

Warszawa, 26 marca 2019 r.
KL/124/58/DG/2019

Pan
Adam Abramowicz
Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców

Szanowny Panie Rzeczniku,

W związku z toczącym się procesem legislacyjnym projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców (UD277), w załączeniu przesyłam stanowisko Konfederacji Lewiatan do tego projektu, w celu jego wykorzystania.

Z poważaniem,



Henryka Bochniarz
Prezydent Konfederacji Lewiatan



Stanowisko Konfederacji Lewiatan do projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców (UD277)

I. Uwagi ogólne

1. Definicja pośrednika (art. 1 pkt 1 proponowane brzmienie art. 4. pkt 24 ustawy)

Popieramy wprowadzenie ustawowej definicji i odpowiedzialności pośrednika w przewozie osób, uprawnionego do pośrednictwa w przewozie osób, wyłącznie w postaci usług taxi, bez prawa do pośrednictwa w przewozach okazjonalnych.

To niezwykle istotny element projektowanych zmian i jedyny zapis, który w naszym przekonaniu może doprowadzić do zatrzymania nielegalnego przewozu osób w miastach. Wobec braku możliwości kontroli dużej liczby nieoznakowanych pojazdów, jedynie odpowiedzialność pośrednika za zlecenie przejazdów wyłącznie licencjonowanym kierowcom, może ograniczyć dotychczasowy proceder.

2. Obowiązki pośrednika (określone w art. 1 pkt. 3 i 4).

Popieramy wprowadzenie obowiązków pośrednika projektowanych w art. 1 pkt 3 i 4, jednak z wyłączeniem posiadania licencji.

Nieodzowne w procesie obsługi pasażera i późniejszych reklamacji jest zobowiązanie pośredników do prowadzenia ewidencji zleczonych kursów, daty i czasu ich realizacji, przebiegu przebytej trasy, zastosowanych taryf cenowych i finalnych kosztów poniesionych przez pasażera.

Wprowadzenie tych regulacji doprowadzi do sytuacji, w której każdy odpłatny przewóz osób w mieście, zamawiany z wykorzystaniem różnych kanałów i środków łączności (Internet, telefon, aplikacje mobilne, kursy na żądanie z miasta), opłacany gotówkowo i bezgotówkowo, bez uprzedniego zawarcia umowy, realizowany będzie jako przejazd taxi i podlegać będzie jednej licencji taxi.

3. Pośrednictwo w przejazdach okazjonalnych zakazane (art. 1 pkt 4 - proponowany art. 5e ustawy)

Popieramy jedno-licencyjny system oparty o prostą licencję taxi. Rozwiązanie to stanowi gwarancję, że nie powstaną kolejne podmioty i sposoby realizacji usług, zbliżone charakterem do usług taxi, o mniejszych wymogach formalnych i mniejszej bazie kosztowej.

4. Licencje dla taksówkarzy (art. 1 pkt 5 - uchylenie art. 6 ust. 3a-3c)

Popieramy rozwiązania w zakresie rezygnacji z egzaminów taxi i postulujemy dodatkowo uchylenie także art. 6 ust. 4 i 5, ograniczających terytorialnie zakres działania licencji taxi.

5. Wykorzystanie aplikacji w obliczaniu opłaty za przejazd

Za zadowolenie przyjmujemy wprowadzenie do projektowanej ustawy możliwości wykorzystania aplikacji do wyliczania opłaty za przejazd w połączeniu z kasą fiskalną. Takie rozwiązanie zmniejsza koszty operacyjne ponoszone przez kierowców taksówek, jest mniej podatne na nieuczciwe naliczanie opłat i zwiększa komfort pasażerów. Korzystanie z aplikacji lub wirtualnego taksometru byłoby również zgodne z rządowym planem stworzenia internetowego systemu kas fiskalnych w ramach polityki "gospodarki bezgotówkowej". Obecne wymogi wobec taksówkarzy są kosztowne i zostały opracowane przed przyspieszeniem cyfrowego postępu. Dobrze obrazują to statystyki – na przykład w 2012 r. tylko 25% Polaków korzystało ze smartfonów, przy czym odsetek ten wzrósł do 62% Polaków w roku 2017. Coraz większy dostęp do Internetu i wzrost szybkości przesyłania danych przez urządzenia mobilne umożliwiły szersze stosowanie aplikacji mobilnych. W tym kontekście stosowanie taksometru jest nieracjonalne i nieefektywne ekonomicznie.

Co więcej, rozwiązanie takie jak wirtualny taksometr w aplikacji mobilnej, byłoby odpowiedzią na problem wskazany przez NIK w raporcie na temat „polskiej administracji miar” z października 2017 r. Według NIK brak właściwej i regularnej kontroli taksometrów w latach 2010-2016 miał niekorzystny wpływ na pewność i bezpieczeństwo obrotu gospodarczego.

II. Uwagi szczegółowe.

1. Rezygnacja z tworzenia licencji dla pośrednika w transporcie osób.

Proponujemy zmianę w projektowanym art. 1 pkt 2 dotyczącym art. 5b ust. 2, poprzez uznanie, że *podjęcie i wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób wymaga zgłoszenia*.

Uzasadnienie:

Licencje właściwe dla świadczenia usług transportu drogowego osób wydawane przedsiębiorcom, już są określone w ustawie o transporcie drogowym. Wprowadzenie kolejnej licencji do ustawy spowoduje, bałagan prawny, ponieważ przedsiębiorcy działający na rynku taxi będą musieli ubiegać się o dwie licencje, żeby móc świadczyć usługę transportu drogowego taksówką, przy jednoczesnym umożliwieniu poboru opłaty. Warto podkreślić, że projektowana ustawa zakłada spełnienie prostego warunku dla pośredników posiadania wpisu do CEIDG lub KRS, które to rejestry dostępne są przez Internet. Zastąpienie „licencji” „zgłoszeniem” w projektowanym brzmieniu art. 5c ust. 2 będzie stanowiło pożądaną deregulację. Zaproponowana zmiana będzie skutkowałą szeregiem zmian następczych/wynikowych w projekcie.



2. Zniesienie terytorialnego charakteru licencji taxi.

Proponujemy w art. 6 uchylić ust. 4 i 5.

Uzasadnienie:

Wprowadzone w art. 6 ust. 4 i 5 ograniczenia terytorialne w świadczeniu usług taxi nie mają uzasadnienia faktycznego. Nie da się uzasadnić interesem społecznym ograniczenia świadczenia usług transportowych do terytorium jednej gminy lub miasta na prawach powiatu, dlatego postulujemy uchylenie ust. 4 i 5 w art. 6.

Konfederacja Lewiatan, KL/124/58/DG/2019

