

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 zleczanych 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 potwierdzania 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 określają 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.