pośrednictwa przy przewozie osób. Na marginesie wskazać również należy, że zasadniczo ustawodawca zmierzać powinien do ograniczenia katalogu działalności gospodarczej podlegającej różnego rodzaju ograniczeniom, w tym np. koncesjonowanie, licencjonowanie, regulowanie. Zaproponowane rozwiązanie natomiast dodatkowo rozszerza katalog działalności gospodarczej, co do której przedsiębiorcy zobowiązani są do uzyskania odpowiedniej zgody organu administracji publicznej, wyrażanej w formie licencji w drodze decyzji administracyjnej. Co więcej, także zaproponowana w projekcie definicja „pośrednictwa przy przewozie osób” budzi poważne zastrzeżenia co do jej prawidłowości. Zarówno wskazane w projekcie czynności podejmowane przez pośredników przy przewozie osób (np. pobieranie opłaty za usługę przewozu), jak również i forma, w jakiej działania te mają być podejmowane (za pośrednictwem np. platformy teleinformatycznej lub programu komputerowego), wydają się być zbyt szerokie. Analizując zaproponowaną definicję można dojść do wniosku, że pośrednikami przy przewozie osób będą nawet te podmioty, które np. wyłącznie dostarczają aplikację mobilną, umożliwiającą przekazywanie zleceń przewozu. Podkreślić jednocześnie należy, że wprowadzane do porządku prawnego definicje legalne powinny być na tyle konkretne i precyzyjne, aby możliwe było skuteczne ich stosowanie zarówno przez przedsiębiorców, jak i organy administracji publicznej. Tymczasem, użyte w definicji</p>	<p>Uwaga została wyjaśniona. 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. Wprowadzenie definicji „pośrednictwa przy przewozie osób” ma na celu określenie katalogu podmiotów, które zobowiązane będą do posiadania odpowiedniej licencji oraz spełnienia wymogów z tym związanych.</p>	Związek Przedsiębiorców i Pracodawców

		sformułowania (np. „dostarczanie lub udostępnianie”) już na etapie prac legislacyjnych budzą poważne wątpliwości interpretacyjne. Uzasadnione w tym zakresie byłoby zaproponowanie jasnej i precyzyjnej definicji pośrednictwa przy przewozie osób - tak, aby regulacja ta nie budziła wątpliwości interpretacyjnych u przedsiębiorców, podejmujących czynności mogące zostać zakwalifikowane jako pośrednictwo przy przewozie osób.		
38.	Art. 1 pkt 1 (zmiany w art. 4)	Zasadnicze uwagi budzi nowo wprowadzana definicja legalna „pośrednictwa przy przewozie osób” (art 1 pkt 1 - zmiany w art. 4 ustawy o transporcie drogowym - dalej itd). Otóż projektodawca konstruując tę definicję posłużył się szeregiem nieostrych pojęć, których stosowanie w praktyce, może powodować trudności, w szczególności jeśli weźmie się pod uwagę, iż z tą definicją powiązanych jest szereg kolejnych przepisów o charakterze sankcyjnym. Powiązanie wadliwie skonstruowanej definicji z normami sankcjonującymi powodować będzie zarzut niedookreśloności odpowiedzialności podmiotów, wykonujących działalność gospodarczą w oparciu platformy, programy komputerowe, aplikacje mobilne itp. Jako przykład zwrotu nieostrego, zawartego w tejże definicji można wskazać „przekazywanie zleceń” przewozu osób jako jedną z formuł pośrednictwa przy przewozie osób. Tak sformułowany przepis będzie powodował, wydaje się niezamierzony przez projektodawcę, skutek w postaci uznania, iż każda czynność faktyczna zmierzająca do zlecenia przewozu osób, będzie traktowana jak prowadzenie działalności gospodarczej w postaci pośrednictwa przy przewozie osób. Podobne trudności interpretacyjne mogą powodować zwroty „umożliwiania zawarcia umowy” i „umożliwiania uregulowania opłat”. Każdy dostawca programu komputerowego, aplikacji itp. będzie uznawany za pośrednika przy przewozie osób. Wydaje się, iż przepisy tejże definicji nie były poparte gruntowną analizą skutków jakie mogą wywołać przy stosowaniu w praktyce.	Uwaga została wyjaśniona. Wprowadzenie definicji „pośrednictwa przy przewozie osób” ma na celu określenie katalogu podmiotów, które zobowiązane będą do posiadania odpowiedniej licencji oraz spełnienia wymogów z tym związanych. Intencją projektodawcy jest wyłącznie objęcie przepisami projektowanej nowelizacji podmiotów, które zajmują się działalnością pośrednictwa przy przewozie osób.	Konfederacja Lewiatan
39.	Art. 1 pkt 1 (zmiany w art. 4)	Definicja „pośrednictwa przy przewozie osób” obejmuje również pomioty udostępniające lub dostarczające wskazane środki przekazu informacji. W ten sposób, co należy uznać za całkowicie niezasadne, obejmuje przedsiębiorców, którzy nie pośredniczą przy przewozie osób (np.: tworzą lub obsługujące platformy teleinformatycznej, która umożliwiają zawarcie umów przewozu i uregulowanie opłat za przewóz). Taki przedsiębiorca będzie - wbrew oczywistych faktów - uznany za świadczący usługi „pośrednictwa przy przewozie osób”. Nieprecyzyjność definicji spowoduje, że może się okazać, że tacy przedsiębiorcy będą musieli uzyskania odpowiednią licencję. W obecnej formie projektowany przepis art. 4 pkt 24 ustawy o transporcie drogowym nie może być zaakceptowany. Definicję „pośrednictwa przy przewozie osób” bezwzględni należy doprecyzować. Konieczne jest również wskazanie środków przekazu informacji w części wspólnej wyliczenia, przy wykorzystaniu których wykonywana może być działalność pośredników.	Uwaga została wyjaśniona. Wprowadzenie definicji „pośrednictwa przy przewozie osób” ma na celu określenie katalogu podmiotów, które zobowiązane będą do posiadania odpowiedniej licencji oraz spełnienia wymogów z tym związanych. Intencją projektodawcy jest wyłącznie objęcie przepisami projektowanej nowelizacji podmiotów, które zajmują się działalnością pośrednictwa przy przewozie osób.	Federacja Przedsiębiorców Polskich
40.	Art. 1 pkt 1 (zmiany w art. 4)	Nasze wątpliwości budzi tak szerokie sformułowanie definicji „pośrednictwa przy przewozie osób”. W obecnym kształcie termin ten - poprzez użycie sformułowania „dostarczanie lub udostępnianie” - obejmować będzie szereg podmiotów, które nie tyle co faktycznie pośredniczą przy przewozie osób, co nawet dostarczają lub udostępniają wykorzystywany przez pośrednika środek przekazu informacji. Taka interpretacja doprowadzi do sytuacji, w której nawet dostawca programu komputerowego lub właściciel numeru telefonu będzie zobowiązany do spełniania wymogów wskazanych w Projekcie. Wartością dodaną wykorzystywania w biznesie aplikacji mobilnych, programów komputerowych, czy też innych systemów	Uwaga nie została uwzględniona. Wprowadzenie definicji „pośrednictwa przy przewozie osób” ma na celu określenie katalogu podmiotów, które zobowiązane będą do posiadania odpowiedniej licencji oraz spełnienia wymogów z tym	Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji

		<p>teleinformatycznych jest to, że przyczyniają się one do znacznego wzrostu innowacji. Rozwiązania te prezentują bowiem coraz bardziej skomplikowane mechanizmy, a także zapewniają coraz większy stopień funkcjonalności, tak istotny dla ich użytkowników. W sytuacji, w której na twórców lub użytkowników tych środków nałożone zostaną obowiązki, niezwiązane bezpośrednio z ich działalnością, nastąpić może ograniczenie postępu w pracach nad coraz bardziej odkrywczymi rozwiązaniami.</p>	<p>związanych. Intencją projektodawcy jest wyłącznie objęcie przepisami projektowanej nowelizacji podmiotów, które zajmują się działalnością pośrednictwa przy przewozie osób.</p>	
41.	Art. 1 pkt 1 (zmiany w art. 4)	<p>Zaproponowana przez MIB definicja „pośrednictwa przy przewozie osób” z punktu widzenia prawnego nie jest dostatecznie precyzyjna oraz stwarza możliwość bardzo szerokiej wykładni tego pojęcia. Zastosowanie zaproponowanej definicji obejmowałoby bardzo szeroki wachlarz podmiotów: pośredniczących przy przekazywaniu zleceń przy przewozie osób samochodem osobowym, pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą lub taksówką; podmiotów umożliwiających zawieranie umów w imieniu klienta lub podmiotu wykonującego przewóz; umożliwiających zawieranie umowy przewozu i regulowaniu opłat za przewóz; umożliwiających pobieranie opłat za usługę przewozu; jak również wszelkich podmiotów udostępniających lub dostarczających, do celów wskazanych w projekcie, środków przekazu informacji.</p> <p>Przepisy te dotyczyłyby tak szerokiej grupy podmiotów, że jej pełne wymienienie nie jest na ten moment możliwe. Dopuszczalne jest postawienie tezy, iż zastosowanie definicji w zaproponowanej formie objęłoby zarówno platformy płatnicze, jak np. Sumllp, Poldata (pobieranie opłat), serwisy społecznościowe (dostarczanie platform do przekazu informacji), serwisy do planowania podróży jak np. Google Maps lub Yanosik (udostępnianie platform do przekazywania zleceń), dostawców oprogramowania jak np. Opst.pl, Taxipro.pl (udostępnianie programów komputerowych do przekazywania zleceń). W myśl zaproponowanej definicji niemalże każda czynność pasażera zmierzająca do zamówienia lub umówienia przewozu dokonywana przez środek przekazu informacji będzie mogła zostać uznana za wykonywanie pośrednictwa przy przewozie osób, co pociągałoby za sobą konieczność spełnienia przez właściwego przedsiębiorcę wskazanych w ustawie wymogów, w tym uzyskania odpowiedniej licencji.</p> <p>Podsumowując, należy wskazać, iż w myśl zaproponowanych przepisów, regulacje dotyczące pośrednictwa przy przewozie osób będą miały zastosowanie także do przedsiębiorców nie zajmujących się pośrednictwem przy przewozie osób. Należy również zwrócić uwagę na fakt, iż projekt przewiduje rozszerzenie definicji transportu drogowego o „działalność gospodarczą w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób”, co będzie oznaczać, że pośrednictwo przy przewozie osób uznane zostanie za formę wykonywania transportu drogowego. Takie podejście jest wymaga szerszej dyskusji i w wielu przypadkach może stać w sprzeczności ze stanem faktycznym, bowiem pośrednicy często w ogóle nie świadczą usług przewozowych.</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona. Wprowadzenie definicji „pośrednictwa przy przewozie osób” ma na celu określenie katalogu podmiotów, które zobowiązane będą do posiadania odpowiedniej licencji oraz spełnienia wymogów z tym związanych. Intencją projektodawcy jest wyłącznie objęcie przepisami projektowanej nowelizacji podmiotów, które zajmują się działalnością pośrednictwa przy przewozie osób.</p>	Uber Poland sp. z o.o.
42.	Art. 1 pkt 1 (zmiany w art. 4)	<p>Art. 4 definiuje działalność gospodarczą w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób, tylko czy aby na pewno. Naszym zdaniem nie. Uważać należy, że proponowany Art. 4 określa przedsiębiorcę prowadzącego działalność gospodarczą w transporcie drogowym jako przedsiębiorcę prowadzącego firmę transportową a nie pośrednictwo. Przynajmniej zakres działalności i czynności opisane w tym art. jak i inne zapisy w tym projekcie na to wskazują. Powstaje pytanie, kogo projektodawca uważa za „pośrednika ” a kogo za przedsiębiorcę działającego w transporcie drogowym. Nie ma wyszczególnienia stosownego zróżnicowania. Zważyć trzeba, czy to się komuś podoba czy nie, to każdy bez wyjątku jest „pośrednikiem”. Cała gospodarka, produkcyjna, usługowa, handlowa, transportowa, administracyjna itd. oparta jest na</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona. 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).</p>	Samorządny Związek Zawodowy Taksówkarzy Rzeczypospolitej Polskiej

		<p>pośrednictwie. Znaczy to, w myśl powyższej propozycji, że w każdej dziedzinie należałoby ustanowić licencjonowanego pośrednika aby poszczególne dziedziny gospodarki miałyby funkcjonować w sposób „uczciwy” albowiem projektodawca swą propozycją wyraża, że uczciwe i prawidłowe działanie w transporcie drogowym zapewnia pośrednik. Tak na marginesie, dlaczego nie ma projektów ustaw proponujących ustanowienie pośrednika w przewozach osób, koleją, autobusem, samolotem, statkiem. Trzeba też zważyć, komu tak naprawdę zależy na uchwaleniu pośrednika, komu przyniesie korzyści. Otóż, korzyści nie przyniesie żadnych, natomiast niewątpliwie ograniczy możliwość powstawaniu nowych firm przewozowych, co grozi monopolizacją rynku przewozowego. Wszystkie firmy transportowe przewożące osoby w tym społeczno-zawodowe działają na określonych warunkach ustawowych, prawnych i zawartych umów. Wskazane „prawa i obowiązki” nie są adekwatne dla „pośrednika i pośrednictwa” przy przewozie osób. Są one jakby uzupełnieniem jakie czynności powinien między innymi wykonywać przedsiębiorca działający w transporcie drogowym prowadząc firmę przewozową.</p> <p>Według naszej wiedzy, „Pośrednik” jest to osoba prawna lub fizyczna prowadząca swą działalność na tzw. wolnym rynku, która nie jest związana stałą umową zarówno ze zlecającym usługę jak i ją wykonującym. Inaczej mówiąc jest to świadczenie wzajemnych usług bez stałych zobowiązań. „Pośrednik” nie ma prawa pobierać opłaty za wykonywaną usługę przez innego przedsiębiorcę, może tylko pobrać ustaloną opłatę za swoje wykonane czynności. Nie ma potrzeby tworzenia nieuzasadnionych barier prawnych w funkcjonalności rynku przewozowego albowiem za skutkują one negatywnie względem każdego. Za tym, określenie działalności gospodarczej w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób w proponowanym art. 4 w powiązaniu z innymi artykułami w tym projekcie jest prawnie chybiona.</p>	<p>z uwagi na fakt, że profil takiej działalności ściśle jest związany z realizowaniem usługi transportu. Wymagania stawiane podmiotom ubiegającym się o licencję na przewóz osób nie są wygórowane i polegają na weryfikacji niezbędnych warunków do prowadzenia takiej działalności.</p>	
43.	Art. 1 pkt 1 (zmiany w art. 4)	<p>W pierwszej kolejności Izba zwraca uwagę na liczne zagrożenia związane z wyjątkowo nieprecyzyjną definicją pośrednika w zakresie przewozu osób. Pomimo, że projekt miał wedle założeń autorów objąć głównie podmioty zajmujące się pośrednictwem w zakresie przewozu osób, które zlecają przewozy kierowcom nieposiadającym odpowiedniej licencji (str. 1 uzasadnienia projektu), w rzeczywistości, ze względu na wyjątkową szeroką definicję pośrednika, projektem została objęta większość branży przewozu osób, a także większość podmiotów dostarczających dla wskazanej branży rozwiązania technologiczne. Taki wniosek można wyciągnąć analizując treść proponowanego brzmienia art. 4 pkt 24 ustawy o transporcie drogowym (pkt 1 lit. b) Projektu).</p> <p>Zgodnie z treścią projektowanego art. 4 pkt 24) poprzez pośrednictwo przy przewozie osób rozumie się <i>działalność gospodarczą polegającą na:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 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 przeznaczonym konstrukcyjnie 	<p>Uwaga nie została uwzględniona. Intencją projektodawcy jest wyłącznie objęcie przepisami projektowanej nowelizacji podmiotów, które zajmują się działalnością pośrednictwa przy przewozie osób.</p>	Polska Izba Informatyki i Telekomunikacji

		<p>do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą lub taksówką</p> <p>- poprzez dostarczanie lub udostępnianie do tych celów programów komputerowych, aplikacji mobilnych, platform teleinformatycznych albo innych środków przekazu informacji.</p> <p>W ocenie izby lektura Projektu wskazuje, że autor nowelizacji chciał objąć w nowelizowanej ustawie wszystkie działalności, które może prowadzić pośrednik w ramach swojej usługi. Niestety w zaproponowanym brzmieniu, treść projektowanego przepisu prowadzi do kuriozalnego wniosku, że pośrednikiem przy przewozie osób nie będzie tylko ten kto faktycznie pośredniczy w łączeniu kierowców z pasażerami, ale także wiele podmiotów dostarczających dla wskazanej branży rozwiązania technologiczne.</p> <p>Dla określenia jak szeroki zakres podmiotów może zostać objęty definicją pośrednika przy przewozie osób konieczne jest określenie zakresu kluczowych zwrotów, tj. <i>programów komputerowych, aplikacji mobilnych, platform teleinformatycznych oraz innych środków przekazu informacji</i>. Sam projekt ustawy nie nadaje nowego znaczenia wskazanym zwrotom.</p> <p>Tak jak wątpliwości nie powinno budzić pojęcie programu komputerowego, czy też aplikacji mobilnych, szczególną uwagę należy zwrócić na pojęcie platform teleinformatycznych oraz innych środki przekazu informacji. Szukając znaczenia wskazanych definicji najbardziej adekwatne będzie odniesienie się do treści innych przepisów prawa, w tym w szczególności ustawy z dnia 18 lipca 2012 r. <i>o świadczeniu usług drogą elektroniczną</i> (zwanej dalej UŚUDE). Pomimo, że wskazana ustawa nie posługuje się tożsamym aparatem pojęciowym, można założyć, że sens nadany poszczególnym zwrotom jest ten sam</p> <p>I tym samym w ocenie Izby:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) platforma teleinformatyczna powinna być tożsamo definiowana jak system teleinformatyczny w UŚUDE, tj. jako zespół współpracujących ze sobą urządzeń informatycznych i oprogramowania, zapewniający przetwarzanie i przechowywanie, a także wysyłanie i odbieranie danych poprzez sieci telekomunikacyjne za pomocą właściwego dla danego rodzaju sieci telekomunikacyjnego urządzenia końcowego. Jak wskazują komentarze będzie to zespół urządzeń informatycznych rozumianych jako <i>hardware</i> oraz oprogramowanie rozumiane jak <i>o software</i>, o ile zespół ten zapewnia z jednej strony przetwarzanie i przechowywanie (charakterystyczne dla systemów informatycznych), z drugiej zaś przekazywanie danych na odległość (charakterystyczne z kolei dla systemów komunikacyjnych) poprzez sieci telekomunikacyjne z użyciem właściwego (telekomunikacyjnego) urządzenia końcowego; 2) Inne środki przekazu informacji z kolei powinny być rozumiane jako środki komunikacji sensu largo, czyli środki komunikacji elektronicznej (rozwiązania techniczne, w tym urządzenia teleinformatyczne i współpracujące z nimi narzędzia programowe, umożliwiające indywidualne porozumiewanie się na odległość przy wykorzystaniu transmisji danych między systemami teleinformatycznymi obejmujące m.in. wiadomości SMS (<i>Short Message System</i>) czy MMS (<i>Multimedia Message System</i>), jak również komunikatory internetowe) oraz środki komunikacji tradycyjnej (głosowej). <p>Przy tak szerokim rozumieniu platform teleinformatycznych innych środków przekazu informacji</p>		
--	--	---	--	--

	<p>oprócz tego, że za pośrednika w rozumieniu art. 4 pkt 24 Ustawy może być uznany jednocześnie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) faktyczny właściciel licencji na oprogramowanie wykorzystywane do łączenia kierowców z pasażerami - nawet w przypadku, gdy nie świadczy usług na terytorium Polski (jako podmiot dostarczający lub udostępniający do tych celów program komputerowy, bądź aplikację mobilną umożliwiające zawarcie umowy przewozu i umożliwiający uregulowanie opłat) oraz 2) licencjobiorca oprogramowania wskazanego powyżej świadczący usługi na terytorium Polski (jako podmiot nie tylko dostarczający lub udostępniający do tych celów program komputerowy, bądź aplikację mobilną umożliwiające zawarcie umowy przewozu i umożliwiający uregulowanie opłat, ale także świadczący bezpośrednio usługi polegające na przekazywaniu zleceń przewozu od pasażera do kierowcy, pobierający w imieniu kierowcy opłatę za usługę przewozu); <p>za pośrednika w przewozie osób mogą być też uznani m.in.:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) operatorzy komórkowi działający na terytorium Polski (jako podmioty dostarczające środki przekazu informacji umożliwiające zawarcie umowy przewozu i umożliwiające uregulowanie opłat); 2) operatorzy stacjonarni świadczący usługi głosowe na rzecz tradycyjnych korporacji taksówkarskich (jako podmioty dostarczające środki przekazu informacji umożliwiające zawarcie umowy przewozu); 3) dostawcy usług mailingowych wykorzystywanych przez kierowców i pasażerów ((jako podmioty dostarczające środki przekazu informacji umożliwiające zawarcie umowy przewozu); 4) dostawcy usług płatniczych (jako podmioty umożliwiające uregulowanie opłat za przewóz osób poprzez dostarczanie lub udostępnianie do tych celów programów komputerowych, aplikacji mobilnych, platform teleinformatycznych albo innych środków przekazu informacji); 5) właściciele serwerów, na których umieszczone jest oprogramowanie łączące pasażerów z kierowcami (jako podmioty umożliwiające zawarcie umowy przewozu poprzez dostarczanie lub udostępnianie do tych celów platform teleinformatycznych); 6) właściciele platform współpracujących z pośrednikiem, których działalność będzie polegała na wyszukiwaniu połączeń między kierowcami i pasażerami, bądź bezpośrednią możliwość złożenia zlecenia (jako podmioty umożliwiające zawarcie umowy przewozu poprzez dostarczanie lub udostępnianie do tych celów programów komputerowych, aplikacji mobilnych, platform teleinformatycznych albo innych środków przekazu informacji) - w tym m.in. 7) producenci telefonów komórkowych oraz właściciele systemów operacyjnych, z których korzystają kierowcy bądź pasażerowie ((jako podmioty umożliwiające zawarcie umowy przewozu poprzez dostarczanie lub udostępnianie do tych celów programów komputerowych, aplikacji mobilnych, platform teleinformatycznych albo innych środków przekazu informacji). 		
--	--	--	--

		<p>Zdaniem Izby, powyższe wyliczenie, właściwie pokazuje jak wieloznacznie może być interpretowana ustawa i to na samym etapie definiowania pośrednika, a co z tym związane, jak wiele podmiotów wbrew intencji ustawodawcy mogłoby zostać zakwalifikowane jako pośrednicy w przewozie osób.</p> <p>Izba zauważa, że nawet jeżeli na skutek przemodelowania definicji udałoby się doprowadzić do wykluczenia z niej wszystkich podmiotów które faktycznie nie prowadzą działalności w zakresie bezpośredniego pośrednictwa w przewozie osób, definicja wciąż będzie dopuszczała że w ramach jednej usługi pośrednictwa, w tym samym czasie więcej niż jeden podmiot może zostać obciążony obowiązkami wynikającymi z ustawy (ze względu na fakt, że licencję na dane oprogramowanie do przewozu osób może posiadać w tym samym czasie więcej niż jeden podmiot).</p> <p>Biorąc pod uwagę, wprowadzoną w pkt 13b) projektu karę grzywny w kwocie do 40.000 zł z tytułu wykonywania działalności w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób bez wymaganej licencji, także co istotniejsze, wprowadzane nowe uprawnienie Inspekcji Transportu Drogowego umożliwiające występowanie z wnioskiem do Prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej o zablokowanie przeznaczonych do wykonywania pośrednictwa przy przewozie osób programów komputerowych, numerów telefonów, aplikacji mobilnych, platform teleinformatycznych albo innych środków przekaz informacji, w przypadku stwierdzenia wykonywania pośrednictwa przy przewozie osób bez wymaganej licencji, w ocenie Izby ustawodawca powinien zmierzać do wyjątkowo precyzyjnego zdefiniowania, co należy rozumieć poprzez pośrednictwo. W innym wypadku zapis należy ocenić jako krytyczne ryzyko dla szeregu podmiotów z sektora ICT.</p>		
44.	Art. 1 pkt 1 (zmiany w art. 4)	<p>Proponując legalną definicję „pośrednictwa przy przewozie osób” projektodawca podjął pewną - nieskuteczną w naszej ocenie - próbę jej dostosowania do warunków panujących na rynku. Pośrednictwo przy przewozie osób jest bowiem działalnością wykonywaną najczęściej przy użyciu środków porozumiewania się na odległość, takich jak np. aplikacje mobilne lub platformy teleinformatyczne. Z racjonalnego punktu widzenia zatem, przepisy odnoszące się do pośredników powinny mieć zastosowanie wyłącznie do podmiotów wykorzystujących środki porozumiewania się na odległość w celu wykonywania pośrednictwa przy przewozie osób. Tymczasem, po zapoznaniu się z proponowanym brzmieniem definicji, można dojść do wniosku, że z jej zakresu znaczeniowego nie zostały wyłączone podmioty, które zawodowo zajmują się jedynie tworzeniem lub dystrybucją środków przekazu informacji, a więc nie podejmowaniem czynności zmierzających do umożliwienia pasażerom skorzystania z usług przewozu.</p> <p>Zaznaczamy, że takie skonstruowanie przepisu może doprowadzić do tego, że również podmioty faktycznie niewykonyjące pośrednictwa przy przewozie osób objęte będą proponowanymi regulacjami. Skutki takiego rozwiązania mogą być bardzo poważne, bowiem może doprowadzić ono do tego, że ograniczone zostanie wykorzystywanie i rozwój nowoczesnych technologii na rynku pośrednictwa przy przewozie osób. Dlatego też poddajemy pod rozwagę możliwość większego skonkretyzowania znaczenia „pośrednictwa przy przewozie osób” w ten sposób, że regulacje te dotyczyć będą wyłącznie podmiotów, które rzeczywiście wykorzystują środki porozumiewania się na odległość do kojarzenia pasażerów. Należałoby także, wskazane w projekcie czynności składające się na pośrednictwo przy przewozie osób, dostosować do czynności rzeczywiście podejmowanych przez pośredników przy przewozie osób. W naszej ocenie, obecnie zaproponowane brzmienie definicji „pośrednictwa przy</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona.</p> <p>Intencją ustawodawcy nie jest objęcie definicją pośrednictwa przy przewozie osób także podmiotów dostarczających rozwiązania technologiczne do wskazanych podmiotów, a jedynie uregulowanie rynku pośredników przy przewozie osób zlecających przewozy pojazdami przeznaczonymi konstrukcyjnie do przewozu 9 osób łącznie z kierowcą.</p> <p>Wprowadzenie definicji pośrednictwa przy przewozie osób ma na celu określenie katalogu podmiotów, które zobowiązane będą do posiadania odpowiedniej licencji oraz spełnienia wymogów z tym związanych. Wprowadzenie innej treści definicji mogłoby spowodować próby obejścia przepisów związanych</p>	Amerykańska Izba Handlowa w Polsce

		przewozie osób”, nie wydaje się uwzględniać w pełni charakteru podejmowanej przez pośredników działalności.	z obowiązkami wynikającymi z działalności pośrednictwa przy przewozie osób.	
45.	Art. 1 pkt 2 (zmiany w art. 5b)	Wprowadzenie licencji pośrednictwa przy przewozie osób samochodem osobowym w naszej ocenie jest bezzasadne, gdyż aplikacja umożliwiająca zamówienie przejazdu jest narzędziem, pozwalającym łączyć pasażera z kierowcą oraz umożliwia realizację płatności. Przewóz de facto realizuje inny podmiot gospodarczy. Kierowcy nie są naszymi pracownikami, nie możemy nimi zarządzać bezpośrednio.	Uwaga nie została uwzględniona. Na rynku przewozów drogowych osób samochodami osobowymi funkcjonują podmioty pośredniczące w przekazywaniu zleceń przewozowych złożonych m.in. za pomocą aplikacji mobilnych pomiędzy pasażerami a kierowcami. Działalność takich podmiotów w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób nie jest obecnie uregulowana przepisami prawnymi. W celu wprowadzenia równych zasad i obowiązków dla wszystkich uczestników rynku przewozowego zasadne jest uregulowanie działalności pośredników przy przewozie osób. Ponadto wprowadzenie licencji w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób ma na celu wprowadzenie precyzyjnego podziału odpowiedzialności pomiędzy pośrednikiem a podmiotem realizującym zlecenia przewozu.	Taxify
46.	Art. 1 pkt 2 (zmiany w art. 5b)	Przy tak wadliwej definicji „ <i>pośrednictwa przy przewozie osób</i> ”, wprowadzanie konieczności posiadania licencji w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy i osób nie znajduje żadnego uzasadnienia (art. 1 pkt 2 - zmiany w art. 5b itd). Dodatkowo mając na uwadze, iż osoby pośredniczące nie wykonują w rzeczywistości czynności przewozu osób lub rzeczy, wymaganie od nich certyfikatu kompetencji zawodowych wydaje się być niecelowe i nieproporcjonalne oraz stanowi zbędną nadregulację.	Uwaga została uwzględniona.	Konfederacja Lewiatan
47.	Art. 1 pkt 2 (zmiany w art. 5b)	Firma mytaxi Polska sp. z o.o. jako uczestnik rynku przewozów, spełniający wymogi prawne, w pełni popiera i dostrzega potrzebę wprowadzenia planowanego obowiązku posiadania licencji na pośrednictwo przy przewozie osób, który dotyczyłby wszystkich firm oferujących tę usługę. Uważamy, że jednolita licencja dla podmiotów pośredniczących to właściwe narzędzie służące koniecznej kontroli rynku i nakładania kar związanych z nieuczciwą konkurencją w branży, które może zapobiec szerszeniu się tzw. „szarej strefy”. Dobrym przykładem funkcjonowania takiego systemu są regulacje irlandzkie, gdzie funkcjonuje licencja pośrednika, a jej uzyskanie oraz przedłużenie jest proste i nie utrudnia prowadzenia działalności gospodarczej. Uważamy jednak, że sposób przyznawania i przedłużania licencji powinien być przedmiotem debaty ze wszystkimi podmiotami funkcjonującymi na rynku przewozów, ponieważ wymagania mogą mieć różne konsekwencje w zależności od wielkości i lokalizacji danej firmy.	Uwaga została uwzględniona.	mytaxi

48.	Art. 1 pkt 2 (zmiany w art. 5b)	W naszej ocenie zaproponowane przez autorów Projektu zmiany w zakresie wymogów, jakie spełnić będą musieli przedsiębiorcy ubiegający się o licencję na pośrednictwo przy przewozie osób, są nieadekwatne do rodzaju wykonywanej działalności. Konieczność uzyskania przez jedną z osób zarządzających przedsiębiorstwem pośredniczącym w usługach przewozu osób certyfikatu kompetencji zawodowych może być sprzeczna z przepisami prawa Unii Europejskiej. Posiadanie tego typu certyfikatu przepisy te uznają bowiem za obowiązek przewoźników drogowych, podczas gdy pośrednicy przy przewozie osób nie mogą być uznani za przewoźników.	Uwaga została uwzględniona.	Uber Poland sp. z o.o.
49.	Art. 1 pkt 2 (zmiany w art. 5b)	Podkreślamy zwłaszcza bardzo mocno naruszenie zasad samorządności i wolności gospodarczej w postaci nałożenia obowiązku posiadania przez osoby zarządzające firmami świadczącymi przewóz drogowy lub pośredniczących przez co najmniej jednego członka zarządu bliżej nieokreślonego certyfikatu kompetencji zawodowych. Powoduje to: a) zamykanie wolności zawodu i świadczenia działalności gospodarczej poprzez jego licencjonowanie, zamiast jego otwarcia i zrównania szans oraz uregulowania; b) zmuszenie organizacji samorządu zawodowego jak Zrzeszenia Transportu Prywatnego do wyboru do zarządu osób posiadających jedynie takie kwalifikacje - ogranicza to możliwości wyboru, powoduje to utworzenie kasty nieusuwalnych członków zarządu, jest sprzeczne z zarejestrowanym i zatwierdzonym sądownie statutem oraz ustawa o samorządzie zawodowym niektórych podmiotów gospodarczych.	Uwaga została uwzględniona.	Zrzeszenie Transportu Prywatnego m. st. Warszawy
50.	Art. 1 pkt 2 (zmiany w art. 5b)	Brak bliższego określenia certyfikatu kompetencji zawodowych, zwłaszcza w kontekście braku określenia sposobu ich zdobycia, podmiotów szkolących i certyfikujących, kosztów i czasu uzyskania certyfikatu oraz związanego z tym oraz z całą ustawą <i>vocatio legis</i> . Wprowadzenie certyfikatu kompetencji zawodowych oraz pojęcia kompetencji zawodowych bez ich definicji w świetle wykreślenia i nie występowania w rejestrze zawodów zawodu taksówkarza, a więc także braku możliwości istnienia i określenia kompetencji zawodowych dla zawodu niezewidencjonowanego.	Uwaga została uwzględniona.	Zrzeszenie Transportu Prywatnego m. st. Warszawy
51.	Art. 1 pkt 2 (zmiany w art. 5b)	W ustawie występuje tożsame nazewnictwo licencji do przewozu drogowego osób dla podmiotów zbiorowych (korporacje) i kierowców indywidualnych (np. taxi) bez właściwego wyodrębnienia, rozróżnienia i zdefiniowania. W związku z powyższym z powodu tożsamości pojęciowej powoduje to trudności w zrozumieniu oraz stosowaniu ustawy, ponieważ nie wiadomo kiedy i jakie zasady obejmują którą licencję, jaki jest i czy taki był zamiar ustawodawcy wprowadzający 2 licencje, które zapisy dotyczą której licencji, itp. Konieczne jest wyraźne, także w zakresie nazewnictwa rozróżnienie tych licencji i utrzymanie oraz uwypuklenie różnic 3 licencji dotyczącej pośrednictwa w przewozie osób.	Uwaga została wyjaśniona. Projekt jasno określa wymagania jakie należy spełnić w związku z ubieganiem się o konkretne licencje.	Zrzeszenie Transportu Prywatnego m. st. Warszawy
52.	Art. 1 pkt 3 lit. a (zmiany w art. 5c)	Jakkolwiek większość z zaproponowanych w projekcie rozwiązań wydaje się być nieuzasadniona, to jednak pozytywnie odnieść się należy do rozwiązania przewidującego obniżenie wymogów niezbędnych do uzyskania licencji na wykonywanie przewozu osób samochodem osobowym oraz pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą. Zarówno konieczność legitymowania się przez przynajmniej jedną z osób zarządzających przedsiębiorstwem lub osobę zarządzającą w przedsiębiorstwie transportem drogowym certyfikatem kompetencji zawodowych Jak i dysponowania wskazanym w ustawie zabezpieczeniem finansowym (w wysokości 9000 euro na pierwszy pojazd samochodowy przeznaczony do transportu drogowego oraz w wysokości 5000 euro na każdy następny pojazd samochodowy) stanowiły istotne bariery prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób. Rezygnacja z tych wymogów przyczyni się nie tylko do wzrostu liczby przedsiębiorców	Uwaga została uwzględniona.	Związek Przedsiębiorców i Pracodawców

		wykonujących przewóz osób, ale - przede wszystkim - wpłynie pozytywnie na poziom konkurencyjności na rynku przewozu osób. Z tego też powodu, zaproponowane przepisy należy w tym zakresie ocenić dobrze.		
53.	Art. 1 pkt 3 lit. b (zmiany w art. 5c)	Niejako dodatkowo, wskazać należy, że zaproponowane w projekcie rozwiązania zdają się nie uwzględniać unijnego wymiaru działalności gospodarczej prowadzonej zarówno przez polskich, jak i zagranicznych przedsiębiorców. Podnieść w tym miejscu należy, że elementy wniosku, który składać będzie podmiot ubiegający się o uzyskanie licencji na wykonywanie pośrednictwa przy przewozie osób, w żaden sposób nie uwzględniają sytuacji prawnej przedsiębiorców nieposiadających siedziby na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Co więcej, wśród wymogów, które spełnić musi przedsiębiorca ubiegający się o licencję, projektodawca wskazuje obowiązek dysponowania określoną ilością środków finansowych lub majątkiem, które jednak muszą znajdować się na terenie kraju. Rozwiązanie to jawi się jako sprzeczne z unijnymi swobodami i wolnościami, w szczególności ze swobodą przedsiębiorczości i swobodą przepływu kapitału, bowiem niemalże całkowicie ogranicza możliwość wykonywania pośrednictwa przy przewozie osób przez podmioty nieposiadające siedziby oraz środków finansowych lub majątku na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.	Uwaga została uwzględniona.	Związek Przedsiębiorców i Pracodawców
54.	Art. 1 pkt 3 lit. b (zmiany w art. 5c)	Proponowane regulacje dotyczące certyfikatu kompetencji zawodowych opierają się na obowiązujących dotychczas przepisach odnośnie do licencji na przewóz osób i rzeczy. Nie uwzględniają instytucji pośrednika w przewozie osób i nie biorą pod uwagę zakresu jego działalności, który różni się od działalności typowego przedsiębiorstwa transportowego. Uważamy, że wymagania stawiane osobom zarządzającym transportem w przedsiębiorstwie pośrednika powinny zostać dostosowane do zakresu jego działalności, przynajmniej w kwestii rezygnacji z części technicznej.	Uwaga została uwzględniona.	mytaxi
55.	Art. 1 pkt 3 lit. b (zmiany w art. 5c)	W art. 5c ust 2 punkt 3 powinien <i>otrzymać</i> następujące brzmienie: „3) przynajmniej jedna z osób zarządzających przedsiębiorstwem lub osoba zarządzająca w przedsiębiorstwie transportem drogowym legitymuje się certyfikatem kompetencji zawodowych lub licencją na transport drogowy osób taksówką?”. W Polsce powiatowej nie ma dużych firm pośredniczących. Tam działają małe, kilkusobowe stowarzyszenia, które nie będą w stanie spełnić wymogu posiadania certyfikatu kompetencji zawodowych. Spowoduje to sytuację, w której będą działały nielegalnie lub mieszkańcy miast powiatowych zostaną bez możliwości zamówienia taksówki telefonicznie. Te kilkusobowe stowarzyszenia przestaną istnieć, natomiast jest to za maty rynek, aby weszły tam duże firmy, dla których spełnienie tego wymogu nie stanowi problemu. Certyfikat kompetencji zawodowych ma zagwarantować, że w firmie jest osoba, która zna przepisy. W przypadku transportu drogowego osób taksówką, zna je każdy taksówkarz, dlatego wydaje się zasadne pozostawienie takiego ułatwienia dla małych podmiotów działających w niewielkich społecznościach miast powiatowych.	Uwaga została uwzględniona.	Związek Zawodowy Taksówkarzy „Warszawski Taksówkarz”
56.	Art. 1 pkt 3 lit. b (zmiany w art. 5c)	Postulujemy zniesienie przewidzianego przez projekt wymogu posiadania przez pośrednika certyfikatu kompetencji zawodowych (art. 5c ust. 2 projektu). Taki wymóg ustawy nie ma wystarczających podstaw, jako że pośrednik nie wykonuje usług w zakresie przewozu. Zatem za wystarczający należy uznać sam fakt posiadania odpowiednich licencji przez taksówkarzy faktycznie wykonujących przewóz. Nadto należy nadmienić, że pośrednicy zobligowani są do weryfikowania spełniania wszelkich wymagań przez poszczególnych taksówkarzy, co dodatkowo uzasadnia zniesienie wymogu uzyskania certyfikatu kompetencji zawodowych. Jeżeli w toku prac legislacyjnych nie zostanie uwzględniony nasz postulat	Uwaga została uwzględniona.	M1 TAXI Spółka z ograniczoną odpowiedzialności Sp. K

		likwidacji wymogu posiadania przez pośrednika certyfikatu kompetencji zawodowych, wówczas wnosimy o rozważanie uproszczonej procedury przyznawania przedmiotowego certyfikatu przez podmioty, które przez czas nie krótszy niż 12 miesięcy świadczą usługi pośrednictwa w zakresie przewozów. Jak pokazują zasady doświadczenia życiowego, doświadczenie i wiedza zdobyta w praktyce zwykle jest szersza i lepiej wykorzystywana od wiedzy czysto teoretycznej.		
57.	Art. 1 pkt 3 lit. b (zmiany w art. 5c)	Kompetencje zawodowe pośredników - jakie wymagania i w jaki sposób je zdobyć?	Uwaga została wyjaśniona. Warunki i tryb uzyskania certyfikatu kompetencji zawodowych reguluje rozdział 7 ustawy o transporcie drogowym.	AS Taxi Michał Orzech
58.	Art. 1 pkt 3 lit. b (zmiany w art. 5c)	Postulujemy wykluczenie w projekcie możliwości prowadzenia usługi pośrednictwa przy przewozie osób przez podmioty inne niż spółki prawa handlowego, w szczególności stowarzyszenia lub fundacje. Obecnie działalność stowarzyszeń, w zakresie pośrednictwa, prowadzona jest głównie na zasadzie „non-profit”, jako forma realizacji zadań statutowych stowarzyszenia. Usługę pośrednictwa prowadzi się w obrębie formy prawnej stowarzyszenia, mając na celu obejście wymogów podatkowych narzucanych na przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w innych formach. Pośrednictwo klasyfikuje się często jako działalność statutową. Wraz z wejściem w życie projektu ustawy, usługa pośrednictwa przy przewozie osób zostanie zaklasyfikowana jako działalność gospodarcza, dlatego stowarzyszenia, którym ustawy pozwalają jedynie ubocznie prowadzić działalność gospodarczą, powinny zostać całkowicie i wyraźnie pozbawione możliwości pośrednictwa przy przewozie osób. Korporacje pomijają w praktyce faktyczną realizację zadań statutowych, skupiając się głównie na prowadzeniu usługi pośrednictwa. Usługa radio-taxi jest przez to przeważającą działalnością stowarzyszenia taksówkarzy, co jest niedopuszczalne i sprzeczne z przepisami dotyczącymi stowarzyszeń.	Uwaga została wyjaśniona. Warunki rozpoczęcia działalności gospodarczej w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób są precyzyjnie określone w projekcie ustawy. W związku z tym podmioty prowadzące obecnie działalność pośrednika będą zobowiązane do dostosowania się do wprowadzonych przepisów w tym zakresie.	M1 TAXI Spółka z ograniczoną odpowiedzialności Sp. K
59.	Art. 1 pkt 3 lit. b (zmiany w art. 5c)	Nie zrozumiałym jest propozycja zaniechania wymogu uzyskania certyfikatu kompetencji zawodowej oraz zabezpieczenia finansowego o których mowa w art. 5 c ust. 2 i 3. obowiązującej ustawy. Pozyskana wiedza poprzez uzyskanie certyfikatu kompetencji zawodowej niewątpliwie pomoże przyszłemu przedsiębiorcy w prowadzeniu firmy transportowej a zatrudnianemu kierowcy też by ona nie zaszkodziła. Nie można propagować niewiedzy, albowiem skutkuje to zaniżeniem jakości świadczonych usług przewozowych i bezpieczeństwu. Uważamy, że podniesienie kwalifikacji poprzez pozyskiwanie wiedzy jest niezbędne, jak również w prawidłowym funkcjonowaniu firmy jest potrzebne tzw. „zabezpieczenie”. Zniesienie tychże wymogów, spowoduje nieograniczony dostęp do rynku. Skutkuje nieograniczonym powieleniem przewozu osób przypisany taksówce, które już są wykonywane przez osoby nie mające stosownych uprawnień tworząc szarą strefę. W jakim celu projektodawca proponuje usankcjonowanie szarej strefy poprzez ułatwienie jej dostępu do rynku, niestety w swym uzasadnieniu projektodawca nie objaśnia.	Uwaga nie została uwzględniona. Występowanie ww. obowiązków jest regulacją nadmierną i ogranicza w praktyce dostęp do rynku dla nowych podmiotów rozpoczynających działalność związaną z przewozem osób. Zabezpieczenie finansowe na każdy pojazd zgłoszony do licencji oraz posiadanie certyfikatu kompetencji zawodowych w transporcie drogowym nie jest adekwatne względem przewozów wykonywanych samochodem osobowym.	Samorządny Związek Zawodowy Taksówkarzy Rzeczypospolitej Polskiej
60.	Art. 1 pkt 3 lit. b (zmiany w art. 5c)	Prócz definicji, znaczne zastrzeżenia Izby budzą zapisy Projektu dotyczące wymogów, jakie musi spełnić podmiot ubiegający się o licencję.	Uwaga została uwzględniona	Polska Izba Informatyki i Telekomunikacji

	<p>Zgodnie z zapisem proponowanym w Projekcie, odmiennie niż jest to opisane w obowiązującej Ustawie, podmiot świadczący usługi pośrednictwa powinien się legitymować środkami finansowymi lub majątkiem znajdującymi się na terenie kraju (proponowane brzmienie art. 5 ust. 2 Ustawy) - pkt 2 Projektu.</p> <p>Tak sformułowany zapis sprowadza możliwość świadczenia usług w zakresie pośrednictwa transportu osobowym jedynie do podmiotów zarejestrowanych jako polscy przedsiębiorcy. Tak rygorystyczny zapis, wydaje się pozostawać w sprzeczności z jednymi z naczelnych zasad Unii Europejskiej - swobody przedsiębiorczości oraz swobody świadczenia usług.</p> <p>Abstrahując od faktu czy usługi świadczone przez podmioty zarządzające platformami do łączenia kierowców stanowią czyste usługi społeczeństwa informacyjnego, czy też są one usługami łączącymi usługi społeczeństwa informacyjnego oraz usługi transportowe - na tej podstawie toczy się aktualny spór przed Trybunałem Sprawiedliwości Unii Europejskiej - nawet w przypadku gdy usługa ta zostanie zdefiniowana jako usługa mieszana, brak jest podstaw do ograniczania możliwości świadczenia tego typu usług w Polsce, podmiotom legalnie świadczącym usługi na terytorium UE. Co wynika z szerokiego dorobku doktryny, postanowienia TFUE zakazują wszelkich ograniczeń swobody przedsiębiorczości oraz świadczenia usług, także takich, które mają ograniczony zakres i małe znaczenie. Ograniczenia dyskryminujące są związane z zakazem zarówno bezpośredniej, jak i pośredniej dyskryminacji. Z postanowień art. 49 TFUE wynika zasada traktowania narodowego, która wyklucza każdą formę dyskryminacji i oznacza, że podmioty gospodarcze pochodzące z innych państw członkowskich Unii muszą być traktowane nie gorzej niż podmioty krajowe. O dyskryminacji bezpośredniej mówimy wtedy, gdy określona regulacja prawna nakazuje odmienne traktowanie podmiotów gospodarczych różniących się przynależnością państwową, czyli obywatelstwem (osoba fizyczna - obywatel państwa członkowskiego i zarazem obywatel Unii) lub siedzibą (spółka). Natomiast o dyskryminacji pośredniej mówimy wtedy, gdy regulacja prawna jest skierowana do wszystkich adresatów - podmiotów gospodarczych - i nie różnicuje ich formalnie ze względu na przynależność państwową, chociaż w wymiarze faktycznym prowadzi do takich następstw, jak klasyczna dyskryminacja wynikająca z państwowej przynależności. Dyskryminacja bezpośrednia może być usprawiedliwiona wyłącznie na podstawie konkretnego wyjątku, spośród wskazanych explicite w postanowieniach TFUE (art. 51 i 52). Natomiast dyskryminacja pośrednia, podobnie jak środki o charakterze niedyskryminującym, może być usprawiedliwiona na podstawie konkretnego wyjątku, spośród wskazanych explicite w postanowieniach TFUE, ale również ze względu na interes publiczny [Szwarc-Kuczer 2012, s. 855]. Każda sytuacja ograniczenia swobody przedsiębiorczości oznacza, że ciężar przeprowadzenia dowodu legalności takiego ograniczenia spoczywa po stronie podmiotu ograniczającego, czyli zwykle państwa członkowskiego. Uzasadnienie takiego ograniczenia może być oparte zwłaszcza na odpowiednich regulacjach traktatowych, jak również na przesłankach określonych w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Traktatowe ograniczenia swobody przedsiębiorczości są związane z:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wykonywaniem prerogatyw władzy publicznej, które z obiektywnych względów we wskazanym przypadku nie może występować; 2) względami porządku publicznego, bezpieczeństwa publicznego i zdrowia publicznego. 		
--	---	--	--

	<p>3) wymogami koniecznymi z punktu widzenia interesu ogólnego</p> <p>W przypadku ograniczeń dyktowanych względami porządku publicznego, podstawą do wprowadzenia ograniczeń swobód Unii Europejskiej może być jedynie osobiste zachowanie podmiotu, które będzie stanowić rzeczywiste, bezpośrednie i wystarczająco poważne zagrożenie dla podstawowego interesu publicznego. Nieuprawnione jest więc na przykład uzasadnienie podyktowane względami prewencji generalnej.</p> <p>Charakteryzując zagrożenie dla podstawowego interesu publicznego, przepisy UE wymagają, aby było ono rzeczywiste, bezpośrednie i wystarczająco poważne. Środek zastosowany w kontekście zagrożenia porządku publicznego i bezpieczeństwa publicznego musi być konieczny do osiągnięcia celu, jakim jest zapewnienie takiego porządku i bezpieczeństwa i tylko wtedy, kiedy cel ten nie może zostać osiągnięty innymi środkami, które byłyby środkami mniej restrykcyjnymi.</p> <p>W przypadku wprowadzania ograniczeń w oparciu o wymogi konieczne z punktu widzenia interesu ogólnego zwraca się uwagę na to, że ograniczenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) muszą być stosowane w sposób niedyskryminujący; 2) muszą być uzasadnione bezwzględnyymi wymogami dobra ogólnego (interesu publicznego); 3) muszą zapewnić osiągnięcie celu, do którego realizacji służą; 4) nie mogą wykraczać poza to, co jest niezbędne do realizacji zamierzonego celu (zasada proporcjonalności) <p>W swojej praktyce orzeczniczej Trybunał Sprawiedliwości powoływał najczęściej następujące wymogi konieczne: - ochronę konsumentów (sprawa C-442/02 Caixa Bank France v. Minister de l'Economie, des Finances et de l'Industrie) [ECR 2004c]; - zachowanie spójności systemu podatkowego i zapewnienie zrównoważonego rozdziału kompetencji podatkowych (sprawa C-250/95 Furura Participatioons SA and Singer v. Administration des Contributions) [ECR 1997]; - ochronę własności przemysłowej (sprawa C-255/97 Pfeiffer Grosshandel GmbH v. Lowawarenhandel GmbH) [ECR 1999b]; - ochronę interesów wierzycieli, wspólników mniejszościowych i pracowników (sprawa C-167/01 Kramer van Koophandel en Fabriken voor Amsterdam v. Inspire Art Ltd) [ECR 2003]; - bezpieczeństwo w ruchu drogowym (sprawa C-55/93 Criminal Proceedigs against Johannes Geritt Cornelis van Scheik) [ECR 1994].</p> <p>Co należy podkreślić, w ocenie Izby tak z treści Projektu, jak i z treści uzasadnienia do Projektu, w żaden sposób nie wynika, aby zachodziła jakakolwiek okoliczność, którą można byłoby zakwalifikować w kategoriach względów porządku publicznego, bezpieczeństwa publicznego, zdrowia publicznego, czy też wymogami dobra ogólnego, uzasadniająca dostęp do licencji dla podmiotów spoza Polski, co czyni postanowienie ograniczające dostęp do rynku podmiotom spoza polski dyskryminacyjnym.</p> <p>Na gruncie usług społeczeństwa informacyjnego (także tych których usługa społeczeństwa informacyjnego stanowi jeden z elementów) zasada niedyskryminowania została bezpośrednio wyrażona w art. 3 ust. 2 dyrektywy 2000/31/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 8 czerwca 2000 r. w sprawie niektórych aspektów prawnych usług społeczeństwa informacyjnego, w szczególności handlu elektronicznego w ramach rynku wewnętrznego (dyrektywa o handlu</p>		
--	---	--	--

		<p>elektronicznym), gdzie wskazano, że Państwa Członkowskie Państwa Członkowskie nie mogą z powodów wchodzących w zakres koordynowanej dziedziny ograniczać swobodnego przepływu usług społeczeństwa informacyjnego pochodzących z innego Państwa Członkowskiego.</p> <p>W ocenie Rzecznika Generalnego Macieja Szpunara z 11 maja 2017 r. wyrażonej w sprawie C-434/15 Asociación Profesional Elite Taxi przeciwko Uber Systems Spain SL usługa kojarzenia pasażerów z kierowcami, w części spełnia kryteria uznania jej za usługę społeczeństwa informacyjnego. Tym samym, w części dotyczącej pośrednictwa podlega przepisom dyrektywy 2000/31. Jak zostało wyraźnie wskazane w pkt 79-81 opinii zważywszy, że na terytorium tego typu aplikacje są przeważnie zarządzane przez spółkę umieszczoną w jednym z krajów członkowskich, zarówno kierowcom, jak i pasażerom w innych państwach członkowskich, (...) dostawa ta jest wykonywana w ramach swobody świadczenia usług, regulowanej, między innymi, przez art. 3 ust. 2 i 4 dyrektywy 2000/31. Na podstawie tych przepisów państwa członkowskie nie mogą co do zasady ograniczać swobody świadczenia usług pochodzących z innych państw członkowskich, z powodów wchodzących w zakres koordynowanej dziedziny, poprzez wprowadzanie wymogów, niezależnie do tego, czy zostały one ustanowione wyłącznie w odniesieniu do usług społeczeństwa informacyjnego, czy też mają charakter ogólny. Dziedzina podlegająca koordynacji obejmuje między innymi, zgodnie z art. 2 lit. h) ppkt (i) tiret pierwsze dyrektywy 2000/31, wymagania związane z „podjęciem działalności [...], taki[e] jak wymagania dotyczące [...] zezwoleń [...]”. Wynika z tego, że wymóg dotyczący posiadania pozwolenia na świadczenie usług pośrednictwa w zawieraniu umów przewozu miejskiego na żądanie, (...) w zakresie, w jakim odnosi się do usługi kojarzenia świadczonej przez tego typu platformy, wchodzi w zakres dziedziny podlegającej koordynacji i z tego powodu jest objęty zakazem ustanowionym w art. 3 ust. 2 dyrektywy 2000/31.</p> <p>Powyższe stanowiska jedynie podkreślają zasadność zastrzeżeń wniesionych przez Izbę.</p>		
61.	Art. 1 pkt 3 lit. b (zmiany w art. 5c)	<p>w art. 5c pkt 1 otrzymuje nr 2, pkt 2 otrzymuje nr 3, pkt 3 otrzymuje nr 4, pkt 4 otrzymuje nr 5 i dodaje się pkt 1 o brzmieniu: Licencji o których mowa w art. 5b pkt2 udziela się przedsiębiorcy, jeżeli: 1) Członkowie organu zarządzającego osoby prawnej, osoby zarządzające spółką jawną lub komandytową, a w przypadku innego przedsiębiorcy-osoby prowadzącej 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; c - 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 2005r. o przeciwdziałaniu narkomani (Dz. U. z 2017r. poz. 783 i 1458), nie orzeczono zakazu wykonywania zawodu kierowcy, 2) Okoliczności określone w pkt 1 a, b, i c należy udokumentować zaświadczeniem z Krajowego Rejestru Karnego w formie papierowej lub elektronicznej. uzasadnienie: Przepis mówiący o wymogu niekaralności dla pośrednika zlecającego przewozy osób powinien bezwzględnie zostać ujęty w ustawie, zapewni on pełne bezpieczeństwo dla przedsiębiorców podejmujących</p>	<p>Uwaga została uwzględniona. W projekcie ustawy wprowadzono zapis, że w celu uzyskania licencji w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób członkowie organu zarządzającego osoby prawnej, osoby zarządzające spółką jawną lub komandytową, a w przypadku innego przedsiębiorcy - osoby prowadzące działalność gospodarczą 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</p>	Stowarzyszenie Zawodowe Poznańskich Taksówkarzy

		z nim współpracę, brak takiego przepisu mógłby pozwolić na podjęcie pośrednictwa przy przewozie osób, przez osoby karane.	wykonywaniem, oraz że nie wydano im prawomocnego orzeczenia zakazującego wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego.	
62.	Art. 1 pkt 4 lit. a (zmiany w art. 6)	<p>Jako instruktorzy nauki jazdy widzimy jak często dochodzi do wypadków z udziałem kierowców zrzeszonych w różnych firmach działających na terenie kraju i świadczących nielegalnie transport. Wspomniani pseudo przewoźnicy nie posiadają stosownych uprawnień, elementarnej wiedzy dotyczącej specyfiki zawodu kierowcy taksówki oraz ukończonego szkolenia i zdanego egzaminu. Widzimy jak notorycznie stwarzają ogromne zagrożenie, często łamią przepisy ruchu drogowego oraz powodują znaczną ilość wypadków. Tylko w samej stolicy jest to ilość zatrważająca. Ma to olbrzymi wpływ na bezpieczeństwo pasażerów, a także pozostałych uczestników w ruchu drogowego.</p> <p>Doskonale znane są nam również statystyki z zakresu Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym gdzie nasz kraj zajmuje bardzo niską pozycję.</p> <p>Warto podkreślić, że aktualnie obowiązkowe szkolenie dla przyszłych taksówkarzy jest jedynym miejscem, gdzie prowadzone jest przygotowanie do tego zawodu. Podczas kursu, kandydaci na kierowców taksówek otrzymują bardzo ważne informacje konieczne w codziennej pracy. Oprócz szkoleń z zakresu topografii (głównie ważnych i praktycznych informacji charakterystycznych dla danej miejscowości nie zawartych w mapach i nawigacjach) kursanci poznają przepisy określające zasady wykonywania tego zawodu. Poznają uchwały rady miasta, dzięki którym między innymi dowiadują się jak bezpiecznie przewozić pasażerów i jak zgodnie z przepisami rozliczać się z klientem. Warto dodać, że w zakresie kursu są też zajęcia z pierwszej pomocy, których znajomość jest tak ważna. Należy podkreślić, że skasowanie obowiązku szkolenia wpłynie także na pozbawienie kandydatów na kierowców taksówek wiedzy z zakresu ratowania ludzkiego życia. Nawyki i zasady przekazane kursantowi w czasie szkolenia będą później owocować w jego pracy. Likwidacja obowiązkowych szkoleń i powierzenie transportu życia przypadkowym osobom, które zostały taksówkarzami bez koniecznej wiedzy, jest skrajnie nieodpowiedzialne. Aktualny program szkolenia i tak jest maksymalnie okrojony i postulować powinno się wręcz o jego rozszerzenie a nie o jego likwidację. Osoba, która ma odpowiadać za bezpieczeństwo pasażera powinna być maksymalnie kompetentna. Pamiętajmy, że zawodowy kierowca jest też wizytówką miasta i danej profesji - mierna będzie to wizytówka gdy zawód kierowcy taksówki będzie mógł wykonywać każdy bez elementarnej wiedzy. Naszym zdaniem dodatkowo skasowanie szkoleń znacząco utrudni kursantom zdanie egzaminu. Wręcz wydłuży drogę do dostępu do zawodu. Kandydaci będą próbować zdać do skutku co wpłynie na zwiększenie kosztów i rozciągnięcie w czasie uzyskanie uprawnień. Tylko kompleksowe przeszkolenie i rzetelny egzamin zagwarantuje nam odpowiedni poziom profesjonalizmu i bezpieczeństwa w tej grupie zawodowej. Pamiętajmy, że głównie instruktorom kierowców zawodowych i Państwu powinno najbardziej zależeć na podnoszeniu poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym i przewożonych pasażerów oraz kwalifikacjach kierowców wykonujących ten, wbrew pozorom, odpowiedzialny i trudny zawód. Liczymy na Państwa przychyłność wobec naszych argumentów i wprowadzenie w obecnym projekcie zmian pozostawiających obowiązek szkolenia przed przystąpieniem do egzaminu na licencje w zakresie.</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona.</p> <p>Intencją projektodawcy jest złagodzenie kryteriów w zakresie dostępu do zawodu taksówkarza. Zniesienie obowiązkowych szkoleń ułatwi zainteresowanym podmiotom dostęp do zawodu taksówkarza, a ustanowione na obszarze swojej właściwości przez radę gminy powinna zweryfikować wiedzę przyszłego taksówkarza.</p> <p>Projekt ustawy nie wprowadza zakazu organizowania szkoleń przygotowujących kandydata do przystąpienia do egzaminu z znajomości topografii miejscowości oraz znajomości prawa miejscowego. Każdy zainteresowany kandydat będzie mógł dobrowolnie takie szkolenie odbyć.</p>	Krajowe Stowarzyszenie Instruktorów Nauki Jazdy
63.	Art. 1 pkt 4 lit. a (zmiany w art.	Jako przedsiębiorcy zajmujący się profesjonalnie szkoleniami kandydatów do zawodu kierowcy taksówki, zwracamy się z uprzejmą prośbą o rozpatrzenie i wzięcie pod uwagę naszej propozycji poprawki do	<p>Uwaga nie została uwzględniona.</p> <p>Intencją projektodawcy jest</p>	Ogólnopolskie Porozumienie

6)	<p>konsultowanej obecnie Ustawy dotyczącej zasad prowadzenia i podejmowania działalności w zakresie przewozu osób taksówką osobową. Ponieważ większość nowelizowanych przepisów nie budzi naszych wątpliwości i uważamy je za konieczne aby uregulować rynek przewozu osób w Polsce, skupimy się na przepisie dotyczącym bezpośrednio prowadzonej przez nas działalności w zakresie szkoleń m.in. przygotowujących do przystąpienia do egzaminu na licencję na wykonywanie transportu drogowego w zakresie przewozu osób.</p> <p>Projekt Ustawy zakłada likwidację obowiązku szkolenia przed przystąpieniem do egzaminu kompetencyjnego, organizowanego w drodze uchwały rady gminy. Argumentacją, którą posłużył się autor tej zmiany jest chęć ułatwienia dostępu do zdobycia samego dokumentu licencji.</p> <p>W powszechnej opinii pokutuje pogląd, że w dobie GPS kierowca taksówki nie potrzebuje żadnej wiedzy o mieście, po którym się porusza i tylko to jest konieczne do wykonywania tego zawodu. Nic bardziej mylnego, a wręcz jest to bardzo niebezpieczna opinia, z gruntu nieprawdziwa.</p> <p>Uważamy, że nie wzięto pod uwagę bardzo istotnych kwestii, które naszym zdaniem należy koniecznie rozpatrzyć.</p> <p>Szkolenia kompetencyjne do egzaminu na licencję taxi, tak jak cała branża, w ciągu kilku ostatnich lat ewoluowały.</p> <p>Na samym początku, kiedy przepisy o obowiązku ukończeniu szkolenia przed egzaminem wprowadzono, rzeczywiście obejmowały tylko zakres, który narzucała uchwała konkretnej gminy w tym zakresie. Dotyczyły właściwie jedynie stosownych przepisów prawa miejscowego i kilku zagadnień z topografii miasta.</p> <p>Dzisiaj wygląda to zgoła inaczej. Największe ośrodki szkoleniowe prowadzone są przez osoby zawodowo związane ze środowiskiem taksówkarskim. Programy szkoleń są świetnie przygotowane. Nie jest to tylko, tak jak jeszcze kilka lat temu, wydanie zaświadczenia za opłatą. Większość byłych kursantów, którzy dzisiaj legalnie wykonują ten zawód może to potwierdzić.</p> <p>Zawód taksówkarza, jako jeden z niewielu, ma tą specyficzną cechę, że od pierwszego dnia wymaga się od kierowcy pełnych kompetencji. Zarówno pośrednik wydający zlecenia, jak i klient zlecający usługę nie wie o tym, że powierza wykonanie usługi osobie będącej na początku swojej drogi zawodowej w tym charakterze.</p> <p>Profesja kierowcy taksówki jest zawodem zaufania publicznego, klient musi być bezpieczny i to jest najważniejsze. W przypadku braku egzaminu w danej gminie, to właśnie szkolenie może być jedynym miejscem (momentem) aby kandydata do niego przygotować. Jednocześnie może być narzędziem pierwszej selekcji kandydatów na kierowców taksówek. Obecna zmiana przepisów, przy zachowaniu szkoleń, może więc być także szansą na podniesienie jego poziomu i likwidację zjawisk patologicznych.</p> <p>Szkolenie potrzebne jest także po to, aby kierowca poznał lokalne przepisy porządkowe czy podstawowe zasady działania taksometru. W większości przypadków kandydaci na kierowców taksówek potrzebują w trakcie szkolenia dogłębnego omówienia tych zagadnień i nie wystarcza im przeczytanie treści uchwał. Widać to przede wszystkim wśród kierowców, którzy trafiają do nas na szkolenia z firm wynajmujących auta taxi osobom nie posiadającym uprawnień. Już, teoretycznie, wożą klientów, a jednak dopiero na szkoleniu zaczynają rozumieć jak bardzo odpowiedzialna jest to praca i na czym polega ten zawód.</p> <p>Podczas szkoleń, profesjonalne ośrodki poza ww. zagadnieniami kładą również nacisk na :</p> <ul style="list-style-type: none"> -jakość obsługi klienta, sposoby postępowania w określonych sytuacjach; sposoby nowoczesnych rozliczeń zleceń; sposoby rozwiązywania sytuacji problematycznych podczas wykonywanych zleceń; 	<p>złagodzenie kryteriów w zakresie dostępu do zawodu taksówkarza. Zniesienie obowiązkowych szkoleń ułatwi zainteresowanym podmiotom dostęp do zawodu taksówkarza, a ustanowione na obszarze swojej właściwości przez radę gminy powinna zweryfikować widzę przyszłego taksówkarza.</p> <p>Projekt ustawy nie wprowadza zakazu organizowania szkoleń przygotowujących kandydata do przystąpienia do egzaminu z znajomości topografii miejscowości oraz znajomości prawa miejscowego. Każdy zainteresowany kandydat będzie mógł dobrowolnie takie szkolenie odbyć.</p>	Ośrodków Szkoleniowych w Zakresie Przewozu Osób Taksówką
----	--	---	--

	<p>zasady BHP; zasady udzielania pierwszej pomocy; zasady postępowania w sytuacjach zagrażających bezpieczeństwu kierowcy lub trudnych; poruszanie się po ograniczonych dla ruchu strefach miejskich, bus pasach itp.;</p> <p>obsługa aplikacji taksówkowych; etyka zawodowa; I wiele innych zagadnień.</p> <p>Wszystko to, ma na celu podniesienie jakości usług przewozu osób (a nie służyć jedynie zdaniu egzaminu) oraz zmianę lansowanej przez niektóre środowiska (szczególnie związane z rynkiem przewozów nielegalnych) wizerunkiem kierowcy taksówki jako człowieka o bardzo niskich kompetencjach, zachowaniu, higienie itp. Obserwując środowisko taksówkarskie od lat, wiemy, że za taki wizerunek w największym stopniu odpowiadają ci kierowcy, którzy licencję dostali z racji stażu, bez obowiązku kończenia nowoczesnego szkolenia gdy wprowadzano przepisy o egzaminach przeprowadzanych przez gminy oraz kierowcy jeżdżący bez uprawnień w firmach wynajmujących pojazdy posiadające licencje taxi. Oni właśnie nie przechodzili żadnych szkoleń. Generują najwięcej skarg i niskich ocen klientów, ale co gorsza, powodują najwięcej wypadków w trakcie pracy.</p> <p>Nasza praca już przynosi efekty, o czym świadczą pochlebne opinie o przeprowadzanych szkoleniach i sygnały jakie dostajemy bezpośrednio ze stowarzyszeń i korporacji taksówkarskich, do których coraz częściej trafiają kierowcy już przygotowani do zawodu.</p> <p>Prowadząc ośrodki szkoleniowe ponieśliśmy również nakłady inwestycyjne polegające na wyposażeniu sal wykładowych, przygotowaniu stosownych aplikacji (służących kandydatom do nauki samodzielnej) itp.</p> <p>Wszystko to służy podniesieniu kwalifikacji przyszłych taksówkarzy.</p> <p>Taksówki są swego rodzaju wizytówkami miast, po których się poruszają. Jesteśmy pewni, że ich władarze również chcieliby, aby kierowcy przystępujący do tego zawodu byli odpowiednio przeszkoleni i umieli się po tym mieście poruszać, a klienci korzystający z ich usług byli zadowoleni i bezpieczni.</p> <p>Ośrodki szkolące kierowców taxi są obecne w wielu krajach, które wymagają egzaminów w celu zdobycia licencji na wykonywanie przewozu osób taksówką osobową. Często wymagane szkolenie trwa nie kilka dni, jak u nas, lecz nawet kilka miesięcy. We Francji np. są specjalnie oznakowane auta z homologacją taxi, którymi usługę przewozu wykonuje instruktor z kursantem zaliczając zajęcia praktyczne.</p> <p>Wymienione argumenty, w naszej opinii, przyczyniają się do obniżenia poziomu liczących patologii, które procedowana zmiana Ustawy ma na celu likwidować.</p> <p>Zniesienie obowiązku szkoleń nie wpłynie pozytywnie na rynek /profesję taxi. Efekt będzie odwrotny. Do zawodu trafią osoby bez elementarnej wiedzy, nie potrafiące w poprawny sposób zgodnie z przepisami świadczyć podstawowych usług przewozu. W praktyce, ilu kierowców przeczyta lub (co gwarantuje szkolenie) będzie znać uchwałę jeżeli nikt tego nie będzie wymagał? Czy kierowca będzie wiedział kto ma pierwszeństwo w przewozie lub co zaliczamy do bagażu podręcznego i jak go bezpiecznie przewozić? Jak należy postępować w przypadku przewozu osób niepełnosprawnych? Albo, kiedy kierowca może przerwać rozpoczęty przewóz? Zagadką dla takiego kierowcy będą zasady działania taksometru i w jaki sposób nalicza on opłatę za przewóz? Lub jakie są zasady rozliczania z klientem i korporacją.</p> <p>W dobie kiedy przywiązuje się tak dużą wagę do wykształcenia i profesjonalizmu w każdej branży, zapis ustawy o zniesieniu szkoleń dąży tylko do obniżenia jakości i zagrożeniu w bezpieczeństwie świadczonych usług.</p> <p>Likwidacja obowiązkowych szkoleń w żadnym stopniu nie ułatwi również zdobycia licencji na przewóz</p>		
--	---	--	--

		<p>osób. Cena profesjonalnego szkolenia jest niska i nie stanowi przeszkody w procesie wchodzenia do zawodu. Po profesjonalnie przeprowadzonym szkoleniu kandydaci zdają egzamin za pierwszym, a w najgorszym razie za drugim razem. W innym przypadku zdawalność znacznie spadnie i droga do zawodu wydłuży się, a co za tym idzie suma wydatków będzie dużo wyższa.</p> <p>Oprócz ww. powodów odejście od planowanej likwidacji szkoleń do egzaminu na licencję taxi pozwoli całkiem pokaźnej grupie instruktorów zachować miejsca pracy, które często są jedynymi źródłami ich dochodów.</p> <p>Zwracamy się zatem z prośbą o rozpatrzenie naszej propozycji jaką jest zachowanie obowiązku ukończenia szkolenia w dużych miastach/gminach (pow. 100 tys. mieszkańców) jako uprawniającego do przystąpienia do egzaminu kompetencyjnego na licencję w zakresie przewozu osób taksówką osobową.</p>		
64.	Art. 1 pkt 4 lit. b (zmiany w art. 6)	<p>Utrzymanie możliwości wprowadzenia przez Radę Gminy egzaminu z topografii nie ma żadnego sensu w XXI wieku - aplikacja Taxify posiada wbudowaną nawigację GPS umożliwiającą znalezienie odpowiedniej trasy do punktu docelowego.</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona.</p> <p>Właściwe wydaje się pozostawienie do decyzji samorządów możliwości wprowadzenia przez radę gminy egzaminu potwierdzającego znajomość topografii miejscowości i przepisów prawa miejscowego. Jednostki samorządu terytorialnego najlepiej znają specyfikę zarządzanego przez siebie obszaru, m.in. w zakresie transportu drogowego, a co za tym idzie zdecydowania się wprowadzenie obowiązku wprowadzenia egzaminu z topografii miejscowości oraz znajomości przepisów prawa miejscowego.</p> <p>Uwaga w zakresie likwidacji egzaminów z topografii miejscowości oraz znajomości przepisów prawa miejscowego została uwzględniona na dalszym etapie legislacyjnym.</p>	Taxify
65.	Art. 1 pkt 4 lit. b (zmiany w art. 6)	<p>Popieramy regulację i uważamy, że ograniczenie zbędnych kosztów oraz złagodzenie czy zniesienie niektórych wymogów w celu uzyskania przez przedsiębiorcę licencji upoważniającej do wykonywania zarobkowego przewozu osób będzie korzystne zarówno dla kierowców, jak i klientów.</p> <p>Naszym zdaniem istnieje jeszcze co najmniej kilka nadmiernych obowiązków, którymi obciążeni są taksówkarze i których zniesienie lub ograniczenie warto rozważyć, a nie zostały uwzględnione w Projekcie. Przykładowo do obowiązków utrudniających taksówkarzom wykonywanie zawodu należy m.in. konieczność dokonywania corocznych dodatkowych badań technicznych taksówki, ponieważ generują one dodatkowe koszty nie oferując w zamian dodatkowej wartości dla pasażera.</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona.</p> <p>Wprowadzenie możliwości świadczenia usług przewozowych przez taksówkarzy poza obszarem, na który została udzielona licencja, ze względu na możliwość ustanowienia przez właściwą radę gminy obowiązku zdania egzaminu z</p>	mytaxi

		Ponadto, proponujemy umożliwienie kierowcom świadczenia usług nie tylko w miastach, w których wydana została licencja, ale również w miejscowościach sąsiadujących z nimi. Rozwiązanie to sprawdziłoby się szczególnie w przypadku aglomeracji trójmiejskiej i śląskiej.	topografii miejscowości i znajomości prawa miejscowego jest trudna do wdrożenia. Uwaga w zakresie likwidacji egzaminów z topografii miejscowości oraz znajomości przepisów prawa miejscowego została uwzględniona na dalszym etapie legislacyjnym.	
66.	Art. 1 pkt 4 lit. b (zmiany w art. 6)	Na wstępie chcielibyśmy zauważyć, że utrzymanie egzaminów ze znajomości topografii miasta jest niezbędne, dla prawidłowego wykonywania usług transportowych w dużych miastach. Pojawiają się opinie, że w dobie nawigacji samochodowych, kierowca nie musi znać miasta, po którym wozi ludzi, nawigacja znajdzie dla niego najlepszą drogę. Nic bardziej mylnego. Na ulicach Warszawy czy Krakowa codziennie setki nielegalnych przewoźników wozi klientów „na około”, ponieważ nawigacja tak im każe. Setki kierowców wjeżdża pod zakaz wjazdu, próbuje przebijać się ulicami jednokierunkowym pod prąd. Dlaczego tak się dzieje? Powody są dwa. Organizacja ruchu w miastach często się zmienia, za czym nie nadążają producenci map do nawigacji. A po drugie, w dużych miastach mamy udogodnienia dla taksówek w postaci bus-pasów, których nawigacje nie widzą, i w ten sposób każą kierowcom, którzy nie znają miasta, jechać na około, zamiast pojechać bus-pasem. Szczególnie w godzinach szczytu jest to niekorzystne dla klientów i zdecydowanie wydłuża drogę przejazdu. A godziny szczytu, kiedy całe miasto jest zakorkowane, generują około 60% przejazdów. Natomiast bus-pas pozwala na w miarę płynną podróż. Tracą na tym klienci, gdyż płacą dużo większe rachunki, tracą na tym inni uczestnicy ruchu, gdyż dziwne manewry nielegalnych przewoźników powodują wypadki.	Uwaga została uwzględniona.	Związek Zawodowy Taksówkarzy „Warszawski Taksówkarz”
67.	Art. 1 pkt 4 lit. b (zmiany w art. 6)	Specyfika zawodu taksówkarza była przedmiotem zmian w ostatnich kilkunastu latach. Jak pokazuje rosnąca popularność aplikacji pośredniczących w przewozach pasażerów przez osoby nieposiadające zdanego egzaminu, klient zwykle nie jest zainteresowany tym, żeby przewoźnik legitymował się wspomnianymi dokumentami. Jak pokazuje praktyka, posiadanie zdanego egzaminu nie zawsze wpływa pozytywnie na oferowany przewóz. Najczęściej do jego efektywnego wykonania wystarczające jest posiadanie nawigacji, która pokazuje aktualnie najkrótszą lub najszybszą trasę przejazdu oraz praktyka w zakresie wykonywanych przewozów. Przeprowadzanie egzaminów i szkoleń przez radę gminy w wielu miastach nadal jest normą. Proponowane zmiany w ustawie nie znoszą możliwości prowadzenia przez gminę egzaminów, a jedynie szkoleń. Nie widzimy racjonalnego powodu, dla którego jedne gminy miałyby przeprowadzać egzaminy, a inne nie. Jest to różnicowanie sytuacji przedsiębiorców oferujących przewozy na niekorzyść tych, na których wciąż będzie nałożony obowiązek zdania egzaminów. Egzaminy rażąco ograniczają dostęp do wykonywania zawodu taksówkarza - wprowadzone testy są bardzo trudne, a wielu kandydatów musi podchodzić do nich wielokrotnie. Apelujemy o liberalizację przepisów w zakresie egzaminów. Kandydat na taksówkarza musi posiadać prawo jazdy, będące wystarczającym poświadczeniem posiadania przez niego umiejętności kierowania samochodem i przewozu osób. Zamiast tego, art. 6 ustawy o transporcie drogowym ustanawia kolejne warunki do spełnienia. Taksówkarz obowiązany jest do uzyskania licencji, która nakłada na niego dodatkowe wymogi i ograniczenia, w tym także wymóg zdania egzaminu. Egzamin jest w takich okolicznościach zbędną formalnością, niepotrzebnie ograniczającą taksówkarzy w przewozie osób, a także nakładającą na kandydata znaczne obciążenia finansowe. Klienci powinni we własnym zakresie decydować	Uwaga nie została uwzględniona. Zasadne wydaje się pozostawienie do decyzji samorządów możliwości wprowadzenia przez radę gminy egzaminu potwierdzającego znajomość topografii miejscowości i przepisów prawa miejscowego. Jednocześnie w projekcie ustawy zaproponowano obniżenie kosztów za przystąpienie do powyższego egzaminu. Uwaga w zakresie likwidacji egzaminów z topografii miejscowości oraz znajomości przepisów prawa miejscowego została uwzględniona na dalszym etapie legislacyjnym.	M1 TAXI Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Sp. K

		<p>kogo wybiorą do wykonania przewozu, a w interesie samego przedsiębiorcy powinna być dobra znajomość topografii miasta. Jeżeli w toku prac legislacyjnych nie zostanie uwzględniony nasz postulat likwidacji egzaminów, wnosimy o złagodzenie kryteriów egzaminacyjnych. Obecne kryteria egzaminacyjne są rażąco wygórowane. Zgodnie z danymi statystycznymi zgromadzonymi przez Urząd Miasta Poznania w 2016 roku, zdawalność egzaminu w Poznaniu wynosiła jedynie 32,13%. W naszej ocenie test egzaminacyjny powinien być łatwiejszy i przystępniejszy dla kandydata, a próg zdawalności wyższy. Cel polegający na wyższej zdawalności egzaminu proponujemy osiągnąć poprzez jednoznaczne określenie zakresu materiału egzaminacyjnego, zmniejszenie liczby zagadnień egzaminacyjnych, ograniczenie zamkniętej listy pytań egzaminacyjnych (maksymalnie do 500 pytań) oraz obniżenie wymaganej do zdania egzaminu ilości prawidłowych odpowiedzi. Oprócz tego wnosimy o zmodyfikowanie art. 6 ust. 3b i 3c ustawy o transporcie drogowym, w taki sposób, żeby opłata za egzamin była jednorazowa, niezależnie od liczby podejść kandydata do egzaminu. Utrzymywanie zdawalności na niskim poziomie jest obecnie w interesie organów samorządu terytorialnego, które pobierają opłatę za każdy przeprowadzony egzamin. Oczekiwalibyśmy wprowadzenia warunków, które byłyby korzystniejsze finansowo dla egzaminowanych. Dodatkowo, jeżeli nie zostanie uwzględniony nasz postulat całkowitej likwidacji egzaminów poddajemy pod rozważenie zastąpienie egzaminu dla taksówkarzy praktycznym szkoleniem. Szkolenie jest znacznie bardziej użyteczne dla celu zdobywania wiedzy z zawodu, niż egzamin, którego wady wykazaliśmy wcześniej.</p>		
68.	Art. 1 pkt 4 lit. b (zmiany w art. 6)	<p>Proponowany zapis w art. 6 ust. 1 pkt. 2 lit. b jest jak najbardziej zasadny, natomiast pkt. c, powinien pozostać w treści obowiązującej ustawy. Uważamy, że szkolenie jest potrzebne i powinno być obowiązkowe dla wszystkich. Pozyskanie wiedzy w wykonywaniu transportu drogowego taksówką jest wskazane. Żaden GPS, atlasy ani inne gadżety nie zastąpią wiedzy zarówno z przepisów prawa miejscowego jak i topografii miasta, choć są one pomocne w wykonywaniu działalności przewozowej.</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona. Rezygnacja z obowiązkowych szkoleń ma na celu ograniczenie obowiązków biurokratycznych nakładanych na przedsiębiorcę ubiegającego się o udzielenie licencji w zakresie przewozu osób taksówką. Posiadanie wymaganej wiedzy przez przedsiębiorcę w gminach gdzie jest to wymagane będzie gwarantowało zdanie egzaminu z topografii miejscowości i znajomości prawa miejscowego.</p>	Samorządny Związek Zawodowy Taksówkarzy Rzeczypospolitej Polskiej
69.	Art. 1 pkt 4 lit. b (zmiany w art. 6)	<p>Taksówkarze wykonujący krajowy transport drogowy przewóz osób taksówką osobową winni spełniać wymagane ustawą warunki niezależnie czy usługi świadczą w mieście powyżej 100 tys mieszkańców, czy w mniejszych ośrodkach miejskich, dlatego nieuzasadniony jest fakultatywnie dopuszczony egzamin na licencję taksówkową w miastach powyżej 100 tys mieszkańców. Reglamentacja uzależniona o zdania egzaminu z przepisów obowiązujących w zakresie usług taksówkowych wymaga jedynie podstawowej wiedzy pozwalającej przypuszczać, że usługi taksówkowe będą świadczone bezpiecznie dla klientów i zgodnie z zasadami prowadzenia działalności gospodarczej.</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona. Właściwe wydaje się pozostawienie do decyzji samorządów możliwości wprowadzenia przez radę gminy egzaminu potwierdzającego znajomość topografii miejscowości i przepisów prawa miejscowego. Jednocześnie w projekcie ustawy zaproponowano obniżenie kosztów za przystąpienie do powyższego egzaminu.</p>	Zrzeszenie Transportu Prywatnego w Katowicach
70.	Art. 1 pkt 4 lit.	<p>3a) Rada gminy może wprowadzić w drodze uchwały, obowiązek przejścia szkolenia i lub obowiązek zdania</p>	<p>Uwaga została uwzględniona.</p>	Stowarzyszenie

	b (zmiany w art. 6)	<p>egzaminu przed komisją egzaminacyjną potwierdzającą znajomość topografii miejscowości oraz przepisów prawa miejscowego, przez przedsiębiorcę osobiście wykonującego przewozy lub kierowcę przez niego zatrudnionego</p> <p>uzasadnienie:</p> <p>Ustawa pozostawia w gestii Rady Gminy obowiązek przejścia szkolenia i lub zdania egzaminu bez względu na ilość mieszkańców gminy, w przypadku małych miejscowości przeprowadzanie takich szkoleń i egzaminów jest raczej bezzasadne, dlatego rozwiązanie takie jest w pełni zasadne.</p>		Zawodowe Poznańskich Taksówkarzy
71.	Art. 1 pkt 4 lit. d (zmiany w art. 6)	<p>Zmiany przepisów regulujących postępowania organów administracji państwa w przypadku zmiany pojazdu, którym w okresie posiadanej licencji wykonywany jest transport przewóz osób taksówką osobową.</p> <p>Obecne postanowienia ustawy przy zmianie pojazdu wymagają złożenia wniosku o wydanie nowej licencji. Naczelny Sąd Administracyjny w uchwale w składzie 7 sędziów z dnia 13.10.2013r. wykażał, że:</p> <p>- zmiana pojazdu wpisanego do posiadanej licencji nie jest nowym aktem prawnym, a jedynie zmianą danych w posiadanej licencji i na wniosek przedsiębiorcy odpowiedni organ wydaje nowy egzemplarz posiadanej licencji z tym samym numerem i czasem jej ważności, wpisując jedynie dane nowego pojazdu.</p> <p>Szeroka analiza dokonana w składzie 7 sędziów nie budzi wątpliwości, że zmiana pojazdu wymaga zmiany danych w posiadanej licencji.</p>	<p>Uwaga została uwzględniona.</p> <p>W projekcie ustawy wprowadzono zapis, że zmiana pojazdu, na który została udzielona licencja na wykonywanie transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką nie wymaga wydania nowej licencji. W takim przypadku przedsiębiorca powinien złożyć wniosek o zmianę licencji.</p>	Zrzeszenie Transportu Prywatnego w Katowicach
72.	Art. 1 pkt 7 (zmiany w art. 15)	<p>Wadliwa definicja „pośrednictwa przy przewozie osób” powoduje daleko idące skutki w zakresie możliwości cofnięcia (w tym obligatoryjnego) licencji, czyniąc tę regulację daleko nieostrą, dającą organom władzy publicznej dowolność w stosowaniu (art. 1 pkt 7 - zmiany w art. 15 utd). Ponadto w dodawanym w at. 15 ust. 2b utd, projektodawca kolejny raz posłużył się nieprecyzyjną konstrukcją „umożliwienia świadczenia usług”. Niedookreślony jest również związek ostatniej części przepisu art. 15 ust. 2b w brzmieniu: „w tym także poprzez pobieranie albo uniemożliwienie uregulowania opłat za usługę” - z pozostałą częścią normy prawnej.</p>	<p>Uwaga została częściowo uwzględniona.</p> <p>W celu wprowadzenia uczciwej konkurencji na rynku przewozu osób samochodami osobowymi zasadne jest ustanowienie odrębnej procedury dotyczącej możliwości cofnięcia licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób w przypadku, gdy jej posiadacz prowadził działalność pośrednictwa przy przewozie osób, umożliwiając świadczenie usług przewozu osób przez podmiot nieposiadający odpowiedniej licencji na przewóz osób, o której mowa w art. 5b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym. Jednocześnie zaproponowano rozwiązanie, które ma na celu wyłączenie z odpowiedzialności pośrednika i nienakładania na niego kary pieniężnej oraz niewszczyniania</p>	Konfederacja Lewiatan

			<p>procedury umożliwiającej cofnięcie licencji, w przypadku gdy przedsiębiorca z którym współpracuje przestał posiadać licencję lub zawiesił wykonywanie transportu drogowego, a nie przekazał takiej informacji pośrednikowi.</p> <p>Uwaga została w pełni uwzględniona na dalszym etapie legislacyjnym.</p>	
73.	Art. 1 pkt 7 (zmiany w art. 15)	<p>Projektodawca proponuje, aby wprowadzana w nowelizacji licencja na wykonywanie pośrednictwa przy przewozie osób - w zakresie dotyczącym jej cofnięcia - podlegała jeszcze surowszemu reżimowi prawnemu niż inne licencje wydawane na podstawie ustawy o transporcie drogowym. Poza ogólnymi przesłankami cofnięcia licencji projektodawca wskazuje, że licencja na wykonywanie pośrednictwa przy przewozie osób będzie cofnięta (bez jakiegokolwiek uznania organu) w sytuacji, w której pośrednik umożliwi świadczenie usługi przewozu osób lub rzeczy podmiotowi nieposiadającemu licencji na wykonywanie przewozu osób. Uważamy, że zaproponowana sankcja jest nieadekwatna do dokonanego przez przedsiębiorcę naruszenia przepisów. Podkreślamy, że - poza cofnięciem licencji - organ administracji publicznej będzie mógł wymierzyć takiemu przedsiębiorcy karę pieniężną. Nieproporcjonalność tej konsekwencji potwierdza dodatkowo fakt, że w przypadku skutecznego cofnięcia licencji na wykonywanie pośrednictwa przy przewozie osób, pośrednik będzie miał możliwość uzyskania kolejnej licencji dopiero po upływie 3 lat od dnia, w którym decyzja administracyjna o cofnięciu licencji stała się ostateczna. Wskazujemy jednocześnie, że konsekwencje takiego działania organów administracji publicznej byłyby olbrzymie zarówno dla pośredników przy przewozie osób, jak i dla zatrudnianych przez nich pracowników. Urzędowe ograniczenia prowadzenia działalności gospodarczej są bowiem sytuacją wyjątkową, a narzędzia to umożliwiające powinny być stosowane rzadko. Projektowane regulacje są w naszej ocenie niedopuszczalne. Uwzględniając powyższe okoliczności, postulujemy rezygnację z tak dolegliwej przesłanki obligatoryjnego cofnięcia licencji na wykonywanie pośrednictwa przy przewozie osób. Obowiązujące dotychczas warunki cofnięcia licencji są na tyle surowe, że dodatkowe ich obostrzenie w stosunku do pośredników nie znajduje uzasadnienia.</p>	<p>Uwaga została częściowo uwzględniona.</p> <p>W celu wprowadzenia uczciwej konkurencji na rynku przewozu osób samochodami osobowymi zasadne jest ustanowienie odrębnej procedury dotyczącej możliwości cofnięcia licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób w przypadku, gdy jej posiadacz prowadził działalność pośrednictwa przy przewozie osób, umożliwiając świadczenie usług przewozu osób przez podmiot nieposiadający odpowiedniej licencji na przewóz osób, o której mowa w art. 5b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym.</p> <p>Jednocześnie zaproponowano rozwiązanie, które ma na celu wyłączenie z odpowiedzialności pośrednika i nienakładania na niego kary pieniężnej oraz niewszczywania procedury umożliwiającej cofnięcie licencji, w przypadku gdy przedsiębiorca z którym współpracuje przestał posiadać licencję lub zawiesił wykonywanie transportu drogowego, a nie przekazał takiej informacji pośrednikowi.</p> <p>Uwaga została w pełni uwzględniona na dalszym etapie legislacyjnym.</p>	Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej

74.	Art. 1 pkt 7 (zmiany w art. 15)	<p>Zakłada się także wprowadzenie szerokiego katalogu przesłanek umożliwiających cofnięcie licencji na wykonywanie pośrednictwa przy przewozie osób. Szczególne obawy budzi rozwiązanie, zgodnie z którym cofnięcie uprawnień do wykonywania pośrednictwa będzie obligatoryjne w sytuacji, w której przedsiębiorca wykonujący pośrednictwo przy przewozie osób umożliwi wykonywanie przewozu osób lub rzeczy podmiotowi nieposiadającemu licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie przewozu osób. Wydaje się, że zaproponowana przez projektodawcę sankcja jest niewspółmierna do naruszenia, zwłaszcza w kontekście możliwości nałożenia na pośrednika kary pieniężnej za to samo naruszenie. Dlatego też uzasadnione byłoby ograniczenie liczby przesłanek umożliwiających cofnięcie licencji i wyeliminowanie wskazanej powyżej przesłanki. Takie rozwiązanie z pewnością wpłynęłoby pozytywnie na pewność projektowanego prawa, a także doprowadzi do wyrównania - w kontekście możliwości cofnięcia licencji - sytuacji prawnej przedsiębiorców wykonujących pośrednictwo i przedsiębiorców zajmujących się transportem drogowym.</p>	<p>Uwaga została częściowo uwzględniona. W celu wprowadzenia uczciwej konkurencji na rynku przewozu osób samochodami osobowymi zasadne jest ustanowienie odrębnej procedury dotyczącej możliwości cofnięcia licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób w przypadku, gdy jej posiadacz prowadził działalność pośrednictwa przy przewozie osób, umożliwiając świadczenie usług przewozu osób przez podmiot nieposiadający odpowiedniej licencji na przewóz osób, o której mowa w art. 5b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym. Jednocześnie zaproponowano rozwiązanie, które ma na celu wyłączenie z odpowiedzialności pośrednika i nienakładania na niego kary pieniężnej oraz niewszczywania procedury umożliwiającej cofnięcie licencji, w przypadku gdy przedsiębiorca z którym współpracuje przestał posiadać licencję lub zawiesił wykonywanie transportu drogowego, a nie przekazał takiej informacji pośrednikowi. Uwaga została w pełni uwzględniona na dalszym etapie legislacyjnym.</p>	Związek Przedsiębiorców i Pracodawców
75.	Art. 1 pkt 7 (zmiany w art. 15)	<p>Dodatkowe, w stosunku do zasad ogólnych, przesłanki cofnięcia licencji są oderwane od faktycznych warunków wykonywania działalności. Licencja taka ma być cofana, gdy pośrednik umożliwił świadczenie usługi przewozu osób lub rzeczy podmiotowi nieposiadającemu licencji na wykonywanie przewozu osób lub rzeczy.</p> <p>Przesłanki cofnięcia licencji „na pośrednictwo” są nieracjonalne. Przede wszystkim projekt zakłada obligatoryjne cofnięcie licencji w każdym przypadku udzielania zlecenia podmiotowi, który nie posiada licencji na przewóz. Taka sankcja jest nieproporcjonalna do zakładanego celu „uporządkowania rynku”. Pośrednictwo nie może być postrzegane przez państwo jako środek do „wyręczania” organów państwa. Cofnięcie będzie szczególnie rażące i szkodliwe, jeżeli doszłoby do sytuacji, gdy z pośrednictwa korzysta wielu przewoźników, a jednemu z nich właśnie cofnięto licencję, a postępowanie w sprawie cofnięcia</p>	<p>Uwaga została częściowo uwzględniona. W celu wprowadzenia uczciwej konkurencji na rynku przewozu osób samochodami osobowymi zasadne jest ustanowienie odrębnej procedury dotyczącej możliwości cofnięcia licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób w przypadku,</p>	Federacja Przedsiębiorców Polskich

		<p>licencji jest w toku. Innymi słowy, nawet niewielkie uchybienie, nie popełnione z winy przedsiębiorcy, będzie mogło mieć rujnujące skutki. Wystarczy bowiem, że informacja o cofnięciu licencji przewoźnikowi dotrze do pośrednika po udzieleniu zlecenia, i projektowane przepisy będą miały zastosowanie. Taki kształt jest drakoński i sprzeczny z zasadą proporcjonalności i zasada zaufania do państwa i stanowionego przez niego prawa.</p> <p>Nie jest oczywiste, czy przesłanka określona w projektowanym art. 15 ust. 2b ustawy o transporcie drogowym jest objęta przepisem art. 15 ust. 1 pkt 2 lit. b. Umieszczenie przepisu o cofnięciu licencji na pośrednictwo po ust. 2 wskazuje jednoznacznie na to, że nie jest objęty. Wyłączenie licencji na pośrednictwo z mechanizmu pisemnego ostrzeżenia o takiej możliwości, który został przewidziany w obowiązującym art. 15 ust. 2, jest rażącym i całkowicie nieuzasadnionym pominięciem projektu. Trzeba bowiem wskazać, że zgodnie z art. 15 ust. 5, cofnięcie licencji wyklucza z rynku na 3 lata. Projektodawcy zdają się nie dostrzegać, że prowadzenie takiej działalności wymaga inwestycji, często finansowanych kredytem. Obecne brzmienie przepisu będzie w pierwszej kolejności skutkowało niespłacalnymi kredytami. Nadto, trzeba podkreślić, że to nie działalność pośrednika ma wpływ na bezpieczeństwo pasażerów, ale działalność przewoźników, który na gruncie projektu mają możliwości zapobiegnięcia cofnięciu licencji!</p> <p>Jeżeli intencja projektodawców była inna, i mechanizm ostrzeżenia ma być stosowany także wobec pośredników, przepisy art. 15 ust. 1-2b muszą być inaczej sformułowane.</p> <p>Organ administracji publicznej będzie nie tylko cofał licencję, ale będzie również mógł nałożyć karę pieniężną. Uwzględniając powyższe okoliczności, postulujemy rezygnację z obligatoryjnego cofnięcia licencji na wykonywanie pośrednictwa przy przewozie osób i rzeczy. Obowiązujące dotychczas warunki cofnięcia licencji są na tyle surowe, że dodatkowe ich obostrzenie w stosunku do pośredników, nie znajduje uzasadnienia.</p>	<p>gdy jej posiadacz prowadził działalność pośrednictwa przy przewozie osób, umożliwiając świadczenie usług przewozu osób przez podmiot nieposiadający odpowiedniej licencji na przewóz osób, o której mowa w art. 5b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym.</p> <p>Jednocześnie zaproponowane rozwiązanie, które ma na celu wyłączenie z odpowiedzialności pośrednika i nienakładania na niego kary pieniężnej oraz niewszczywania procedury umożliwiającej cofnięcie licencji, w przypadku gdy przedsiębiorca z którym współpracuje przestał posiadać licencję lub zawiesił wykonywanie transportu drogowego, a nie przekazał takiej informacji pośrednikowi.</p> <p>Uwaga została w pełni uwzględniona na dalszym etapie legislacyjnym.</p>	
76.	Art. 1 pkt 7 (zmiany w art. 15)	<p>Wątpliwości budzi również bardzo szeroki i nieprecyzyjny katalog przesłanek, których zaistnienie może skutkować cofnięciem licencji na pośrednictwo przy przewozie osób. Dodatkowo według zaproponowanych w projekcie zapisów stosowanie mechanizmów służących do cofnięcia licencji przepisów może być jeszcze większy brak precyzyjności i jasności prawnej, co pogarsza funkcjonowanie rynku przewozu osób i przyczyni się do zwiększenia niezadowolenia konsumentów i niepewności podmiotów działających na rynku.</p>	<p>Uwaga została częściowo uwzględniona.</p> <p>W celu wprowadzenia uczciwej konkurencji na rynku przewozu osób samochodami osobowymi zasadne jest ustanowienie odrębnej procedury dotyczącej możliwości cofnięcia licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób w przypadku, gdy jej posiadacz prowadził działalność pośrednictwa przy przewozie osób, umożliwiając świadczenie usług przewozu osób przez podmiot nieposiadający odpowiedniej licencji na przewóz osób, o której mowa w art. 5b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym.</p> <p>Jednocześnie zaproponowano</p>	Uber Poland sp. z o.o.

			rozwiązanie, które ma na celu wyłączenie z odpowiedzialności pośrednika i nienakładania na niego kary pieniężnej oraz niewszczywania procedury umożliwiającej cofnięcie licencji, w przypadku gdy przedsiębiorca z którym współpracuje przestał posiadać licencję lub zawiesił wykonywanie transportu drogowego, a nie przekazał takiej informacji pośrednikowi. Uwaga została w pełni uwzględniona na dalszym etapie legislacyjnym.	
77.	Art. 1 pkt 7 (zmiany w art. 15)	Art. 15 ust. 2b projektu wprowadza sankcję cofnięcia licencji na pośrednictwo w zakresie przewozu osób, w przypadku umożliwienia świadczenia usług przewozu przez podmiot nieposiadający licencji. Wnosimy o wprowadzenie ustawowego wyłączenia odpowiedzialności pośrednika za nieprawidłowości po stronie przewoźnika, w przypadku gdy wykazane zostanie dochowanie należytej staranności w prowadzeniu weryfikacji przez pośrednika. Ponadto, proponujemy dookreślenie warunków utraty licencji przez pośredników, np. poprzez wskazanie liczby udokumentowanych przypadków zlecenia przewozu podmiotowi bez licencji, po przekroczeniu której pośrednik traciłby swoją licencję oraz wskazanie listy czynności po stronie pośrednika, których wykonanie dowodziłoby dolożenia przez niego należytej staranności w weryfikacji.	Uwaga została częściowo uwzględniona. W wyniku zgłoszonych uwag wprowadzono zapis stanowiący, że przewoźnik wykonujący przewozy na rzecz pośrednika będzie miał obowiązek przekazania informacji pośrednikowi, w ciągu 7 dni od momentu, gdy przestał posiadać licencję. W przypadku gdy nie przekaze ww. informacji, wobec pośrednika nie będzie się stosowało procedury cofnięcia licencji w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób. Uwaga została w pełni uwzględniona na dalszym etapie legislacyjnym.	M1 TAXI Spółka z ograniczoną odpowiedzialności Sp. K
78.	Art. 1 pkt 7 (zmiany w art. 15)	Naszą wątpliwość wzbudziła także możliwość cofnięcia licencji na pośrednictwo przy przewozie osób w przypadku, w którym pośrednik przy przewozie osób dopuścił się zlecenia przewozu osób lub rzeczy podmiotowi, nieposiadającemu wymaganej przepisami prawa licencji. Zaproponowana sankcja wydaje się być nieproporcjonalna do wagi naruszenia. Wyraźnego zaznaczenia wymaga jednocześnie, że w sytuacji, o której mowa powyżej, właściwy organ nie dysponuje jakimkolwiek uznaniem administracyjnym w podjęciu decyzji o cofnięciu licencji. Co istotne, poza tą sankcją, projekt przewiduje również obciążenie pośrednika wysoką karą pieniężną. Wskazać należy, że niejako podwójne karanie za to samo naruszenie, ze szczególnym uwzględnieniem dolegliwości zaproponowanej represji, budzi poważne zastrzeżenia pod kątem zgodności tego rozwiązania z podstawowymi zasadami prawnymi, w tym również i zakazem podwójnego karania. Wydaje się, że taka regulacja może być również sprzeczna z założeniami projektowanych przepisów. Celem wprowadzanych zmian jest bowiem uregulowanie sytuacji na rynku, nie zaś znaczne	Uwaga została częściowo uwzględniona. W wyniku zgłoszonych uwag wprowadzono zapis stanowiący, że przewoźnik wykonujący przewozy na rzecz pośrednika będzie miał obowiązek przekazania informacji pośrednikowi, w ciągu 7 dni od momentu, gdy przestał posiadać licencję. W przypadku gdy nie przekaze ww. informacji, wobec	Amerykańska Izba Handlowa w Polsce

		<p>ograniczenie liczby podmiotów na nim funkcjonujących. Tymczasem, przyjęcie zaproponowanych rozwiązań może przynieść właśnie taki skutek.</p> <p>W naszej ocenie, tak szeroki katalog przesłanek umożliwiających cofnięcie licencji, może bardzo negatywnie wpłynąć na rozwój działalności pośredników w Polsce. Przyjęcie takich rozwiązań doprowadzi do sytuacji, w której u takich przedsiębiorców powstanie uzasadniona niepewność co do stabilności prowadzonej przez nich działalności. Dlatego też proponowalibyśmy rozważenie zmiany zaproponowanych przepisów w ten sposób, aby ograniczony został katalog okoliczności uzasadniających zarówno fakultatywne, jak i obligatoryjne cofnięcie licencji.</p>	<p>pośrednika nie będzie się stosowało procedury cofnięcia licencji w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób.</p> <p>Uwaga została w pełni uwzględniona na dalszym etapie legislacyjnym.</p>	
79.	Art. 1 pkt 7 (zmiany w art. 15)	<p>W dalszej kolejności, OOPTD zwraca uwagę, że projektowany przepis art. 15 ust. 2b Ustawy, zawierający uprawnienie do cofnięcia licencji w przypadku umożliwienia wykonywania przewozu osób przez podmioty nie posiadające wymaganej licencji, jest nieprecyzyjny, tj. nie zawiera uszczegółowienia okoliczności, w których organ licencyjny uzna, że zaszyły okoliczności uzasadniające skorzystania z przedmiotowego uprawnienia.</p> <p>Wskazać należy, że regulacja ta wydaje się być niedostosowana do skali działalności pośredników, koordynujących niejednokrotnie co najmniej kilkadziesiąt, a niekiedy nawet ponad tysiąc podmiotów świadczących fizycznie usługi przewozu osób. Wydaje się, że jednorazowy przypadek świadczenia przewozu przez kierowcę usługi przewozu osób nie uzasadnia cofnięcia licencji przewoźnikowi.</p> <p>W związku z powyższym OOPTD postuluje, aby przedmiotowa regulacja została kierunkowo zmieniona w ten sposób, aby penalizować proceder powtarzających się przypadków prowadzenia przewozu osób przez kierowców nie posiadających licencji. Ponadto, uszczegółowienia wymagają okoliczności, uzasadniające skorzystanie z przedmiotowego uprawnienia. W szczególności, odmiennej ocenie powinny podlegać przypadki nieświadomego oraz celowego naruszenia inferowanego obowiązku. W przypadku, w którym pośrednik realizuje obowiązek fizycznego sprawdzenia posiadania przez kierowcę licencji, a następnie aktualizuje dane w tym zakresie, wprowadzenie pośrednika w błąd przez kierowcę co do ważności posiadanej licencji nie powinno skutkować cofnięciem licencji pośrednika. Z kolei w przypadku, w którym pośrednik umożliwia świadczenie usług przewozowych kierowcom nie posiadającym licencji, np. poprzez niewymaganie jej przedłożenia, a jedynie np. oświadczenie umowne, że kierowca posiada licencję, przepis art. 15 ust. 2b Ustawy powinien znaleźć zastosowanie. W końcu, w nawiązaniu do wprowadzenia w omówionym wyżej przepisie normy sankcjonującej, OOPTD poddaje pod rozagę wprowadzenie do treści projektu również wyraźnej normy sankcjonowanej. Obecnie, obowiązek pośrednika do zlecenia wykonania przewozu jedynie licencjonowanym podmiotom wynika z treści art. 15 ust. 2b Ustawy. Powyższe należy uznać za niedoskonałe i nie stanowiące wystarczająco wyraźnego sygnału dla pośredników i kierowców.</p> <p>Stąd postulujemy uzupełnienie ustawy o wprowadzenie przepisu wyrażającego <i>expressis verbis</i> obowiązek pośredników przy przewozie osób lub rzeczy do zlecenia przewozów wyłącznie podmiotom posiadającym wymaganą licencję.</p> <p>Dodatkowo należy wskazać, że dodanie przedmiotowego obowiązku korzystnie wpłynie na bezpieczeństwo prawne pasażerów, gdyż niedochowanie należytej staranności w tym zakresie może skutkować powstaniem deliktowej odpowiedzialności odszkodowawczej pośrednika względem pasażera poszkodowanego przez nielicencjonowanego kierowcę. Normatywny charakter obowiązku będzie bowiem oznaczał, że w razie jego naruszenia wypełniona zostaje przesłanka bezprawności działania szkodzącego, wymagana dla powstania odpowiedzialności deliktowej.</p> <p>Reasumując, raz jeszcze wyrażamy wdzięczność za chęć zaadresowania przez Rząd Rzeczypospolitej</p>	<p>Uwaga została częściowo uwzględniona.</p> <p>W wyniku zgłoszonych uwag wprowadzono zapis stanowiący, że przewoźnik wykonujący przewozy na rzecz pośrednika będzie miał obowiązek przekazania informacji pośrednikowi, w ciągu 7 dni od momentu, gdy przestał posiadać licencję. W przypadku gdy nie przekaze ww. informacji, wobec pośrednika nie będzie się stosowało procedury cofnięcia licencji w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób.</p> <p>Jednocześnie należy wskazać, że obowiązujące przepisy ustawy o transporcie drogowym stanowią, że wykonywanie zarobkowego przewozu osób wymaga uzyskania licencji, o której mowa w art. 5b ust. 1. Ponadto wprowadzono obowiązek weryfikacji przez pośrednika posiadania licencji na wykonywanie transportu drogowego przez podmiot, który realizuje przewozy zleczone przez tego pośrednika.</p> <p>Uwaga została w pełni uwzględniona na dalszym etapie legislacyjnym.</p>	Ogólnopolska Organizacja Pracodawców Transportu Drogowego

		Polskiej najpoważniejszego problemu dotyczącego naszą branżę. Ponadto, poddajemy pod rozważenie wprowadzenie do projektu ustawy opisanych wyżej modyfikacji. jednocześnie, w razie konieczności przedstawienia Państwu jakichkolwiek dalszych informacji lub dokumentów, uprzejmie prosimy o kontakt.		
80.	Art. 1 pkt 8 (dodanie art. 27b)	Nasze obawy wzbudzają również rozwiązania odnoszące się do obowiązków pośredników przy przewozie osób. W pierwszej kolejności zwracamy uwagę na nieprecyzyjność i niekonkretność tych przepisów. Zarówno przedsiębiorcy, jak i organy administracji publicznej - w przypadku przyjęcia projektu - mogą mieć poważne problemy z prawidłową interpretacją tych przepisów, a co za tym idzie również i wypełnianie tych obowiązków może okazać się niemożliwe. Tymczasem przedsiębiorca powinien dokładnie wiedzieć, jakie są jego obowiązki. Pragniemy zwrócić również uwagę na zakres informacji, do gromadzenia, przechowywania i przetwarzania których planuje się zobowiązać pośredników przy przewozie osób. Projekt w żaden sposób nie określa tego, jakie dane dotyczące zamówień na wykonanie przewozu osób powinny być przez przedsiębiorców rejestrowane. Uregulowanie tej kwestii w sposób przedstawiony przez projektodawcę stwarza szerokie pole do nadużyć, zarówno po stronie organów nadzorujących wypełnianie tych obowiązków, jak i po stronie przedsiębiorców. W szczególności należy zwrócić uwagę na obowiązek przekazywania danych wskazanym w projekcie organom. W naszej ocenie konieczne jest wskazanie, w jakich sytuacjach i jakich informacji Inspekcja Transportu Drogowego oraz Krajowa Administracja Skarbowa będzie mogła żądać od pośredników przy przewozie osób. Pozostawienie tej regulacji w obecnym brzmieniu umożliwi bowiem tym organom swobodne decydowanie zarówno o momencie żądania określonych danych, jak i o ich zakresie. Rozwiązanie to zwiększy niepewność przedsiębiorców co do działań organów administracji publicznej, co nie powinno być w żadnym razie zamierzeniem projektodawcy. Jest to też wprost sprzeczne z regulacjami Kodeksu postępowania administracyjnego, w myśl którego organy administracji publicznej działają w taki sposób, by pogłębiać zaufanie do organów Państwa oraz budować świadomość i kulturę prawną obywateli.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Z 5 do 3 lat skrócono okres, przez który pośrednik przy przewozie osób będzie zobowiązany do prowadzenia i przechowywania elektronicznego rejestru wszystkich otrzymanych i przekazanych przedsiębiorcom wykonującym krajowy transport drogowy do realizacji zamówień na wykonanie przewozu osób oraz prowadzenia i przechowywania ewidencji pracowników i współpracowników oraz innych podmiotów którym zlecono usługi przewozu osób. Jednocześnie doprecyzowano procedurę udostępniania rejestru i ewidencji dla uprawnionych organów kontrolnych. Na dalszym etapie prac legislacyjnych przywrócono 5-letni okres gromadzenia danych zawartych w rejestrze i ewidencji.	Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej
81.	Art. 1 pkt 8 (dodanie art. 27b)	Samochód osobowy którym jest wykonywany przewóz osób, powinien mieć ważne badania techniczne oraz ważną polisę OC, kontrolą tego powinni zająć się podmioty, w rzeczywistości wykonujące przewóz osób. Proponowana przez Ustawodawcę opcja zmiany licencji przy zmianie samochodu nie wydaje się możliwa do wprowadzenia, ponieważ wiele kierowców świadczących tego typu usługi wynajmuje auta z wypożyczalni, czasami jedno auto jest wykorzystywane przez kilku kierowców.	Uwaga została uwzględniona. Po analizie zgłoszonych uwag odstąpiono od nałożenia na pośrednika obowiązku weryfikacji wymogów posiadania aktualnego badania technicznego pojazdu, którym kierowca wykonuje usługę przewozową oraz posiadania ubezpieczenia OC tego pojazdu.	Taxify
82.	Art. 1 pkt 8 (dodanie art. 27b)	Firma mytaxi popiera wprowadzenie obowiązku dla pośredników w zakresie weryfikacji posiadanej licencji kierowców oraz prowadzenia rejestru przekazywanych zleceń. W ramach swojej działalności, mytaxi już teraz weryfikuje posiadanie ważnej licencji i współpracuje wyłącznie z legalnymi taksówkami, a także prowadzi rejestr przekazywanych zleceń.	Uwaga została uwzględniona. Po analizie zgłoszonych uwag odstąpiono od nałożenia na pośrednika obowiązku weryfikacji wymogów posiadania aktualnego	mytaxi

		<p>W opinii mytaxi nie występuje natomiast potrzeba wprowadzania niektórych dodatkowych środków, wskazanych w artykule 1 Projektu Ustawy, w ustępie 8 dotyczącym art. 27b zmienianej ustawy, w szczególności:</p> <p>a) wymagań, o których mowa w art. 81 ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym;</p> <p>b) weryfikacji posiadania ważnego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych przez przedsiębiorców wykonujących krajowy transport drogowy w zakresie przewozu osób.</p> <p>Zarówno posiadanie ważnego ubezpieczenia, jak i zapewnienie właściwego stanu technicznego pojazdu są przedmiotami odpowiedzialności posiadaczy licencji taksówkarskiej. Ponadto organy władzy mogą uzyskać informacje o historii pojazdów, w tym przeprowadzonych badaniach technicznych i wykupionych ubezpieczeniach, drogą elektroniczną bezpośrednio z systemu CEPIK lub pozostającego na etapie wdrażania CEPIK 2.0.</p> <p>Rekomendujemy, aby system CEPIK posłużył za podstawę do weryfikacji informacji nt. posiadania ważnego ubezpieczenia OC również przez taksówkarzy. W tym celu należy rozważyć jedynie rozszerzenie funkcjonalności systemu, który obecnie nie rozróżnia ubezpieczeń OC dla samochodów prywatnych i służących przewozowi osób. Rozwiązanie to zapobiegnie nadmiernej biurokracji i kłopotom organizacyjnym, które towarzyszyłyby działalności pośrednika w przypadku nałożenia na niego obowiązku weryfikowania stanu ubezpieczenia każdego z pojazdów.</p>	<p>badania technicznego pojazdu, którym kierowca wykonuje usługę przewozową oraz posiadania ubezpieczenia OC tego pojazdu.</p>	
83.	Art. 1 pkt 8 (dodanie art. 27b)	<p>Negatywnie odnieść się trzeba również do zaproponowanych w projekcie obowiązków, nakładanych na pośredników przy przewozie osób. Propozycja ta wydaje się być nieuzasadniona. Podkreślić bowiem należy, że poza ustawą, obowiązki przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą określone są w szeregu innych aktach prawnych (np. w ustawie z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej). Poważne wątpliwości budzi również sformułowanie obowiązku przekazywania przez pośredników przy przewozie osób informacji związanych z prowadzoną działalnością gospodarczą na żądanie organów Inspekcji Transportu Drogowego oraz Krajowej Administracji Skarbowej. Projektowany przepis nie zawiera ani zakresu danych, jakie miałyby zostać przekazane wskazanym organom, ani, w szczególności, sytuacji, w której organy te mogłyby zażądać przekazania tych informacji. Nieakceptowalna byłaby bowiem sytuacja, w której organ w każdej chwili mógłby zwracać się do pośrednika przy przewozie osób z żądaniem dostarczenia wskazanych przez organ informacji i dokumentów. Co więcej, projekt zdaje się nie uwzględniać charakteru informacji, jakich żądać mogą wskazane organy. Dlatego też wskazane byłoby rozszerzenie projektowanych rozwiązań o narzędzia zabezpieczające ochronę informacji przekazywanych organom stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa lub też po prostu zupełna rezygnacja z tego typu propozycji rozwiązań prawnych. Podkreślenia jednocześnie wymaga, że projektowane obowiązki pośredników przy przewozie osób sformułowane zostały w sposób bardzo nieprecyzyjny, uniemożliwiający wręcz skuteczną ich realizację. Przykładowo, wskazać można na użycie w projekcie sformułowania „weryfikacja”, które to określenie może stwarzać pole do nadinterpretacji zarówno przez przedsiębiorców, jak i przede wszystkim przez organy administracji publicznej sprawujące nadzór nad wypełnianiem przez pośredników przy przewozie osób nałożonych na nich obowiązków. Okoliczność ta jest o tyle istotna, że projekt przewiduje wysokie kary pieniężne za wykonywanie działalności w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób z naruszeniem proponowanych zasad.</p>	<p>Uwaga została częściowo uwzględniona. Po analizie zgłoszonych uwag odstąpiono od nałożenia na pośrednika obowiązku weryfikacji wymogów posiadania aktualnego badania technicznego pojazdu, którym kierowca wykonuje usługę przewozową oraz posiadania ubezpieczenia OC tego pojazdu. Ponadto z 5 do 3 lat skrócono okres, przez który pośrednik przy przewozie osób będzie zobowiązany do prowadzenia i przechowywania elektronicznego rejestru wszystkich otrzymanych i przekazanych przedsiębiorcom wykonującym krajowy transport drogowy do realizacji zamówień na wykonanie przewozu osób oraz prowadzenia i przechowywania ewidencji pracowników i współpracowników</p>	Związek Przedsiębiorców i Pracodawców

			oraz innych podmiotów którym zlecono usługi przewozu osób. Jednocześnie doprecyzowano procedurę udostępniania ww. rejestru i ewidencji dla uprawnionych organów kontrolnych. Na dalszym etapie prac legislacyjnych przywrócono 5-letni okres gromadzenia danych zawartych w rejestrze i ewidencji.	
84.	Art. 1 pkt 8 (dodanie art. 27b)	<p>Projektowane przepisy są nieprecyzyjne. Zarówno przedsiębiorcy, jak i organy administracji publicznej mogą mieć nie być w stanie prawidłowo zinterpretować tych przepisów. Dlatego niezbędne jest ich doprecyzowanie, żeby pośrednicy mogli prawidłowo wykonywać nałożone na nich obowiązki, i w ten sposób mieli pewność co do wypełniania wymogów prawa.</p> <p>W obecnym brzmieniu projektu nieznaną jest zakres informacji o „wszystkich otrzymanych i przekazanych przedsiębiorcom wykonującym krajowy transport drogowy do realizacji zamówień na wykonanie przewozu osób” (art. 27b pkt 2). Obecny projekt to „zaproszenie do” nadużyć, zarówno po stronie organów nadzorujących wypełnianie tych obowiązków, jak i po stronie przedsiębiorców.</p> <p>Nadto, konieczne jest wskazanie, w jakich sytuacjach i jakich dokumentów Inspekcja Transportu Drogowego oraz Krajowa Administracja Skarbowa będzie mogła żądać od pośredników przy przewozie osób. W brzmieniu z 18 września, organ będzie mógł swobodnie decydować o chwili ich żądania, jak i ich zakresie. Obecne rozwiązanie projektu wprowadzi niepewność u przedsiębiorców co do działań organów administracji publicznej. Także w tym aspekcie projekt pozostaje w kolizji z zapowiedziami poprawienia otoczenia prawnego biznesu.</p>	<p>Uwaga została częściowo uwzględniona.</p> <p>Po analizie zgłoszonych uwag odstąpiono od nałożenia na pośrednika obowiązku weryfikacji wymogów posiadania aktualnego badania technicznego pojazdu, którym kierowca wykonuje usługę przewozową oraz posiadania ubezpieczenia OC tego pojazdu.</p> <p>Ponadto z 5 do 3 lat skrócono okres, przez który pośrednik przy przewozie osób będzie zobowiązany do prowadzenia i przechowywania elektronicznego rejestru wszystkich otrzymanych i przekazanych przedsiębiorcom wykonującym krajowy transport drogowy do realizacji zamówień na wykonanie przewozu osób oraz prowadzenia i przechowywania ewidencji pracowników i współpracowników oraz innych podmiotów którym zlecono usługi przewozu osób. Jednocześnie doprecyzowano procedurę związaną z udostępnianiem ww. rejestru i ewidencji dla uprawnionych organów.</p> <p>Na dalszym etapie prac legislacyjnych przywrócono 5-letni okres gromadzenia danych zawartych w rejestrze i ewidencji.</p>	Federacja Przedsiębiorców Polskich
85.	Art. 1 pkt 8	Co istotne, również zaproponowane w Projekcie obowiązki nałożone na pośredników przy przewozie osób	Uwaga została częściowo	Krajowa Izba

	(dodanie art. 27b)	<p>wymagają większego doprecyzowania. Jedną z proponowanych powinności pośredników jest prowadzenie i przechowywanie przez okres 5 lat elektronicznego rejestru zleceń. Projekt nie stanowi w tym miejscu, ani o zakresie przechowywanych informacji, ani tym bardziej o sposobie, w jakim organy kontroli będą nadzorować wypełnianie przez pośredników tego obowiązku. Należy mieć bowiem na uwadze, że przedsiębiorcy wykorzystujący w swojej działalności mobilne środki przekazu informacji korzystają z różnych systemów przetwarzania i gromadzenia danych, co bezpośrednio wpływa na zakres i sposób ich przechowywania. Wydaje się, że Projekt powinien zostać dodatkowo uzupełniony co najmniej o zakres danych i sposób ich gromadzenia. Podkreślić trzeba, że dbałość o ochronę danych dotyczących prowadzonej działalności jest jednym z głównych obowiązków przedsiębiorców. Niemniej do prawidłowego wykonywania tego zobowiązania niezbędne są jasne i przejrzyste przepisy, na podstawie których dane te będą zbierane, gromadzone lub udostępniane.</p> <p>Skomentować również należy nałożony na pośredników przy przewozie osób obowiązek udostępniania gromadzonych informacji Inspekcji Transportu Drogowego oraz Krajowej Administracji Skarbowej. W naszej ocenie przepis ten powinien zostać rozwinięty i doprecyzowany. Nieuzasadnione bowiem wydaje się wprowadzenie regulacji, umożliwiającej organom administracji publicznej żądania informacji związanych z działalnością pośrednika przy przewozie osób w każdej sytuacji. Projekt nie określa, czy organ może zwrócić się o wskazane informacje w każdym momencie, czy tylko i wyłącznie w trakcie przeprowadzanych czynności kontrolnych lub w toku postępowania administracyjnego. Co więcej, gromadzone przez przedsiębiorców informacje bardzo często stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa, czego zdaje się komentowany przepis w ogóle nie uwzględniać. Skonkretyzowanie treści tego obowiązku pośredników przy przewozie osób wydaje się niezbędne w kontekście możliwości nałożenia na przedsiębiorcę kary pieniężnej w wysokości 40 000 zł za naruszenie obowiązku udostępniania organom wskazanym w Projekcie informacji. Nagannie ocenić bowiem trzeba sytuację, w której organ - w oparciu o nieprecyzyjne przesłanki - wymierza pośrednikowi przy przewozie osób karę pieniężną.</p>	<p>uwzględniona.</p> <p>Po analizie zgłoszonych uwag skrócono z 5 do 3 lat okres, przez który pośrednik przy przewozie osób będzie zobowiązany do prowadzenia i przechowywania elektronicznego rejestru wszystkich otrzymanych i przekazanych przedsiębiorcom wykonującym krajowy transport drogowy do realizacji zamówień na wykonanie przewozu osób oraz prowadzenia i przechowywania ewidencji pracowników i współpracowników oraz innych podmiotów którym zlecono usługi przewozu osób. Jednocześnie doprecyzowano procedurę związaną z udostępnianiem ww. rejestru i ewidencji dla uprawnionych organów kontrolnych.</p>	Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji
86.	Art. 1 pkt 8 (dodanie art. 27b)	Art 27b wprowadza dla pośrednika obowiązek weryfikowania posiadania ważnego OC przez przewoźnika. Natomiast nie wprowadza obowiązku weryfikacji posiadania ważnej licencji na transport <i>drogowy osób</i> . Ten obowiązek wynika pośrednio z zapisów art 15, ust. 2B, ale warto zapisać go wprost także w art. 27b. Natomiast posiadanie przez przewoźnika ważnego ubezpieczenia OC wynika z innych przepisów, a nie z Ustawy o transporcie drogowym, dlatego nie widzimy powodu, dla wprowadzenia tego wymogu.	Uwaga została uwzględniona.	Związek Zawodowy Taksówkarzy „Warszawski Taksówkarz”
87.	Art. 1 pkt 8 (dodanie art. 27b)	Autorzy Projektu proponują nałożenie na pośrednika obowiązku weryfikacji spełniania przez przedsiębiorców wykonujących krajowy transport drogowy przewozu osób i korzystających z usług posiadania ważnego ubezpieczenia OC i NNW; prowadzenia i przechowywania przez okres 5 lat rejestru wszystkich otrzymanych i przekazanych przedsiębiorcom do realizacji zamówień na wykonywanie przewozu osób; prowadzenia ewidencji pracowników i współpracowników oraz innych podmiotów, którym zlecono usługi przewozu osób; oraz udostępniania tych dokumentów na żądanie Inspekcji Transportu Drogowego oraz Krajowej Administracji Skarbowej. Jednak autorzy Projektu nie definiują pojęcia „weryfikacja” co uniemożliwia jego jednoznaczne rozumienie. Kluczowym zagadnieniem w tym zakresie jest moment odpowiedzialności pośrednika za proces weryfikacji. Kwestią niedoprecyzowaną pozostaje to czy pośrednik ma obowiązek weryfikacji spełnienia przez przedsiębiorców wykonujących usługi przewozu osób i korzystających z usług pośrednika, ustawowych wymogów w momencie zawierania umowy między	<p>Uwaga została częściowo uwzględniona.</p> <p>W związku z tym odstąpiono od nałożenia na pośrednika obowiązku weryfikacji wymogów posiadania aktualnego badania technicznego pojazdu, którym kierowca wykonuje usługę przewozową oraz posiadania ubezpieczenia OC tego pojazdu. Ponadto z 5 do 3 lat skrócono okres, przez który pośrednik przy przewozie osób będzie zobowiązany do</p>	Uber Poland sp. z o.o.

		<p>tymi podmiotami, czy obowiązek ten trwa także w trakcie świadczenia usług wynikających z tej umowy. Można wyobrazić sobie szereg okoliczności, w których sytuacja przedsiębiorcy świadczącego usługi przewozu osób, który spełnił wymagania wynikające z zapisów Projektu w momencie rozpoczęcia współpracy z pośrednikiem, ulega zmianie (np. skutek utraty ważności badań technicznych spowodowanych kolizją drogową). W przypadku gdy zmiana sytuacji prawnej nie została zgłoszona do pośrednika, o czym zatem pośrednik nie został poinformowany i nie mógł tym samym zaprzestać współpracy z danym przedsiębiorcą, takie działanie może skutkować niezawinionym cofnięciem licencji na pośrednictwo przy przewozie osób w momencie poddania przewoźnika kontroli odpowiednich organów. Nieprecyzyjne zapisy w tym względzie tworzą więc możliwość karania pośrednika za zdarzenia będące poza jego kontrolą, co jest dalece nieuzasadnione i tworzy szereg zagrożeń uniemożliwiających prowadzenie działalności gospodarczej, zagwarantowanych przedsiębiorcom przez zapisy m.in. ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej.</p> <p>Dodatkowo wskazać można na coraz powszechniejszą praktykę rynkową, zgodnie z którą dany przedsiębiorca współpracuje jednocześnie z kilkoma pośrednikami przy przewozie osób. Na gruncie zaproponowanych przepisów może zatem dojść do tego, że nieprawidłowości dokonane przez takiego kierowcę i stwierdzone przez Inspekcję Transportu Drogowego, skutkować będą cofnięciem licencji na wykonywanie pośrednictwa przy przewozie osób w stosunku do wszystkich pośredników, z którymi kierowca ten współpracował, np. pośrednika wykorzystującego aplikację mobilną oraz tradycyjnej korporacji taksówkarskiej, która dokonuje pośrednictwa przy przewozie osób z wykorzystaniem centrali telefonicznej. Takie konsekwencje przyjęcia proponowanych przepisów wydają się być nieuzasadnione, ponieważ każdy z ww. podmiotów - przy rozpoczynaniu współpracy z danym przedsiębiorcą - dopełnił wymogów weryfikacyjnych przewidzianych ustawą w momencie rozpoczynania współpracy z tym przedsiębiorcą.</p> <p>Kolejnym zagadnieniem, w którym zauważa się brak wystarczającego doprecyzowania, jest zakres danych, które miałyby być przechowywane w rejestrze otrzymanych i przekazanych do realizacji zleceń. Dokładne wskazanie informacji, które mają być przechowywane i przetwarzane przez pośrednika jest niezbędne w celu należytej ochrony danych osobowych podmiotów korzystających z usług pośrednictwa przy przewozie osób. Brak jest także jednoczesnego wskazania sytuacji, w których przekazanie danych do właściwych organów zawartych w zaproponowanym rejestrze będzie wymagane. Przyznanie, wskazanym przez autorów Projektu, organom uprawnienia do żądania wszelkich informacji bez uzasadnionego powodu budzi szereg zastrzeżeń, w tym m.in. w zakresie ochrony danych osobowych i prywatności pasażerów, a także tajemnicy przedsiębiorstwa.</p>	<p>prowadzenia i przechowywania elektronicznego rejestru wszystkich otrzymanych i przekazanych przedsiębiorcom wykonującym krajowy transport drogowy do realizacji zamówień na wykonanie przewozu osób oraz prowadzenia i przechowywania ewidencji pracowników i współpracowników oraz innych podmiotów którym zlecono usługi przewozu osób. Jednocześnie doprecyzowano procedurę udostępniania ww. rejestru i ewidencji dla uprawnionych organów kontrolnych.</p> <p>Na dalszym etapie prac legislacyjnych przywrócono 5-letni okres gromadzenia danych zawartych w rejestrze i ewidencji.</p>	
88.	Art. 1 pkt 8 (dodanie art. 27b)	<p>Projekt ustawy wprowadza dodatkowe obowiązki dla podmiotów wykonujących pośrednictwo przy przewozie osób. Za pomocą art. 27b pkt 1 nakłada między innymi konieczność weryfikacji, czy przedsiębiorcy wykonujący krajowy transport w zakresie przewozu osób posiadają licencję na przewóz osób. Projekt nakłada karę na pośrednika za zlecenie przewozu podmiotowi nieposiadającemu licencji, ale nie precyzuje w żaden sposób jak weryfikacja posiadania licencji miałyby się odbywać. Ma tu miejsce nieproporcjonalnie duże obciążenie pośrednika za nieprawidłowości po stronie kierowcy. Może dojść do sytuacji, gdzie tuż po przeprowadzeniu pozytywnej weryfikacji licencji przez pośrednika, przewoźnik utraci swoje uprawnienia, a karą za to zostanie obciążony pośrednik. Sprzeciwiamy się nakładaniu tego rodzaju obowiązków weryfikacyjnych na pośredników, bez jednoznacznego sprecyzowania zakresu tychże</p>	<p>Uwaga została częściowo uwzględniona.</p> <p>Odstąpiono od nałożenia na pośrednika obowiązku weryfikacji wymogów posiadania aktualnego badania technicznego pojazdu, którym kierowca wykonuje usługę przewozową oraz posiadania ubezpieczenia OC tego pojazdu. W</p>	M1 TAXI Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Sp. K

		<p>obowiązków. Taksówkarze, którym przekazywane są przewozy, sami prowadzą działalność gospodarczą, w ramach której obowiązani są spełniać wskazane wyżej warunki. Odpowiedzialność za weryfikację uprawnień posiadanych przez przewoźników, będących samodzielnymi przedsiębiorcami, powinna spoczywać po stronie właściwego organu samorządu terytorialnego. Usługi pośrednictwa dokonuje się w oparciu o zaufanie, że podmiot świadczący zawodowo przewozy spełnia nakładane na niego przez prawo wymagania. Dodatkowa weryfikacja, prowadzona przez pośredników wydaje się przez to być działaniem bezcelowym i nieproporcjonalnie kosztownym w realizacji. Jeżeli postulat zniesienia wymogu prowadzenia weryfikacji przez pośredników nie zostanie zrealizowany, zwracamy się o doprecyzowanie warunków jej prowadzenia. Mogłoby to się odbyć poprzez wprowadzenie terminu i częstotliwości (np. raz w roku) jej przeprowadzania, mając na uwadze fakt, iż przedsiębiorstwa takie jak nasze obejmują swoimi usługami wielu przewoźników, a posiadanie informacji o spełnianych przez nich warunkach, określonych w projekcie, nie jest możliwe w każdym miejscu i o każdej porze. Ewentualnie, prosimy o rozważenie wprowadzenia procedury wymiany informacji pomiędzy pośrednikiem, a organem wydającym licencje dla taksówkarza. Oznaczałoby to, że pośrednik ma obowiązek poinformować właściwy organ o taksówkarzach z którymi współpracuje, a właściwy organ informowałby pośrednika o utracie przez takiego taksówkarza licencji.</p>	<p>zamian pośrednik będzie miał obowiązek weryfikacji posiadania przez podmiot z którym współpracuje i zleca mu przewozy licencji na wykonywanie transportu drogowego. Ponadto z 5 do 3 lat skrócono okres, przez który pośrednik przy przewozie osób będzie zobowiązany do prowadzenia i przechowywania elektronicznego rejestru wszystkich otrzymanych i przekazanych przedsiębiorcom wykonującym krajowy transport drogowy do realizacji zamówień na wykonanie przewozu osób oraz prowadzenia i przechowywania ewidencji pracowników i współpracowników oraz innych podmiotów którym zlecono usługi przewozu osób. Jednocześnie doprecyzowano procedurę udostępniania ww. rejestru i ewidencji dla uprawnionych organów kontrolnych.</p> <p>Na dalszym etapie prac legislacyjnych przywrócono 5-letni okres gromadzenia danych zawartych w rejestrze i ewidencji.</p>	
89.	Art. 1 pkt 8 (dodanie art. 27b)	<p>Projekt nie precyzuje kwestii odpowiedzialności pośrednika w przypadku nienależytego wykonania umowy przez przewoźnika (taksówkarza) z którym współpracuje. Postulujemy wyraźne wyłączenie odpowiedzialności pośrednika za nieprawidłowości w realizacji zleconego przewozu, który nie leży w zakresie jego obowiązków. Pośrednik z racji realizowanej przez siebie funkcji powinien odpowiadać jedynie za należyte wykonanie umowy pośrednictwa (dołożenie należytej staranności przy jej wykonaniu), a nie za szkody związane z samą usługą przewozu (lub z brakiem jej wykonania przez przewoźnika, z przyczyn losowych). Pośrednik jedynie przekazuje przewozy do wykonania taksówkarzom, będącym samodzielnymi przedsiębiorcami. W związku z tym, cała pozostała odpowiedzialność powinna spoczywać na odpowiednim przewoźniku realizującym przewóz, tym bardziej, że przewoźnik ten również prowadzi działalność reglamentowaną wymagającą uzyskania licencji.</p>	<p>Uwaga została częściowo uwzględniona. Projekt przewiduje odpowiedzialność pośrednika z tytułu obowiązków wprowadzonych projektem ustawy. Jednocześnie wprowadzono zapis, że przewoźnik będzie miał obowiązek przekazania informacji pośrednikowi w ciągu 7 dni od momentu, gdy przestał posiadać licencję na przewóz osób. W przypadku gdy nie przekaze ww. informacji wobec pośrednika nie będzie się stosowało procedury cofnięcia licencji w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób oraz nie będzie się nakładało kary</p>	M1 TAXI Spółka z ograniczoną odpowiedzialności Sp. K

			pieniężnej za zlecenie przewozów podmiotowi, który nie posiada licencji w zakresie przewozu osób.	
90.	Art. 1 pkt 8 (dodanie art. 27b)	W punkcie 8 projektu ustawy art. 27b. Załóżmy, że przy podpisaniu umowy o współpracy wszystkie dokumenty są w porządku, jednak w trakcie trwania umowy kierowca traci prawo jazdy np. za prędkość lub dowód rejestracyjny zostaje zatrzymany przez służby ITD bądź Policję. Kierowca o tym nie informuje wykonując dalej usługi na zlecenie i zostanie powtórnie złapany - nasuwają się pytania: Czy służby takie jak Policja, ITD i inne, które zabiorą dokumenty powiadomią pośrednika aby móc wstrzymać umowę z tym współpracownikiem? (konieczna forma pisemna bądź inne narzędzia umożliwiające weryfikację), Czy pośrednik w takiej sytuacji będzie ukarany? np. UKE wyłączeniem telefonów lub transmisji danych - prosta droga do likwidacji konkurencji, czy pośrednik będzie mógł żądać wglądu do dowodu rejestracyjnego (np. ważny przegląd czy prawa jazdy np. termin ważności) w przypadku umów o współpracę (firmy współpracujące to ingerencja w obcą firmę), Czy w firmach logistycznych przekazujących zlecenia dla tirów też można ingerować w dokumenty innej firmy? Wysokie ubezpieczenia, które obowiązują w firmach transportowych zazwyczaj dotyczą zabezpieczenia towaru pobranego z jednego miejsc na czas transportu do drugiego miejsca. Owszem można ustawowo zwiększyć ubezpieczenie NW ale ubezpieczenie OC i tak jest wysokie (firmy ubezpieczeniowe biorą to pod uwagę)	Uwaga została częściowo uwzględniona. Odstąpiono od nałożenia na pośrednika obowiązku weryfikacji wymogów posiadania aktualnego badania technicznego pojazdu, którym kierowca wykonuje usługę przewozową oraz posiadania ubezpieczenia OC tego pojazdu. W zamian pośrednik będzie miał obowiązek weryfikacji posiadania przez podmiot z którym współpracuje i zleca mu przewozy licencji na wykonywanie transportu drogowego. Ponadto z 5 do 3 lat skrócono okres, przez który pośrednik przy przewozie osób będzie zobowiązany do prowadzenia i przechowywania elektronicznego rejestru wszystkich otrzymanych i przekazanych przedsiębiorcom wykonującym krajowy transport drogowy do realizacji zamówień na wykonanie przewozu osób oraz prowadzenia i przechowywania ewidencji pracowników i współpracowników oraz innych podmiotów którym zlecono usługi przewozu osób. Na dalszym etapie prac legislacyjnych przywrócono 5-letni okres gromadzenia danych zawartych w rejestrze i ewidencji.	AS Taxi Michał Orzech
91.	Art. 1 pkt 8 (dodanie art. 27b)	Proponowany art. 27 b. szczerze powiedziawszy nie bardzo jest zrozumiałą, co do celowości obowiązków nakładanych na „podmiot”, dlaczego ma on weryfikować korzystające osoby z usług przedsiębiorcy wykonujący transport drogowy, ku czemu to ma służyć, po co uprawnienia do kontroli wymagania o których mowa w pkt. 1 lit. a i b. Do kontroli wymagań, o których mowa w pkt. 1 lit. a i b są uprawnione odpowiednie organa kontrolne, dlaczego prowadzenie i przechowywanie zamówień na wykonywanie przewozu osób dotyczy tylko przekazanych przedsiębiorcom, a pracowników nie dotyczy, Widać tu nadmierne uprawnienia dawane „podmiotowi ” i za razem dziwne ograniczenie odnośnie	Uwaga została częściowo uwzględniona. Projekt przewiduje odpowiedzialność pośrednika z tytułu obowiązków wprowadzonych projektem ustawy. Odstąpiono od nałożenia na pośrednika obowiązku weryfikacji	Samorządny Związek Zawodowy Taksówkarzy Rzeczypospolitej Polskiej

		<p>przechowywania zamówień. Nie znajdujemy tu zasadności dawania nadmiernych uprawnień. Notabene „podmiot”, o którym mowa w tym art. może zweryfikować czyli sprawdzić, co najwyżej, czy przedsiębiorca z nim współpracujący ma odpowiednie uprawnienia /licencję/, natomiast celowość przechowywania zamówień jest chybiona jeżeli „podmiot” posiada licencję, o której mowa w art. 5 b ust. 2 pkt.2, która nie rozgranicza rodzaju transportu i zakresu o którym mowa w art. 5 b ust. 1 w powiązaniu z art. 5 c i 6. Ponadto w całości projektu brakuje zakresu obowiązków tzw. „pośrednika - podmiotu” wobec współpracujących z nim przedsiębiorców. Nie może tak być, że jedna strona pozyskuje ustawowo przywileje a druga nie.</p>	<p>wymogów posiadania aktualnego badania technicznego pojazdu, którym kierowca wykonuje usługę przewozową oraz posiadania ubezpieczenia OC tego pojazdu. W zamian pośrednik będzie miał obowiązek weryfikacji posiadania przez podmiot z którym współpracuje i zleca mu przewozy licencji na wykonywanie transportu drogowego. Ponadto z 5 do 3 lat skrócono okres, przez który pośrednik przy przewozie osób będzie zobowiązany do prowadzenia i przechowywania elektronicznego rejestru wszystkich otrzymanych i przekazanych przedsiębiorcom wykonującym krajowy transport drogowy do realizacji zamówień na wykonanie przewozu osób oraz prowadzenia i przechowywania ewidencji pracowników i współpracowników oraz innych podmiotów, którym zlecono usługi przewozu osób. Jednocześnie doprecyzowano procedurę udostępniania ww. rejestru i ewidencji dla uprawnionych organów kontrolnych.</p> <p>Na dalszym etapie prac legislacyjnych przywrócono 5-letni okres gromadzenia danych zawartych w rejestrze i ewidencji.</p>	
92.	Art. 1 pkt 8 (dodanie art. 27b)	<p>Ostatnim z zapisów budzących wątpliwości Izby jest art. 27b wprowadzany w pkt 8) Projektu. Wskazany zapis zobowiązuje podmioty wykonujące pośrednictwo przy przewozie osób do weryfikacji spełniania przez przedsiębiorców wykonujących krajowy transport drogowy w zakresie przewozu osób i korzystających z jego usług:</p> <p>1) Wymagań, o których mowa w art. 81 ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - prawo o ruchu drogowym oraz</p> <p>2) Posiadania ważnego ubezpieczenia OC</p> <p>Tak jak można znaleźć uzasadnienie dla konieczności sprawdzania, czy osoba korzystająca z aplikacji jest</p>	<p>Uwaga została uwzględniona. Odstąpiono od nałożenia na pośrednika obowiązku weryfikacji wymogów posiadania aktualnego badania technicznego pojazdu, którym kierowca wykonuje usługę przewozową oraz posiadania ubezpieczenia OC tego pojazdu. Ponadto z 5 do 3 lat skrócono okres, przez który pośrednik przy przewozie osób będzie zobowiązany do</p>	Polska Izba Informatyki i Telekomunikacji

		<p>uprawniona do prowadzenia pojazdu (wydaje się to wpływać na bezpieczeństwo ruchu drogowego) tak wprowadzenie obowiązku ciągłego monitorowania, czy wymogi są spełniane, pod rygorem nakładania kar grzywny, czy też pozbawienia licencji na przewóz osób wydaje się być nadmiernym obostrzeniem.</p> <p>W ocenie Izby trafnym wydaje się zastosowanie przy projektowaniu tego przepisu rozwiązania znanego już z ustawy o świadczeniu usług drogą elektroniczną. W art. 14 UŚUDE wprowadzono wyłączenie odpowiedzialności za przechowywane dane do czasu otrzymania wiedzy o bezprawnym charakterze danych lub związanej z nimi działalność.</p> <p>W ocenie Izby w Projekcie jest możliwe zastosowanie analogicznego rozwiązania, zobowiązującego pośredników w przewozie do kontroli kierowców co do spełniania przez nich wszystkich wymogów określonych powyżej, z jednoczesnym obciążeniem pośrednika odpowiedzialnością dopiero w momencie, gdy otrzyma on urzędowe zawiadomienie, że dany podmiot został pozbawiony określonych uprawnień i nie podejmie aktywności umożliwiającej korzystanie takiej osobie z aplikacji.</p>	<p>prowadzenia i przechowywania elektronicznego rejestru wszystkich otrzymanych i przekazanych przedsiębiorcom wykonującym krajowy transport drogowy do realizacji zamówień na wykonanie przewozu osób oraz prowadzenia i przechowywania ewidencji pracowników i współpracowników oraz innych podmiotów, którym zlecono usługi przewozu osób. Jednocześnie doprecyzowano procedurę udostępniania ww. rejestrów i ewidencji dla uprawnionych organów.</p> <p>Ponadto wprowadzono zapis, że przewoźnik będzie miał obowiązek przekazania informacji pośrednikowi w ciągu 7 dni od momentu, gdy przestał posiadać licencję na przewóz osób. W przypadku gdy nie przekaze ww. informacji wobec pośrednika nie będzie się stosowało procedury cofnięcia licencji w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób oraz nie będzie się nakładało kary pieniężnej za zlecenie przewozów podmiotowi, który nie posiada licencji w zakresie przewozu osób.</p> <p>Na dalszym etapie prac legislacyjnych przywrócono 5-letni okres gromadzenia danych zawartych w rejestrze i ewidencji.</p>	
93.	Art. 1 pkt 8 (dodanie art. 27b)	<p>w art. 27 pkt 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>1) weryfikacja, w momencie podpisania umowy współpracy, spełniania przez przedsiębiorców wykonujących krajowy transport drogowy w zakresie przewozu osób i korzystających z jego usług:</p> <p>uzasadnienie:</p> <p>Obowiązkowa weryfikacja przez pośrednika ustawowych obowiązków (przegląd techniczny i obowiązkowe ubezpieczenie OC dla pojazdów zarobkowych) w momencie zawierania umowy współpracy zabezpiecza pośrednika przed konsekwencjami zatajenia zmiany formy ubezpieczenia, czy niedopilnowania wykonania</p>	<p>Uwaga została uwzględniona.</p>	Stowarzyszenie Zawodowe Poznańskich Taksówkarzy

		przeglądu technicznego przez już współpracującego z pośrednikiem przedsiębiorcę.		
94.	Art. 1 pkt 8 (dodanie art. 27b)	Jednym z elementów planowanej nowelizacji przepisów jest także nałożenie na pośredników przy przewozie osób dodatkowych obowiązków, związanych bezpośrednio z wykonywaną przez nich działalnością. Jakkolwiek słuszne wydają się być dążenia do stworzenia mechanizmów, które, o ile już nie zostały wdrożone przez przedsiębiorców, przyczynią się do wzrostu poziomu ochrony interesów pasażerów, to jednak zastanawiające jest to, że wyłącznie w odniesieniu do pośredników przy przewozie osób proponuje się wprowadzenie takich regulacji. Nieuzasadnione wydaje się być stawianie w innej sytuacji pośredników przy przewozie osób i przedsiębiorców faktycznie świadczących usługi przewozu osób. Wdrożenie zaproponowanych rozwiązań doprowadzi do sytuacji, w której to pośrednicy przy przewozie osób, faktycznie jednak niewykonyjący przewozów, będą obciążeni większą ilością ustawowych obowiązków niż sami przewoźnicy. Proponujemy odpowiednie wyważenie nakładanych w tym zakresie na przedsiębiorców obciążeń. Co istotne, nadmierne i niekoniernie uzasadnione obciążanie pośredników przy przewozie osób powinnościami może stanowić zbyt daleką ingerencję w swobodę działalności gospodarczej.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Odstąpiono od nałożenia na pośrednika obowiązku weryfikacji wymogów posiadania aktualnego badania technicznego pojazdu, którym kierowca wykonuje usługę przewozową oraz posiadania ubezpieczenia OC tego pojazdu. Ponadto z 5 do 3 lat skrócono okres, przez który pośrednik przy przewozie osób będzie zobowiązany do prowadzenia i przechowywania elektronicznego rejestru wszystkich otrzymanych i przekazanych przedsiębiorcom wykonującym krajowy transport drogowy do realizacji zamówień na wykonanie przewozu osób oraz prowadzenia i przechowywania ewidencji pracowników i współpracowników oraz innych podmiotów, którym zlecono usługi przewozu osób. Jednocześnie doprecyzowano procedurę udostępniania ww. rejestru i ewidencji dla uprawnionych organów kontrolnych. Na dalszym etapie prac legislacyjnych przywrócono 5-letni okres gromadzenia danych zawartych w rejestrze i ewidencji.	Amerykańska Izba Handlowa w Polsce
95.	Art. 1 pkt 8 (dodanie art. 27b)	Art. 1 pkt 8 nowelizacji przewiduje wprowadzenie do ustawy o transporcie drogowym {dalej „Ustawa”) art. 27b, nakładającego na podmiot wykonujący pośrednictwo przy przewozie osób obowiązki w zakresie kontroli spełniania przez przedsiębiorców wykonujących krajowy transport drogowy w zakresie przewozu osób i korzystających z usług tego podmiotu pośredniczącego wymagań w zakresie posiadania ważnego badania technicznego pojazdu oraz ubezpieczenia OC. W ocenie OOPTD zakres obowiązków kontrolnych podmiotu pośredniczącego powinien być szerszy i obejmować także badanie posiadania przez kierowcę realizującego przewóz kasy fiskalnej oraz licencji uprawniającej do świadczenia tej usługi. Kontrola ta powinna być realizowana okresowo, nie rzadziej niż raz na 6 miesięcy. Obowiązek zapewnienia realizacji przewozów przez osoby posiadające odpowiednią licencję wynika	Uwaga została częściowo uwzględniona. Odstąpiono od nałożenia na pośrednika obowiązku weryfikacji wymogów posiadania aktualnego badania technicznego pojazdu, którym kierowca wykonuje usługę przewozową oraz posiadania ubezpieczenia OC tego pojazdu. Jednocześnie wprowadzono	Ogólnopolska Organizacja Pracodawców Transportu Drogowego

	<p>obecnie pośrednio z projektowanego art. 15 ust. 2b (art. 1 pkt 7 ustawy nowelizującej), który nakłada sankcję za umożliwienie świadczenia usług przewozowych przez osoby nie posiadające licencji wymaganej przez art. 5b ust 1 Ustawy. Tym niemniej, w praktyce wystąpić mogą sytuację, w której podmiot posiadający licencję utraci ją i nie powiadomi o tym pośrednika. W tej sytuacji pośrednik może potencjalnie odpowiadać na zasadach określonych w 15 ust. 2b Ustawy i będzie musiał wykazać dołożenie należytej staranności. W związku z powyższym, w ocenie OOPTD, standard staranności, którego przestrzegać miałby pośrednik powinien wynikać z ustawy. Stosownie do proponowanej zmiany, pośrednik byłby zobligowany do przeprowadzenia raz na 6 miesięcy kontroli wszystkich kierowców, z którymi współpracuje, pod kątem posiadania przez nich wymaganej licencji. Weryfikacja powinna następować poprzez weryfikację listy udzielonych licencji, prowadzonej przez właściwy organ licencyjny.</p> <p>W braku czytelnie zdefiniowanych kryteriów powodujących naruszenie przez pośrednika zakazu wynikającego z treści projektowanego art, 15 ust. 2b Ustawy, za działanie nie będące „umożliwieniem świadczenia usług przewozu osób lub rzeczy przez podmiot nie posiadający licencji” może zostać uznane umowne zobligowanie kierowcy do posiadania odpowiedniej licencji. Pośrednik będzie mógł wówczas bronić się wskazując, że w umowie z kierowcą zawarł wymaganie posiadania licencji, a jednocześnie nie obciąża go obowiązek weryfikacji tego wymogu. Równie nieefektywna będzie weryfikacja „wewnętrzna”, ponieważ pośrednik będzie mógł wypełniać ten obowiązek odbierając cykliczne oświadczenia o posiadaniu licencji. Oświadczenia tego rodzaju nie będą musiały mieć pokrycia w rzeczywistości (por. np. oświadczenia składane obecnie przez kierowców Uber przy zawieraniu umów).</p> <p>Należy z wyprzedzeniem zaznaczyć, że cykliczna weryfikacja postulowana niniejszym pismem nie będzie powodowała trudności, ponieważ organy licencyjne prowadzą elektroniczną ewidencję wydanych licencji i mają możliwość udzielenia pośrednikowi informacji w odpowiedzi na zadane pytanie. Jednocześnie, tego rodzaju weryfikacja będzie maksymalnie efektywna oraz maksymalnie rzetelna.</p> <p>Następnie, OOPTD wskazuje, że zgodnie z obowiązującymi obecnie przepisami, każdy podmiot realizujący usługi przewozowe w zakresie przewozu osób jest zobowiązany do rejestrowania przychodu w oparciu o kasę rejestrującą i to niezależnie od wielkości uzyskanego przychodu. Niestety, obowiązek ten jest ewidentnie naruszany przez wszystkie podmioty świadczące obecnie usługi przewozowe bez wymaganej licencji. Obowiązek zakupu i legalizacji kasy fiskalnej jest długotrwały i kosztowny, przez co ignorowanie tego wymogu przez osoby wykonujące przewóz nieoznakowanymi samochodami tworzy po ich stronie istotną przewagę konkurencyjną, umożliwiając oferowanie niższych stawek oraz szybszy napływ kierowców, co z kolei krzywdzi uczciwych konkurentów i działa na szkodę Skarbu Państwa.</p> <p>Stąd, postuluje się także, aby obowiązki kontrolne pośredników obejmowały również kontrolę posiadania przez podmiot realizujący przewozy kasy fiskalnej. Kontrola mogłaby być realizowana poprzez przedłożenie kopii zaświadczenia o legalizacji kasy.</p> <p>W związku z powyższym, postuluje się wprowadzenie zmiany art. 1 pkt 8 ustawy nowelizującej poprzez uzupełnienie katalogu obowiązków kontrolnych przewidzianych w art. 27b pkt 1 o kontrolę:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) posiadania przez podmiot realizujący przewóz licencji, o której mowa w art. 5b ust. 1 Ustawy, poprzez przedstawienie kopii licencji przy nawiązywaniu współpracy oraz kontrolę ważności licencji u podmiotu, który ją wydał - nie rzadziej niż raz na 6 miesięcy; 2) posiadania przez podmiot realizujący przewóz kasy rejestrującej, poprzez przedstawienie kopii zaświadczenia o legalizacji kasy fiskalnej. 	<p>obowiązek weryfikacji przez pośrednika posiadania przez podmiot, z którym współpracuje i zleca mu przewozy licencji na wykonywanie transportu drogowego.</p> <p>Ponadto wprowadzono zapis, że przewoźnik będzie miał obowiązek przekazania informacji pośrednikowi w ciągu 7 dni od momentu, gdy przestał posiadać licencję na przewóz osób. W przypadku gdy nie przekaze ww. informacji wobec pośrednika nie będzie się stosowało procedury cofnięcia licencji w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób oraz nie będzie się nakładało kary pieniężnej za zlecenie przewozów podmiotowi, który nie posiada licencji w zakresie przewozu osób.</p>	
--	--	---	--

96.	Art. 1 pkt 8 (dodanie art. 27b)	Ustawodawca twierdzi, że dodatkowe obowiązki w zakresie przechowywania danych i kontroli kierowców nie spowodują istotnych obciążeń. Absolutnie nie jest to prawdą. Konieczne będzie: zakup i wdrożenie oraz przeszkolenie w zakresie co najmniej 2 nowych programów informatycznych oraz zatrudnienie obsługi do nich i do realizacji obowiązków kontrolnych i sprawozdawczych z ustawy. Ponadto odpowiedzialność korporacji będzie nie do zagwarantowania, skoro np. kierowca nie posiadający aktualnego przykładowo badania technicznego lub ubezpieczenia (właściwego) nawet jak zostanie wykryty i zablokowany przez korporację w zakresie zleceń teleinformatycznych, zawsze może wozić pasażerów z tzw. słupka, postoju lub wręcz z ulicy. Korporacja nie ma kompetencji, możliwości i narzędzi by temu zapobiec a ponosi za powyższe odpowiedzialność finansową w znacznym rozmiarze. Powyższe jest nie logiczne i niemożliwe do realizacji, a nie właściwe wydaje się nakładanie obowiązków prawnych niemożliwych do spełnienia.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Odstąpiono od nałożenia na pośrednika obowiązku weryfikacji wymogów posiadania aktualnego badania technicznego pojazdu, którym kierowca wykonuje usługę przewozową oraz posiadania ubezpieczenia OC tego pojazdu. Ponadto z 5 do 3 lat skrócono okres, przez który pośrednik przy przewozie osób będzie zobowiązany do prowadzenia i przechowywania elektronicznego rejestru wszystkich otrzymanych i przekazanych przedsiębiorcom wykonującym krajowy transport drogowy do realizacji zamówień na wykonanie przewozu osób oraz prowadzenia i przechowywania ewidencji pracowników i współpracowników oraz innych podmiotów, którym zlecono usługi przewozu osób. Jednocześnie doprecyzowano procedurę udostępniania ww. rejestru i ewidencji dla uprawnionych organów. Na dalszym etapie prac legislacyjnych przywrócono 5-letni okres gromadzenia danych zawartych w rejestrze i ewidencji.	Zrzeszenie Transportu Prywatnego m. st. Warszawy
97.	Art. 1 pkt 9 lit. b (dodanie do art. 50 ust. 5)	Mając na uwadze wszystkie wymienione wyżej argumenty, należy uznać za całkowicie niezasadne przyznanie Inspekcji Transportu Drogowego kompetencji do występowania z wnioskiem do Prezesa UKE o zablokowanie przeznaczonych do wykonywania pośrednictwa przy przewozie osób, programów komputerowych, numerów telefonów, aplikacji mobilnych, platform teleinformatycznych albo innych środków przekazu informacji, w przypadku stwierdzenia wykonywania pośrednictwa przy przewozie osób bez wymaganej licencji (art. 1 pkt 9 - zmiany w art. 50 udt). Sankcja w postaci blokady wykonywania działalności gospodarczej, przy tak daleko nieprecyzyjnych przepisach, jest zbyt daleko idąca. Dodatkowo należy ją uznać za niedopuszczalną, z uwagi na podwójną penalizację tej samej czynności wykonawczej, realizowanej przez pośrednika. Otóż organy administracji publicznej, w razie stwierdzenia naruszenia przepisów ustawy, będą mogły ukarać podmiot pośredniczący dwukrotnie, po pierwsze dokonując ww. blokady, po drugie wymierzając karę w wysokości 40.000 zł.	Uwaga została uwzględniona.	Konfederacja Lewiatan
98.	Art. 1 pkt 9 lit.	Zdecydowanie krytycznie odnosimy się do proponowanego przyznania Prezesowi Urzędu Komunikacji	Uwaga została uwzględniona.	Pracodawcy

	b (dodanie do art. 50 ust. 5)	Elektronicznej uprawnienia do blokowania (na wnioski Inspekcji Transportu Drogowego) przeznaczonych do wykonywania pośrednictwa przy przewozie osób programów komputerowych, numerów telefonów, aplikacji mobilnych, platform teleinformatycznych w przypadku stwierdzenia wykonywania pośrednictwa przy przewozie osób bez wymaganej licencji. Mechanizm ten umożliwi niedopuszczalną w naszej ocenie ingerencję państwa w model prowadzenia działalności gospodarczej przedsiębiorców. Co więcej, uważamy za nieuzasadnione wprowadzenie dodatkowej - obok kary finansowej - sankcji za wykonywanie pośrednictwa bez odpowiedniej licencji. W naszej opinii, całkowicie nieuzasadnione i niedopuszczalne jest karanie przedsiębiorców za to samo naruszenie w podwójny sposób, w szczególności w kontekście dolegliwości zablokowania środków przekazu informacji wykorzystywanych przez pośredników przy przewozie osób. Zastanawiamy się także nad faktyczną możliwością dokonania blokady przez Prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej. Wskazane w projekcie środki przekazu informacji charakteryzuje tak wysoki stopień złożoności i skomplikowania, że jawi nam się jako wątpliwe, aby organ administracji publicznej, wyspecjalizowany co prawda w sektorze telekomunikacji, mógł skutecznie zablokować dostęp np. do programu komputerowego. Blokada aplikacji dostępnych w sklepach takich firm jak Google czy Apple wydaje się bardzo trudna, jeśli nie niemożliwa. Wprowadzanie regulacji, które są niemożliwe do zrealizowania jest niepotrzebne z punktu widzenia budowy kultury prawnej oraz zaufania obywatela do Państwa. Jednocześnie zwracamy uwagę na ewentualne skutki zablokowania np. platformy teleinformatycznej. Przedsiębiorca, wykorzystujący ten model prowadzenia działalności, zobowiązany jest do poczynienia szeregu nakładów finansowych i organizacyjnych, aby wybrany przez niego środek przekazu informacji mógł być używany przy pośrednictwie przy przewozie osób. Przykładowa platforma, poza samym jej stworzeniem, wymaga również dostosowania do obowiązujących przepisów. W sytuacji, w której dostęp do takiego środka zostanie zablokowany, przedsiębiorca zostanie narażony na olbrzymie straty finansowe wynikające zarówno z jego obsługi, jak i z braku możliwości świadczenia przy jego wykorzystaniu usług pośrednictwa przy przewozie osób. Wydaje nam się, że projektodawca nie uwzględnił potencjalnych, szczególnie dotkliwych, skutków zaproponowanego mechanizmu. Dlatego wnioskujemy o rezygnację z tego rozwiązania.		Rzeczypospolitej Polskiej
99.	Art. 1 pkt 9 lit. b (dodanie do art. 50 ust. 5)	Nie zgadzamy się z możliwością blokowania działania aplikacji w sytuacji, gdy na przykład jeden kierowca będzie ukarany już po fakcie przedstawienia zaświadczenia o niekaralności. Jak już zostało opisane w p. 1, kierowcy nie są naszymi pracownikami, nie mamy możliwości sprawdzenia karalności w inny sposób oprócz przedstawionego zaświadczenia. Nie możemy ponosić odpowiedzialności za podmiot, na który nie mamy wpływu.	Uwaga została uwzględniona.	Taxify
100.	Art. 1 pkt 9 lit. b (dodanie do art. 50 ust. 5)	Zdecydowanie negatywnie odnieść się należy także do propozycji przyznania Inspekcji Transportu Drogowego uprawnienia do występowania z wnioskiem do Prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej o zablokowanie środka porozumiewania się na odległość (np. aplikacji mobilnej lub platformy teleinformatycznej), który wykorzystywany jest przez pośrednika przy przewozie osób, w sytuacji, w której stwierdzone zostanie nieposiadanie przez ten podmiot wymaganej licencji. Rozwiązanie, pozwalające organowi administracji publicznej tak dalece ingerować zarówno w swobodę działalności gospodarczej, jak i w wolność pasażerów do korzystania z różnego rodzaju środków przekazu informacji, wydaje się być niedopuszczalne. Niejasna pozostaje dodatkowo kwestia technicznej możliwości wdrożenia takiego rozwiązania w życie - ciężko sobie wyobrazić, by jakikolwiek urząd w sposób definitywny blokował	Uwaga została uwzględniona.	Związek Przedsiębiorców i Pracodawców

		<p>aplikację mobilną na terytorium danego państwa.</p> <p>Podstawowym prawem przedsiębiorcy, w tym także pośrednika przy przewozie osób, jest wybór modelu biznesowego, przy zastosowaniu którego wykonywania będzie działalność gospodarcza. Tymczasem komentowana propozycja zdaje się to uprawnienie znacznie ograniczać. Zaznaczyć również należy, że zastosowanie przez organ tej sankcji praktycznie uniemożliwi przedsiębiorcy wykonywanie działalności gospodarczej. Wydaje się, że naruszenie przepisów ustawy, polegające na braku wymaganej przepisami prawa licencji, nie jest wystarczającym argumentem do użycia tak dolegliwego środka. Zarówno Inspekcja Transportu Drogowego, jak i inne organy nadzoru dysponują szerokim katalogiem mechanizmów, które - bez nadmiernej ingerencji w działalność gospodarczą przedsiębiorcy - umożliwiają skuteczne wyegzekwowanie obowiązku posiadania licencji na pośrednictwo przy przewozie osób. Jednym z tych mechanizmów jest zaproponowana zresztą w projekcie kara pieniężna. Z wskazanych powyżej przyczyn - tego typu propozycja nie powinna ostać się w komentowanym projekcie.</p>		
101.	Art. 1 pkt 9 lit. b (dodanie do art. 50 ust. 5)	<p>Przedstawiony przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców (dalej: projekt ustawy) wprowadza regulacje dotyczące działalności gospodarczej polegającej na pośrednictwie przy przewozie osób. Projekt przewiduje w szczególności dodanie do art. 50 ustawy o transporcie drogowym pkt. 5, na mocy którego Inspekcja Transportu Drogowego, w przypadku stwierdzenia wykonywania pośrednictwa przy przewozie osób bez wymaganej licencji, nabędzie uprawnienie do występowania z wnioskiem do Prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej o „zablokowanie przeznaczonych do wykonywania pośrednictwa przy przewozie osób programów komputerowych, numerów telefonów, aplikacji mobilnych, platform teleinformatycznych albo innych środków przekazu informacji”. Nie kwestionując zasadności wprowadzenia ustawowych regulacji dotyczących pośrednictwa przy przewozie osób, poważne wątpliwości z punktu widzenia Konstytucji RP oraz praw i wolności obywatelskich budzi wyżej opisana sankcja za wykonywanie pośrednictwa bez licencji.</p> <p>Wprowadzenie mechanizmu blokowania rodzi poważne ryzyko dla konstytucyjnie chronionej wolności słowa, która obejmuje nie tylko możliwość swobodnego otrzymywania i przekazywania informacji, ale także jej aktywne poszukiwanie i zdobywanie za pomocą jakichkolwiek środków. Wolność słowa dotyczy nie tylko powszechnie rozumianej możliwości wyrażania swoich poglądów, ale także dostępu do wszelkiego rodzaju przekazów informacji, również tych charakterystycznych dla Internetu, obejmując tym samym takie formy wypowiedzi jak strony internetowe czy aplikacje mobilne. Blokowanie treści w Internecie uniemożliwia użytkownikom zapoznanie się z nimi. Tym samym, blokowanie stanowi ograniczenie wolności wypowiedzi, rozumianej również jako wolność dostępu do informacji, i w konsekwencji musi spełniać warunki wynikające z Konstytucji i prawa międzynarodowego.</p> <p>Konstytucja RP wprowadza w art. 54 ust. 2 zakaz cenzury prewencyjnej, która - zgodnie z uchwałą Trybunału Konstytucyjnego z 2 marca 1994 r. - rozumiana jest jako „przyznanie organom państwowym kompetencji do kontrolowania treści wypowiedzi przed ich przekazaniem do odbiorcy, a także do uzależniania przekazania wypowiedzi odbiorcom od uprzedniej zgody organu państwowego. Państwo może ustanawiać mechanizmy następczej odpowiedzialności za nadużycie wolności słowa, natomiast ingerencja uprzednia może być dopuszczona tylko wyjątkowo, jako uboczny efekt innych, legitymowanych</p>	Uwaga została uwzględniona.	Fundacja Panoptykon

	<p>konstytucyjnie działań państwa".</p> <p>Dopuszczalność wprowadzenia ograniczeń dla wolności słowa powinna być także oceniana przez pryzmat art. 10 Europejskiej Konwencji o Ochronie Praw Człowieka i Podstawowych Wolności, którego ust. 2 określa dopuszczalny zakres ograniczeń. Orzecznictwo Europejskiego Trybunału Praw Człowieka (dalej: ETPCz) wskazuje, że stosowanie środków prewencyjnych polegających na blokowaniu treści w Internecie jest dopuszczalne jedynie wyjątkowo, ponieważ zagrożenia z nimi związane są na tyle poważne, że działania władz krajowych wymagają szczególnie restrykcyjnej kontroli, a blokada treści musi być stosowana z rozwagą. ETPCz wprowadził również wymogi dla zgodnego z prawem mechanizmu blokowania, zgodnie z którymi wszelkie ograniczenia wolności słowa muszą być oparte na określonej podstawie prawnej jasno regulującej zakres tych ograniczeń, jak i podlegać muszą kontroli sądowej w celu ochrony przed nadużyciami. Również Konstytucja RP wprowadza w art. 31 ust. 3 wymóg, aby jakiegokolwiek ograniczenia konstytucyjnych praw i wolności były ustanawiane tylko wtedy, gdy są one konieczne w demokratycznym państwie prawnym dla ochrony określonych wartości.</p> <p>Tym samym, zarówno na gruncie Konstytucji, jak i Europejskiej Konwencji o Ochronie Praw Człowieka i Podstawowych Wolności istnieje możliwość ograniczenia wolności słowa poprzez blokowanie treści w Internecie. Ograniczenia te muszą być jednak stosowane absolutnie wyjątkowo oraz muszą być konieczne dla osiągnięcia celu, który uzasadnia ograniczenie praw podstawowych.</p> <p>W naszej ocenie, zaproponowane rozwiązanie jest niezgodne z opisanymi wyżej zasadami.</p> <p>Zasadność proponowanego rozwiązania</p> <p>Uzasadnienie projektu nie wskazuje w żaden sposób, dlaczego blokowanie przeznaczonych do wykonywania pośrednictwa przy przewozie osób środków przekazu informacji jest niezbędną sankcją za wykonywanie pośrednictwa bez licencji. Ma to szczególne znaczenie w kontekście tego, że nie jest to jedyna sankcja za wykonywanie tej działalności niezgodnie z prawem - projekt ustawy przewiduje również kary finansowe dla podmiotów wykonujących działalność w zakresie pośrednictwa z naruszeniem przepisów, w tym bez wymaganej licencji. Dodatkowa ingerencja w gwarantowaną Konstytucją wolność słowa rozumianą także jako wolność poszukiwania informacji jest zupełnie zbędna i tym samym nie spełnia wymogów dla ograniczenia praw i wolności obywatelskich, zobowiązujących ustawodawcę do wykazania konieczności i proporcjonalności ustanowionego ograniczenia dla wolności słowa. Jak bowiem wynika z orzecznictwa ETPCz i Trybunału Konstytucyjnego, wprowadzanie ograniczeń praw i wolności obywatelskich jest dopuszczalne jedynie w wyjątkowych przypadkach i musi zostać każdorazowo wyczerpująco uzasadnione. Projektodawca nie przedstawia w uzasadnieniu żadnych powodów, które wskazywałyby na konieczność zastosowania mechanizmu blokowania.</p> <p>W związku z tym, samo wprowadzenie w tym przypadku mechanizmu blokowania należy uznać za sprzeczne z Konstytucją i prawem międzynarodowym.</p> <p>Niejasna procedura blokowania</p> <p>Nawet gdyby wprowadzenie mechanizmu blokowania zostało uznane za konieczne i proporcjonalne (co wysoce wątpliwej), zaproponowana procedura blokowania nie spełnia wymogów, o których mowa we wstępie, z uwagi na jej wyjątkową niejasność. Proponowany przepis nie określa, jak z wnioskiem Inspekcji Transportu Drogowego postępował będzie Prezes Urzędu Komunikacji Elektronicznej, a w szczególności, w jaki sposób będzie on mógł doprowadzić do zablokowania danych aplikacji lub innych przekazów informacji. Przepis nie precyzuje, czy efektem jego zastosowania będzie brak możliwości pobrania aplikacji ze sklepu internetowego, a jeśli tak, to jak zostanie to zrealizowane technicznie. Projekt nie wyjaśnia, w jaki sposób blokowane miałyby być aplikacje już zainstalowane na urządzeniach użytkowników. Nie jest</p>		
--	--	--	--

	<p>również jasne, jak przedstawiać się będą ewentualne obowiązki podmiotów świadczących usługi telekomunikacyjne. Z tych powodów, jednoznaczna i pełna ocena zaproponowanych rozwiązań oraz ich wpływu na prawa i wolności obywatelskie jest niemożliwa.</p> <p>Tryb blokowania i kontrola sądu</p> <p>Z proponowanego brzmienia przepisu nie wynika również, w jakim trybie prawnym miałyby nastąpić blokowanie, w szczególności projektodawca nie precyzuje, czy blokowanie miałyby nastąpić każdorazowo w drodze decyzji administracyjnej Prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej oraz pomija milczeniem zasady składania odwołania przez podmioty, których aplikacje zablokowano. Brak regulacji w tym zakresie powoduje wyjątkową niepewność prawną, jak również rodzi ryzyko arbitralności i blokowania aplikacji podmiotów, które prowadzą działalność zgodnie z prawem. Z uwagi na głęboką ingerencję proponowanego rozwiązania w gwarantowaną Konstytucją wolność słowa, o blokadzie aplikacji lub innego przekazu informacji powinien każdorazowo rozstrzygać niezależny sąd.</p> <p>Relacja proponowanych regulacji do prawa do prywatności</p> <p>Poważne wątpliwości, zwłaszcza wobec braku poruszenia tej kwestii przez projektodawcę tak w treści projektu ustawy, jak i w uzasadnieniu, budzi relacja proponowanego rozwiązania do prawa do prywatności użytkowników urządzeń końcowych. Projektodawca, nie precyzując, jak w praktyce będzie działał mechanizm blokowania, nie wyjaśnia również, w jaki sposób wpłynie on na przekazywanie podmiotom publicznym, np. Prezesowi Urzędu Komunikacji Elektronicznej, danych osobowych użytkowników, takich jak numery IP czy informacje o próbie połączenia z daną aplikacją lub jej pobrania. Projekt nie określa ponadto, czy użytkownikowi będzie wyświetlany jakiś komunikat lub czy będzie on przekierowywany na strony internetowe podmiotów publicznych.</p> <p>Tendencja do blokowania treści w Internecie</p> <p>W ostatnich miesiącach Fundacja Panoptykon obserwuje niepokojącą tendencję do wprowadzania mechanizmów blokowania treści w Internecie w kolejnych obszarach działania państwa. W pierwszej kolejności takie rozwiązanie wprowadziła przyjęta w czerwcu 2016 r. ustawa o działaniach antyterrorystycznych, która przyznała Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego uprawnienie do blokowania stron internetowych. Z kolei na mocy ustawy o grach hazardowych stworzono rejestr domen internetowych, które służą do oferowania gier hazardowych niezgodnie z ustawą i zobowiązano podmioty świadczące usługi telekomunikacyjne do blokowania stron znajdujących się w tym rejestrze. Obecnie w Ministerstwie Finansów toczą się z kolei prace nad projektem ustawy nowelizującej ustawę nadzoru nad rynkiem finansowym, która przyzna Komisji Nadzoru Finansowego kompetencję do zamieszczania w rejestrze domen niedozwolonych stron internetowych podmiotów podejrzanych przez Komisję o działalność niezgodną z prawem i zobowiąże przedsiębiorców telekomunikacyjnych - wzorem ustawy hazardowej - do zablokowania stron wpisanych do rejestru. Naszym zdaniem, rozwiązania te naruszają chronioną Konstytucją wolność słowa. Nie kwestionując zasadności skutecznej walki z naruszeniami prawa, stoimy na stanowisku, że wykorzystywane narzędzia blokowania stron, aplikacji i innych przekazów informacji w Internecie, kreując pozornie proste rozwiązania dla trudnych problemów, są jednakże nieproporcjonalne oraz stanowią poważne zagrożenie dla praw i wolności obywatelskich. Ponadto, taka tendencja legislacyjna otwiera drogę do coraz dalej idącej ingerencji w wolność słowa w Internecie w odpowiedzi na potrzebę egzekwowania przepisów dotyczących kolejnych obszarów objętych regulacją państwa. Upowszechnianie blokowania w dalszych, relatywnie drobnych dziedzinach działania państwa niweczy wymóg, zgodnie z którym wprowadzanie ograniczeń dla wolności słowa musi mieć charakter absolutnie wyjątkowy.</p>		
--	--	--	--

		Mając na uwadze powyższe, Fundacja Panoptykon uznaje, że wprowadzenie mechanizmu blokowania przeznaczonych do wykonywania pośrednictwa przy przewozie osób programów komputerowych, numerów telefonów, aplikacji mobilnych, platform teleinformatycznych albo innych środków przekazu informacji stanowi realne ryzyko naruszenia podstawowych praw i wolności obywatelskich. Uważamy, że niespełniające warunku konieczności blokowanie przekazów informacji w Internecie jest środkiem niedopuszczalnym w demokratycznym państwie prawa.		
102.	Art. 1 pkt 9 lit. b (dodanie do art. 50 ust. 5)	<p>Nie może być zaakceptowane przyznanie Prezesowi Urzędu Komunikacji Elektronicznej uprawnienia do blokowania (na wniosek Inspekcji Transportu Drogowego) przeznaczonych do wykonywania pośrednictwa przy przewozie osób programów komputerowych, numerów telefonów, aplikacji mobilnych, platform teleinformatycznych w przypadku stwierdzenia wykonywania pośrednictwa przy przewozie osób bez wymaganej licencji.</p> <p>To rozwiązanie jest niedopuszczalną ingerencją państwa w model prowadzenia działalności ! gospodarczej przez przedsiębiorców.</p> <p>Wyjaśnienia wymaga, czy Prezes Urzędu Komunikacji Elektronicznej dysponuje możliwościami blokowania środków przekazu. Należy także zwrócić uwagę projektodawcy na ewentualne skutki zablokowania np. platformy teleinformatycznej. Przedsiębiorca, wykorzystujący ten model prowadzenia działalności, niemal zawsze poniósł duże nakłady finansowe i organizacyjne. W następstwie zablokowania np. platformy, przedsiębiorca niechybnie wielkie starty finansowe, wykraczające poza utratę dochodów z działalności. Projektodawca ewidentnie nie dostrzegł potencjalnych, bardzo dotkliwych, skutków zaproponowanego mechanizmu.</p> <p>Projektowany przepis art. 50 pkt 5 ustawy o transporcie drogowym powinien bezwzględnie być skreślony.</p>	Uwaga została uwzględniona.	Federacja Przedsiębiorców Polskich
103.	Art. 1 pkt 9 lit. b (dodanie do art. 50 ust. 5)	<p>Zdecydowanie negatywnie należy odnieść się do wskazanej w Projekcie propozycji, zgodnie z którą Inspekcja Transportu Drogowego uzyska uprawnienie do występowania z wnioskiem do Prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej o zablokowanie przeznaczonych do wykonywania pośrednictwa przy przewozie osób programów komputerowych, numerów telefonów, aplikacji mobilnych, platform teleinformatycznych albo innych środków przekazu informacji w przypadku stwierdzenia wykonywania pośrednictwa przy przewozie osób, bez wymaganej licencji.</p> <p>Wydaje się, że takie działanie może wpłynąć negatywnie na wykorzystywanie przez pośredników przy przewozie osób środków przekazu informacji (takich jak np. platformy teleinformatyczne). Abstrahując w tym momencie od prawnych i technicznych możliwości wdrożenia tego mechanizmu, które również budzą nasze uzasadnione wątpliwości, zablokowanie dostępu - przykładowo - do aplikacji mobilnej wpłynie niekorzystnie nie tylko na sytuację przedsiębiorcy wykorzystującego w swojej działalności takie innowacje, lecz przede wszystkim na użytkowników, których prawo do swobodnego wyboru i korzystania z działalności pośredników przy przewozie osób zostanie w ten sposób znacznie ograniczone.</p> <p>Niedopuszczalne, w naszej ocenie, jest przyznanie organowi administracji publicznej uprawnienia do ingerencji w wykorzystywane przez przedsiębiorców mobilne środki przekazu informacji. Wprowadzenie takiego rozwiązania może bowiem doprowadzić do sytuacji, w której przedsiębiorcy zrezygnują z wykorzystywania mobilnych środków przekazu informacji, a w konsekwencji spadnie zapotrzebowanie na tworzenie tego typu mechanizmów, co z pewnością nie wpłynie pozytywnie na rozwój i coraz większe wykorzystanie usług cyfrowych. Co istotne, nieuzasadnione wydaje się być faktyczne przerzucenie</p>	Uwaga została uwzględniona.	Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji

		<p>konsekwencji naruszenia przez pośrednika ustawowych obowiązków, którego skutkiem jest zablokowanie np. aplikacji mobilnej, na pasażerów, którym w ten sposób odebrane zostanie prawo do swobodnego wyboru przedsiębiorcy, przy wykorzystaniu którego działalności pasażer zamówi, zarezerwuje lub opłaci usługę przewozu. Podnieść również należy, że mechanizm ten raczej w żaden sposób nie przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa pasażerów, które jego zapewnienie przedstawiane jest jako główny cel zaproponowanych regulacji.</p> <p>Propozycja ta zdaje się również stać w sprzeczności z założeniami „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju”, która traktuje zarówno ekonomię współdzielenia, jak i rozwój nowoczesnych technologii jako jeden z fundamentów rozwoju polskiej gospodarki. Blokowanie dostępu do środków przekazu informacji w przypadku stwierdzenia naruszenia obowiązku posiadania licencji na pośrednictwo przy przewozie osób może zostać także ocenione jako przykład nieuzasadnionych restrykcji, które Komisja Europejska wskazała jako jedno z zagrożeń w upowszechnianiu ekonomii współdzielenia.</p>		
104.	Art. 1 pkt 9 lit. b (dodanie do art. 50 ust. 5)	<p>Spółka mytaxi dostrzega potrzebę regulowania działalności zarówno kierowców, jak i pośredników w procesie świadczenia usług przewozu osób, a co za tym idzie zgadzamy się z koniecznością ograniczenia funkcjonowania na rynku podmiotów niespełniających warunków określonych prawem.</p> <p>Uważamy jednak, że należy precyzyjnie określić zasady nakładania sankcji, w tym blokowania narzędzi przeznaczonych do wykonywania pośrednictwa przy przewozie osób w przypadku stwierdzenia działalności bez wymaganej licencji. W innym przypadku sankcje przewidziane ustawą mogą stać się środkiem do sterowania rynkiem, zaburzającym zasady wolnej konkurencji. W tym celu rekomendujemy rozważenie włączenia władzy sądowniczej do procesu podejmowania decyzji o stosowaniu blokad wobec podmiotów świadczących usługi transportu osób bez wymaganej licencji. Ponadto, należy jasno określić zasady procedury odwoławczej, aby uniknąć sytuacji, w której uczestnik rynku będzie ponosił konsekwencje niesłusznie nałożonej kary, która to może na przykład doprowadzić do upadłości jego przedsiębiorstwa.</p> <p>Sytuacją, która może prowadzić do nakładania kar na uczestników rynku, jest wspomniane w punkcie 3. świadczenie usług przewozu osób na terenie aglomeracji miejskich, w których licencja wydawana jest tylko w obrębie miejscowości będącej częścią danej aglomeracji. Popyt na tego typu przejazdy w obrębie jednej aglomeracji, np. z Gdańska do Gdyni, stale rośnie. Uważamy więc za wysoce wskazane, aby wśród regulacji znalazły się rozwiązania odpowiadające na tę potrzebę.</p>	Uwaga została uwzględniona.	mytaxi
105.	Art. 1 pkt 9 lit. b (dodanie do art. 50 ust. 5)	<p>Art. 50 ust. 2 punkt 5 wprowadza nowe uprawnienie dla ITD w postaci wniosku do Prezesa UKE o zablokowanie telefonów i innych środków łączności wykorzystywanych do pośrednictwa w nielegalnym przewozie osób. Pojawia się wiele głosów mówiących o tym, że jest to technicznie niemożliwe. Rzeczywiście w pełni skuteczne zablokowanie aplikacji jest niemożliwe, ale mocne ograniczenie dostępu do nich jest jak najbardziej możliwe. Wydaje się zatem wskazane zaznaczenie w przepisach, w jaki sposób można to wykonać. Albo przynajmniej wymienić kilka kroków, które UKE musi w takim przypadku wykonać. Pierwsze to żądanie zdjęcia aplikacji ze sklepów <i>internetowych</i> takich jak Google Play. Drugie, zastosowane w Irlandii, to żądanie zablokowania IP serwera, z którym komunikuje się aplikacja wysłane do operatorów komórkowych oraz internetowych. Zmiana serwera w celu obejścia zakazu powinno być traktowane jako przestępstwo ścigane z urzędu dokonane przez osoby zarządzające firmą wykorzystującą daną aplikację w Polsce. Natomiast blokowanie numerów telefonów było stosowane już w PRL-u, więc z tym nie ma problemu.</p>	Uwaga została uwzględniona.	Związek Zawodowy Taksówkarzy „Warszawski Taksówkarz”
106.	Art. 1 pkt 9 lit. b (dodanie do	Zaproponowane w projekcie MIB wprowadzenie blokowania przeznaczonych do wykonywania pośrednictwa przy przewozie osób programów komputerowych, numerów telefonów, aplikacji mobilnych,	Uwaga została uwzględniona.	Uber Poland sp. z o.o.

	art. 50 ust. 5)	platform teleinformatycznych albo innych środków przekazu informacji na skutek złożenia do Prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej (dalej „Prezes UKE”) stosownego wniosku przez Inspekcję Transportu Drogowego wydaje się zarówno nieadekwatne do potencjalnego naruszenia, jak i nieuzasadnione i technicznie niewykonalne. Kolejną wątpliwość co do zasadności proponowanych sankcji budzi również możliwość zastosowania wobec pośrednika dwóch sankcji za to samo naruszenie. Projektodawca przewiduje bowiem zarówno możliwość nałożenia na pośrednika kary w wysokości do 40.000 zł jak również wystąpienia z wnioskiem do Prezesa UKE o zastosowanie ww. blokad mających na celu faktyczne uniemożliwienie funkcjonowania danego pośrednika. Ponadto wątpliwości budzi fakt, iż zgodnie z treścią Projektu ani Inspekcja Transportu Drogowego, ani Prezes UKE nie będą dysponować uznaniem administracyjnym w zakresie dokonania blokady, co oznaczałoby, że niezależnie od okoliczności danej sprawy, w przypadku stwierdzenia naruszenia obowiązku posiadania licencji przez pośrednika przy przewozie osób, blokowane będą środki przekazu informacji przez niego wykorzystywane. W naszej opinii takie brzmienie przepisów sankcjonować może bardzo daleko posuniętą ingerencję w swobodę działalności gospodarczej podmiotów, które do prowadzenia swojej działalności gospodarczej wykorzystują różne środki przekazu informacji.		
107.	Art. 1 pkt 9 lit. b (dodanie do art. 50 ust. 5)	Proponowany zapis w art. 50 pkt. 5 jest oczekiwany przez środowisko transportowe wykonujące działalność zgodnie z przepisami. Niewątpliwie pomogło by to w ograniczeniu działalności osób, które nie mają stosownych uprawnień a ją wykonują. Jest jeden mankament, który nie pozwala na dokonywanie blokad tzw. „mediów”, przez co przepis ten nie znajdzie uzasadnienia prawnego ponieważ działalność bez wymaganej licencji nie podlega kodeksowi karnemu, podlega kodeksowi wykroczeń.	Uwaga została uwzględniona.	Samorządny Związek Zawodowy Taksówkarzy Rzeczypospolitej Polskiej
108.	Art. 1 pkt 9 lit. b (dodanie do art. 50 ust. 5)	Poważne zastrzeżenia prawne i techniczne budzi pkt 9 Projektu, a więc proponowany art. 50 pkt 5 Ustawy, wprowadzający do zadań Inspekcji Transportu Drogowego występowanie z wnioskiem do Prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej o zablokowanie przeznaczonych do wykonywania pośrednictwa przy przewozie osób programów komputerowych, numerów telefonów, aplikacji mobilnych, platform teleinformatycznych albo innych środków przekazu informacji, w przypadku stwierdzenia wykonywania pośrednictwa przy przewozie osób bez wymaganej licencji. Jest to kolejna już propozycja, po przepisach ustawy antyterrorystycznej, ustawy o grach hazardowych oraz projekcie nowelizacji ustawy o nadzorze nad rynkiem finansowym, zmierzająca do wprowadzania blokad w komunikacji elektronicznej. PIIT kolejny raz podkreśla w odniesieniu do propozycji tego typu, że koniczne jest dokonanie przez Projektodawcę oceny proporcjonalności zastosowania tak daleko idącego środka jak uniemożliwienie dostępu do środków przekazu informacji. W przedmiotowym projekcie przyczyna blokowania stron wydaje się być niewspółmierna do dobra chronionego - propozycja nie bierze pod uwagę praw użytkowników korzystających z usług elektronicznych - nie sposób więc się z nią zgodzić, ponieważ stanowiłaby odstępstwo od obowiązku ochrony prywatności i swobodnego korzystania przez użytkowników z instalowanych przez nich aplikacji. Izba zwraca równocześnie uwagę, że przy ocenie i wypracowywaniu przyszłych regulacji Ministerstwo powinno wziąć pod uwagę trwające obecnie prace nad projektem rozporządzenia <i>e-privacy</i> i dążenia unijnego ustawodawcy do wzmocnienia ochrony prywatności w usługach łączności elektronicznej, a także w kontekście wymogów neutralności sieci wskazanych w rozporządzeniu 2015/2120. Podkreślić należy, że zaproponowane przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa brzmienie regulacji	Uwaga została uwzględniona.	Polska Izba Informatyki i Telekomunikacji

	<p>jest bardzo niejasne i nie zostały dokonane w jego zakresie odpowiednie analizy techniczno- prawne. Zgodnie z przepisem, w przypadkach stwierdzenia pośrednictwa przy przewozie osób bez wymaganej licencji, Inspekcja Transportu Drogowego miałaby występować z wnioskiem do Prezesa UKE o zablokowanie przeznaczonych do wykonywania pośrednictwa przy przewozie osób:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) programów komputerowych, 2) numerów telefonów, 3) aplikacji mobilnych, 4) platform telefonicznych 5) innych środków przekazu informacji. <p>Brak jest przy tym jakiegokolwiek informacji, chociażby w uzasadnieniu lub OSR projektu, jak samo „blokowanie” przez UKE od strony technicznej miałoby wyglądać wg Projektodawcy. Izba stoi na stanowisku, że obecnie nie ma podstaw prawnych, jak i realnych możliwości technicznych do wypełnienia założeń zaproponowanego przepisu.</p> <p>Kwestia ew. blokady aplikacji, platform internetowych czy programów komputerowych nie polega na „naciśnięciu jednego guzika” który wyłączy je z sieci internet, stanowiłaby ona złożony proces (np. poprzez Deep Packet Inspection a więc analizowanie przesyłanych pakietów danych pod kątem ich treści, co wykorzystywane jest do kontroli internetu np. w Chinach) oddziałujący na operatorów telekomunikacyjnych czy dostawców samych usług i aplikacji, a przede wszystkim na klientów. Biorąc pod uwagę różnorakie procyfryzacyjne i proprzedsiębiorcze stanowiska rządu (np. Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, działania Ministerstwa Cyfryzacji w zakresie „paperless”), Izba rozumie, że tak daleko idących rozwiązań polski rząd nie chce wykorzystywać wobec obywateli.</p> <p>Równocześnie w obecnych przepisach brak jest norm prawnych, na podstawie których dokonywana by mogła być tak daleko idąca ingerencja. Wypełnianie obowiązku „blokowania” przez przedsiębiorców mogłoby m.in. rodzić podstawy do odpowiedzialności cywilnoprawnej wobec Klientów usług ze względu na radykalną ingerencję proponowanych rozwiązań w funkcjonowanie samej sieci internet i dostępu do niej. Niepokój Izby budzi również fakt, że do „blokowania” miałoby dochodzić na podstawie rozstrzygnięć administracyjnych niepodlegających uprzedniej kontroli sądowej - zgodnie z wskazaną „procedurą” Inspekcja Transportu Drogowego występowałaby z wnioskiem do UKE, a więc sama decyzja co do dokonania tzw. blokady musiałaby następować na poziomie UKE.</p> <p>Izba podkreśla również, że wbrew technice prawodawczej uzasadnienie, jak i OSR nie zawierają jakiegokolwiek umotywowania dla zasadności wprowadzanego rozwiązania. Ponadto wskazują na to, że Projektodawca nie poprzedził prac legislacyjnych właściwą oceną wpływu proponowanych rozwiązań na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość czy nawet wpływu na Urząd Komunikacji Elektronicznej, który określony został jako „brak oddziaływania na podmiot”. Wydaje się, że Projektodawca zdecydował się na wykorzystanie niesprecyzowanej opcji „blokowania” aplikacji czy przekazów informacji, jako opcji najłatwiejszej z perspektywy administracji publicznej, ponieważ technicznie niezależnej od niej. Podkreślić trzeba w tym przypadku, że podstawowym celem działalności operatorów jest świadczenie na rzecz Klientów usług telekomunikacyjnych, w tym usługi dostępu do internetu, tymczasem sektor ICT staje się branżą, na którą systematycznie nakładane są dodatkowe obciążenia na rzecz uprawnionych podmiotów oraz organów administracji publicznej, które oddziałują bezpośrednio nie tylko na finansowe obciążenia operatorów, ale również na wolności i prawa ich Klientów.</p>		
--	--	--	--

109.	Art. 1 pkt 9 lit. b (dodanie do art. 50 ust. 5)	<p>Z nieukrywaną obawą dostrzeżliśmy w projekcie rozwiązanie, zgodnie z którym planowane jest, aby Prezes Urzędu Komunikacji Elektronicznej uzyskał uprawnienie do blokowania wykorzystywanych przez pośredników przy przewozie osób środków porozumiewania się na odległość (np. numerów telefonów lub programów komputerowych). W naszej ocenie, taki mechanizm może być sprzeczny z fundamentalną zasadą swobody działalności gospodarczej. Co więcej, finalnie to pasażerowie korzystający z usług pośredników przy przewozie osób najboleśniej odczują skutki wprowadzanych regulacji.</p> <p>Przedsiębiorca, podejmując działalność gospodarczą, powinien dysponować swobodnym prawem do decydowania o modelu biznesowym, w jakim będzie funkcjonować na rynku. Tymczasem, nawet hipotetyczne zagrożenie zablokowania dostępu np. do aplikacji mobilnej, za pośrednictwem wyłącznie której podmiot ten wykonuje swoją działalność gospodarczą, może być traktowane jako nieuzasadnione ograniczanie uprawnień tego przedsiębiorcy.</p> <p>Polska znajduje się obecnie na takim etapie rozwoju gospodarczego, w którym korzystanie w biznesie z aplikacji mobilnych lub programów komputerowych jest czymś absolutnie powszechnym. Również w przypadku pośredników przy przewozie osób korzystanie z mobilnych środków przekazu informacji jest praktycznie jedyną możliwością wykonywania tego rodzaju działalności gospodarczej. Jakkolwiek jesteśmy w stanie zrozumieć dążenie projektodawcy do wprowadzenia dolegliwej i dotkliwej sankcji za wykonywanie pośrednictwa bez wymaganej licencji, to jednak wprowadzenie możliwości blokowania np. programów komputerowych budzi nasze poważne zastrzeżenia. Wspomnieć w tym miejscu należy, że pośrednicy przy przewozie osób wykorzystują w ramach swojej działalności bardzo innowacyjne i wielofunkcyjne środki porozumiewania się na odległość. Dzięki temu ich użytkownicy mogą korzystać z coraz to bardziej rozbudowanych i nowocześniejszych mechanizmów. Obawiamy się, że wprowadzenie blokowania np. aplikacji mobilnych doprowadzi do tego, że użytkownicy pozbawieni zostaną dostępu do tego typu rozwiązań. Co więcej, w wielu przypadkach wymyślaniem oraz tworzeniem mobilnych środków przekazu informacji wykorzystywanych również przez pośredników zajmują się start-up'y. Ograniczenie wykorzystywania tych środków, a w konsekwencji i działalności tego typu podmiotów z pewnością nie przyniesie korzystnych dla polskiej gospodarki skutków.</p> <p>Kolejnym aspektem wprowadzenia takiej regulacji może być ograniczenie działalności podmiotów, które dotychczas wykonują działalność w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób. Bardzo często zdarza się, że są to podmioty zagraniczne. W dobie powszechnej globalizacji standardem powinno być dążenie państwa do wzmocnienia relacji transgranicznych i stwarzanie przyjaznych warunków do inwestowania przez takie podmioty jak największego kapitału w Polsce. Tymczasem, proponowane regulacje mogą przynieść zupełnie odwrotny skutek i spowodować, że udział takich przedsiębiorców w polskim rynku zostanie ograniczony. Uważamy, że, w szczególności w zakresie innowacyjności i nowych technologii, które stosowane są również przez pośredników przy przewozie osób, powinniśmy korzystać z chęci zagranicznych przedsiębiorców do ekspansji i rozwoju na polskim rynku usług przewozowych.</p> <p>Dodatkowo ustawa nie zawiera również przepisów pozwalających na ubieganie się przez podmioty niemające siedziby w Polsce o możliwość udzielenia licencji na pośrednictwo przy przewozie osób. Takie podejście wydaje się być niedopuszczalne nie tylko z powodu swobód europejskich, co do których stosowania zobligowany jest każdy kraj członkowski Unii Europejskiej, ale także z powodu równości szans i postrzegania Polski jako kraju otwartego na przepływ zagranicznego kapitału i innowacyjnych inwestycji.</p> <p>W naszej ocenie, organy władzy publicznej dysponują szeregiem innych narzędzi, które mogłyby stanowić</p>	Uwaga została uwzględniona.	Amerykańska Izba Handlowa w Polsce
------	---	---	------------------------------------	------------------------------------

		skuteczne narzędzie służące wyegzekwowaniu obowiązku posiadania licencji przez pośredników przy przewozie osób. Dlatego też postulujemy wykreślenie przepisu, przyznającego Inspekcji Transportu Drogowego uprawnienie do „występowania z wnioskiem do Prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej o zablokowanie przeznaczonych do wykonywania pośrednictwa przy przewozie osób programów komputerowych, numerów telefonów, aplikacji mobilnych, platform teleinformatycznych albo innych środków przekazu w przypadku stwierdzenia wykonywania pośrednictwa przy przewozie osób, bez wymaganej licencji”.		
	Art. 1 pkt 9 lit. b (dodanie do art. 50 ust. 5)	Wątpliwa wydaje się (także w świetle stanowiska UKE) możliwość i zgodność z prawem blokowania aplikacji i programów. Wątpliwości budzi to także pod kątem wolności obywatelskich i gospodarczych.	Uwaga została uwzględniona.	Zrzeszenie Transportu Prywatnego m. st. Warszawy
110.	Art. 1 pkt 12 i 13 (dodanie zmian w załączniku nr 1 i 3)	Proponuje się także rozszerzenie katalogu kar pieniężnych nakładanych na przedsiębiorców w sytuacji naruszenia przez nich przepisów ustawy. Zmiany te wynikają bezpośrednio z uregulowania działalności pośredników przy przewozie osób. Niemniej jednak, nasze poważne wątpliwości wzbudził sposób sformułowania tzw. przepisów karnych. Uważamy, że regulacje, na podstawie których organy administracji publicznej wymierzają przedsiębiorcom kary pieniężne, powinny być sformułowane w sposób precyzyjny. Taki obowiązek wynika, w szczególności, z charakteru tych przepisów, bowiem to na ich podstawie podejmowane będą decyzje mogące istotnie wpłynąć na sytuację przedsiębiorców. Tymczasem przedstawione w projekcie propozycje kar pieniężnych opisane są w sposób niejednoznaczny. Projektodawca powinien stworzyć takie regulacje, z których będzie jasno wynikało, jakie konkretnie naruszenia przepisów ustawy mogą wiązać się z możliwością nałożenia kary finansowej.	Uwaga nie została uwzględniona. Opis Kar pieniężnych, które mogą być nakładane za niestosowanie się do przepisów projektu ustawy zostały jasno sprecyzowane i odnoszą się do naruszenia konkretnego przepisu ustawy o transporcie drogowym.	Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej
111.	Art. 1 pkt 12 i 13 (dodanie zmian w załączniku nr 1 i 3)	W dalszej kolejności, należy zwrócić uwagę na zaproponowane w projekcie rozszerzenie katalogu administracyjnych kar pieniężnych za naruszenie przepisów ustawy. Zasadniczą cechą przepisów, na podstawie których organy administracji publicznej wymierzają kary finansowe, powinna być ich precyzyjność i konkretność. Analiza brzmienia projektowanych przepisów prowadzi natomiast do wniosku, że zarówno przepisy, których naruszenie zagrożone będzie karą, jak i przepisy karne, określające przesłanki wymierzenia sankcji, charakteryzuje wysoki poziom niejasności. Jest to tym bardziej istotne, że właśnie w przypadku przepisów regulujących sankcje karne, od ustawodawcy wymaga się szczególnego poziomu dookreślenia przesłanek podlegania takiej sankcji. Niezbędne byłoby zatem doprecyzowanie tych przepisów w taki sposób, aby - uwzględniając szczególny ich charakter - nie wywoływały wątpliwości interpretacyjnych.	Uwaga nie została uwzględniona. Katalog kar pieniężnych, które mogą być nakładane za niestosowanie się do przepisów projektu ustawy zostały jasno sprecyzowane i odnoszą się do naruszenia konkretnego przepisu ustawy o transporcie drogowym.	Związek Przedsiębiorców i Pracodawców
112.	Art. 1 pkt 12 i 13 (dodanie zmian w załączniku nr 1 i 3)	W projekcie przewiduje się rozszerzenie katalogu kar pieniężnych nakładanych na przedsiębiorców. Chociaż pozornie te zmiany są konsekwencją uregulowania pośrednictwa przy przewozie osób. Nie może budzić sporu, że przepisy przewidujące kary pieniężne powinny być sformułowane w sposób wyjątkowo konkretny. Wynika to z quasi-karnego charakteru tych przepisów. Tymczasem, kary pieniężnych opisane są w projekcie w sposób nieprecyzyjny. Niezbędne jest doprecyzowanie tych przepisów w ten sposób, aby pośrednicy przy przewozie osób mieli pewność, jakie konkretnie naruszenia przepisów ustawy mogą wiązać się z możliwością nałożenia kary finansowej.	Uwaga nie została uwzględniona. Katalog kar pieniężnych, które mogą być nakładane za niestosowanie się do przepisów projektu ustawy zostały jasno sprecyzowane i odnoszą się do naruszenia konkretnego przepisu zawartego w ustawie o transporcie drogowym.	Federacja Przedsiębiorców Polskich
113.	Art. 1 pkt 12 i 13 (dodanie zmian w załączniku nr 1 i 3)	Brakuje kary dla kierowcy za wykonywanie transportu drogowego bez wymaganych uprawnień. W tej chwili za wszystko karany jest przedsiębiorca, który w przypadku transportu drogowego osób często ukrywa się za fikcyjnymi spółkami. Ściągnięcie z niego kary często jest niewykonalne. Dlatego zasadne jest wprowadzenie kary także dla kierowcy za brak licencji podczas kontroli oraz za brak badań lekarskich,	Uwaga została uwzględniona.	Związek Zawodowy Taksówkarzy „Warszawski Taksówkarz”

	3)	niekaralności czy zdanego egzaminu z topografii miasta. To pozwoliłoby służbom na skuteczniejsze odstraszenie nielegalnych przewoźników. Kara taka powinna być nakładana w formie mandatu, a nie postępowania administracyjnego.		
114.	Art. 1 pkt 12 i 13 (dodanie zmian w załączniku nr 1 i 3)	Wszystkie kary nakładane na pośredników są w projekcie wskazane kwotowo. Sugerujemy określenie kar jako procentu od przychodu przedsiębiorcy pośredniczącego w przewozie osób. Szytywne stawki premiuja większe firmy, dla których przedstawione kwoty nie będą stanowiły znaczącego obciążenia finansowego, w przeciwieństwie do małych, rodzinnych przedsiębiorstw, dla których nałożenie kary będzie oznaczało znaczny uszczerbek w majątku bądź będą równoznaczne z zakończeniem działalności ze względów finansowych. Kary w stawkach oszacowanych w projekcie są w stanie w skrajnym przypadku wyeliminować z rynku wielu mniejszych przedsiębiorców, dlatego zmiana w tej materii jest konieczna. Podkreślić należy, iż w polskim ustawodawstwie istnieją przepisy uzależniające wysokość kary od wysokości przychodu przedsiębiorcy (np. ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów). Rozwiązanie takie należy oceniać pozytywnie jako dopasowujące rozmiar sankcji do rzeczywistej sytuacji karanego podmiotu. Przedmiotowa kwestia nie była przedmiotem wyraźnej regulacji prawnej.	Uwaga nie została uwzględniona. Załączniki do ustawy o transporcie drogowym przewidują ściśle określone kwoty sankcji na jakie przedsiębiorca jest narażony. W związku z tym określenie kar jako procentu od przychodu przedsiębiorcy pośredniczącego w przewozie osób nie jest zasadne.	M1 TAXI Spółka z ograniczoną odpowiedzialności Sp. K
115.	Art. 1 pkt 12 i 13 (dodanie zmian w załączniku nr 1 i 3)	Postulujemy wprowadzenie indywidualnych kar dla taksówkarzy, którzy upodabniają się do przewoźników współpracujących z korporacjami taksówkowymi. Niektórzy taksówkarze oznaczają swoje pojazdy w taki sposób, aby wyglądały jak taksówki współpracujące z korporacjami taksówkowymi. W rzeczywistości umieszczone informacje są nieprawdziwe i wprowadzają klientów w błąd. Taki proceder jest niezwykle szkodliwy dla pasażerów, którzy wybierają daną taksówkę na skutek błędu, a w efekcie płacą za przewóz większą stawkę. Sugerujemy uwzględnienie kary dla takich przewoźników w załączniku do projektu ustawy. Odpowiedzialność za kontrolę oznaczeń pojazdów, pod względem zgodności z rzeczywistością, powinna spoczywać po stronie Inspekcji Transportu Drogowego.	Uwaga nie została uwzględniona. Wprowadzenie indywidualnych kar dla taksówkarzy, którzy upodabniają się do przewoźników współpracujących z korporacjami taksówkowymi wykracza poza regulacje ustawy o transporcie drogowym.	M1 TAXI Spółka z ograniczoną odpowiedzialności Sp. K
116.	Art. 1 pkt 12 i 13 (dodanie zmian w załączniku nr 1 i 3)	Niezmiernie istotne jest również - w kontekście zagrożenia karą, aby nakładane obowiązki były jak najbardziej precyzyjne. Niedopuszczalne w naszej ocenie jest nakładanie na pośredników przy przewozie osób kary pieniężnej za naruszenie przepisów ustawy sformułowanych w sposób niedookreślony, nieprecyzyjny i nieostry. Takie działanie ustawodawcy może być dodatkowo sprzeczne z konstytucyjną zasadą pewności prawa - ustawodawca powinien umożliwić przedsiębiorcom wykonywanie działalności gospodarczej w oparciu o konkretne, niebudzące wątpliwości, regulacje.	Uwaga nie została uwzględniona. Katalog kar pieniężnych, które mogą być nakładane za niestosowanie się do przepisów projektu ustawy zostały jasno sprecyzowane i odnoszą się do naruszenia konkretnego przepisu zawartego w ustawie o transporcie drogowym.	Amerykańska Izba Handlowa w Polsce
117.	Art. 2	Rozliczanie godzin pracy: do tej pory rozliczane były auta powyżej 3,5tony, czy to oznacza że wejdą tachografy ? - dotychczas powyżej 3,5 tony. Jak mierzyć czas do rozliczenia bez tachografu? Czy to oznacza że przepisy dotyczące opłat drogowych będą obowiązywały w taksówkach? Czy kierowca oczekujący na zlecenie np. 60 min w domu jest w pracy? Czy to oznacza, że kierowca taksówki prowadzący działalność na własny rachunek (brak umowy o pracę lub współpracę ale jest członkiem zrzeszenia będzie musiał przestrzegać norm czasu pracy) Czy pracownik zatrudniony na umowę o pracę z kat B prawa jazdy, jako woźący pracowników biura, obojętnie w jakim przedsiębiorstwie będzie podlegał przepisom, o których mowa (o czasie pracy, tachograf)	Uwaga nie została uwzględniona. Zgodnie z projektem przedmiotowej ustawy, 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	Centrala Telefoniczna AS Taxi Michał Orzech

		<p>Czy w myśl tej ustawy umowa AETR będzie obowiązywała wszystkich taksówkarzy prowadzących działalność gospodarczą? czy tylko tych z pośrednikiem? Nasuwa się pytanie czy stowarzyszenie lub zrzeszenie to pośrednik? (brak umów o pracę - współpracę) jeżeli nie, jest to ustawa, która nie pozwala prowadzić działalności gospodarczej na równych zasadach. Pośrednik czyli firma prywatna będzie uciążliwa (jeżeli chodzi o dokumentację i wymagania zgodnie z przepisami) dla kierowców współpracujących. Prawdopodobnie wybiorą stowarzyszenie lub zrzeszenie, firmy prywatne przestaną istnieć, co za tym idzie brak konkurencji na lokalnym rynku doprowadzi do tego co było w PRL-u, jak również do zmowy cenowej (tak jak było w Gdańsku).</p>	<p>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.</p>	
118.	Art. 4	<p>Na koniec należy zwrócić uwagę na rażąco krótki okres <i>vacatio legis</i>. Uważamy, że wskazany w projekcie termin wejścia w życie ustawy jest niedostosowany do charakteru zaproponowanych zmian. Należy mieć na uwadze chociażby to, że pośrednicy przy przewozie osób muszą w tym okresie uzyskać wymaganą licencję, co - uwzględniając biurokratyczne realia - wydaje się niemożliwe do zrealizowania.</p>	<p>Uwaga została uwzględniona. W celu określenia odpowiedniego terminu wejścia w życie projektowanej ustawy pozwalającego dostosowania się przedsiębiorcom do nowych regulacji prawnych wydłużono termin wejścia w życie ustawy do 90 dni od momentu jej ogłoszenia.</p>	Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej
119.	Art. 4	<p>Na zakończenie odnieść się należy również do zaproponowanego w projekcie 30-dniowego okresu <i>vacatio legis</i>. Wydaje się, że charakter wprowadzanych zmian, a także obowiązek dostosowania się przedsiębiorców do nowych przepisów, w szczególności w kontekście obowiązku uzyskania licencji na wykonywanie pośrednictwa przy przewozie osób, uzasadnia wydłużenie tego okresu. Podkreślić jednocześnie należy, że przedsiębiorcy w żadnej sytuacji nie powinni być zaskakiwani nowymi przepisami, a ustawodawca, wyznaczając odpowiedni termin <i>vacatio legis</i>, powinien mieć na względzie konieczność podjęcia przez przedsiębiorców szeregu czynności organizacyjnych i operacyjnych zmierzających do dostosowania działalności do nowych regulacji. Z punktu widzenia zasady bezpieczeństwa prawnego i pewności prawa, postulujemy-niezależnie od ostatecznego kształtu projektu, wydłużenie okresu <i>vacatio legis</i> w taki sposób, by przedsiębiorcy mogli dostosować się do nowych regulacji.</p>	<p>Uwaga została uwzględniona. W celu określenia odpowiedniego terminu wejścia w życie projektowanej ustawy pozwalającego dostosowania się przedsiębiorcom do nowych regulacji prawnych wydłużono termin wejścia w życie ustawy do 90 dni od momentu jej ogłoszenia.</p>	Związek Przedsiębiorców i Pracodawców
120.	Art. 4	<p>Nie można zaakceptować stanowczo zbyt krótkiego <i>vacatio legis</i> przepisów wprowadzających nowe obowiązki dla przedsiębiorców. Niezależnie od powyższego, przepisy przejściowe powinny dopuścić określać termin na złożenie wniosków o nowy rodzaj licencji, który uwzględni czas na uzyskanie niezbędnych dokumentów, np. dwa miesiące. Następnie powinny dopuścić wykonywanie pośrednictwa przez czas postępowania w przedmiocie wydanie tej licencji. Powyższe zmiany do minimum, które da</p>	<p>Uwaga została uwzględniona. W celu określenia odpowiedniego terminu wejścia w życie projektowanej ustawy pozwalającego dostosowania się przedsiębiorcom do nowych regulacji prawnych</p>	Federacja Przedsiębiorców Polskich

		szanse na wprowadzenie przepisów w życie bez wstrząsu na rynku przewozów osób.	wydłużono termin wejścia w życie ustawy do 90 dni od momentu jej ogłoszenia.	
121.	Art. 4	Ponadto, zaproponowany okres 30 dni, po którym przepisy Projektu wejdą w życie, należy ocenić jako niewystarczający. Biorąc pod uwagę zakres zmian jak i liczbę podmiotów, których zmiany te będą dotyczyć, należy zauważyć, że tak krótki okres vacatio legis nie pozwoli wspomnianym przedsiębiorcom chociażby uzyskać projektowanych licencji, stworzyć odpowiednich rejestrów, czy też dostosować się do pozostałych zmian wskazanych w projekcie MIB. Ponadto, projekt nakłada na jednostki samorządu terytorialnego szereg nowych obowiązków, których wdrożenie w ciągu 30 dni może okazać się niemożliwe.	Uwaga została uwzględniona. W celu określenia odpowiedniego terminu wejścia w życie projektowanej ustawy pozwalającego dostosowania się przedsiębiorcom do nowych regulacji prawnych wydłużono termin wejścia w życie ustawy do 90 dni od momentu jej ogłoszenia.	Uber Poland sp. z o.o.



Warszawa, 2 kwietnia 2019 r.

**Minister
Spraw Zagranicznych**

DPU.E.920.1540.2017 / 49/bc
dot.: RM-10-42-19 z 01.04.2019 r.

**Pan Jacek Sasin
Sekretarz Rady Ministrów**

Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

**Do wiadomości:
Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury**

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA CYFRYZACJI¹⁾

z dnia

w sprawie aplikacji mobilnej służącej do rozliczania opłaty za przewóz osób

Na podstawie art. 13b ust. 3 ustawy z dnia 6 września o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 58, 60 i 125) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) minimalne wymagania funkcjonalne dla aplikacji mobilnej;
- 2) sposób zabezpieczania danych gromadzonych przez aplikację mobilną.

§ 2. Aplikacja mobilna posiada funkcjonalność:

- 1) naliczania opłaty za przewóz osób na podstawie:
 - a) orientacyjnego pomiaru odległości dokonanego przy użyciu dedykowanego do tego celu mechanizmu pomiarowego, wykorzystywanego w urządzeniu mobilnym, dla którego ta aplikacja jest przeznaczona,
 - b) zdefiniowanych kwot stanowiących oczekiwaną opłatę za przewóz, z uwzględnieniem takich parametrów jak:
 - pokonana odległość,
 - czas rozpoczęcia i trwania przewozu,
 - lokalizacja startowa oraz docelowa przewozu,
 - rodzaj, objętość i waga bagażu;
- 2) gromadzenia danych dotyczących usług przewozowych;
- 3) zapewnienie dla klienta dostępu do danych potwierdzających zlecenie, odwołanie albo realizację usługi przewozu – dla klienta.

¹⁾ Minister Cyfryzacji kieruje działem administracji rządowej – informatyzacja, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 kwietnia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Cyfryzacji (Dz. U. poz. 761).

§ 3. Gromadzenie danych dotyczących realizowanej usługi przewozowej jest realizowane:

- 1) w sposób zapewniający możliwość:
 - a) odnotowania w czasie rzeczywistym, bezpośrednio przed rozpoczęciem realizacji przewozu, czasu rozpoczęcia oraz docelowej lokalizacji przewozu,
 - b) kontroli, w dowolnym czasie, danych dotyczących realizowanej usługi;
- 2) przez rejestrację danych pozwalających na:
 - b) identyfikację bezpośredniego wykonawcy usługi przewozowej,
 - c) identyfikację osoby wprowadzającej lub edytującej dane w aplikacji mobilnej,
 - d) ustalenie czasu dokonania wprowadzenia danych w aplikacji mobilnej,
 - e) identyfikacji klienta,
 - f) warunków realizacji usługi przewozu takich jak:
 - pokonana odległość,
 - lokalizacja startowa i docelowa przewozu,
 - czas rozpoczęcia i trwania przewozu,
 - rodzaj, objętość, waga bagażu,
 - opłata pobrana z przewóz;
- 3) z uwzględnieniem możliwości rejestracji danych:
 - a) o korektach w zapisie realizowanej usługi przewozowej,
 - b) pozwalających na identyfikację osoby, która dokonała korekty w opisie realizowanej usługi przewozowej, oraz czasu dokonania korekty,
 - c) zawierających adnotacje o incydentach, które uniemożliwiły realizację usługi przewozowej w części lub w całości,
 - d) dotyczących innych warunków przewozu, o ile mają wpływ na jakość świadczonej usługi oraz wysokość pobranej opłaty;
- 4) w sposób zapewniający:
 - a) kontrolę dostępu do danych i metadanych,
 - b) integralność przetwarzanych danych i metadanych, polegający na zabezpieczeniu przed wprowadzaniem zmian, z wyjątkiem zmian wprowadzanych w ramach ustalonych i udokumentowanych procedur,
 - b) warunki przetwarzania ograniczające możliwość wystąpienia sytuacji, które mogłyby prowadzić do niekontrolowanej utraty lub zmian w danych i metadanych aplikacji,

c) wyodrębnienie danych gromadzonych przez aplikację z pozostałych danych gromadzonych w urządzeniu mobilnym.

§ 4. Dane z aplikacji są udostępniane w sposób zapewniający usługobiorcy możliwość zapoznania się z ich treścią, w postaci papierowej lub w postaci elektronicznej.

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

MINISTER CYFRYZACJI

W porozumieniu:

MINISTER INFRASTRUKTURY

MINISTER FINANSÓW

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie Ministra Cyfryzacji w sprawie aplikacji mobilnej służącej do rozliczania opłaty za przewóz osób stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 13b ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 58, 60 i 125).

Art. 13b ww. ustawy nakłada na ministra właściwego do spraw informatyzacji w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu i do spraw finansów obowiązek określenia minimalnych wymagań funkcjonalnych dla aplikacji mobilnej oraz sposobu zabezpieczania danych gromadzonych przez aplikację mobilną.

Aplikacja mobilna ma zapewniać możliwość naliczania opłaty za przewóz osób na podstawie orientacyjnego pomiaru odległości dokonanego przy użyciu dedykowanego do tego celu mechanizmu pomiarowego, wykorzystywanego w urządzeniu mobilnym, dla którego ta aplikacja jest przeznaczona a także zdefiniowanych kwot stanowiących oczekiwaną opłatę za przewóz, z uwzględnieniem takich parametrów jak pokonana odległość, czas rozpoczęcia i trwania przewozu, lokalizacja startowa oraz docelowa przewozu czy rodzaj, objętość i waga bagażu. Aplikacja będzie zapewniać gromadzenie danych dotyczących usług przewozowych, a klientowi będzie umożliwiać dostęp do danych potwierdzających zlecenie, odwołanie go oraz danych dotyczących jego realizacji.

Gromadzenie danych będzie realizowane tak, aby można było odnotować bezpośrednio przed rozpoczęciem realizacji przewozu, w czasie rzeczywistym, czas rozpoczęcia przewozu oraz jego docelową lokalizację oraz aby zapewniać kontrolę, w dowolnym czasie, danych dotyczących realizowanej usługi. Gromadzenie danych to także rejestracja danych pozwalających na identyfikację bezpośredniego wykonawcy usługi przewozowej i osoby dokonującej wprowadzenia danych w aplikacji mobilnej, ustalenie czasu dokonania wprowadzenia danych w aplikacji mobilnej, a także identyfikacji klienta i warunków realizacji usługi przewozu.

Aplikacja będzie także umożliwiać rejestrowanie danych o korektach w zapisie realizowanej usługi przewozowej, pozwalających na identyfikację osoby, która dokonała korekty w opisie realizowanej usługi przewozowej, oraz czasu dokonania korekty oraz zawierających adnotacje o incydentach, które uniemożliwiły realizację usługi przewozowej w części lub w całości.

Projektowane rozporządzenie nie podlega procedurze 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 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projekt nie jest objęty prawem Unii Europejskiej. Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu celem uzyskania opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia.

Projektowane przepisy zostaną przeanalizowane pod kątem wpływu na małe i średnie przedsiębiorstwa.

Stosownie do postanowień art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej. Ponadto zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

<p>Nazwa projektu</p> <p>Rozporządzenie Ministra Cyfryzacji w sprawie aplikacji mobilnej służącej do rozliczania opłaty za przewóz osób</p> <p>Ministerstwo wiodące:</p> <p>Ministerstwo Cyfryzacji</p> <p>Ministerstwa współpracujące: Ministerstwo Infrastruktury Ministerstwo Finansów</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu:</p> <p>Pan Marek Zagórski – Minister Cyfryzacji,</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu:</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>29.03.2019 r.</p> <p>Źródło:</p> <p>Art. 13b ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 58, 60 i 125)</p> <p>Nr w wykazie prac MC:</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Art. 13b ust. 3 ustawy nakłada na ministra właściwego do spraw informatyzacji w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu i do spraw finansów obowiązek określenia minimalnych wymagań funkcjonalnych dla aplikacji mobilnej oraz sposobu zabezpieczania danych gromadzonych przez aplikację mobilną.

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

Aplikacja mobilna ma zapewniać możliwość naliczania opłaty za przewóz osób na podstawie orientacyjnego pomiaru odległości dokonanego przy użyciu dedykowanego do tego celu mechanizmu pomiarowego, wykorzystywanego w urządzeniu mobilnym, dla którego ta aplikacja jest przeznaczona, a także zdefiniowanych kwot stanowiących oczekiwaną opłatę za przewóz, z uwzględnieniem takich parametrów jak pokonana odległość, czas rozpoczęcia i trwania przewozu, lokalizacja startowa oraz docelowa przewozu czy rodzaj, objętość i waga bagażu. Aplikacja będzie zapewniać gromadzenie danych dotyczących usług przewozowych, a klientowi będzie umożliwiać dostęp do danych potwierdzających zlecenie, odwołanie go oraz danych dotyczących jego realizacji.

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

Proponowane rozwiązanie w zakresie wprowadzenia aplikacji mobilnej jest rozwiązaniem nowatorskim w związku z tym brak jest danych jak problem jest rozwiązany w innych krajach.

3. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy wykonujący krajowy transport drogowy w zakresie przewozów	Przedsiębiorcy wykonujący krajowy transport drogowy samochodami	art. 83 ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.	Wprowadzenie wymagań dla aplikacji mobilnej będzie powodowało

<p>osób samochodami osobowymi, pojazdami samochodowymi przeznaczonymi konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą, taksówkami, w tym podmioty wykonujące działalność polegającą na pośrednictwie przy przewozie osób.</p>	<p>osobowymi (ok. 0,5 tys. przedsiębiorców), pojazdami samochodowymi 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).</p>		<p>konieczność przestrzegania tych wymagań. W ocenie MC minimalny zakres wymagań określony w przepisach nie będzie generował kosztów dla obecnie używanych aplikacji.</p>
---	---	--	---

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

Projekt zostanie poddany konsultacjom publicznym.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projektowane rozporządzenie zostanie udostępnione na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej Ministra Cyfryzacji oraz w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt w ramach konsultacji został przesłany do następujących podmiotów:

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.												
5. 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	Łączn ie (0-10)
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie spowoduje skutków dla sektora finansów publicznych, w tym dochodów i wydatków budżetu państwa oraz samorządu terytorialnego.											

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń								
6. 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 2019 r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Zapewnienie bezpieczeństwa prowadzenia działalności gospodarczej w postaci regulacji prawnych w zakresie działalności gospodarczej.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Zapewnienie bezpieczeństwa prowadzenia działalności gospodarczej w postaci regulacji prawnych w zakresie działalności gospodarczej.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Projektowane rozporządzenie zwiększy konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, oraz nie będzie mieć wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.						
7. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy								

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz: Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na zmianę obowiązków informacyjnych. Minimalne standardy określone w rozporządzeniu nie stanowią obciążenia dla sektora.		
8. Wpływ na rynek pracy		
Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na rynek pracy.		
9. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Nie dotyczy.	
10. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Wejście w życie rozporządzenia przewidziane jest po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.		
11. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.		
12. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie wzorów zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego i
wzorów licencji na wykonywanie transportu drogowego oraz wypisów z tych
dokumentów**

Na podstawie art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. z 2019 r. poz. 58, 60 i 125) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wzór i opis zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz wypisu z tego zezwolenia;
- 2) wzór i opis licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym oraz wypisu z tej licencji;
- 3) wzór i opis 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;
- 4) wzór i opis licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką;
- 5) wzór i opis licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy;
- 6) wzór i opis licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób;
- 7) rodzaje zabezpieczeń licencji wspólnotowej.

§ 2. Wzór zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego określa się w złączniku nr 1 do rozporządzenia.

§ 3. Określa się następujące wzory licencji:

- 1) na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym – w załączniku nr 2 do rozporządzenia;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

- 2) 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 – w załączniku nr 3 do rozporządzenia;
- 3) na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką – w załączniku nr 4 do rozporządzenia;
- 4) na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy – w załączniku nr 5 do rozporządzenia;
- 5) na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób – w załączniku nr 6 do rozporządzenia.

§ 4. Określa się następujące wzory wypisów:

- 1) z zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego – w załączniku nr 7 do rozporządzenia;
- 2) z licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym – w załączniku nr 8 do rozporządzenia;
- 3) z licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 8 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą – w załączniku nr 9 do rozporządzenia.

§ 5. Licencja wspólnotowa jest zabezpieczona przez:

- 1) włókna aktywne w świetle ultrafioletowym;
- 2) mikrodruk;
- 3) podwójną numerację: numer seryjny i numer wydania;
- 4) wzór tła z drukowanym drobnym giloszem i drukiem irysowym;
- 5) wyczuwalne w dotyku litery, symbole lub wzory.

§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r.²⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 18 czerwca 2013 r. w sprawie wzorów zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego i wzorów licencji na wykonywanie transportu drogowego oraz wypisów z tych dokumentów (Dz. U. poz. 713 i 1584), które traci moc z dniem 1 stycznia 2020 r. w związku z wejściem w życie ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia ... (poz. ...)

Załącznik nr 1

WZÓR
(format A-4)
(strona przednia)

(wizerunek orła ustalony
dla godła państwa)

RZECZPOSPOLITA POLSKA (PL)

(nazwa i adres organu
udzielającego zezwolenia)

ZEZWOLENIE NR
na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego

Na podstawie art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym
(.....¹⁾)
udzielam zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego w zakresie krajowego
przewozu osób/rzeczy²⁾ dla:

imię i nazwisko albo nazwa przedsiębiorcy:

siedziba i adres przedsiębiorcy
albo miejsce zamieszkania przedsiębiorcy³⁾:

numer identyfikacji podatkowej (NIP):

Niniejsze zezwolenie jest ważne na czas nieoznaczony.

Udzielono dnia:r.

Pouczenie⁴⁾

Od niniejszej decyzji stronie przysługuje odwołanie do organu administracji publicznej wyższego stopnia, za pośrednictwem organu, który wydał decyzję, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji (art. 127 § 1 i 2, art. 129 § 1 i 2 k.p.a.). W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania, strona może zrzec się prawa do jego wniesienia. Z dniem doręczenia tutejszemu organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez stronę, decyzja staje się ostateczna i prawomocna. W tej sytuacji strona traci również prawo zaskarżenia decyzji do wojewódzkiego sądu administracyjnego.

Pouczenie⁵⁾

Stronie niezadowolonej z niniejszej decyzji przysługuje prawo zwrócenia się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy do Głównego Inspektora Transportu Drogowego w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji (art. 127 § 3 k.p.a.). Niewniesienie wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy nie zamyka stronie drogi do wniesienia skargi do sądu administracyjnego. Skargę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie należy wnieść za pośrednictwem tutejszego organu w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji. Wpis od skargi na niniejszą decyzję jest stały i wynosi 200 zł. Strona może wystąpić do sądu z wnioskiem o zwolnienie od kosztów sądowych albo przyznanie prawa pomocy.

W trakcie biegu terminu do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, strona może zrzec się prawa do jego wniesienia. Z dniem doręczenia tutejszemu organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy przez stronę, decyzja staje się ostateczna i prawomocna. W tej sytuacji strona traci również prawo zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie.

.....
podpis i pieczęć organu
udzielającego zezwolenia

¹⁾ Wpisać miejsce publikacji ustawy: tekstu jednolitego lub tekstu jednolitego, z „późn. zm.”.

²⁾ Niewłaściwe skreślić.

³⁾ Wpisać miejsce zamieszkania przedsiębiorcy, o ile miejsce to jest tożsame z miejscem prowadzenia działalności gospodarczej.

⁴⁾ Stosuje się w przypadku, gdy zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego jest wydawane przez starostę właściwego dla siedziby przedsiębiorcy.

⁵⁾ Stosuje się w przypadku, gdy zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego jest wydawane przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

(pieczęć okrągła z wizerunkiem
orła ustalonym dla godła państwa)

Seria, nr

(strona tylna)

OBJAŚNIENIA

1. Zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego uprawnia do wykonywania przewozów wyłącznie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zgodnie z rodzajem przewozów w nim określonych.
2. Zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego zawiesza się lub cofa, jeżeli właściwy organ stwierdzi, że jego posiadacz nie spełnia już co najmniej jednego z wymogów określonych w art. 3 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 (Dz. Urz. L 300 z 14.11.2009, str. 51–71).
3. Przewoźnik drogowy jest obowiązany zgłaszać na piśmie lub w postaci dokumentu elektronicznego organowi, który udzielił zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, wszelkie zmiany danych, o których mowa w art. 7a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, nie później niż w terminie 28 dni od dnia ich powstania.
Jeżeli zmiany obejmują dane zawarte w zezwoleniu na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, przewoźnik jest obowiązany wystąpić z wnioskiem o zmianę treści zezwolenia.
4. Zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego nie uprawnia do:
 - 1) wykonywania krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą,
 - 2) wykonywania krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym,
 - 3) wykonywania krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką.

Opis blankietu zezwolenia:

- kolor tła giloszowego utworzony przez linie krzywe o zmiennej grubości tworzące wzory nieregularne, wykonany z zastosowaniem druku irysowego, utrzymany w tonacji różowo-fioletowej, ramka giloszowa,
- mikrodruk pozytywowo - negatywowo z napisem „RZECZPOSPOLITA POLSKA”,
- świecące włókna w kolorach żółtym i niebieskim rozmieszczone nieregularnie, widoczne tylko w świetle UV,
- suche tłoczenie wizerunku orła ustalonego dla godła państwa w lewej górnej części blankietu,
- napisy w kolorze czarnym,
- znak wodny, przeznaczony wyłącznie do produkcji podłoża papierniczego dla wykonawcy blankietów, zabezpieczony chemicznie przed próbami zmian zapisów w dokumencie,
- znacznik (marker) umożliwiający jednoznaczną identyfikację autentyczności dokumentu w trakcie badań nieniszczących,
- seria i numer blankietu zezwolenia (niepowtarzalny i ciągły) wykonane techniką typograficzną farbą koloru czerwonego aktywną w świetle UV na pomarańczowo.

WZÓR
(format A-4)
(strona przednia)

(wizerunek orła ustalony
dla godła państwa)

RZECZPOSPOLITA POLSKA (PL)

(nazwa i adres organu
udzielającego licencji)

LICENCJA NR

**na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu
osób samochodem osobowym**

Na podstawie art. 7 ust. 4 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym
(.....¹⁾)
udzielam licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób
samochodem osobowym dla:

imię i nazwisko albo nazwa przedsiębiorcy:

siedziba i adres przedsiębiorcy
albo miejsce zamieszkania przedsiębiorcy²⁾:

numer identyfikacji podatkowej (NIP):

Niniejsza licencja jest ważna do:

Udzielono dnia: r.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji stronie przysługuje odwołanie do organu administracji publicznej wyższego stopnia, za pośrednictwem organu, który wydał decyzję, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji (art. 127 § 1 i 2, art. 129 § 1 i 2 k.p.a.). W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania, strona może zrzec się prawa do jego wniesienia. Z dniem doręczenia tutejszemu organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez stronę, decyzja staje się ostateczna i prawomocna. W tej sytuacji strona traci również prawo zaskarżenia decyzji do wojewódzkiego sądu administracyjnego.

.....
podpis i pieczęć organu
udzielającego licencji

(pieczęć okrągła z wizerunkiem
orła ustalonym dla godła państwa)

Seria, nr

¹⁾ Wpisać miejsce publikacji ustawy: tekstu jednolitego lub tekstu jednolitego, z „późn. zm.”.

²⁾ Wpisać miejsce zamieszkania przedsiębiorcy, o ile miejsce to jest tożsame z miejscem prowadzenia działalności gospodarczej.

(strona tylna)

OBJAŚNIENIA

1. Licencja na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym uprawnia do wykonywania przewozów wyłącznie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Przewoźnik drogowy jest obowiązany zgłaszać na piśmie lub w postaci dokumentu elektronicznego organowi, który udzielił licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym, wszelkie zmiany danych, o których mowa w art. 8 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, nie później niż w terminie 28 dni od dnia ich powstania. Jeżeli zmiany obejmują dane zawarte w licencji, przewoźnik jest obowiązany wystąpić z wnioskiem o zmianę treści licencji.

3. Licencja na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym nie uprawnia do wykonywania transportu drogowego taksówką lub pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą.

Opis blankietu licencji:

- kolor tła gilozowego utworzony przez linie krzywe o zmiennej grubości tworzące wzory nieregularne, wykonany z zastosowaniem druku irysowego, utrzymany w tonacji żółto - pomarańczowej, ramka gilozowa,
- mikrodruk pozytywowo - negatywowo z napisem „RZECZPOSPOLITA POLSKA”,
- świecące włókna w kolorach żółtym i niebieskim rozmieszczone nieregularnie, widoczne tylko w świetle UV,
- suche tłoczenie wizerunku orła ustalonego dla godła państwa w lewej górnej części blankietu,
- napisy w kolorze czarnym,
- znak wodny, przeznaczony wyłącznie do produkcji podłoża papierniczego dla wykonawcy blankietów, zabezpieczony chemicznie przed próbami zmian zapisów w dokumencie,
- znacznik (marker) umożliwiający jednoznaczną identyfikację autentyczności dokumentu w trakcie badań nieniszczących,
- seria i numer blankietu licencji (niepowtarzalny i ciągły) wykonane techniką typograficzną farbą koloru czerwonego aktywną w świetle UV na pomarańczowo.

WZÓR
(format A-4)
(strona przednia)

(wizerunek orła ustalony
dla godła państwa)

RZECZPOSPOLITA POLSKA (PL)

(nazwa i adres organu
udzielającego licencji)

LICENCJA NR

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

Na podstawie art. 7 ust. 4 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (.....¹⁾) udzielam 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 dla:

imię i nazwisko albo nazwa przedsiębiorcy:

siedziba i adres przedsiębiorcy
albo miejsce zamieszkania przedsiębiorcy²⁾:

numer identyfikacji podatkowej (NIP):

Niniejsza licencja jest ważna do:

Udzielono dnia: r.

Pouczenie:

Od niniejszej decyzji stronie przysługuje odwołanie do organu administracji publicznej wyższego stopnia, za pośrednictwem organu, który wydał decyzję, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji (art. 127 § 1 i 2, art. 129 § 1 i 2 k.p.a.). W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania, strona może zrzec się prawa do jego wniesienia. Z dniem doręczenia tutejszemu organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez stronę, decyzja staje się ostateczna i prawomocna. W tej sytuacji strona traci również prawo zaskarżenia decyzji do wojewódzkiego sądu administracyjnego.

.....
podpis i pieczęć organu
udzielającego licencji

(pieczęć okrągła z wizerunkiem
orła ustalonym dla godła państwa)

Seria, nr

¹⁾ Wpisać miejsce publikacji ustawy: tekstu jednolitego lub tekstu jednolitego, z „późn. zm.”.

²⁾ Wpisać miejsce zamieszkania przedsiębiorcy, o ile miejsce to jest tożsame z miejscem prowadzenia działalności gospodarczej.

(strona tylna)

OBJAŚNIENIA

1. Licencja 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 uprawnia do wykonywania przewozów wyłącznie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Przewoźnik drogowy jest obowiązany zgłaszać na piśmie lub w postaci dokumentu elektronicznego organowi, który udzielił 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, wszelkie zmiany danych, o których mowa w art. 8 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, nie później niż w terminie 28 dni od dnia ich powstania. Jeżeli zmiany obejmują dane zawarte w licencji, przewoźnik jest obowiązany wystąpić z wnioskiem o zmianę treści licencji.

3. Licencja 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 nie uprawnia do wykonywania transportu drogowego taksówką lub samochodem osobowym.

Opis blankietu licencji:

- kolor tła gilozowego utworzony przez linie krzywe o zmiennej grubości tworzące wzory nieregularne, wykonany z zastosowaniem druku irysowego, utrzymany w tonacji beżowo - brązowej, ramka gilozowa,
- mikrodruk pozytywowo - negatywowo z napisem „RZECZPOSPOLITA POLSKA”,
- świecące włókna w kolorach żółtym i niebieskim rozmieszczone nieregularnie, widoczne tylko w świetle UV,
- suche tłoczenie wizerunku orła ustalonego dla godła państwa w lewej górnej części blankietu,
- napisy w kolorze czarnym,
- znak wodny, przeznaczony wyłącznie do produkcji podłoża papierniczego dla wykonawcy blankietów, zabezpieczony chemicznie przed próbami zmian zapisów w dokumencie,
- znacznik (marker) umożliwiający jednoznaczną identyfikację autentyczności dokumentu w trakcie badań nieniszczących,
- seria i numer blankietu licencji (niepowtarzalny i ciągły) wykonane techniką typograficzną farbą koloru czerwonego aktywną w świetle UV na pomarańczowo.

WZÓR
(format A-5)
(strona przednia)

(wizerunek orła ustalony
dla godła państwa)

RZECZPOSPOLITA POLSKA (PL)

(nazwa i adres organu
udzielającego licencji)

LICENCJA NR
**na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu
osób taksówką**

Na podstawie art. 7 ust. 4 pkt 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym
(.....¹⁾)
udzielam licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób
taksówką dla:

imię i nazwisko albo nazwa przedsiębiorcy:

siedziba i adres przedsiębiorcy
albo miejsce zamieszkania przedsiębiorcy²⁾:

numer identyfikacji podatkowej (NIP):
obszar prowadzenia przewozów:

numer rejestracyjny pojazdu:

Niniejsza licencja jest ważna do:

Udzielono dnia: r.

Pouczenie:

Od niniejszej decyzji stronie przysługuje odwołanie do organu administracji publicznej wyższego stopnia, za pośrednictwem organu, który wydał decyzję, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji (art. 127 § 1 i 2, art. 129 § 1 i 2 k.p.a.). W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania, strona może zrzec się prawa do jego wniesienia. Z dniem doręczenia tutejszemu organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez stronę, decyzja staje się ostateczna i prawomocna. W tej sytuacji strona traci również prawo zaskarżenia decyzji do wojewódzkiego sądu administracyjnego.

.....
podpis i pieczęć organu
udzielającego licencji

(pieczęć okrągła z wizerunkiem
orła ustalonym dla godła państwa)

Seria, nr

¹⁾ Wpisać miejsce publikacji ustawy: tekstu jednolitego lub tekstu jednolitego, z „późn. zm.”.

²⁾ Wpisać miejsce zamieszkania przedsiębiorcy, o ile miejsce to jest tożsame z miejscem prowadzenia działalności gospodarczej.

(strona tylna)

OBJAŚNIENIA

1. Licencja na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką uprawnia do wykonywania przewozów wyłącznie na obszarze określonym w licencji. Dopuszcza się wykonywanie przewozu z obszaru określonego w licencji poza ten obszar, lecz bez prawa świadczenia usług przewozowych poza obszarem określonym w tej licencji, z wyjątkiem przewozu wykonywanego w drodze powrotnej lub w przypadku złożenia zamówienia przez klienta z innego obszaru.
2. Przedsiębiorca jest obowiązany zgłaszać na piśmie lub w postaci dokumentu elektronicznego organowi, który udzielił licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką, wszelkie zmiany danych, o których mowa w art. 8 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, nie później niż w terminie 28 dni od dnia ich powstania. Jeżeli zmiany obejmują dane zawarte w licencji, przedsiębiorca jest obowiązany wystąpić z wnioskiem o zmianę treści licencji.
3. Zabrania się wykonywania transportu drogowego taksówką pojazdem niewpisanym do licencji, z wyłączeniem sytuacji, gdy przedsiębiorca wystąpił o nową licencję.

Opis blankietu licencji:

- kolor tła giloszowego utworzony przez linie krzywe o zmiennej grubości tworzące wzory nieregularne, wykonany z zastosowaniem druku irysowego, utrzymany w tonacji beżowo - zielonej, ramka giloszowa,
- mikrodruk pozytywowo - negatywowo z napisem „RZECZPOSPOLITA POLSKA”,
- świecące włókna w kolorach żółtym i niebieskim rozmieszczone nieregularnie, widoczne tylko w świetle UV,
- suche tłoczenie wizerunku orła ustalonego dla godła państwa w lewej górnej części blankietu,
- napisy w kolorze czarnym,
- znak wodny, przeznaczony wyłącznie do produkcji podłoża papierniczego dla wykonawcy blankietów, zabezpieczony chemicznie przed próbami zmian zapisów w dokumencie,
- znacznik (marker) umożliwiający jednoznaczną identyfikację autentyczności dokumentu w trakcie badań nieniszczących,
- seria i numer blankietu licencji (niepowtarzalny i ciągły) wykonane techniką typograficzną farbą koloru czerwonego aktywną w świetle UV na pomarańczowo.

WZÓR
(format A-4)
(strona przednia)

(wizerunek orła ustalony
dla godła państwa)

RZECZPOSPOLITA POLSKA (PL)

(nazwa i adres organu
udzielającego licencji)

LICENCJA NR
**na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa
przy przewozie rzeczy**

Na podstawie art. 7 ust. 4 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym
(.....¹⁾) udzielam
licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy dla:

imię i nazwisko albo nazwa przedsiębiorcy:

siedziba i adres przedsiębiorcy
albo miejsce zamieszkania przedsiębiorcy²⁾:

numer identyfikacji podatkowej (NIP):

Niniejsza licencja jest ważna do:

Udzielono dnia: r.

Pouczenie:

Od niniejszej decyzji stronie przysługuje odwołanie do organu administracji publicznej wyższego stopnia, za pośrednictwem organu, który wydał decyzję, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji (art. 127 § 1 i 2, art. 129 § 1 i 2 k.p.a.). W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania, strona może zrzec się prawa do jego wniesienia. Z dniem doręczenia tutejszemu organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez stronę, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

W tej sytuacji strona traci również prawo zaskarżenia decyzji do wojewódzkiego sądu administracyjnego.

.....
podpis i pieczęć organu
udzielającego licencji

(pieczęć okrągła z wizerunkiem
orła ustalonym dla godła państwa)

Seria, nr

¹⁾ Wpisać miejsce publikacji ustawy: tekstu jednolitego lub tekstu jednolitego, z „późn. zm.”.

²⁾ Wpisać miejsce zamieszkania przedsiębiorcy, o ile miejsce to jest tożsame z miejscem prowadzenia działalności gospodarczej.

(strona tylna)

OBJAŚNIENIA

1. Licencja na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy nie uprawnia do wykonywania przewozów drogowych.

2. Przedsiębiorca jest obowiązany zgłaszać na piśmie lub w postaci dokumentu elektronicznego organowi, który udzielił licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, wszelkie zmiany danych, o których mowa w art. 8 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, nie później niż w terminie 28 dni od dnia ich powstania.

Jeżeli zmiany obejmują dane zawarte w licencji, przedsiębiorca jest obowiązany wystąpić z wnioskiem o zmianę treści licencji.

3. Licencja na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy obejmuje pośrednictwo w przewozach krajowych i międzynarodowych.

Opis blankietu licencji:

- kolor tła gilozowego utworzony przez linie krzywe o zmiennej grubości tworzące wzory nieregularne, wykonany z zastosowaniem druku irysowego, utrzymany w tonacji beżowo - niebieskiej, ramka gilozowa,
- mikrodruk pozytywowo - negatywowo z napisem „RZECZPOSPOLITA POLSKA”,
- świecące włókna w kolorach żółtym i niebieskim rozmieszczone nieregularnie, widoczne tylko w świetle UV,
- suche tłoczenie wizerunku orła ustalonego dla godła państwa w lewej górnej części blankietu,
- napisy w kolorze czarnym,
- znak wodny, przeznaczony wyłącznie do produkcji podłoża papierniczego dla wykonawcy blankietów, zabezpieczony chemicznie przed próbami zmian zapisów w dokumencie,
- znacznik (marker) umożliwiający jednoznaczną identyfikację autentyczności dokumentu w trakcie badań nieniszczących,
- seria i numer blankietu licencji (niepowtarzalny i ciągły) wykonane techniką typograficzną farbą koloru czerwonego aktywną w świetle UV na pomarańczowo.

WZÓR
(format A-4)
(strona przednia)

(wizerunek orła ustalony
dla godła państwa)

RZECZPOSPOLITA POLSKA (PL)

(nazwa i adres organu
udzielającego licencji)

LICENCJA NR
**na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa
przy przewozie osób**

Na podstawie art. 7 ust. 4 pkt 4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym
(.....¹⁾) udzielam
licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób dla:

imię i nazwisko albo nazwa przedsiębiorcy:

siedziba i adres przedsiębiorcy
albo miejsce zamieszkania przedsiębiorcy²⁾:

numer identyfikacji podatkowej (NIP):

Niniejsza licencja jest ważna do:

Udzielono dnia: r.

Pouczenie:

Stronie niezadowolonej z niniejszej decyzji przysługuje prawo zwrócenia się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy do Głównego Inspektora Transportu Drogowego w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji (art 127 § 3 k.p.a.) Niewniesienie wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy nie zamyka stronie drogi do wniesienia skargi do sądu administracyjnego. Skargę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie należy wnieść za pośrednictwem tutejszego organu w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji. Wpis od skargi na niniejszą decyzję jest stały i wynosi 200 zł. Strona może wystąpić do sądu z wnioskiem o zwolnienie od kosztów sądowych albo przyznanie prawa pomocy.

W trakcie biegu terminu do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, strona może zrzec się prawa do jego wniesienia. Z dniem doręczenia tutejszemu organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy przez stronę, decyzja staje się ostateczna i prawomocna. W tej sytuacji strona traci również prawo zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie.

.....
podpis i pieczęć organu
udzielającego licencji

(pieczęć okrągła z wizerunkiem
orła ustalonym dla godła państwa)

Seria, nr

¹⁾ Wpisać miejsce publikacji ustawy: tekstu jednolitego lub tekstu jednolitego, z „, z późn. zm.”.

²⁾ Wpisać miejsce zamieszkania przedsiębiorcy, o ile miejsce to jest tożsame z miejscem prowadzenia działalności gospodarczej.

(strona tylna)

OBJAŚNIENIA

1. Licencja na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób nie uprawnia do wykonywania przewozów drogowych.

2. Przedsiębiorca jest obowiązany zgłaszać na piśmie lub w postaci dokumentu elektronicznego organowi, który udzielił licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób, wszelkie zmiany danych, o których mowa w art. 8 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, nie później niż w terminie 28 dni od dnia ich powstania.

Jeżeli zmiany obejmują dane zawarte w licencji, przedsiębiorca jest obowiązany wystąpić z wnioskiem o zmianę treści licencji.

3. Licencja na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób obejmuje pośrednictwo w przewozach krajowych.

Opis blankietu licencji:

- kolor tła giloszowego utworzony przez linie krzywe o zmiennej grubości tworzące wzory nieregularne, wykonany z zastosowaniem druku irysowego, utrzymany w tonacji beżowo - czerwonej, ramka giloszowa,
- mikrodruk pozytywowo - negatywowo z napisem „RZECZPOSPOLITA POLSKA”,
- świecące włókna w kolorach żółtym i niebieskim rozmieszczone nieregularnie, widoczne tylko w świetle UV,
- suche tłoczenie wizerunku orła ustalonego dla godła państwa w lewej górnej części blankietu,
- napisy w kolorze czarnym,
- znak wodny, przeznaczony wyłącznie do produkcji podłoża papierniczego dla wykonawcy blankietów, zabezpieczony chemicznie przed próbami zmian zapisów w dokumencie,
- znacznik (marker) umożliwiający jednoznaczną identyfikację autentyczności dokumentu w trakcie badań nieniszczących,
- seria i numer blankietu licencji (niepowtarzalny i ciągły) wykonane techniką typograficzną farbą koloru czerwonego aktywną w świetle UV na pomarańczowo.

WZÓR
(format A-5)
(strona przednia)

(wizerunek orła ustalony
dla godła państwa)

RZECZPOSPOLITA POLSKA (PL)

(nazwa i adres organu
udzielającego zezwolenia)

WYPIS NR

Z ZEZWOLENIA NR

na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego

Na podstawie art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym
(.....¹⁾)
wydaje się wypis z zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego osób/rzeczy²⁾
udzielonego na czas nieoznaczony dla:

imię i nazwisko albo nazwa przedsiębiorcy:

siedziba i adres przedsiębiorcy
albo miejsce zamieszkania przedsiębiorcy³⁾:

numer identyfikacji podatkowej (NIP):

Data wystawienia wypisu:

.....
podpis i pieczęć organu
udzielającego zezwolenia

(pieczęć okrągła z wizerunkiem
orła ustalonym dla godła państwa)

Seria, nr

¹⁾ Wpisać miejsce publikacji ustawy: tekstu jednolitego lub tekstu jednolitego, z „późn. zm.”.

²⁾ Niewłaściwe skreślić.

³⁾ Wpisać miejsce zamieszkania przedsiębiorcy, o ile miejsce to jest tożsame z miejscem prowadzenia działalności gospodarczej.

(strona tylna)

OBJAŚNIENIA

Kierowca pojazdu samochodowego jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać niniejszy wypis z zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego osób/rzeczy na żądanie uprawnionego organu kontroli.

Opis blankietu wypisu z zezwolenia:

- kolor tła gilozowego utworzony przez linie krzywe o zmiennej grubości tworzące wzory nieregularne, wykonany z zastosowaniem druku irysowego, utrzymany w tonacji jasnofioletowej, ramka gilozowa,
- mikrodruk pozytywowo - negatywowo z napisem „RZECZPOSPOLITA POLSKA”,
- świecące włókna w kolorach żółtym i niebieskim rozmieszczone nieregularnie, widoczne tylko w świetle UV,
- suche tłoczenie wizerunku orła ustalonego dla godła państwa w lewej górnej części blankietu,
- napisy w kolorze czarnym,
- znak wodny, przeznaczony wyłącznie do produkcji podłoża papierniczego dla wykonawcy blankietów, zabezpieczony chemicznie przed próbami zmian zapisów w dokumencie,
- znacznik (marker) umożliwiający jednoznaczną identyfikację autentyczności dokumentu w trakcie badań nieniszczących,
- seria i numer blankietu wypisu zezwolenia (niepowtarzalny i ciągły) wykonane techniką typograficzną farbą koloru czerwonego aktywną w świetle UV na pomarańczowo.

WZÓR
(format A-5)
(strona przednia)

(wizerunek orła ustalony
dla godła państwa)

RZECZPOSPOLITA POLSKA (PL)

(nazwa i adres organu
udzielającego licencji)

WYPIS NR.....

Z LICENCJI NR

na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym

Na podstawie art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (.....¹⁾) wydaje się wypis z licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym ważnej do dnia dla:

imię i nazwisko albo nazwa przedsiębiorcy:

siedziba i adres przedsiębiorcy
albo miejsce zamieszkania przedsiębiorcy²⁾:

numer identyfikacji podatkowej (NIP):

Data wystawienia wypisu:

.....
podpis i pieczęć organu
udzielającego licencji

(pieczęć okrągła z wizerunkiem
orła ustalonym dla godła państwa)

Seria, nr

(strona tylna)

¹⁾ Wpisać miejsce publikacji ustawy: tekstu jednolitego lub tekstu jednolitego, z „późn. zm.”.

²⁾ Wpisać miejsce zamieszkania przedsiębiorcy, o ile miejsce to jest tożsame z miejscem prowadzenia działalności gospodarczej.

OBJAŚNIENIA

Kierowca pojazdu samochodowego jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać niniejszy wypis z licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym na żądanie uprawnionego organu kontroli.

Opis blankietu wypisu z licencji:

- kolor tła giloszowego utworzony przez linie krzywe o zmiennej grubości tworzące wzory nieregularne, wykonany z zastosowaniem druku irysowego, utrzymany w tonacji jasnopomarańczowej, ramka giloszowa,
- mikrodruk pozytywowo - negatywowo z napisem „RZECZPOSPOLITA POLSKA”,
- świecące włókna w kolorach żółtym i niebieskim rozmieszczone nieregularnie, widoczne tylko w świetle UV,
- suche tłoczenie wizerunku orła ustalonego dla godła państwa w lewej górnej części blankietu,
- napisy w kolorze czarnym,
- znak wodny, przeznaczony wyłącznie do produkcji podłoża papierniczego dla wykonawcy blankietów, zabezpieczony chemicznie przed próbami zmian zapisów w dokumencie,
- znacznik (marker) umożliwiający jednoznaczną identyfikację autentyczności dokumentu w trakcie badań nieniszczących,
- seria i numer blankietu wypisu z licencji (niepowtarzalny i ciągły) wykonane techniką typograficzną farbą koloru czerwonego aktywną w świetle UV na pomarańczowo.

WZÓR
(format A-5)
(strona przednia)

(wizerunek orła ustalony
dla godła państwa)

RZECZPOSPOLITA POLSKA (PL)

(nazwa i adres organu
udzielającego licencji)

WYPIS NR

Z LICENCJI NR

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

Na podstawie art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (.....¹⁾ wydaje się wypis z 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 ważnej do dnia dla:

imię i nazwisko albo nazwa przedsiębiorcy:

siedziba i adres przedsiębiorcy
albo miejsce zamieszkania przedsiębiorcy²⁾:

numer identyfikacji podatkowej (NIP):

Data wystawienia wypisu:.....

.....
podpis i pieczęć organu
udzielającego licencji

(pieczęć okrągła z wizerunkiem
orła ustalonym dla godła państwa)

Seria, nr

¹⁾ Wpisać miejsce publikacji ustawy: tekstu jednolitego lub tekstu jednolitego, z „późn. zm.”.

²⁾ Wpisać miejsce zamieszkania przedsiębiorcy, o ile miejsce to jest tożsame z miejscem prowadzenia działalności gospodarczej.

(strona tylna)

OBJAŚNIENIA

Kierowca pojazdu samochodowego jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać niniejszy wypis z 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 na żądanie uprawnionego organu kontroli.

Opis blankietu wypisu z licencji:

- kolor tła gilozowego utworzony przez linie krzywe o zmiennej grubości tworzące wzory nieregularne, wykonany z zastosowaniem druku irysowego, utrzymany w tonacji jasnobrązowej, ramka gilozowa,
- mikrodruk pozytywowo - negatywowo z napisem „RZECZPOSPOLITA POLSKA”,
- świecące włókna w kolorach żółtym i niebieskim rozmieszczone nieregularnie, widoczne tylko w świetle UV,
- suche tłoczenie wizerunku orła ustalonego dla godła państwa w lewej górnej części blankietu,
- napisy w kolorze czarnym,
- znak wodny, przeznaczony wyłącznie do produkcji podłoża papierniczego dla wykonawcy blankietów, zabezpieczony chemicznie przed próbami zmian zapisów w dokumencie,
- znacznik (marker) umożliwiający jednoznaczną identyfikację autentyczności dokumentu w trakcie badań nieniszczących,
- seria i numer blankietu wypisu z licencji (niepowtarzalny i ciągły) wykonane techniką typograficzną farbą koloru czerwonego aktywnej w świetle UV na pomarańczowo.

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wzorów zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego i wzorów licencji na wykonywanie transportu drogowego oraz wypisów z tych dokumentów jest podyktowane zmianą brzmienia art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 58, z późn. zm.) dokonana na mocy ustawy z dnia...o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...). Skutkuje to koniecznością określenia wzoru licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób.

Na rynku krajowych przewozów drogowych osób samochodami osobowymi, pojazdami osobowymi przeznaczonymi konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą oraz taksówkami funkcjonują podmioty pośredniczące pomiędzy pasażerami i kierowcami w przekazywaniu zleceń przewozowych złożonych m.in. za pomocą aplikacji mobilnych.

Ustawa z dnia ... o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) uregulowała prawne aspekty prowadzenia działalności gospodarczej przez pośredników przy przewozie osób, wprowadzając obowiązek uzyskania licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób. W związku z powyższym wzór ww. licencji został określony w załączniku nr 5a do niniejszego rozporządzenia.

Proponuje się, aby projektowane rozporządzenie weszło w życie z dniem 1 stycznia 2020 r. Ustalenie ww. daty wejścia w życie projektowanego rozporządzenia jest niezbędne na wprowadzenie do obiegu prawnego nowego wzoru druku licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób. Takiego określenia daty wejścia w życie projektowanego rozporządzenia wymaga ważny interes państwa, a zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie.

Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców.

Projekt niniejszego rozporządzenia nie wymaga notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Projekt niniejszego rozporządzenia nie wymaga zaopiniowania, dokonania konsultacji albo uzgodnienia z właściwymi instytucjami i organami Unii Europejskiej lub Europejskim Bankiem Centralnym stosownie do § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulaminu pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt niniejszego rozporządzenia został udostępniony na stronach rządowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej. Ponadto, stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego

Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z chwilą skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem UE.

<p>Nazwa projektu</p> <p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wzorów zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego i wzorów licencji na wykonywanie transportu drogowego oraz wypisów z tych dokumentów</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Pan Andrzej Adamczyk – Minister Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p> <p>Krzysztof Lewczak, Naczelnik w Wydziale Krajowych i Międzynarodowych Przewozów Drogowych w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury; tel. 22 630 12 68; Krzysztof.Lewczak@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>28.03.2019 r.</p> <p>Źródło:</p> <p>Ustawa z dnia 6 września 2019 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 58, 60 i 125)</p> <p>Nr w wykazie prac: ...</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Wydanie nowego rozporządzenia jest podyktowane zmianą brzmienia art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 58, z późn. zm.) dokonana na mocy ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...). Skutkuje to koniecznością określenia wzoru licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób.

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

Na rynku krajowych przewozów drogowych osób samochodami osobowymi, pojazdami osobowymi przeznaczonymi konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą oraz taksówkami funkcjonują podmioty pośredniczące pomiędzy pasażerami i kierowcami w przekazywaniu zleceń przewozowych złożonych m.in. za pomocą aplikacji mobilnych.

Ustawa z dnia ... o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw uregulowała prawne aspekty prowadzenia działalności gospodarczej przez pośredników przy przewozie osób wprowadzając jednocześnie obowiązek uzyskania licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób. W związku z powyższym wzór ww. licencji został określony w załączniku nr 5a do niniejszego rozporządzenia.

Informacje o wynikach analiz możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków:

Z przeprowadzonej analizy wynika, że wprowadzenie nowego wzoru licencji, tj. licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób nie jest możliwe za pomocą innych środków niż projektowane rozporządzenie.

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

Każde państwo członkowskie samodzielnie decyduje o przyjęciu własnych rozwiązań w tym zakresie.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Główny Inspektor Transportu Drogowego	1 podmiot	Ministerstwo Infrastruktury	Oddziaływanie bezpośrednie. Główny Inspektor Transportu Drogowego wydaje licencje na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób.

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

Projekt w ramach konsultacji publicznych został przekazany następującym podmiotom:

I. Stowarzyszenia, zrzeszenia, związki:

- 1) Ogólnokrajowe Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów

- „Podlasie”;
- 2) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych „Galicja”;
 - 3) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
 - 4) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
 - 5) Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
 - 6) Poznańskie Stowarzyszenie Taksówkarzy;
 - 7) Samorządny Związek Zawodowy Taksówkarzy Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 8) Związek Zawodowy Taksówkarzy „Warszawski Taksówkarz”;
 - 9) mytaxi Polska Sp. z o.o.
- II. Izby Gospodarcze:
- 1) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji.

Omówienie wyników konsultacji publicznych zostanie zawarte w Raporcie z konsultacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											Łącznie (0-10)	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na sektor finansów publicznych.												

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							Łącznie (0-10)
		0	1	2	3	5	10		
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Nie dotyczy.							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Nie dotyczy.							
Niemierzalne		Nie dotyczy.							

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość oraz nie będzie mieć wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ułatwienie uzyskania stosownych zezwoleń	<input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na pozostałe obszary.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
W projekcie rozporządzenia określono, że wejdzie ono w życie z dniem 1 stycznia 2020 r.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Osiągnięcie efektu nastąpi bezpośrednio po wejściu w życie projektowanego rozporządzenia.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Nie dotyczy.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**zmieniające rozporządzenie w sprawie wysokości opłat za czynności administracyjne
związane z wykonywaniem przewozu drogowego oraz za egzaminowanie i wydanie
certyfikatu kompetencji zawodowych**

Na podstawie art. 47 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 58, 60 i 125) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu 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 wydawanie certyfikatu kompetencji zawodowych (Dz. U. poz. 916) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 2 ust. 1:

a) tabela określona w pkt 2 otrzymuje brzmienie:

Opłata w zł		
okres ważności licencji w latach		
od 2 do 15	powyżej 15 do 30	powyżej 30 do 50
320	380	450

b) dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) za licencję na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób”.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

Opłata w zł		
okres ważności licencji w latach		
od 2 do 15	powyżej 15 do 30	powyżej 30 do 50
400	450	500

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu:

MINISTER FINANSÓW

UZASADNIENIE

Zmiana rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 12 sierpnia 2013 r. w sprawie wysokości opłat za czynności administracyjne związane z wykonywaniem przewozu drogowego oraz za egzaminowanie i wydanie certyfikatu kompetencji zawodowych (Dz. U. poz. 916) podyktowana jest uchwaleniem ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

Wskazana ustawa wprowadziła do obiegu prawnego nowy rodzaj dokumentu – licencję na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób. W związku z powyższym konieczne stało się określenie poziomu opłat za udzielenie zainteresowanym przedsiębiorcom ww. licencji.

Opłata za udzielenie licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób będzie się kształtowała na poziomie: 400 zł – od 2 do 15 lat, 450 zł – pow. 15 do 30 lat, oraz 500 zł – pow. 30 do 50 lat.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw dokonał również liberalizacji niektórych warunków związanych z uzyskaniem licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym oraz 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. W ślad za projektowaną zmianą, jednym z ułatwień dla przedsiębiorców, jest 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.

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Ustalenie ww. daty wejścia w życie rozporządzenia jest niezbędne na określenie poziomu opłat za udzielenie licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób.

Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców.

Projekt niniejszego rozporządzenia nie wymaga notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Projekt niniejszego rozporządzenia nie wymaga zaopiniowania, dokonania konsultacji albo uzgodnienia z właściwymi instytucjami i organami Unii Europejskiej lub Europejskim Bankiem Centralnym stosownie do § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulaminu pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt niniejszego rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej. Ponadto, stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulaminu pracy Rady Ministrów, projekt rozporządzenia

został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z chwilą skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem UE.

<p>Nazwa projektu</p> <p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie wysokości opłat za czynności administracyjne związane z wykonywaniem przewozu drogowego oraz za egzaminowanie i wydanie certyfikatu kompetencji zawodowych</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pan Andrzej Adamczyk, Minister Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Krzysztof Lewczak, Naczelnik w Wydziale Krajowych i Międzynarodowych Przewozów Drogowych w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury; tel. 22 630 12 68; Krzysztof.Lewczak@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 28.03.2019 r.</p> <p>Źródło: Ustawa z dnia 6 września 2011 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 58, 60 i 125)</p> <p>Nr w wykazie prac: ...</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zmiana rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 12 sierpnia 2013 r. w sprawie wysokości opłat za czynności administracyjne związane z wykonywaniem przewozu drogowego oraz za egzaminowanie i wydanie certyfikatu kompetencji zawodowych (Dz. U. poz. 916) podyktowana jest uchwaleniem ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

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

Wskazana ustawa wprowadziła do obiegu prawnego nowy rodzaj dokumentu – licencję na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób. W związku z powyższym konieczne stało się określenie poziomu opłat za udzielenie zainteresowanym przedsiębiorcom ww. licencji.

Opłata za udzielenie licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób będzie się kształtowała się na poziomie: 400 zł – od 2 do 15 lat, 450 zł – pow. 15 do 30 lat, oraz 500 zł – pow. 30 do 50 lat.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców dokonał liberalizacji niektórych warunków związanych z uzyskaniem licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym oraz 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. W ślad za projektowaną zmianą, jednym z ułatwień dla przedsiębiorców, jest 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. Przewiduje 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.

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

Każde państwo członkowskie samodzielnie decyduje o przyjęciu własnych rozwiązań w tym zakresie.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Główny Inspektor Transportu Drogowego	1 podmiot	Ministerstwo Infrastruktury	Oddziaływanie bezpośrednie. Główny Inspektor Transportu Drogowego wydaje licencje na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób.
Jednostki samorządu terytorialnego (starostowie,	314 – liczba powiatów, 66 – liczba miast na	Krajowy Rejestr Urzędowy Podziału Terytorialnego Kraju	Oddziaływanie bezpośrednie. Wskazane jednostki samorządu

Saldo ogółem																				
budżet państwa																				
JST																				
pozostałe jednostki (oddzielnie)																				
Źródła finansowania																				
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane rozporządzenie wpłynie na sektor finansów publicznych. Pośrednicy prowadzący działalność w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób będą zobowiązani do uzyskania licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób. Z uwagi na brak wiarygodnych danych dotyczących liczby pośredników trudne jest do określenia oddziaływanie wprowadzonych zmian na przedsiębiorców i organy licencyjne.																			

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																			
W ujęciu niemieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Nie dotyczy.																		
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Nie dotyczy.																		
Niemierzalne		Nie dotyczy.																		
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Projektowane rozporządzenie zwiększy konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz nie będzie mieć wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.																		

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

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ułatwienie uzyskania stosownych zezwoleń	<input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz:	

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na pozostałe obszary.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
W projekcie rozporządzenia określono, że wejdzie ono w życie rozporządzenie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Osiągnięcie efektu nastąpi bezpośrednio po wejściu w życie projektowanego rozporządzenia.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Nie dotyczy.		