



Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej i na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

- o zmianie ustawy o transporcie drogowym.

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy pana posła Janusza Kowalskiego.

(-) Andrzej Adamczyk; (-) Waldemar Andzel; (-) Marek Ast; (-) Anna Baluch; (-) Barbara Bartuś; (-) Jacek Bogucki; (-) Zbigniew Bogucki; (-) Joanna Borowiak; (-) Bożena Borys-Szopa; (-) Lidia Burzyńska; (-) Artur Chojecki; (-) Dominika Chorośńska; (-) Krzysztof Czarnecki; (-) Witold Wojciech Czarnecki; (-) Przemysław Czarnek; (-) Lidia Czechak; (-) Anita Czerwińska; (-) Władysław Dajczak; (-) Zbigniew Dolata; (-) Przemysław Drabek; (-) Magdalena Filipek-Sobczak; (-) Radosław Fogiel; (-) Anna Gembicka; (-) Szymon Giżyński; (-) Marek Gróbarczyk; (-) Czesław Hoc; (-) Paweł Hreniak; (-) Fryderyk Sylwester Kapinos; (-) Maria Koc; (-) Janusz Kowalski; (-) Wiesław Krajewski; (-) Leonard Krasulski; (-) Anna Krupka; (-) Wioletta Maria Kulpa; (-) Zbigniew Krzysztof Kuźmiuk; (-) Grzegorz Lorek; (-) Marzena Anna Machałek; (-) Ewa Malik; (-) Dariusz Matecki; (-) Anna Milczanowska; (-) Jan Mosiński; (-) Michał Moskal; (-) Anna Paluch; (-) Teresa Pamuła; (-) Anna Pieczarka; (-) Marcin Porzucek; (-) Zbigniew Rau; (-) Urszula Rusecka; (-) Anna Schmidt; (-) Sławomir Skwarek; (-) Kazimierz Smoliński; (-) Dariusz Stefaniuk; (-) Marek Suski; (-) Stanisław Szwed; (-) Andrzej Śliwka; (-) Jacek Świat; (-) Robert Telus; (-) Włodzimierz Tomaszewski; (-) Sylwester Tułajew; (-) Jan Warzecha; (-) Jarosław Wiesław Wieczorek; (-) Teresa Wilk; (-) Agnieszka Wojciechowska van Heukelom; (-) Agata Wojtyszek; (-) Tomasz Zieliński.

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o transporcie drogowym

Art. 1. W ustawie z dnia z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r., poz. 1539) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 6 po ust. 2b dodaje się ust. 2c-2h w brzmieniu:

„2c. Osoby, o których mowa w ust. 1 pkt 2, wraz z wnioskiem o udzielenie licencji przedkładają informację z Krajowego Rejestru Karnego w zakresie przestępstw 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, lub za odpowiadające tym przestępstwom czyny zabronione określone w przepisach prawa obcego.

2d. Osoby, o których mowa w ust. 1 pkt 2, posiadający obywatelstwo innego państwa niż Rzeczpospolita Polska, ponadto przedkładają informację z rejestru karnego państwa obywatelstwa uzyskiwaną do celów wykonywania krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką.

2e. Osoby, o których mowa w ust. 1 pkt 2, składają organowi wydającemu licencję oświadczenie o państwie lub państwach, w których zamieszkiwała w ciągu ostatnich 20 lat, innych niż Rzeczpospolita Polska i państwo obywatelstwa, oraz jednocześnie przedkładają organowi wydającemu licencję informację z rejestrów karnych tych państw uzyskiwaną do celów wykonywania krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką.

2f. Jeżeli prawo państwa, o którym mowa w ust. 2d lub 2e, nie przewiduje wydawania informacji do celów wykonywania krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką, przedkłada się informację z rejestru karnego tego państwa.

2g. Informacje, o których mowa w ust. 2c-2f licencjonowany pośrednik będący bezpośrednim dostawcą aplikacji do zamawiania przejazdów taksówką osobową utrwała w formie wydruku i załącza do akt osobowych pracownika albo dokumentacji dotyczącej osoby dopuszczonej do wykonywania krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką na jego rzecz.

2h. Informacje, o których mowa w ust. 2c-2f opatrzyć się datą nie wcześniejszą niż 30 dni przed złożeniem wniosku, o którym mowa w ust. 2c.

2) w art. 13b po ust. 1a dodaje się ust. 1b-1d w brzmieniu:

„1b. Oddzielne urządzenie, na którym została zainstalowana kasa rejestrująca mająca postać oprogramowania oraz aplikacja mobilna służąca do obliczania opłaty za przejazd taksówką osobową staje się urządzeniem obowiązkowego wyposażenia taksówki osobowej i podlega kontroli.

1c. Kasa rejestrująca mająca postać oprogramowania pracuje tylko z trwale połączoną z nią aplikacją mobilną służącą do obliczania opłaty za przejazd taksówką osobową.

1d. Kasa rejestrująca mająca postać oprogramowania podlega obowiązkowemu przeglądowi technicznemu w terminie oraz zakresie określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 111 ust. 7a pkt 4 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2024 r., poz. 361).”;

3) w art. 39k po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Badanie psychologiczne wykonywane są w języku urzędowym bez udziału osób trzecich.”;

Art. 2. Osoby, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 1, wykonujący w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy krajowy transport drogowy w zakresie przewozu osób taksówką, przedkładają w terminie 60 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy informacje, o których mowa w art. 6 ust. 2c-2f ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia.

U Z A S A D N I E N I E

Projekt ustawy przewiduje wprowadzenie zmian, które przyczynią się do zapewnienia bezpieczeństwa wszystkim korzystającym z usług taksówek, ponieważ zostanie wprowadzona skuteczna weryfikacja kandydatów na kierowców taksówek. W projekcie ustawy proponuje się zmiany dotyczące obowiązku sprawdzenia czy kierowcy nie byli skazani za przestępstwa przeciwko dzieciom, przestępstwa o charakterze seksualnym, przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu, przestępstwa znęcania się, przestępstwa handlu ludźmi, przestępstwa z ustawy o przeciwdziałaniu narkomanii lub informacji o odpowiadających tym przestępstwom czynach zabronionych w przepisach prawa poprzez obowiązek przedłożenia odpowiedniej informacji z Krajowego Rejestru Karnego.

Projekt ustawy zakłada, że osoby, posiadające obywatelstwo innego państwa niż Rzeczpospolita Polska przedkładają informację z rejestru karnego państwa obywatelstwa uzyskiwaną do celów wykonywania krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką. Zobowiązane są do złożenia organowi wydającemu licencję oświadczenie o państwie lub państwach, w których zamieszkiwały w ciągu ostatnich 20 lat, innych niż Rzeczpospolita Polska i państwo obywatelstwa, oraz jednocześnie przedkładają organowi wydającemu licencję informację z rejestrów karnych tych państw uzyskiwaną do celów wykonywania krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką. Propozycja naniesienia omawianych zmian dotyczy również zobowiązania licencjonowanego pośrednika, który jest bezpośrednim dostawcą aplikacji do zamawiania przejazdów taksówką osobową do utrwalania w formie wydruku i załączenia do akt osobowych pracownika albo dokumentacji dotyczącej osoby, która jest dopuszczona do wykonywania transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką na jego rzecz. Zmiany naniesione w projekcie ustawy traktują również o tym, że informacje dotyczące wprowadzanych ust. 2c – 2f opatrzone są datą nie wcześniejszą niż 30 dni przed złożeniem wniosku, który usytuowany jest w ust. 2c.

Projekt ustawy precyzuje przepisy odnoszące się do kwestii kasy rejestrującej, aplikacji mobilnej taksówki osobowej, tj. wprowadzone zostają zmiany, które zobowiązują do tego, że oddzielne urządzenie, na którym została zainstalowana kasa rejestrująca mająca postać oprogramowania oraz aplikacja mobilna służąca do obliczania opłaty za przejazd taksówką osobową stają się urządzeniami obowiązkowego wyposażenia taksówki osobowej i podlegają kontroli. W założeniu projektu ustawy znajduje się przepis traktujący o tym, że kasa rejestrująca mająca postać oprogramowania pracuje tylko z trwale połączoną z nią aplikacją mobilną

służąca do obliczania opłaty za przejazd taksówką osobową oraz podlega obowiązkowemu przeglądowi technicznemu.

Projekt ustawy uszczegóławia kwestię badań psychologicznych, sprecyzowane zostają przepisy, o tym, że badanie psychologiczne wykonywane będzie w języku urzędowym bez udziału osób trzecich.

Wprowadzony zostaje 60 – dniowy termin dla osób, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 1, mówiący o tym, że zobowiązani są do przedstawienia informacji omawianych w art. 6 ust. 2c – 2f projektu ustawy.

Posłowie reprezentujący Klub Parlamentarny Prawo i Sprawiedliwość, składają niniejszy projekt, który przyczyni się do poprawienia bezpieczeństwa osób korzystających z usług taksówek.

Projekt ustawy nie pociąga za sobą skutków finansowych dla budżetu państwa, nie generuje kosztów dla budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Projekt ustawy wychodzi naprzeciw postulatом przedstawicieli środowiska związanego z branżą taksówkarską.

Projekt ustawy wywołuje pozytywne skutki społeczne, gospodarcze, finansowe i prawne.

Projekt ustawy ma wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców.

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

DEKLAROWANE SKUTKI REGULACJI (DSR) projektu ustawy

Informacja o projekcie

a) Tytuł projektu:

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym

b) Przedstawiciel wnioskodawcy:

Janusz Kowalski

I. Część wstępna

[1] Zwięzły opis zidentyfikowanego problemu i proponowanych rozwiązań.

Projekt ustawy przewiduje wprowadzenie zmian, które przyczynią się do zapewnienia bezpieczeństwa wszystkim korzystającym z usług taksówek, ponieważ zostanie wprowadzona skuteczna weryfikacja kandydatów na kierowców taksówek. W projekcie ustawy proponuje się zmiany dotyczące obowiązku sprawdzenia czy kierowcy nie byli skazani za przestępstwa przeciwko dzieciom, przestępstwa o charakterze seksualnym, przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu, przestępstwa znęcania się, przestępstwa handlu ludźmi, przestępstwa z ustawy o przeciwdziałaniu narkomanii lub informacji o odpowiadających tym przestępstwom czynach zabronionych w przepisach prawa poprzez obowiązek przedłożenia odpowiedniej informacji z Krajowego Rejestru Karnego.

Projekt ustawy przewiduje wprowadzenie zmian, które przyczynią się do tego, że oddzielne urządzenie, na którym została zainstalowana kasa rejestrująca mająca postać oprogramowania oraz aplikacja mobilna służąca do obliczania opłaty za przejazd taksówką osobową staną się urządzeniami obowiązkowego wyposażenia taksówki osobowej i będą podlegać kontroli. Kasa rejestrująca mająca postać oprogramowania będzie pracować tylko z trwale połączoną z nią aplikacją mobilną służącą do obliczania opłaty za przejazd taksówką osobową.

Projekt ustawy przewiduje wprowadzenie zmian w kwestii przeprowadzanych badań psychologicznych a w szczególności obowiązek wykonania badania w języku urzędowym bez udziału osób trzecich.

[2] Czy były rozważane rozwiązania alternatywne?

➤ Nie

II. Wymogi określone w art. 34 ust. 2 pkt 3–5 regulaminu Sejmu

[3] Jakie są przewidywane skutki prawne projektowanych rozwiązań?

- a) Projekt jest spójny z dotychczasowymi regulacjami.
- b) Projekt jest zgodny z Konstytucją RP, w tym z konstytucyjnym standardem ochrony wolności i praw.
- c) Projekt jest zgodny z prawem międzynarodowym oraz prawem UE.
- d) Projektowana ustawa weeszłaby w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia.

[4] Jakie są przewidywane skutki społeczne projektowanych rozwiązań?

Projektowane rozwiązania zwiększą zakres weryfikacji zaświadczenia o niekaralności kandydatów na kierowcę taksówki co zdecydowanie zwiększy zaufanie społeczne i bezpieczeństwo usług.

Taksówki jako środek transportu publicznego który jest dostępny dla szerokiego grona użytkowników wielokrotnie wykorzystywany jest do przewozu osób małoletnich, szczególnie w sytuacjach nagłych, takich jak powrót ze szkoły, zajęć pozalekcyjnych czy innych aktywności. Istnieje ryzyko niewłaściwego zachowania ze strony kierowców, na przykład próby wykorzystania słabszej pozycji małoletniego pasażera. Zastosowanie ustawowych standardów ochrony może skutecznie zmniejszyć to ryzyko. Zgodnie ze standardami ochrony małoletnich wszystkie podmioty, które organizują lub prowadzą działania obejmujące kontakt z małoletnimi, są zobowiązane do wdrożenia standardów ochrony.

Projektowana ustawa wprowadza weryfikację osób zatrudnionych pod kątem ich karalności poprzez Krajowy Rejestr Karny dotyczy obywateli polski i obywateli państw UE. Obywatele państw spoza UE muszą przedłożyć dokumenty z rejestru karnego z państwa pochodzenia oraz państw w których przebywali przez ostatnie 20 lat (jeżeli dotyczy). Te standardy mogą być z łatwością wdrożone w sektorze przewozów taksówkowych, aby zapewnić bezpieczeństwo pasażerów w tym również małoletnich pasażerów oraz ich opiekunów i kobiet.

Projekt ustawy przewiduje konieczność weryfikacji osób zatrudnionych w rejestrach karnych. W kontekście transportu taksówkowego oznacza to obowiązek sprawdzenia czy kierowcy nie byli skazani za przestępstwa przeciwko dzieciom, przestępstwa o charakterze seksualnym, przestępstw przeciwko życiu i zdrowiu, przestępstwa znęcania się, przestępstwa handlu ludźmi przestępstw z ustawy o przeciwdziałaniu narkomanii lub informacji o odpowiadających tym przestępstwom czynach zabronionych określonych w przepisach prawa. Taki wymóg zdecydowanie zwiększy zaufanie społeczne i bezpieczeństwo usług. Proponowane zmiany w ustawie o transporcie drogowym mają na celu wzmacnianie bezpieczeństwa publicznego poprzez zwiększenie kontroli nad osobami wykonującymi przewozy drogowe taksówką.

Dotychczasowy ustawowy obowiązek weryfikacji niekaralności kandydatów na kierowcę taksówki nie precyzuje o jakiej weryfikacji niekaralności jest mowa, co stwarza lukę w

systemie kontroli i utrudnia skuteczne weryfikowanie potencjalnej przeszłości kryminalnej osób ubiegających się o licencję na przewóz drogowy. Polska taksówka nie może być potencjalnym azylem dla przestępców, a bezpieczeństwo przewożonych pasażerów jest sprawą najwyższej wagi.

Wprowadzenie obowiązku przedkładania informacji z rejestru karnego państwa pochodzenia przez osoby posiadające obywatelstwo innego państwa niż członka Unii Europejskiej, pozwoli na weryfikację ich przeszłości kryminalnej i wykluczenie osób z przeszłością kryminalną z wykonywania przewozów drogowych taksówką osobową. Dodatkowo, obowiązek składania oświadczenia o państwach zamieszkania w ciągu ostatnich 20 lat oraz przedkładania informacji z rejestrów karnych tych państw umożliwi organom wydającym licencje na przewóz drogowy pełniejszą ocenę ryzyka związanego z danym przedsiębiorcą lub zatrudnionym kierowcą.

Utrwalanie informacji w formie wydruku i załączenie ich do akt osobowych pracownika lub dokumentacji dotyczącej osoby dopuszczonej do działalności na rzecz przedsiębiorcy umożliwia łatwe i szybkie weryfikowanie danych w przypadku kontroli. Proponowane zmiany wzmacniają system kontroli nad osobami wykonującymi przewozy drogowe taksówką osobową, zwiększając bezpieczeństwo pasażerów i podnosząc standardy wykonywania usług transportowych.

Projektowane zmiany dotyczące regulacji art.13b doprowadzą do uszczelnienia systemu podatkowego. Projekt ustawy precyzuje przepisy odnoszące się do kwestii kasy rejestrującej, aplikacji mobilnej taksówki osobowej, tj. wprowadzone zostają zmiany, które zobowiązują do tego, że oddzielne urządzenie, na którym została zainstalowana kasa rejestrująca mająca postać oprogramowania i aplikacja mobilna służąca do obliczania opłaty za przejazd taksówką osobową stają się urządzeniami obowiązkowego wyposażenia taksówki osobowej i podlegają kontroli. W założeniu projektu ustawy znajduje się przepis traktujący o tym, że kasa rejestrująca mająca postać oprogramowania pracuje tylko z trwale połączoną z nią aplikacją mobilną służącą do obliczania opłaty za przejazd taksówką osobową oraz podlega obowiązkowemu przeglądowi technicznemu.

Projekt ustawy uszczegóławia kwestię badań psychologicznych, doprecyzowane zostaną przepisy, o tym, że badanie psychologiczne wykonywane będzie w języku urzędowym bez udziału osób trzecich. Badanie psychologiczne wykonane w języku urzędowym zapobiegnie konieczności dostosowywania badania w wielu językach świata, a pracę tą w formie usługi dla ludności kandydat na kierowcę taksówki będzie wykonywał w Polsce. Udział osób trzecich nie daje wiarygodnego wyniku przeprowadzanych badań, gdyż zawsze istnieje ewentualność, że osoba trzecia uczestnicząca w badaniu może zniekształcić sens pytania lub odpowiedzi. Przeprowadzone badanie psychologiczne w języku urzędowym daje 100% wiarygodności, że badanie to uwzględniać będzie obyczajowość i kulturę kraju, w którym będzie świadczona usługa. Zapewni to również, że kandydat na kierowcę taksówki będzie znał język polski minimum w stopniu podstawowym co zdecydowanie zapewni bezpieczeństwo przewożonych pasażerów i umożliwi konieczną w wielu przypadkach komunikację pomiędzy kierowcą a pasażerem oraz wszystkich innych użytkowników ruchu drogowego, gdyż wszelkie opisy znaków drogowych są w języku urzędowym.

[5] Jakie są przewidywane skutki gospodarcze projektowanych rozwiązań?

Nie dotyczy

[6] Jakie są przewidywane skutki finansowe projektowanych rozwiązań, w szczególności wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego?

Projekt ustawy nie pociąga za sobą skutków finansowych dla budżetu państwa, nie generuje kosztów dla budżetów jednostek samorządu terytorialnego

[7] Wykaz źródeł finansowania, jeśli projekt ustawy pociąga za sobą obciążenie budżetu państwa lub budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Projekt ustawy nie pociąga za sobą skutków finansowych dla budżetu państwa, nie generuje kosztów dla budżetów jednostek samorządu terytorialnego

[8] Czy projekt ustawy podlega procedurze notyfikacyjnej?

➤ Nie

III. Wymogi określone w art. 34 ust. 2a i 2b regulaminu Sejmu

[9] Czy projekt ustawy zawiera przepisy określające zasady podejmowania, wykonywania lub zakończenia działalności gospodarczej (art. 34 ust. 2a regulaminu Sejmu)?

➤ Nie

[10] Czy wdrożenie projektowanych przepisów spowoduje obciążenia administracyjne mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców (art. 34 ust. 2a regulaminu Sejmu)?

➤ Nie

[11] Czy projekt ustawy zawiera przepisy regulacyjne lub określa wymogi dotyczące świadczenia usług transgranicznych w rozumieniu ustawy z dnia 22 grudnia 2015 r. o zasadach uznawania kwalifikacji zawodowych nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej (art. 34 ust. 2b regulaminu Sejmu)?

➤ Nie

Warszawa, 20 grudnia 2024 r.

BEOS-WPEiM-2646/24

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

**Opinia w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego
projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (przedstawiciel
wnioskodawców: poseł Janusz Kowalski)**

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2022 r. poz. 990, ze zm.) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Projektodawcy proponują znowelizować ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym¹ (dalej: ustawa). Zmierzają usprawnić ustanowione w niej procedury weryfikacji kandydatów na kierowców taksówek (dalej: kandydaci) w celu zwiększenia poziomu bezpieczeństwa osób korzystających z tego rodzaju transportu i innych uczestników ruchu drogowego.

W projekcie ustawy przewidziano, że kandydaci, wraz z wnioskiem o udzielenie licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką, mają być zobowiązani do przedkładania informacji z Krajowego Rejestru Karnego (dalej: KRK) o ich niekaralności za określonego rodzaju przestępstwa. Obejmują one przestępstwa przeciwko dzieciom, przestępstwa o charakterze seksualnym, przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu, przestępstwa znęcania się, przestępstwa handlu ludźmi oraz przestępstwa uregulowane w ustawie o przeciwdziałaniu narkomanii. Obywatele z państw spoza UE mają być zobowiązani do przedkładania dokumentów z rejestrów karnych ich państw pochodzenia uzyskiwanych do celów wykonywania transportu taksówkowego oraz z tych państw, w których przebywali przez ostatnie 20 lat. Obowiązek ten ma być również nakładany na licencjonowanych pośredników będących bezpośrednimi dostawcami aplikacji do zamawiania przejazdów taksówkami. Informacje te, utrwalone w formie wydruku, mają być załączane do akt osobowych kierowców i osób dopuszczonych do wykonywania transportu drogowego taksówkowego na rzecz licencjonowanych pośredników

¹ Dz. U. z 2024 r. poz. 1539, ze zm.

WYDZIAŁ OBSŁUGI PRZEDSIĘWZIĘCIA SEJMU
L. dz. SPIS-AP. 020.306.7.2024
Data wpływu 23.12.2024r.

(nowelizowany art. 6 ustawy). Osoby wykonujące transport drogowy w zakresie przewozu taksówkowego w dniu wejścia w życie projektowanej ustawy mają zostać zobowiązane do przedłożenia powyżej wskazanych dokumentów poświadczających ich niekaralność w terminie 60 dni od dnia wejścia w życie tej ustawy (art. 2 projektu).

W projekcie ustawy przewidziano wprowadzenie wymogu, aby kasa rejestrująca (urządzenie, na którym zainstalowano oprogramowanie kasy rejestrującej) i aplikacja mobilnej taksówki osobowej służąca do obliczania opłaty za przejazdy taksówkami były urządzeniami obowiązkowego wyposażenia taksówek i podlegały obowiązkowym przeglądom technicznym (nowelizowany art. 13 ustawy).

Projektodawcy proponują też uszczegółowić zasady dokonywania badań psychologicznych kandydatów na kierowców. Mają one być przeprowadzane w języku urzędowym (polskim) i odbywać się bez udziału osób trzecich (nowelizowany art. 39 ustawy).

Projektowana ustawa ma wejść w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia.

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy

2.1. Ocena zgodności opiniowanego projektu ustawy z prawem Unii Europejskiej wymaga uwzględnienia:

- art. 49 i nast. Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (dalej: TfUE) ustanawiających swobodę przedsiębiorczości i art. 56 i nast. TfUE dotyczących swobody przepływu usług;

- rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych)² (dalej: RODO);

- dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/680 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez właściwe organy do celów zapobiegania przestępczości, prowadzenia postępowań przygotowawczych, wykrywania i ścigania czynów zabronionych i wykonywania kar, w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchyłająca decyzję ramową Rady 2008/977/WSiSW³ (dalej: dyrektywa 2016/680);

- dyrektywy Rady 2006/112/WE z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej⁴ (dalej: dyrektywa VAT).

² Dz. Urz. UE L 119 z 4.5.2016, s. 1, ze zm.

³ Dz. Urz. Urz. L 119 z 4.5.2016, s. 8.

⁴ Dz. Urz. UE L 347 z 11.12.2006, s. 1, ze zm.

2.2. Swoboda przedsiębiorczości umożliwia obywatelom UE i ich przedsiębiorstwom trwałe i ciągle uczestniczenie w życiu gospodarczym innych państw członkowskich niż państwa ich pochodzenia (państwa przyjmujące). Możliwość stosowania przepisów o swobodzie przedsiębiorczości warunkuje stała obecność obywatela UE lub jego przedsiębiorstwa w przyjmującym państwie członkowskim, wskazująca na jego zintegrowanie z życiem gospodarczym tego państwa. Natomiast swoboda przepływu usług umożliwia obywatelom UE i ich przedsiębiorstwom, utworzonym zgodnie z prawem państw członkowskich, oferowanie świadczeń odpłatnych, legalnych i czasowych na terenie innych państw członkowskich niż państwa ich pochodzenia (czynna swoboda przepływu usług). Swoboda ta zapewnia też możliwość korzystania ze świadczeń oferowanych przez obywateli UE i ich przedsiębiorstwa pochodzących z innych państw członkowskich na terenie państw przyjmujących (bierna swoboda przepływu usług).

Swoboda przedsiębiorczości i swoboda przepływu usług są ze sobą związane – łączy je krąg beneficjentów (obywatele UE i ich przedsiębiorstwa) i przedmiot (działalność gospodarcza), natomiast różni element czasu, który w przypadku swobody przedsiębiorczości jest z zasady nieograniczony, podczas gdy w ramach swobody świadczenia usług działalność gospodarcza podmiotu pochodzącego z jednego państwa członkowskiego na terytorium innego państwa członkowskiego ma z zasady charakter tymczasowy. Swobody te różnią się także pod względem treści, gdyż inne są uprawnienia usługodawcy w ramach każdej ze swobód, inne mogą być również wymagania stawiane przez prawo krajowe migrującym przedsiębiorcom, w zależności od tego, z której swobody pragną skorzystać.

Z traktatowych przepisów ustanawiających swobody przedsiębiorczości i przepływu usług wynika adresowany do państw członkowskich obowiązek znoszenia wszelkich ograniczeń w zakresie podejmowania i prowadzenia działalności gospodarczej na własny rachunek przez obywateli UE z innych państw członkowskich i ich przedsiębiorstwa. Przepisy zakazujące wprowadzania tego rodzaju ograniczeń nie mają jednak charakteru bezwzględnego, gdyż przy poszanowaniu ustanowionych prawem UE wymogów państwa członkowskie mogą je wprowadzić. Aby przepisy krajowe ograniczające lub nawet wykluczające swobody rynku wewnętrznego były zgodne z prawem UE, muszą być uzasadnione nadrzędnymi wymogami interesu ogólnego, proporcjonalne względem realizowanych celów i niedyskryminacyjne. Nadrzędne wymogi interesu ogólnego to cele, które chce osiągnąć krajowy prawodawca wprowadzający przepisy. Wymogi te określają przepisy traktatowe, np. art. 52 i art. 62 TfUE oraz orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE). Proporcjonalność przepisów ograniczających swobody rynku wewnętrznego oznacza, że przyjęte w nich środki nie wykraczają poza to, co jest konieczne dla osiągnięcia zakładanych celów. Jeżeli istnieje możliwość wyboru spośród kilku mogących mieć zastosowanie środków ograniczających, stosowany jest ten, który jest najmniej dotkliwy dla swobód rynku wewnętrznego (C-331/88, *Fedesa*⁵, pkt

⁵ ECLI:EU:C:1990:391.

13). Zakaz dyskryminacji ze względu na przynależność państwową oznacza natomiast wymóg zapewniania podmiotom z innych państw członkowskich takich samych warunków dostępu do rynku, jakie przysługują podmiotom krajowym z danego państwa członkowskiego.

2.3. W art. 6 RODO zostały określone sytuacje, w których przetwarzanie danych osobowych jest zgodne z prawem. W myśl art. 6 ust. 1 lit. e RODO przetwarzanie danych osobowych jest zgodne z prawem, gdy jest niezbędne do wykonania zadania realizowanego w interesie publicznym lub w ramach sprawowania władzy publicznej powierzonej administratorowi. Problematykę przetwarzania danych osobowych dotyczących wyroków skazujących i naruszeń prawa reguluje art. 10 RODO. W myśl tego przepisu przetwarzania danych osobowych dotyczących wyroków skazujących oraz naruszeń prawa lub powiązanych środków bezpieczeństwa na podstawie art. 6 ust. 1 RODO wolno dokonywać wyłącznie pod nadzorem władz publicznych lub jeżeli przetwarzanie jest dozwolone prawem Unii lub prawem państwa członkowskiego przewidującymi odpowiednie zabezpieczenia praw i wolności osób, których dane dotyczą. Wszelkie kompletne rejestry wyroków skazujących mogą być prowadzone wyłącznie pod nadzorem władz publicznych.

2.4. Dyrektywa 2016/680 ustala regulacje stosowane przez policję, prokuraturę, sądy i inne organy wymiaru sprawiedliwości, które przetwarzają dane osobowe w celu ochrony bezpieczeństwa publicznego. Reguluje, w jaki sposób tego rodzaju dane osobowe mogą być przez te organy gromadzone, przechowywane i udostępniane między państwami członkowskimi.

2.5. Art. 242 dyrektywy VAT stanowi, że każdy podatnik prowadzi ewidencję księgową w sposób wystarczająco szczegółowy do celów stosowania VAT oraz kontroli przez organ podatkowy.

3. Analiza przepisów projektu pod kątem ustalonego stanu prawa Unii Europejskiej

3.1. W projekcie ustawy przewidziano, że badania psychologiczne kandydatów na kierowców mają być przeprowadzane w języku urzędowym (polskim) i odbywać się bez udziału osób trzecich (nowelizowany art. 39 ustawy). Wnioskodawcy wskazali w deklarowanych skutkach regulacji, że wykonywanie badań psychologicznych w obecności osób trzecich, pełniących rolę tłumacza, mających na celu potwierdzenie braku przeciwwskazań do świadczenia pracy w charakterze kierowcy może prowadzić do zniekształcenia wyników tych badań. Umożliwia to ponadto zostanie kierowcą taksówki osobie nieznającej języka polskiego choćby w stopniu podstawowym, co stwarza potencjalne zagrożenie dla pasażerów, z powodu trudności w porozumiewaniu się z kierowcami. Wprowadzane ograniczenie swobody przepływu przedsiębiorczości i usług, w postaci przeprowadzania badania psychologicznego kandydatów na kierowców w języku polskim, bez obecności tłumacza są zatem uzasadnione koniecznością ochrony konsumentów korzystających z usług taksówkowych i porządku publicznego. Te dobra prawne zostały uznane za nadrzędne wymogi interesu

ogólnego uzasadniające ograniczenie swobód traktatowych. Dopuszczalność wprowadzenia tego rodzaju ograniczenia należy odnieść do przepisów UE i poglądów sformułowanych tym zakresie w orzecznictwie TSUE. O dopuszczalności uznania propagowania użytkowania języka narodowego i ochrony porządku publicznego za nadrzędne wymogi interesu publicznego stanowi m.in. dyrektywa usługowa⁶ i orzecznictwo TSUE.

TSUE uznał w sprawie C-424/97 *Haim*⁷, że wprowadzony w Niemczech wymóg znajomości języka narodowego przez stomatologów był nieuzasadniony, jeżeli ich działalność była ograniczona do pracy wewnątrz gabinetów, bez bezpośrednich kontaktów z pacjentami. Tezę tę można wprost odnieść do analizowanej sytuacji taksówkarzy, którzy co do zasady bezpośrednio komunikują się z konsumentami korzystającymi z ich usług transportowych i z innymi użytkownikami infrastruktury drogowej. Jeżeli natomiast chodzi o możliwość ograniczenia swobód przedsiębiorczości i usług wymogami porządku publicznego, to ustala ją wprost art. 52 TfUE. Oznacza to, że przewidziany w projekcie ustawy wymóg przeprowadzania testów psychologicznych kandydatów na kierowców w języku polskim, bez obecności tłumacza, można uznać za nadrzędny wymóg interesu ogólnego, dopuszczalny w świetle prawa UE. Należy zatem ocenić, czy zgodnie z wymogami unijnymi, jest on proporcjonalny i niedyskryminacyjny.

Proporcjonalność przepisów ograniczających swobodny przepływ na rynku wewnętrznym oznacza, że przyjęte w tych ramach środki nie wykraczają poza to, co jest konieczne dla osiągnięcia celów zakładanych przez projektodawcę krajowego. Jeżeli istnieje możliwość wyboru spośród kilku mogących mieć zastosowanie środków, należy stosować najmniej dotkliwy (C-331/88, *Fedesa*, pkt 13). Odnosząc te reguły do proporcjonalności wymogu przeprowadzania badań psychologicznych kandydatów na kierowców taksówek w języku polskim, bez obecności tłumacza, nie można uznać, że jest on zbyt szeroki i że możliwe jest zastosowanie rozwiązania mniej restrykcyjnego. Przeprowadzenie badania na powyżej opisanych zasadach zapewnia możliwość sprawdzenia znajomości języka polskiego na minimalnym poziomie, który jest niezbędny do świadczenia usług taksówkarskich zapewniających ochronę konsumentów i porządku publicznego.

Zakaz dyskryminacji ze względu na przynależność państwową oznacza wymóg zapewniania podmiotom z innych państw członkowskich takich samych warunków dostępu do rynku, jakie przysługują podmiotom krajowym. Omawiany wymogu przeprowadzania badań psychologicznych nie jest dyskryminacyjny. Jest skierowany do obywateli z wszystkich państw członkowskich na takich samych zasadach i nie wprowadza ograniczeń w dostępie do rynku w porównaniu do podmiotów krajowych.

W konkluzji można uznać, że wprowadzany wymóg przeprowadzania testów psychologicznych kandydatów na kierowców bez udziału tłumaczy nie jest niezgodny z prawem UE.

⁶ Motywy 40 i 42 preambuły dyrektywy 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotyczącej usług na rynku wewnętrznym (Dz. Urz. UE L 376 z 27.12.2006, s. 36).

⁷ ECLI:EU:C:2000:357.

3.2. Projekt ustawy przewiduje, że kandydaci na kierowców, kierowcy i licencjonowani pośrednicy będący bezpośrednimi dostarczycielami aplikacji do zamawiania przejazdów taksówkami będą zobowiązani do przedkładania informacji z KRK o niekaralności kierowców taksówek za określonego rodzaju przestępstwa. Informacje te mają być załączane do akt osobowych kierowców taksówek. Przepis ten nie narusza art. 6 ust. 1 RODO, który przewiduje możliwość przetwarzania danych osobowych dotyczących wyroków skazujących oraz naruszeń prawa pod nadzorem władz publicznych, lub jeżeli przetwarzanie jest dozwolone prawem państwa członkowskiego przewidującymi odpowiednie zabezpieczenia praw i wolności osób, których dane dotyczą. Projekt ustawy nie wprowadza zmian w zakresie przetwarzania danych o niekaralności, przewiduje jedynie, że pochodzące z KRK świadectwa o niekaralności kandydatów na kierowców i kierowców będą gromadzone w ich aktach osobowych. Dane te będą chronione na zasadach ogólnych przez administratorów tych danych. Uznać zatem można, że wymóg gromadzenia danych o niekaralności kierowców taksówek za określonego rodzaju przestępstwa nie jest niezgodny z prawem UE.

3.3. Dyrektywa 2016/680 nie dotyczy sytuacji regulowanych w projekcie ustawy, tj. przedkładania przez kandydatów na kierowców informacji z KRK o ich niekaralności za określonego rodzaju przestępstwa i gromadzenia tych danych w ich aktach osobowych.

3.4. Określony w nowelizowanym art. 13 ustawy wymóg, aby kasa rejestrująca i aplikacja mobilna taksówki osobowej służąca do obliczania opłaty za przejazdu taksówkami były urządzeniami obowiązkowego wyposażenia taksówek i podlegały obowiązkowym przeglądom technicznym, nie jest sprzeczny z postanowieniami dyrektywy VAT.

4. Konkluzja

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Autor:

Justyna Łacny

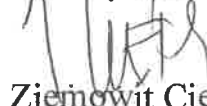
ekspert ds. legislacji

w Biurze Ekspertyz

i Oceny Skutków Regulacji

Akceptował:

Wicedyrektor Biura Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji



Ziemowit Cieślik

Warszawa, 20 grudnia 2024 r.

BEOS-WPEiM-2647/24

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie stwierdzenia, czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Janusz Kowalski) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu

Projektodawcy proponują znowelizować ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym¹ (dalej: ustawa). Zmierzają usprawnić ustanowione w niej procedury weryfikacji kandydatów na kierowców taksówek (dalej: kandydaci) w celu zwiększenia poziomu bezpieczeństwa osób korzystających z tego rodzaju transportu i innych uczestników ruchu drogowego. W projekcie ustawy przewidziano, że kandydaci, wraz z wnioskiem o udzielenie licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką, mają być zobowiązani do przedkładania informacji z Krajowego Rejestru Karnego (dalej: KRK) o ich niekaralności za określonego rodzaju przestępstwa. Obejmują one przestępstwa przeciwko dzieciom, przestępstwa o charakterze seksualnym, przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu, przestępstwa znęcania się, przestępstwa handlu ludźmi oraz przestępstwa uregulowane w ustawie o przeciwdziałaniu narkomanii. Obywatele z państw spoza UE mają być zobowiązani do przedkładania dokumentów z rejestrów karnych ich państw pochodzenia uzyskiwanych do celów wykonywania transportu taksówkowego oraz z tych państw, w których przebywali przez ostatnie 20 lat. Obowiązek ten ma być również nakładany na licencjonowanych pośredników będących bezpośrednimi dostawcami aplikacji do zamawiania przejazdów taksówkami. Informacje te, utrwalone w formie wydruku, mają być załączane do akt osobowych kierowców i osób dopuszczonych do wykonywania transportu drogowego taksówkowego na rzecz licencjonowanych pośredników (nowelizowany art. 6 ustawy). Osoby wykonujące transport drogowy w zakresie przewozu taksówkowego w dniu wejścia w życie projektowanej ustawy mają zostać zobowiązane do przedłożenia powyżej wskazanych dokumentów

¹ Dz. U. z 2024 r. poz. 1539, ze zm.

poświadczających ich niekaralność w terminie 60 dni od dnia wejścia w życie tej ustawy (art. 2 projektu). W projekcie ustawy przewidziano wprowadzenie wymogu, aby kasa rejestrująca (urządzenie, na którym zainstalowano oprogramowanie kasy rejestrującej) i aplikacja mobilnej taksówki osobowej służąca do obliczania opłaty za przejazdy taksówkami były urządzeniami obowiązkowego wyposażenia taksówek i podlegały obowiązkowym przeglądom technicznym (nowelizowany art. 13 ustawy). Projektodawcy proponują też uszczegółwić zasady dokonywania badań psychologicznych kandydatów na kierowców. Mają one być przeprowadzane w języku urzędowym (polskim) i odbywać się bez udziału osób trzecich (nowelizowany art. 39 ustawy).

Projekt ustawy nie zawiera przepisów mających na celu wykonanie prawa UE.

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym **nie jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej** w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu.

Autor:

Justyna Łacny

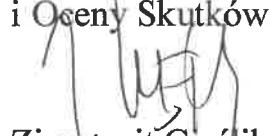
ekspert ds. legislacji

w Biurze Ekspertyz

i Oceny Skutków Regulacji

Akceptował:

Wicedyrektor Biura Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji



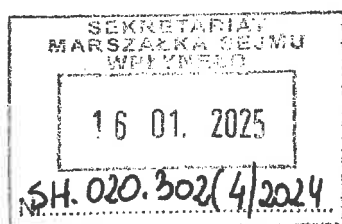
Ziemowit Cieślak



Klub Parlamentarny Prawo i Sprawiedliwość

Warszawa, dnia 16 stycznia 2025 r.

Janusz Kowalski
Posel na Sejm RP



Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Jako reprezentant wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, złożonym do Laski Marszałkowskiej w dniu 9 grudnia 2024 r., informuję Pana Marszałka, że zaproponowane w projekcie ustawy rozwiązanie jest zgodne z ustawą z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2023r. poz. 221).

Projekt ustawy wywiera pozytywny wpływ na mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców poprzez zwiększenie zakresu weryfikacji zaświadczenia o niekaralności kandydatów na kierowcę taksówki co zdecydowanie przełoży się na zwiększenie zaufania społecznego i bezpieczeństwa usług.

Projekt ustawy precyzuje przepisy odnoszące się do kwestii kasy rejestrującej, aplikacji mobilnej taksówki osobowej, tj. wprowadzone zostają zmiany, które zobowiązują, że oddzielne urządzenie, na którym została zainstalowana kasa rejestrująca mająca postać oprogramowania i aplikacja mobilna służąca do obliczania opłaty za przejazd taksówką osobową stają się urządzeniami obowiązkowego wyposażenia taksówki osobowej i podlegają kontroli. W założeniu projektu ustawy znajduje się przepis traktujący o tym, że kasa rejestrująca mająca postać oprogramowania będzie pracować tylko z trwale połączoną z nią aplikacją mobilną służącą do obliczania opłaty za przejazd taksówką osobową. W związku z tymi zmianami może wystąpić po stronie osób wykonujących przewóz osób konieczność dostosowania urządzenia na którym została zainstalowana kasa rejestrująca to proponowanych w projekcie ustawy zmian

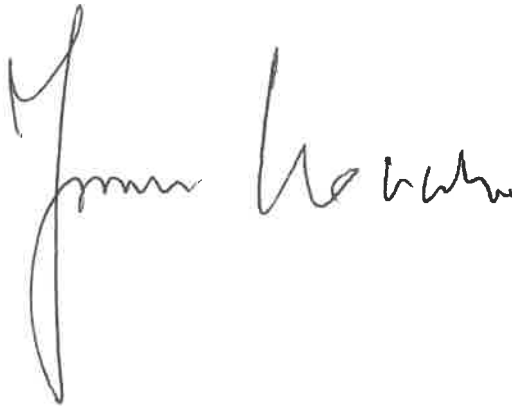
WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L.dz. SP5-4P.020.306.13.2024

Data wpływu 16. 01. 2025

oraz będzie istniał po stronie tych osób obowiązek dokonywania przeglądu technicznego kasy rejestrującej.

Projekt nakłada także 60 – dniowy termin dla osób, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym (przedsiębiorcy osobiście wykonujący przewóz, zatrudnieni przez niego kierowcy oraz osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, lecz wykonujące osobiście przewóz na jego rzecz) na przedstawienia informacji z Krajowego Rejestru Karnego w zakresie przestępstw 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, lub za odpowiadające tym przestępstwom czyny zabronione określone w przepisach prawa obcego.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jan Kowalski', written in a cursive style.

BEOS-2655/24

Warszawa, 29 stycznia 2025 r.

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L.dz. 818-WP. 020. 306. 21. 2024

Data wpływu 29.01.2025

Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

**Opinia w sprawie oceny skutków regulacji poselskiego projektu ustawy
o zmianie ustawy o transporcie drogowym
(przed nadaniem numeru druku)¹**

Na podstawie art. 34 ust. 9a uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r.
– Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2022 r. poz. 990, ze zmianami)
sporządza się następującą opinię:

I. Problem, który zamierzają rozwiązać Wnioskodawcy

Zgodnie z uzasadnieniem projektu i deklarowanymi skutkami regulacji (DSR) podstawowym problemem, którego rozwiązaniu służy proponowana ustawa, jest niedostateczny poziom bezpieczeństwa osób korzystających z transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką. Zdaniem Wnioskodawców wynika to przede wszystkim z nieszczelności procedury udzielania licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką. Dotyczy to w szczególności sprawdzania, czy osoby wykonujące taki przewóz spełniają wymóg niekaralności 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 narkomanii², a ponadto czy nie orzeczono wobec nich prawomocnie zakazu wykonywania zawodu kierowcy. W tym obszarze istnieją obecnie trudności zwłaszcza co do weryfikacji niekaralności osób nieposiadających obywatelstwa polskiego lub obywatelstwa innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej. Drugim źródłem wskazanego problemu jest –

¹ Projekt ustawy znajduje się w wykazie projektów wniesionych, którym nie został nadany jeszcze numer druku sejmowego. Numer w wykazie: SH-020-302/24. Przedstawiciel wnioskodawców: poseł Janusz Kowalski.

² Dz. U. z 2023 r. poz. 1939.

w ocenie Wnioskodawców – to, że badania psychologiczne przeprowadzane w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy mogą być wykonywane w obecności osób trzecich, pełniących rolę tłumacza. Może to prowadzić do zniekształcenia wyników tych badań, jak również umożliwia zostanie kierowcą taksówki osobie nieznającej języka polskiego nawet w stopniu podstawowym. W konsekwencji może powstać zagrożenie dla pasażerów z powodu trudności w porozumiewaniu się z kierowcą, co więcej może to zagrażać bezpieczeństwu innych uczestników ruchu drogowego, gdyż opisy znaków drogowych są w języku polskim.

Dodatkowym problemem, który dostrzegają Projektodawcy, jest nieszczelność systemu podatkowego w zakresie przewozu osób taksówką, wynikająca z niewystarczających wymogów dotyczących urządzeń rejestrujących opłaty za przejazd.

II. Rozwiązanie rekomendowane przez Wnioskodawców

Rozwiązanie problemów zidentyfikowanych przez Wnioskodawców ma zostać osiągnięte poprzez wprowadzenie zmian do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym³ (dalej: ustawa).

Po pierwsze, ma zostać wprowadzona skuteczna weryfikacja kandydatów na kierowców taksówek (dalej: kandydaci). Kandydaci mają być zobowiązani do przedkładania wraz z wnioskiem o udzielenie licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką informacji z Krajowego Rejestru Karnego o ich niekaralności za określonego rodzaju przestępstwa. Obejmują one przestępstwa przeciwko dzieciom, przestępstwa o charakterze seksualnym, przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu, przestępstwa znęcania się, przestępstwa handlu ludźmi oraz przestępstwa uregulowane w ustawie o przeciwdziałaniu narkomanii. Obcokrajowcy⁴ mają być zobowiązani do przedkładania dokumentów z rejestrów karnych ich państw pochodzenia uzyskiwanych do celów wykonywania transportu taksówkowego oraz z tych państw, w których przebywali przez ostatnie 20 lat. Obowiązek ten ma być również nakładany na licencjonowanych pośredników będących bezpośrednimi dostawcami aplikacji do zamawiania przejazdów taksówkami. Informacje te, utrwalone w formie wydruku, mają być załączane do akt osobowych kierowców i osób dopuszczonych do wykonywania transportu drogowego taksówkowego na rzecz licencjonowanych pośredników (nowelizowany art. 6 ustawy). Osoby wykonujące transport drogowy w zakresie przewozu taksówkowego w dniu wejścia w życie projektowanej ustawy zostaną zobowiązane do przedłożenia dokumentów poświadczających ich niekaralność w terminie 60 dni od dnia wejścia w życie tej ustawy (art. 2 projektu).

³ Dz. U. z 2024 r. poz. 1539, ze zm.

⁴ W uzasadnieniu projektodawcy różnicują obcokrajowców na tych będących obywatelami UE i tych będących obywatelami państw spoza UE. W projektowanych przepisach nie ma jednak odzwierciedlenia ten podział.

Po drugie, mają zostać doprecyzowane zasady dokonywania badań psychologicznych kandydatów na kierowców. Mają one być przeprowadzane w języku urzędowym (polskim) i odbywać się bez udziału osób trzecich. (nowelizowany art. 39 ustawy).

Po trzecie, ma zostać wprowadzony wymóg, aby kasa rejestrująca (urządzenie, na którym zainstalowano oprogramowanie kasy rejestrującej) i aplikacja mobilnej taksówki osobowej służąca do obliczania opłaty za przejazdy taksówkami były urządzeniami obowiązkowego wyposażenia taksówek i podlegały obowiązkowym przeglądom technicznym (nowelizowany art. 13 ustawy).

Projektowana ustawa ma wejść w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia.

III. Inne rozwiązania rozważane przez Wnioskodawców

Nie rozważano rozwiązań alternatywnych.

IV. Rozwiązania przyjmowane w innych państwach, w szczególności państwach członkowskich OECD/UE

System weryfikacji kandydatów na kierowców taksówek w państwach UE jest przedmiotem uregulowań o zróżnicowanym stopniu szczegółowości. Różnice między państwami dotyczą także podmiotów wydających pozwolenia na wykonywanie zawodu (na poziomie regionalnym lub ogólnokrajowym) oraz wymagań w zakresie np. zaświadczenia o niekaralności i znajomości języka narodowego. Poniżej przedstawiono wymogi stawiane osobom, które chcą wykonywać zawód kierowcy taksówki, a także system weryfikacji takich kandydatów, w Belgii, Finlandii i Portugalii, które obrazują tę różnorodność w zakresie regulacji prawnych i praktyk stosowanych w UE.

W Belgii zasady dotyczące dostępu do zawodu kierowcy taksówki różnią się między poszczególnymi regionami. W Regionie Brukselskim osoby pragnące pracować jako kierowca taksówki muszą uzyskać tzw. świadectwo kwalifikacji kierowcy taksówki (fr. *le certificat de capacité de chauffeur de taxi*), wydawane przez rząd regionu. Warunki otrzymania świadectwa określono w rozporządzeniu w sprawie usług taksówkarskich⁵. Aby otrzymać świadectwo, wnioskodawcy muszą m.in. wykazać brak wyroków skazujących zarówno w Belgii, jak i za granicą w określonym okresie (np. w przypadku kary pozbawienia wolności na ponad 6 miesięcy – w okresie 10 lat poprzedzających złożenie wniosku) i za określone w rozporządzeniu czyny. W odniesieniu do wyroków skazujących wydanych przez sąd zagraniczny, uwzględniany jest każdy wyrok skazujący dotyczący czynu, który zgodnie z prawem belgijskim stanowi jedno z przestępstw wymienionych w art. 14 rozporządzenia. Wnioskodawca musi dostarczyć wyciąg z rejestru karnego nie

⁵ *Ordonnance relative aux services de taxis*, 9 Juin 2022 ze zm., (art. 13-16), tekst w j. francuskim: <https://www.ejustice.just.fgov.be/eli/ordonnance/2022/06/09/2022041571/justel> [dostęp: 23.01.2025 r.].

starszy niż 3 miesiące. Ponadto, wnioskodawca, który przebywa w Belgii krócej niż 5 lat, musi przedstawić równoważne zaświadczenie wydane przez właściwy organ zagraniczny, potwierdzające nieposzlakowaną opinię przed przybyciem do Belgii. Alternatywnie może także przedstawić dowód posiadania statusu uchodźcy. Osoba ubiegająca się o uzyskanie świadectwa musi także przedstawić dokument potwierdzający znajomość języka francuskiego i/lub niderlandzkiego przynajmniej na poziomie A2 Europejskiego Systemu Opisu Kształcenia, posiadać prawo jazdy kat. B (belgijskie lub zagraniczne uprawniające do kierowania pojazdem w Belgii) od przynajmniej 2 lat przed złożeniem wniosku, załączyć zaświadczenie o stanie zdrowia wydane zgodnie z przepisami federalnymi (chyba że ma odpowiednią adnotację w tej sprawie w dokumencie prawa jazdy). Kandydaci na kierowcę taksówki niebędący obywatelami Belgii muszą także przedstawić dokument uprawniający do pracy w Belgii. Świadectwo kwalifikacji kierowcy jest wydawane na czas nieokreślony, jednak musi on przez cały czas spełniać warunki niekaralności. Jednocześnie co 5 lat, z własnej inicjatywy, kierowca musi przekazywać władzom wyciąg z rejestru karnego, aktualne zaświadczenie o stanie zdrowia i aktualne zdjęcie, a obcokrajowcy także dokument uprawniający do pracy w Belgii⁶.

W Finlandii licencję pozwalającą wykonywać zawód taksówkarza wystawia Fińska Agencja Transportu i Komunikacji (*Traficom*), zgodnie z postanowieniami ustawy o usługach transportowych⁷. Licencję mogą otrzymać osoby spełniające określone warunki: prawo jazdy kat. B wydane w Finlandii lub innym państwie UE/EOG przynajmniej rok przed złożeniem wniosku o wydanie licencji, brak zakazu prowadzenia pojazdów, spełnienie odpowiednich wymagań dotyczących zdolności do prowadzenia pojazdów, zdany egzamin taksówkarski, brak wpisów w rejestrze karnym lub rejestrze wykroczeń, które uniemożliwiają wydanie licencji⁸. W art. 25 ustawy o usługach transportowych wskazano katalog przestępstw, których popełnienie w ciągu 5 lat poprzedzających złożenie wniosku o licencję wyklucza możliwość wydania licencji przez Traficom. W wykazie uwzględniono m.in. przestępstwa o charakterze seksualnym, przeciwko życiu lub zdrowiu, mieniu, rozbój, pranie pieniędzy, spowodowanie rażącego zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości. Wskazano także kategorie wykroczeń, których popełnienie w ciągu 3 lat poprzedzających złożenie wniosku o licencję również wyklucza możliwość jej otrzymania. Osoby, które chcą wykonywać zawód taksówkarza, muszą spełniać wymagania zdrowotne dotyczące zdolności do prowadzenia pojazdów przewidziane dla kierowców z grupy 2 (czyli takie same, jak obowiązujące kierowców np. ciężarówek czy autokarów). Wymagania te, zgodnie z art. 18 ustawy o prawie jazdy⁹, obejmują: odpowiednią ostrość wzroku i pole widzenia, odpowiedni słuch oraz brak choroby czy

⁶ Informacje na podstawie portalu Regionu Brukseli: <https://be.brussels/fr/transport-mobilite/transport-en-commun/taxi-et-mobilite-partagee/info-pour-les-professionnels/secteur-des-taxis> [dostęp: 23.01.2025 r.].

⁷ Laki liikenteen palveluista, 24.5.2017/320 ze zm., tekst w j. fińskim: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2017/20170320> [dostęp: 23.01.2025 r.].

⁸ Informacje na stronie Fińskiej Agencji Transportu i Komunikacji: <https://www.traficom.fi/en/services/taxi-driving-licence> [dostęp: 23.01.2025 r.].

⁹ Ajokorttilaki, 29.4.2011/386 ze zm., tekst w j. fińskim: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110386> [dostęp: 23.01.2025 r.].

niepełnosprawności, która została wymieniona w załączniku III do dyrektywy 2006/126/WE w sprawie praw jazdy¹⁰ i która w istotny sposób ogranicza zdolność do kierowania pojazdem. Egzamin taksówkarski obejmuje 50 pytań testowych i jest przeprowadzany w języku fińskim lub szwedzkim. Podczas testu nie można korzystać z pomocy tłumacza ani ze słownika, zabronione jest korzystanie z jakichkolwiek materiałów pomocniczych czy np. telefonów komórkowych. Treść egzaminu zawiera pytania z kilku obszarów tematycznych: bezpieczeństwo pasażerów, specyficzne potrzeby różnych grup pasażerów, obsługa klienta w usługach taksówkarskich, czynniki wpływające na transport i bezpieczeństwo drogowe¹¹. Licencja taksówkarza jest ważna przez 5 lat (dla osób powyżej 68 roku życia – 2 lata) z możliwością przedłużenia.

W Portugalii, aby uzyskać dostęp do zawodu taksówkarza i wykonywać ten zawód, należy posiadać tytuł zawodowego kierowcy taksówki (port. *profissional de motorista de táxi*) poświadczony certyfikatem kierowcy taksówki – CMT. Certyfikat CMT jest wydawany przez Instytut Mobilności i Transportu I. P. (IMT, I. P.) na 5 lat (2 lata dla kierowców starszych niż 65 lat) z możliwością przedłużenia. Zgodnie z postanowieniami ustawy w sprawie dostępu do zawodu taksówkarza i jego wykonywania oraz certyfikacji odpowiednich organizacji szkoleniowych¹², uzyskanie CMT wymaga od kandydata spełnienia następujących warunków: posiadanie prawa jazdy kat. B (z wpisem do kat. 2), brak uznania za niezdolnego do kierowania pojazdami (w rozumieniu ustawy), odbycie obowiązkowego szkolenia dla kierowców taksówek, zdanie egzaminu, biegła znajomość języka portugalskiego. Za niezdolnych do wykonywania zawodu taksówkarza uważa się osoby skazane prawomocnym wyrokiem za przestępstwa przeciwko życiu ludzkiemu, wolności seksualnej i samostanowieniu, a także za przestępstwa związane z prowadzeniem pojazdu (w tym prowadzenie w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środków odurzających) oraz za przestępstwa popełnione podczas wykonywania zawodu taksówkarza. Obywatele innych państw członkowskich UE lub EOG, którzy uzyskali kwalifikacje poza Portugalią i którzy planują na stałe zamieszkać w Portugalii, mogą uzyskać CMT po uznaniu ich kwalifikacji oraz spełnieniu wymienionych wcześniej warunków (z pominięciem egzaminu), w tym warunku biegłej znajomości języka portugalskiego. Obywatele państw UE/EOG posiadający miejsce zamieszkania poza Portugalią mogą – po uprzednim zgłoszeniu do IMT, I. P. – wykonywać zawód taksówkarza w Portugalii jedynie okazjonalnie i sporadycznie. Szkolenia dla kierowców taksówek (wstępne oraz przypominające, potrzebne w celu przedłużenia ważności certyfikatu) są przeprowadzane przez autoryzowane podmioty szkolące. Czas szkolenia wynosi 125 godzin w przypadku szkolenia wstępnego oraz 25 godzin

¹⁰ Dyrektywa 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie), Dz.U. UE L 403 z 30.12.2006, s. 18, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006L0126&qid=1736255265396> [dostęp: 23.01.2025 r.].

¹¹ Wymagania dotyczące egzaminu zawarto w rozporządzeniu Fińskiej Agencji Transportu i Komunikacji z 2021 r., tekst dostępny w j. fińskim i szwedzkim: <https://www.finlex.fi/fi/viranomaiset/normi/454001/46915> [dostęp: 23.01.2025 r.].

¹² Lei n.º 6/2013 de 22 de janeiro: Aprova os regimes jurídicos de acesso e exercício da profissão de motorista de táxi e de certificação das respetivas entidades formadoras, Diário da República n.º 15/2013, Série I de 2013-01-22, s. 448, tekst w j. portugalskim: <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/lei/6-2013-257176> [dostęp: 23.01.2025 r.].

w przypadku szkolenia przypominającego. Program szkolenia obejmuje m.in. komunikację i relacje międzyludzkie, zasady i techniki jazdy, bezpieczeństwo kierowcy (w tym podstawy samoobrony), zasady bezpieczeństwa oraz ochrony zdrowia kierowcy i pasażerów, sytuacje awaryjne, szkolenie praktyczne¹³.

W ankietach przesłanych w ramach konsultacji społecznych dotyczących analizowanego projektu ustawy nie odniesiono się do konkretnych rozwiązań przyjmowanych w innych państwach, w szczególności państwach członkowskich OECD/UE.

V. Skutki prawne projektowanej ustawy

Projektowana regulacja zmierza do doprecyzowania obowiązków w zakresie weryfikacji spełniania ustawowych wymagań wobec osób ubiegających się o uzyskanie licencji na przewóz osób taksówką¹⁴ (wyżej i dalej jako: kandydaci) oraz osób (kierowców) już wykonujących przewóz osób taksówką¹⁵ (w dalszej części niniejszej analizy dla określenia wskazanych powyżej kręgów podmiotów będzie stosowane zbiorcze pojęcie „kierowcy taksówek”). Należy podkreślić, że projektowanymi regulacjami dokonuje się zmian w odniesieniu do weryfikacji spełniania ustawowych wymagań, a nie zmian w odniesieniu do wymagań wobec kierowców taksówek. Zgodnie bowiem z obowiązującym art. 6 ust. 1 pkt 2 lit. b ustawy licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką udziela się przedsiębiorcy, jeżeli (jest to jeden z kilku określonych ustawą warunków) przedsiębiorca osobiście wykonujący przewóz, zatrudnieni przez niego kierowcy oraz osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, lecz wykonujące osobiście przewóz na jego rzecz, „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, a ponadto nie orzeczono prawomocnie wobec nich zakazu wykonywania zawodu kierowcy”. W orzecznictwie wskazuje się, że „ustawodawca nie zawęził przestępstw przeciwko życiu i zdrowiu – o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2 lit. b ustawy o transporcie drogowym – do przestępstw stypizowanych ustawą – Kodeks karny [...]”¹⁶. Natomiast zgodnie z art. 8 ust. 3 pkt 4 ustawy do wniosku o udzielenie licencji na przewóz osób taksówką dołącza się zaświadczenie o niekaralności, w zakresie przestępstw wskazanych powyżej, opatrzone datą nie wcześniejszą niż miesiąc przed złożeniem wniosku. Zatem już w dzisiejszym stanie prawnym kandydaci są zobowiązani do przedkładania informacji o niekaralności, a aktualna konstrukcja przepisu nie wyklucza, aby informacja taka

¹³ Portaria n.º 251-A/2015, de 18 de Agosto, tekst w j. portugalskim:

<https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/portaria/251-a-2015-70042507> [dostęp: 23.01.2025 r.].

¹⁴ Odwołując się do terminologii stosowanej w ustawie: wobec „osób zamierzających podjąć i wykonywać krajowy transport drogowy w zakresie przewozu osób taksówką”; zob. art. 5b ust. 1 pkt 3 ustawy.

¹⁵ Odwołując się do terminologii stosowanej w ustawie: wobec „przedsiębiorcy osobiście wykonującego przewóz, zatrudnionych przez niego kierowców oraz osób niezatrudnionych przez przedsiębiorcę, lecz wykonujących osobiście przewóz na jego rzecz”; zob. art. 6 ust. 1 ustawy.

¹⁶ Tak w wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z 25 maja 2021 r., sygn. II GSK 994/18.

była odtwarzana na podstawie dokumentów z zagranicznych rejestrów karnych. Projekt zmierza zatem do doprecyzowania weryfikacji spełniania tego wymogu w szczególności w przypadku konieczności zaczerpnięcia takich informacji z zagranicznego rejestru karnego.

Projektowane przepisy art. 6 ust. 2c-2h ustawy, odnoszące się właśnie do osób, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2 ustawy, i nakazujące przedkładanie informacji o niekaralności z krajowych lub zagranicznych rejestrów, nie wprowadzają nowych wymagań, lecz jedynie zmierzają do doprecyzowania kwestii weryfikacji ustawowo wymaganych informacji. Podstawowa różnica pomiędzy aktualnym a projektowanym stanem prawnym dotyczy weryfikacji ustawowo wymaganych informacji, które mogą być ustalone na podstawie danych z zagranicznych rejestrów karnych.

Jednocześnie należy zauważyć, że projektowane przepisy wprowadza się bez wystarczającego uwzględnienia aktualnie zawartych w ustawie przepisów regulujących tę samą kwestię, co należy ocenić jako wadę legislacyjną projektu. Projektowane przepisy określają niektóre dokumenty/informacje, które należy złożyć wraz z wnioskiem o udzielenie licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką (Projektodawcy zdecydowali się to uczynić w art. 6 ustawy, w dodawanych ust. 2c, 2d, 2e, 2f oraz 2h; przy czym obowiązujący art. 6 określa, kiedy – tj. przy spełnieniu jakich warunków – udziela się licencji). Tymczasem kwestia wniosku o udzielenie licencji i wymaganych dołączonych do niego dokumentów jest aktualnie regulowana w art. 8 ustawy (zob. w szczególności art. 8 ust. 3 pkt 4 ustawy). Zatem wybór jednostki redakcyjnej ustawy (art. 6) na wprowadzenie projektowanych regulacji wydaje się nietrafny. Jednak przede wszystkim zastrzeżenia budzi brak skorelowania wprowadzanych przepisów z obowiązującym art. 8 ust. 3 pkt 4, regulującym tę samą kwestię.

Ponadto wydaje się, że projektowana regulacja może być niewystarczająca do osiągnięcia zakładanych efektów. W projektowanym art. 6 ust. 2d ustawy przewiduje się wymóg wobec osób posiadających obywatelstwo innego państwa niż Rzeczpospolita Polska, przedłożenia (dodatkowo) informacji z rejestru karnego państwa obywatelstwa „uzyskiwanej do celów wykonywania krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką”. Tymczasem nie można mieć pewności, że w obcym porządku prawnym informacja z rejestru karnego wymagana „do celów wykonywania krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką” obejmuje katalog podobnych przestępstw, co w Polsce. Być może w obcym porządku prawnym „do celów wykonywania krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką” z rejestru karnego pobiera się np. tylko informacje o braku orzeczenia zakazu wykonywania zawodu kierowcy. Natomiast w polskim porządku prawnym katalog branych pod uwagę przestępstw jest znacznie szerszy. Pomimo przyjęcia projektowanych zmian nadal zatem może *de facto* występować różnica pomiędzy zakresem informacji z rejestrów karnych uzyskiwanymi o kierowcach taksówek posiadających tylko polskie obywatelstwo, a kierowcach taksówek posiadających obce obywatelstwo.

Z kolei projektowana regulacja art. 6 ust. 2c *in fine* ustawy, zawierająca sformułowanie „lub za odpowiadające tym przestępstwom czyny zabronione

określone w przepisach prawa obcego”, nie będzie powodować wątpliwości w przypadku obcych systemów prawnych przewidujących penalizację zachowań tak jak ma to miejsce w polskim porządku prawnym, natomiast może skutkować problemami interpretacyjnymi w przypadku konieczności odwołania się do obcego prawa karnego ukształtowanego odmiennie od regulacji polskich.

Skutkiem przyjęcia projektowanego art. 6 ust. 2e ustawy będzie nałożenie na kierowców taksówek obowiązku złożenia organowi wydającemu licencję „oświadczenia o państwie lub państwach, w których zamieszkiwali w ciągu ostatnich 20 lat, innych niż Rzeczpospolita Polska i państwo obywatelstwa”¹⁷ oraz obowiązku jednoczesnego przedłożenia organowi wydającemu licencję¹⁸ informacji z rejestrów karnych tych państw „uzyskiwanej do celów wykonywania krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką”. Budzi wątpliwości, czy projektowana regulacja będzie wystarczająca do osiągnięcia zakładanych efektów, opisanych w uzasadnieniu projektu. Wydaje się bowiem, że weryfikacja tych informacji (obejmujących okres 20 lat) przez organ wydający licencję może w praktyce napotykać na trudności.

Zebranie wymaganych informacji z zagranicznych („macierzystych”) rejestrów karnych może stanowić dużą trudność dla niektórych obcokrajowców przebywających aktualnie w Polsce, na co trafnie zwrócono uwagę w trakcie konsultacji społecznych dotyczących analizowanego projektu¹⁹. W szczególności sytuacja taka może wystąpić w przypadku dysydentów, w przypadku osób, które uciekły z kraju swojego obywatelstwa z powodu prześladowań (zob. punkt VI tej opinii).

W projekcie nie przewidziano zmiany art. 27e ust. 1 pkt 3 ustawy, zgodnie z którym przedsiębiorca prowadzący pośrednictwo przy przewozie osób jest obowiązany przed rozpoczęciem współpracy do weryfikacji osób, którym zleca przewóz osób, w zakresie niekaralności za przestępstwa wskazane w tym przepisie. Obowiązujący art. 27e ust. 2 pkt 3 ustawy stanowi, że weryfikacja ta następuje przez okazanie przez osobę podlegającą weryfikacji „zaświadczenia o niekaralności wystawionego nie wcześniej niż miesiąc przed rozpoczęciem współpracy”. Wydaje się, że te same argumenty, które zgodnie z uzasadnieniem projektu mają przemawiać za doprecyzowaniem art. 6 ustawy (względnie art. 8 ustawy regulującym wniosek o udzielenie licencji w zakresie przewozu osób), powinny – konsekwentnie – skłaniać do doprecyzowania art. 27e (np. poprzez wskazanie wprost źródeł informacji o niekaralności, czyli także zagranicznych rejestrów karnych), aby projektowane zmiany nie doprowadziły w obrębie ustawy do wątpliwości interpretacyjnych. Brak takiej konsekwencji mógłby budzić zastrzeżenia, ponieważ za niedopełnienie obowiązku weryfikacji, o której mowa w art. 27e ust. 1

¹⁷ Analogiczną konstrukcję prawną, odwołującą się do 20-letniego okresu zamieszkiwania, posłużono się w art. 21 ust. 5 ustawy z dnia 13 maja 2016 r. o przeciwdziałaniu zagrożeniom przestępczością na tle seksualnym i ochronie małoletnich (Dz. U. z 2024 r. poz. 1802, ze zm.).

¹⁸ Zgodnie z art. 7 ust. 4 pkt 3 ustawy organem właściwym w sprawach udzielenia, odmowy udzielenia, zmiany lub cofnięcia licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką jest właściwy miejscowo wójt, burmistrz lub prezydent miasta.

¹⁹ Zob. ID ankiety: 49030.

pkt 3 ustawy, ustawodawca przewiduje karę pieniężną (zob. art. 95f ust. 1 ustawy). Nakładany obowiązek powinien zatem być sformułowany precyzyjnie.

Zgodnie z obecnie obowiązującym art. 13b ust. 1 ustawy rozliczenie opłaty za przewóz osób taksówką może odbywać się przy użyciu aplikacji mobilnej spełniającej wymagania określone w przepisach rozporządzenia wydanego na podstawie delegacji zawartej w ustawie²⁰ oraz wymagania dla kas rejestrujących mających postać oprogramowania określone w przepisach o podatku od towarów i usług²¹. Z kolei w art. 13b ust. 2 ustawy ustawodawca przewidział, że w przypadku rozliczania opłaty za przewóz osób przy użyciu takiej aplikacji mobilnej, kierowca, na żądanie uprawnionego organu kontroli, jest obowiązany okazywać i udostępniać urządzenie, na którym jest zainstalowana aplikacja mobilna, do kontroli w zakresie spełnienia wymagań dla aplikacji mobilnej określonych we wskazanych powyżej aktach prawnych.

W projektowanym art. 13b ust. 1b ustawy (art. 1 pkt 2 projektu) wprowadza się regulację stanowiącą, że: „Oddzielne urządzenie, na którym została zainstalowana kasa rejestrująca mająca postać oprogramowania oraz aplikacja mobilna służąca do obliczania opłaty za przejazd taksówką osobową staje się urządzeniem obowiązkowego wyposażenia taksówki osobowej i podlega kontroli.”. Nie jest jasne, dlaczego w projekcie posłużono się sformułowaniem „staje się” (zamiast np. słowa „jest”) i w związku z tym – jakie znaczenie należałoby przypisać projektowanemu przepisowi. Odczytując literalnie jego treść, można wyinterpretować z jego brzmienia, że wprowadza się nim obowiązek stosowania kasy rejestrującej mającej postać oprogramowania – zainstalowanego na „oddzielnym urządzeniu” i obowiązek stosowania aplikacji mobilnej. W projektowanym art. 13b ust. 1c ustawy proponuje się regulację nakazującą, aby „kasa rejestrująca mająca postać oprogramowania pracowała tylko z trwale połączoną z nią aplikacją mobilną służącą do obliczania opłaty za przejazd taksówką osobową”. Sformułowanie o „trwałym połączeniu” w kontekście dwóch oprogramowań może być niejednoznaczne, na co trafnie zwrócono uwagę w trakcie konsultacji społecznych dotyczących analizowanego projektu²². Może to skutkować wątpliwościami interpretacyjnymi. W trakcie konsultacji społecznych podniesiono szereg wątpliwości co do projektowanego art. 13b ust. 1b-1d²³. Przepis ten istotnie jest nieprecyzyjny i niejasny.

Zmieniany art. 39k ustawy jest zawarty w jej rozdziale 7a, zatytułowanym „Kierowcy wykonujący przewóz drogowy”. Jak zauważono w trakcie konsultacji społecznych²⁴, zmiana tego przepisu (dodanie ust. 1a przewidującego, że „badanie psychologiczne wykonywane są w języku urzędowym bez udziału osób trzecich”) będzie oddziaływać nie tylko na kierowców taksówek, ale na wszystkich kierowców wykonujących przewóz drogowy – ust. 1 tego artykułu stanowi, że „kierowca

²⁰ Zob. rozporządzenie Ministra Cyfryzacji z dnia 28 maja 2020 r. w sprawie aplikacji mobilnej służącej do rozliczania opłaty za przewóz osób (Dz. U. poz. 954), wydane na podstawie art. 13b ust. 4 ustawy.

²¹ Zob. przepisy ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług, Dz. U. z 2024 r. poz. 361, ze zm.

²² Zob. ID ankiety: 46982; 52674.

²³ Zob. ID ankiety: 48067; 48065; 50971; 50973; 50974; 50975; 50976; 50897; 52388.

²⁴ Zob. ID ankiety: 51738.

wykonujący przewóz drogowy podlega badaniom psychologicznym przeprowadzanym w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy”.

Przepis przejściowy zawarty w art. 2 projektu nakłada na osoby aktualnie wykonujące przewóz osób taksówką obowiązek przedłożenia w terminie 60 dni od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy informacji o niekaralności wedle wprowadzanych wymogów, czyli także z wprost wskazanych w ustawie zagranicznych rejestrów karnych. Przepis ten obejmuje wszystkie osoby wykonujące w dniu wejścia w życie projektowanej ustawy przewóz osób taksówką, a więc także te, które posiadają jedynie polskie obywatelstwo i nie zamieszkiwały za granicą. W trakcie konsultacji społecznych trafnie sformułowano wątpliwości, czy rozwiązanie takie jest niezbędne, czy nie jest zbyt uciążliwe dla znacznej części osób aktualnie wykonujących przewóz osób taksówką i czy nie spowoduje „paraliżu” punktów informacyjnych Krajowego Rejestru Karnego²⁵.

Projekt ustawy był przedmiotem analiz Biura Ekspertyz i Oceny Skutków Regulacji (BEOS) Kancelarii Sejmu dotyczących zgodności z prawem Unii Europejskiej²⁶. W odnośnej opinii BEOS stwierdzono, że projekt nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej. Omawiany projekt był także przedmiotem opinii BEOS sporządzonej w trybie art. 95a ust. 3 regulaminu Sejmu²⁷. W odnośnej opinii BEOS stwierdzono, że analizowany projekt nie jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu.

VI. Skutki społeczne projektowanej ustawy

A) Podmioty, na które wpływa projekt

1. Licencjonowani kierowcy taksówek (ok. 65 tys. osób)

Oszacowanie liczby podmiotów na rynku przewozów taksówkowych jest trudne ze względu na wielość form świadczenia tychże usług – od ogólnopolskich korporacji taksówkowych (w tym świadczących usługi przewozów na aplikację), poprzez lokalne (gminne/miejskie) przedsiębiorstwa taksówkowe, do jednoosobowej działalności świadczenia przewozów taksówką. Według szacunków Zespołu Doradców Gospodarczych TOR (ZDG TOR) w branży taksówkowej zatrudnione jest ok. 65 tys. osób²⁸.

²⁵ Zob. ID ankiety: 47133.

²⁶ Opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Janusz Kowalski), opinia z 20 grudnia 2024 r., BEOS-WPEiM-2646/24.

²⁷ Opinia w sprawie stwierdzenia, czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Janusz Kowalski) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu, opinia z 20 grudnia 2024 r., BEOS-WPEiM-2647/24.

²⁸ *Mądre regulacje, skuteczne przewozy*, Raport Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, Warszawa 2024, <https://zdotor.pl/publikacje/madre-regulacje-skuteczne-przewozy/> [dostęp: 23.01.2025 r.]; Zob. również M. Duszczyk, *Obcokrajowcy uratowali rynek taxi. Nie na długo*, 13.03.2024 r., <https://www.rp.pl/transport/art39984101-obcokrajowcy-uratowali-rynek-taxi-nie-na-dlugo> [dostęp: 23.01.2025 r.].

2. Cudzoziemcy świadczący usługi taksówkarskie (ok. 36 tys. osób) oraz ubiegający się o pracę w tej branży

Szacuje się, że jedynie 44% osób wykonujących zawód taksówkarza to Polacy²⁹. Z pozostałych 56% taksówkarzy 20% stanowią Ukraińcy, 8% Białorusini, a 28% inne narodowości. Biorąc pod uwagę powyższe szacunki, liczbę obcokrajowców wykonujących przewozy taksówkami w Polsce można szacować na poziomie ok. 36 tys. osób. Trudno jest natomiast określić skalę potencjalnego zainteresowania cudzoziemców pracą w tej branży.

3. Przedsiębiorcy świadczący pośrednictwo przy przewozie osób (573 podmioty)³⁰

4. Licencjonowani pośrednicy będący bezpośrednimi dostawcami aplikacji do zamawiania przejazdów taksówką osobową

W Polsce działa wielu pośredników zamawiania przejazdów przez aplikację, jednak większość przejazdów jest realizowana przez kilka najpopularniejszych firm: Uber, Bolt, Free Now, iTaxi.

5. Osoby korzystające z usług firm taksówkowych

W 2022 roku liczba aktywnych użytkowników różnych aplikacji przewozowych wyniosła 18,6 mln³¹ (w 2021 r. było ich 13,4 mln). Nie jest to całościowa liczba osób korzystających z usług przewozowych – platformy aplikacyjne operują tylko w wybranych, największych miastach, ponadto część klientów może preferować telefoniczną formę zamawiania przejazdu.

6. Biuro Informacyjne Krajowego Rejestru Karnego

7. Urzędy miast lub gmin oraz urzędy miast na prawach powiatu

8. Psycholodzy wykonujący badania w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy.

Pośrednio projektowane zmiany mogą również wpływać na wszystkich użytkowników ruchu drogowego, do których możemy zaliczyć kierowców, pasażerów, rowerzystów, pieszych.

²⁹ Szacunki oparte na badaniu wykonanym w 2023 r. przez firmę doradczą Dun & Bradstreet. Raport z badania nie jest dostępny w domenie publicznej, niemniej dane z raportu były przywoływane w artykułach prasowych, m.in. D. Brzostek, *Coraz mniej taksówkarzy w Polsce. Branża taxi przeżywa kryzys*, 14.11.2023 r., <https://biznes.wprost.pl/twoj-portfel/11478317/coraz-mniej-taksowkarzy-w-polsce-branza-taxi-przez-ywa-kryzys.html> [dostęp: 23.01.2025 r.].

³⁰ Dane za styczeń 2025 r. na podstawie rejestru prowadzonego przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego Rejestr przedsiębiorców prowadzących pośrednictwo przy przewozie osób - Główny Inspektorat Transportu Drogowego - Portal Gov.pl [dostęp: 28.01.2025 r.].

³¹ *Bezpieczeństwo przewozów taksówką na aplikację. Aktualny stan i konieczne zmiany*, Zespół Doradców Gospodarczych TOR, <https://zdgtor.pl/publikacje/bezpieczenstwo-przewozow-taksowka-na-aplikacje-aktualny-stan-i-konieczne-zmiany/> [dostęp: 23.01.2025 r.], s. 6.

B) Wpływ na społeczeństwo w ujęciu pieniężnym

Projektowane zmiany będą wpływały negatywnie na kierowców taksówek, w tym w szczególności na cudzoziemców już pracujących lub chcących pracować w tej branży. Nakładany na kierowców taksówek obowiązek dostarczenia zaświadczeń o niekaralności z Krajowego Rejestru Karnego³² i odpowiedników tego rejestru w państwie pochodzenia i państwach, w których dana osoba przebywała w ciągu ostatnich 20 lat, będzie się wiązał z koniecznością zaangażowania czasu i środków finansowych, aby takie dokumenty uzyskać. Z uwagi na brak możliwości oszacowania liczby państw, których sprawa będzie dotyczyła, oraz zróżnicowanie krajowych procedur, niemożliwe jest chociażby częściowe oszacowanie kosztów, które będą się z tym wiązały³³.

Należy w tym kontekście zasygnalizować również ewentualne problemy formalne kierowców pochodzących z Ukrainy i Białorusi (najliczniej reprezentowanych wśród kierowców cudzoziemców), którzy będą chcieli uzyskać zaświadczenia w swoich państwach pochodzenia – jedno państwo jest w stanie wojny i mogą występować problemy ze sprawnym uzyskaniem dokumentu, drugie natomiast, z uwagi na trudne relacje bilateralne z Polską, może mnożyć uciążliwości swoim obywatelom przebywającym na terenie naszego państwa (szczególnie w przypadku kierowców będących uchodźcami politycznymi). Problemy mogą występować również w przypadku kierowców z państw Azji Południowo-Wschodniej, którzy nie będąc w stanie uzyskać w wyznaczonym terminie zaświadczenia w swoich krajowych/stanowych organach administracyjnych, będą mieli *de facto* uniemożliwiony dostęp do zawodu kierowcy w naszym kraju.

Dodatkowe koszty dla kandydatów na kierowców może stanowić również konieczność nauki języka polskiego przed przystąpieniem do badań psychologicznych w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy. W obecnym stanie prawnym cudzoziemiec ubiegający się o licencję ponosi jednorazowy koszt tłumacza w trakcie badania³⁴, zgodnie z projektowanymi zmianami osoba taka będzie musiała ponieść koszt nauki języka zanim zdobędzie licencję umożliwiającą mu pracę zarobkową. Z uwagi na brak informacji, jaki jest poziom znajomości języka polskiego wśród potencjalnych kierowców z zagranicy i jaka ich liczba musiałaby uczęszczać na kursy językowe, aby przygotować się do badania, niemożliwe jest oszacowanie wynikających z tego tytułu kosztów.

Projektowane zmiany w wymogach stawianych kierowcom, głównie kierowcom cudzoziemcom, będą stanowiły więc znaczną barierę w dostępie tych osób do zawodu (zob. również pkt VII tej opinii). Z dużym prawdopodobieństwem

³² Obecnie również istnieją wymogi prawne w tym zakresie, ale inaczej sformułowane – Zob. punkt V tej opinii.

³³ Komisja 3005 NSZZ "Solidarność" Taksówkarzy Zawodowych m.st. Warszawy Region Mazowsze, która wzięła udział w konsultacjach społecznych do tego projektu, powołując się na własne ustalenia argumentowała, że stosowne zaświadczenie można uzyskać zgłaszając się do właściwych konsulatów lub ambasad na terenie Rzeczypospolitej. Zaświadczenie ma być wydawane w terminie nieprzekraczającym 21 dni i w większości przypadków jest ono darmowe, a w niektórych przypadkach koszt nie przekracza kwoty równoważności 10 euro – ID ankiety 9246.

³⁴ Cennik tłumaczy może się znacząco różnić w zależności od tłumaczonego języka i regionu, w którym będzie realizowane tłumaczenie badania.

można założyć, że większość z nich nie będzie w stanie sprostać wymogom ustawowym w wyznaczonym terminie, a część z nich nie uzyska zaświadczeń o niekaralności w ogóle. Wprowadzenie proponowanych zmian może również ogólnie zniechęcać pracodawców do zatrudniania obcokrajowców (z uwagi na konieczność spełniania dodatkowych wymogów, idących dalej niż w przypadku zatrudniania Polaków).

Warto w tym kontekście wziąć pod uwagę, że duży odsetek obcokrajowców mieszka w Polsce z rodzinami, a kierowcy taksówek są nierzadko jedynymi żywicielami rodzin³⁵. Utrata źródła dochodów będzie miała więc istotny skutek społeczny, rozciągający się na znacznie większą grupę niż kierowcy, których projekt dotyczy bezpośrednio.

Należy również podkreślić, że wprowadzenie dodatkowych wymogów dla kierowców cudzoziemców może się przełożyć na deficyt liczby kierowców, co w efekcie spowoduje spadek dostępności usług taksówkowych oraz wzrost ich cen³⁶ (zob. pkt VII tej opinii). Zmiana ta może oddziaływać na te grupy społeczne, które realizują swoje potrzeby związane z mobilnością w oparciu o przejazdy taksówkami. Na kwestię tą zwracali uwagę pojedynczy uczestnicy konsultacji społecznych, którzy kwestionowali skuteczność i proporcjonalność projektowanych rozwiązań³⁷.

C) Wpływ na społeczeństwo w ujęciu niepieniężnym

Większość skutków społecznych także w ujęciu niepieniężnym będzie dotyczyła cudzoziemców będących kierowcami lub ubiegających się o licencję na wykonywanie transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką w Polsce. Skutki te będą miały głównie negatywny charakter, związany z utrudnieniem dostępu do zawodu taksówkarza.

Projektodawcy podkreślają, że obostrzenia te mają na celu przede wszystkim zwiększenie bezpieczeństwa pasażerów taksówek, szczególnie tych najbardziej narażonych na nadużycia – kobiet i dzieci³⁸. Jednak jak zauważył jeden z uczestników konsultacji społecznych: „brak jest dowodów na rzeczywiste zagrożenie wynikające z obecnego systemu weryfikacji kierowców, które miałyby uzasadniać wprowadzenie nowych regulacji. Projektodawca nie przedstawił danych ani statystyk potwierdzających istnienie <<ryzyka niewłaściwego zachowania>>, na

³⁵ Według badań korporacji FreeNow około 60% kierowców mieszka w Polsce z rodziną, a około 50% jest jedynym żywicielem rodziny. Za: *Ilu jest zagranicznych kierowców taxi w Polsce*, <https://ipolska24.pl/ilu-jest-zagranicznych-kierowcow-taxi-w-polsce.7081607324973185a> [dostęp: 23.01.2025 r.].

³⁶ Kwestia ta została poruszona w konsultacjach społecznych przez Polski Związek Partnerów Aplikacyjnych – Zob. ID ankiety: 9672.

³⁷ „Zamiast dodawać kolejne, w tym przypadku zbędne, przepisy, warto zastanowić się, jak efektywnie wykorzystywać istniejące mechanizmy oraz wspierać działania na rzecz realnego bezpieczeństwa.” – ID ankiety: 9277. Zob. również komentarz Fundacji Rozwoju Obrotu Bezgotówkowego – ID ankiety: 10317.

³⁸ Projektodawcy skupiają się na zapobieżeniu nadużyciom o szczególnym charakterze, pomijając inne możliwe wykroczenia kierowców zagrażające bezpieczeństwu pasażerów - naruszenie przepisów dotyczących licencji, stanu technicznego auta, kierowania autem pomimo utraty ważności prawa jazdy itp.

które się powołuje, co czyni proponowane rozwiązania dyskryminującymi, kosztownymi i pozbawionymi faktycznych podstaw.”³⁹.

Statystyki wskazują natomiast, że przestępstwa przeciwko wolności seksualnej i obyczajności popełniane w taksówkach w ostatnich trzech latach stanowiły 0,2-0,5% wszystkich zgłoszonych incydentów na tle seksualnym (23 incydenty w 2021 r., 43 w 2022 r. i 31 w 2023 r.)⁴⁰. Jeżeli chodzi o specyfikę przejazdów „na aplikację” – według statystyk Policji – w 2021 r. zgłoszono 8 incydentów seksualnych popełnionych na klientach, w 2022 r. – 28, a w 2023 r. – 14⁴¹, co przekłada się na 1 przypadek incydentów na tle seksualnym na 10 mln przejazdów zamawianych przez aplikacje oraz 2 przypadki na 10 mln przejazdów wykonywanych „tradycyjnymi” taksówkami. Zanotowany spadek może być skutkiem wdrożenia przez pośredników usług przewozowych rozwiązań mających na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa pasażerów ⁴² oraz zmian prawnych wprowadzonych ustawą z dnia 26 maja 2023 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw ⁴³, dotyczących m.in. weryfikacji dokumentów i tożsamości kierowców (zmiany te obowiązują od 17 września 2023 r.) oraz wymogu posiadania polskiego prawa jazdy przez wszystkich kierowców taksówek i kierowców realizujących inne usługi przewozowe oparte na aplikacjach mobilnych (obowiązującego od 17 czerwca 2024 r.). Jednak z uwagi na krótki okres obowiązywania tych przepisów trudno jest ocenić, jak przekładają się one na poprawę bezpieczeństwa pasażerów.

Trzeba jednak podkreślić, że po pierwsze, społeczny odbiór zagrożeń może być nie do końca zbieżny z odnotowywaną skalą nadużyć, a po drugie, koszty wynikające z wprowadzania kolejnych wymogów dla kierowców mogą nie być współmierne z osiągniętymi korzyściami w zakresie poprawy bezpieczeństwa pasażerów. Jak wskazują eksperci, najlepsze efekty przyniosłoby bowiem wdrożenie jednolitych zasad bezpieczeństwa i dostęp do efektywnych narzędzi weryfikacji na podstawie już istniejących rozwiązań, w tym zintegrowanie rozproszonych i niekompatybilnych obecnie baz danych (np. CEPiK lub CEIDG)⁴⁴. Brak skutecznych narzędzi weryfikacji informacji, czy dany kierowca lub kandydat na kierowcę spełnia określone przez projektodawców wymogi, może przyczynić się do rozpowszechniania bezprawnych zachowań w postaci zatajania informacji o państwie pobytu czy wręcz do fałszowania zaświadczeń o niekaralności z innych państw.

³⁹ ID ankiety: 10484.

⁴⁰ *Mądre regulacje...*, op. cit., s. 1.

⁴¹ *Tamże*.

⁴² Zob. szczegółowe porównanie wdrożonych rozwiązań w trzech najpopularniejszych firmach świadczących przewozy „na aplikację” – *Bezpieczeństwo przewozów...*, op. cit., s. 17-22.

⁴³ Dz. U. z 2023 r., poz. 1123. Potocznie zmiany te nazwano „nowym Lex Uber”.

⁴⁴ „Przetwarzanie kompletu danych (czyli również identyfikatora kierowcy taxi oraz wypisu z licencji) w łatwo i szybko dostępnej formie on-line przez pośredników dałoby pozytywny efekt, jeśli chodzi o zwiększenie bezpieczeństwa. Warto podkreślić, że dane zebrane w jednym miejscu i dostępne dla zainteresowanych, zewnętrznych podmiotów mają potencjał do generowania wartości ekonomicznej i społecznej, w tym przypadku dotyczącej bezpieczeństwa, w zastosowaniach daleko wykraczających poza prostą sumę wartości rozproszonych informacji.” – *Bezpieczeństwo przewozów...*, op. cit., s. 3-4.

Pozytywne skutki społeczne ma natomiast przynieść, zdaniem Projektodawców, wymóg znajomości języka polskiego na poziomie podstawowym stawiany przed kandydatami na kierowców⁴⁵. W DSR do projektu podkreślali oni, że obecny system z udziałem tłumacza w badaniu psychologicznym nie gwarantuje wiarygodnych wyników⁴⁶. Nie da się jednak wykluczyć, że bez wymogu formalnego potwierdzenia znajomości języka na odpowiednim poziomie, to na psychologach przeprowadzających badania będzie spoczywał ciężar stwierdzenia, czy dana osoba zna język polski w wystarczającym stopniu, aby wynik badania był wiarygodny. Tymczasem ocena kompetencji językowej przez nefachowca (psychologa) nie jest – z założenia – usystematyzowana metodologicznie i, w efekcie, jej rezultaty nie mogą być uznawane za miarodajne.

Trudno jest również oszacować jak znajomość języka miałaby wpłynąć na przestrzeganie przez kierowców cudzoziemców zasad ruchu drogowego i zwiększenie ogólnego bezpieczeństwa na drogach. Obowiązek przestrzegania przepisów dotyczy wszystkich użytkowników ruchu drogowego, niezależnie od języka, jakim się posługują. W kontekście ogólnych możliwości komunikacyjnych kierowców cudzoziemców, jak zauważył jeden z uczestników konsultacji społecznych: „(d)ziałalność taksówkowa, w szczególności obsługiwana przez aplikacje, rzeczywiście opiera się w dużej mierze na prostych procedurach, które nie wymagają zaawansowanej znajomości języka polskiego, a cyfryzacja umożliwia łatwiejszą obsługę pasażerów, niezależnie od ich języka”⁴⁷. Sprawa jest jednak bardziej złożona. Jak argumentuje inna osoba biorąca udział w konsultacjach społecznych do projektu: „(n)ieznajomość języka urzędowego i najczęściej w Polsce używanego powoduje:

- brak możliwości porozumienia się z pasażerem w przypadku wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa pasażera (np. napaść przez osobę trzecią, wypadek lub kolizja z udziałem taksówki i inne);
- brak możliwości reagowania w przypadku wystąpienia zagrożenia dla zdrowia pasażera (zastąpienie, utrata przytomności, zranienie, skutki nadużycia alkoholu lub innych substancji psychoaktywnych i inne);
- nieumiejętność zrozumienia zawieranych z pośrednikiem w przewozach umów i regulaminów;
- brak możliwości zapoznania się z np. "Przepisami porządkowymi" uchwalanymi przez organ wydający licencję oraz stosowania się do nich;
- brak możliwości zrozumienia treści uzupełniających znaków drogowych.”⁴⁸

⁴⁵ Jak zauważono w pkt. V tej opinii brak możliwości udziału osób trzecich w badaniu psychologicznym będzie obejmował nie tylko kandydatów na kierowców taksówek, ale również innych kandydatów na kierowców wykonujących przewóz drogowy, więc zasięg oddziaływania niniejszej zmiany może być znacznie szerszy.

⁴⁶ Zdaniem projektodawców tłumacz może zniekształcać sens pytań i odpowiedzi, a badanie przeprowadzane w takiej formule nie uwzględnia „kultury i obyczajowości kraju, w którym będzie świadczona usługa” – DSR do projektu, s. 3.

⁴⁷ ID ankiety: 10524.

⁴⁸ ID ankiety: 9262.

Można więc założyć, że wymóg znajomości języka polskiego przez nowych kierowców wpłynie pozytywnie na płynność komunikacji nie tylko w kontekście kontaktu z pasażerami.

Konsultacje społeczne do tego projektu wzbudziły umiarkowane zainteresowanie. Zdecydowana większość z 200 komentujących⁴⁹ wyraziła ogólne poparcie dla zmian. Komentujący proponowali również alternatywne rozwiązania mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa pasażerów taksówek – wdrożenie regulacji dotyczących monitoringu w branży transportowej⁵⁰.

VII. Skutki gospodarcze projektowanej ustawy

W DSR Wnioskodawcy nie odnieśli się do przewidywanych skutków gospodarczych projektowanych przepisów.

Ograniczenia mobilności spowodowane pandemią Covid-19 znacząco wpłynęły na branżę przewozów taksówkowych. Dostępne dane wskazują, że w okresie pandemii zakończyło działalność ok. 5 tys. podmiotów świadczących usługi taksówkowe, a kolejnych ponad 6 tys. zawiesiło działalność⁵¹. Znaczna część kierowców przekwalifikowała się i znalazła inną pracę, co skutkowało deficytem kierowców po zakończeniu pandemii i wzroście popytu na przewozy taksówkowe. Lukę na rynku pracy zapelnili cudzoziemcy, w tym duża liczba Ukraińców po rosyjskiej agresji w lutym 2022 r. Z badań platformy do zamawiania pojazdów FreeNow⁵², która przebadła 1500 kierowców obcokrajowców, wynika, że połowa taksówkarzy cudzoziemców pracowała w zawodach związanych z usługami transportowymi w krajach pochodzenia, a ponad połowa badanych wskazywała, że po przyjeździe do Polski zawód taksówkarza był ich naturalnym i pierwszym wyborem.

Należy ocenić, że przepisy zawarte w przedłożonym projekcie mogą spowodować istotne skutki gospodarcze – szczególnie dla sektora MŚP, gdyż dominującą formą zatrudnienia w przewozach taksówkowych zamawianych przez aplikację jest samozatrudnienie. Według ocen ZDG TOR w 2023 r. wartość rynku przewozów taksówkowych wyniosła ok. 6,5-7 mld zł. Z tego nawet 3,9 mld zł stanowiły przewozy zamawiane przez aplikacje mobilne. W perspektywie 2025 r. prognozuje się wzrost tego segmentu rynku do poziomu 4,7 mld zł⁵³ (zob. rys. 1).

⁴⁹ Konsultacje zakończyły się 10.01.2025 r. Należy jednak dodać, że część komentarzy dotyczyła omyłkowo innych ustaw – Zob. https://sejm.gov.pl/Sejm10.nsf/agent.xsp?symbol=KONSULTACJE_WYNIKI&NrProjektu=SH-020-302/24 [dostęp: 23.01.2025 r.].

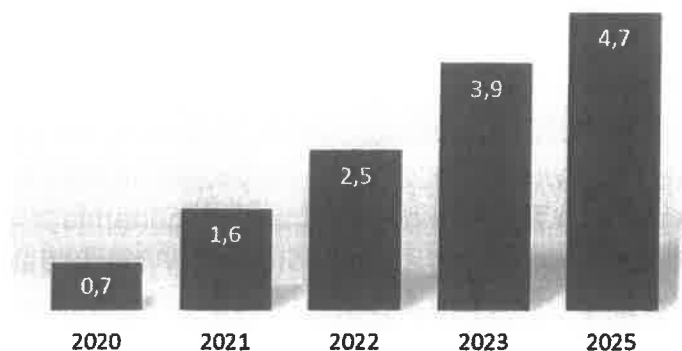
⁵⁰ ID ankiety: 9277, 9321.

⁵¹ M. Duszczyk, *Obcokrajowcy uratowali rynek...*, op.cit.

⁵² *Ilu jest zagranicznych kierowców taxi w Polsce*, <https://ipolska24.pl/ilu-jest-zagranicznych-kierowcow-taxi-w-polsce.7081607324973185a> [dostęp: 23.01.2025 r.].

⁵³ *Bezpieczeństwo przewozów...*, op.cit. s. 7.

Rys. 1 Wartość polskiego rynku przewozów taksówkowych zamawianych przez aplikację (w mld zł).



Źródło: ZDG TOR

Projektowany obowiązek uzyskania i przedłożenia zaświadczeń o niekaralności – zarówno z państwa pochodzenia kierowcy, jak też z rejestrów wszystkich państw, w których zamieszkiwał w ciągu ostatnich 20 lat – będzie wymogiem, który obejmie wszystkich kierowców obcokrajowców wykonujących obecnie przewozy taksówkowe. Jak już wspomniano wcześniej, będzie to dotyczyło około 56% kierowców branży taksówkowej. Można podejrzewać, że duża część z nich nie będzie w stanie sprostać wymogom ustawowym w wyznaczonym terminie, a część z nich nie uzyska zaświadczeń o niekaralności w ogóle. W efekcie, w sposób nagły (po wejściu w życie przepisów), na rynku może zabraknąć nawet połowy kierowców obecnie wykonujących zawód, co dla rynku może oznaczać straty rzędu 1-2 mld zł (jeśli wziąć pod uwagę prezentowane wcześniej wyceny rynku). Skutki ekonomiczne proponowanych przepisów dotkną nie tylko jednoosobowe firmy (jakimi w większości są kierowcy taksówek), ale także przedsiębiorstwa (korporacje) taksówkowe i platformy zamawiania przewozów przez aplikacje, które otrzymują prowizje od przewozów, a które w sposób nagły stracą istotną część kierowców. Znacząco zmniejszy się dostępność usług taksówkowych, co zwiększy presję na wzrost cen przewozów.

W DSR Wnioskodawcy wskazali również, że projekt nie zawiera przepisów określających zasady podejmowania, wykonywania lub zakończenia działalności gospodarczej. Jednak wymóg uzyskania zaświadczeń o niekaralności z rejestrów zagranicznych w ewidentny sposób będzie stanowił barierę dostępu do zawodu taksówkarza dla cudzoziemców mieszkających/pracujących w Polsce. Nawet jeśli trudności w spełnieniu wymogów ustawowych będą obiektywne i uzasadnione, to część cudzoziemców będzie musiała zakończyć obecną działalność w branży taksówkowej, dla innych będzie to bariera dostępu do rynku (rozpoczęcia działalności).

W konsultacjach społecznych projektu jedynie nieliczne komentarze odnosiły się do skutków gospodarczych. W ocenach respondenci wskazywali, że przyjęcie ustawy spowoduje wzrost obciążeń administracyjnych (biurokratycznych) dla przedsiębiorców zwiększy się deficyt kierowców, wzrosną koszty działalności, a w efekcie wzrosną ceny usług przewozów taksówkowych. Pojawiła się obawa, że

ustawa będzie dyskryminować obcokrajowców i zniechęci pracodawców do ich zatrudniania⁵⁴.

VIII. Skutki projektowanej ustawy dla sektora finansów publicznych

Wnioskodawcy stwierdzają w DSR, że projekt ustawy nie pociąga za sobą skutków finansowych dla budżetu państwa ani nie generuje kosztów dla budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Ponadto Wnioskodawcy wskazują, że proponowane przepisy, odnoszące się do kasy rejestrującej i aplikacji mobilnej taksówki osobowej, które zobowiązują do tego, że oddzielne urządzenie, na którym została zainstalowana kasa rejestrująca, mająca postać oprogramowania, oraz aplikacja mobilna służąca do obliczania opłaty za przejazd taksówką osobową, stają się urządzeniami obowiązkowego wyposażenia taksówki osobowej i podlegają kontroli doprowadzają do uszczelnienia systemu podatkowego.

W kontekście proponowanych regulacji należy zauważyć, że zadania związane z udzielaniem licencji na wykonywanie transportu drogowego taksówką stanowią zadanie własne gminy z zakresu lokalnego transportu nałożone na gminę przepisami art. 7 ust. 4 pkt 3 ustawy o transporcie drogowym. W ślad za tym należy stwierdzić, że projektowana ustawa będzie oddziaływać na:

- wójta, burmistrza lub prezydenta miasta w odniesieniu do licencji udzielanej na obszar obejmujący gminę;
- wójta, burmistrza lub prezydenta miasta właściwego dla siedziby albo miejsca zamieszkania przedsiębiorcy w odniesieniu do licencji udzielanej na obszar obejmujący gminy sąsiadujące – po uprzednim zawarciu przez nie porozumienia.

Licencja na wykonywanie transportu drogowego taksówką stanowi przedmiot czynności administracyjnych, które są objęte obowiązkiem opłaty administracyjnej. Pobieranie opłat za udzielenie tych licencji należy do obowiązków wójta, burmistrza lub prezydenta miasta (także Prezydenta m.st. Warszawy). Obecnie opłata administracyjna za udzielenie licencji na wykonywanie transportu drogowego taksówką kształtuje się od 200 zł do 450 zł w zależności od okresu ważności licencji oraz obszaru wykonywania przewozów⁵⁵. Oznacza to, że jeśli zobowiązanie obywateli z państw spoza UE do przedkładania dokumentów z rejestrów karnych ich państw pochodzenia uzyskiwanych do celów wykonywania transportu taksówkowego i z tych państw, w których przebywali przez ostatnie 20 lat, wpłynęłoby na liczbę składanych wniosków o udzielenie licencji na taksówkę, to będzie to także skutkowało oddziaływaniem na dochody jednostek samorządu terytorialnego. W świetle wysokości opłat administracyjnych za udzielenie licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką wpływ ten powinien być jednak niewielki.

⁵⁴ W syntetyczny sposób opisuje to komentarz do ankiety o ID 9672.

⁵⁵ Zob. § 2 ust. 1 rozporządzenia z dnia 10 czerwca 2021 r. Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie wysokości opłat za czynności administracyjne związane z wykonywaniem przewozu drogowego oraz za egzaminowanie i wydanie certyfikatu kompetencji zawodowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1220).

W odniesieniu do projektowanych regulacji zmierzających do doprecyzowania przepisów dotyczących rozliczania opłaty za przewóz osób samochodem osobowym za pomocą aplikacji mobilnej szczególną uwagę należy zwrócić na sprzeczne reakcje ze strony uczestników konsultacji społecznych wobec przedstawionych propozycji. Tytułem przypomnienia należy podać, że obowiązujące regulacje w tym obszarze przewidują rozliczanie opłaty za przewóz osób w oparciu o licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką przy użyciu aplikacji mobilnej spełniającej wymagania określone w przepisach wykonawczych oraz wymagania dla kas rejestrujących mających postać oprogramowania określone w przepisach o podatku od towarów i usług. Tym samym funkcjonuje rozwiązanie stwarzające alternatywną możliwość rozliczania należnych opłat za przewóz osób w formie innej niż wyłącznie za pomocą taksometru.

Jeden z uczestników konsultacji społecznych w następujący sposób podsumowuje obowiązujący system rozliczania opłaty za przewóz osób. „Obecnie w biurze każdego partnera aplikacyjnego znajdują się dedykowane urządzenia dla każdej aplikacji, na których zainstalowane są kasy rejestrujące w formie oprogramowania. To urządzenie obejmuje swoim zakresem całą Polskę dla jednej konkretnej aplikacji. Dzięki temu, po zakończeniu przejazdu w dowolnym miejscu i czasie w Polsce, kierowca otrzymuje paragon, niezależnie od formy płatności – gotówką, kartą czy przez aplikację. Pasażer zaś otrzymuje rachunek bezpośrednio w aplikacji, co pozwala na efektywne rozliczenie każdej transakcji w sposób uproszczony i jednolity. Każda aplikacja mobilna w swoich regulaminach informuje o tym klientów podczas zakładania konta na platformie, a każdy klient wyraził zgodę na otrzymywanie paragonu w formie elektronicznej. Zgodnie z art. 13b ust. 1b projektu⁵⁶ oddzielne urządzenie z zainstalowaną kasą rejestrującą w formie oprogramowania oraz aplikacja mobilna do obliczania opłaty za przejazd miałyby stać się obowiązkowym wyposażeniem każdej z taksówek osobowych, podlegającym kontroli. Propozycja tego przepisu stoi w sprzeczności z koncepcją wdrożenia przez Ministerstwo Finansów idei kasy fiskalnej w formie oprogramowania. Wymagania do stworzenia i zacertyfikowania e-kasy są bardzo jasno opisane, ściśle i wyczerpujące w całości problem, który jest stawiany przez pomysłodawców tej zmiany. Kasy mające postać oprogramowania uzyskały pozytywną decyzję Głównego Urzędu Miar (GUM) o dopuszczeniu ich do obrotu w wyniku wielomiesięcznych prac nad dokumentacjami technicznymi oraz testów aplikacji pod specjalnym nadzorem Ministerstwa Finansów. Wprowadzenie tego obowiązku wiąże się z nadmiernymi obciążeniami dla przedsiębiorców współpracujących z kierowcami korzystającymi z aplikacji, którzy będą zmuszeni do posiadania osobnych kas rejestrujących dla każdej z nich (np. Bolt, Uber, Freenow). Zgodnie z projektem, każde urządzenie będące kasą rejestrującą ma być przypisane tylko do jednej aplikacji. Oznacza to, że kierowcy będą musieli dysponować co najmniej kilkoma kasami rejestrującymi, po jednej dla każdej aplikacji”⁵⁷. Inny

⁵⁶ Zob. art. 1 pkt 2 projektu ustawy, w którym proponuje się do art. 13b ustawy o transporcie drogowym dodać ust. 1 b. [przypis autora komentarza do projektu ID ankiety: 9672]

⁵⁷ ID ankiety: 9672.

uczestnik konsultacji zauważa, że „cyfryzacja procesu przewozu w ostatnich latach umożliwiła elektroniczne przesyłanie paragonów za przejazdy, co zwiększyło automatyzację oraz efektywność rozliczeń. Jest to korzystne dla skarbu państwa, ponieważ utrudnia unikanie opodatkowania. Wprowadzenie obowiązku posiadania kas fiskalnych w pojazdach stanowi krok wstecz w stosunku do postępu technologicznego i regulacji wdrożonych w 2020 roku”⁵⁸.

Jednocześnie w toku konsultacji społecznych zostały zgłoszone uwagi nie tylko podające w wątpliwość potrzebę doprecyzowania przepisów dotyczących rozliczania opłaty za przewóz osób samochodem osobowym za pomocą aplikacji mobilnej, ale wskazujące na konieczność uchylenia tych regulacji⁵⁹.

Na tle powyższego należy wyrazić opinię, że nie można oczekiwać, że proponowane doprecyzowanie przepisów dotyczących rozliczania opłaty za przewóz osób samochodem osobowym za pomocą aplikacji mobilnej doprowadzi do eliminacji nieuczciwego postępowania związanego generalnie z brakiem wywiązywania się z obowiązku rejestrowania sprzedaży.

W odniesieniu zarówno do budżetu państwa, jak i budżetów jednostek samorządu terytorialnego skutki projektowanej ustawy mogą ponadto przejawiać się poprzez działanie mechanizmu mnożnikowego. Ponieważ jednak nie jest możliwe podanie mierzalnych konsekwencji proponowanych regulacji w skali całej gospodarki, to nie można wskazać ich przełożenia na sektor finansów publicznych. Na tym tle należy zauważyć, iż uczestnicy konsultacji społecznych zwracali uwagę, iż możliwy spadek aktywności gospodarczej sektora taksówkowego przez aplikacje może ograniczyć wpływy z podatków dochodowych od osób fizycznych i od osób prawnych oraz z podatku od towarów i usług⁶⁰.

IX. Inne skutki projektowanej ustawy

Nie identyfikowano innych skutków projektowanej ustawy.

X. Zmiana obciążeń administracyjnych

Przyjęcie projektu będzie wiązać się z dodatkowymi obciążeniami administracyjnymi, zarówno dla kierowców taksówek, pośredników przejazdów, jak i dla organów wydających licencje na przewóz osób taksówką.

Projektowane przepisy nakładają na obcokrajowców ubiegających się o licencję i świadczących już usługi przewozowe obowiązek uzyskania zaświadczeń o niekaralności – nie tylko z ich państwa pochodzenia, ale także z wszystkich państw, w których przebywali w ciągu ostatnich 20 lat. Uzyskanie tych zaświadczeń

⁵⁸ ID ankiety: 10523.

Chodzi o rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 26 maja 2020 r. w sprawie kas rejestrujących mających postać oprogramowania (Dz. U. z 2023 poz. 1849, ze zm.), które zgodnie z art. 1 pkt 24 i art. 32 ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw podlega uchyleniu z dniem 1 lipca 2025 r. (Dz. U. z 2023 poz. 1059).

⁵⁹ ID ankiety: 9246, 9277.

⁶⁰ ID ankiety: 9672, 10484.

będzie wiązało się z kosztami przygotowania i wysyłki zagranicę wniosków oraz kosztami opłat za wydanie zaświadczeń.

W ramach dodatkowych obciążeń administracyjnych dla sektora MSP należy wspomnieć o konieczności załączania (w formie kopii) zaświadczenia o niekaralności do akt osobowych (dokumentacji) przez pracodawców, co będzie wiązało się z kosztami biurowymi. Obciążeniem administracyjnym (organizacyjnym i finansowym) będzie także wymóg dokonywania okresowych przeglądów technicznych kasy rejestrującej (także w formie oprogramowania).

Wprowadzenie dla obywateli z państw spoza UE obowiązku przedkładania dodatkowych dokumentów może wpływać na prowadzenie działań przez urzędy miast lub gmin oraz urzędy miast na prawach powiatu w ramach czynności sprawdzających kompletność i poprawność wniosku o udzielenie licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką.

Zobowiązanie do przedkładania wraz z wnioskiem o udzielenie licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką stosownych informacji z Krajowego Rejestru Karnego nie powinno wpłynąć na działalność Biura Informacyjnego Krajowego Rejestru Karnego.

XI. Konkluzje

1. Skutki prawne: Oceniając skutki prawne projektowanej ustawy należy zauważyć, że budzi wątpliwości, czy zaproponowane regulacje są w stanie doprowadzić do osiągnięcia efektów zakładanych w uzasadnieniu projektu. Jednocześnie niektóre z projektowanych regulacji, jeśli zostałyby wprowadzone do porządku prawnego, wywołałyby skutki prawne niezamierzone, tj. niewskazane w uzasadnieniu projektu jako cele przedłożonej regulacji.

2. Skutki społeczne: Wymóg przedstawienia dodatkowych zaświadczeń o niekaralności i obowiązek znajomości języka polskiego w stopniu umożliwiającym przejście badania psychologicznego będą stanowiły dodatkowe wyzwanie formalne i finansowe, co może znacznie utrudnić lub wręcz uniemożliwić cudzoziemcom dostęp do zawodu taksówkarza.

Biorąc pod uwagę obecne wymogi (prawne i określone przez korporacje taksówkowe) stawiane przed kierowcami, nie jest jasne, jak projektowane przepisy miałyby realnie wpłynąć na zwiększenie bezpieczeństwa pasażerów. Związek ten byłby możliwy przy założeniu (nieopartym na żadnych dowodach), że większość nadużyć w tym zakresie jest dokonywana przez cudzoziemców, i w związku z tym należy ograniczyć dostęp tej grupy do wykonywania usług przewozu osób.

3. Skutki gospodarcze: Projektowane przepisy mogą wywołać negatywne skutki gospodarcze. Cudzoziemcy stanowią ponad połowę kierowców pracujących w branży taksówkowej. Przyjęcie przepisów, które stworzą dla nich dodatkowe (i niejednokrotnie trudne do spełnienia) wymogi zmieniające zasady dopuszczania do zawodu taksówkarza, może wywołać deficyt liczby kierowców, a w konsekwencji

gwałtowny spadek dostępności usług taksówkowych i wzrost cen usług przewozowych. Jednocześnie brak możliwości wykonywania zawodu może doprowadzić do upadku wielu jednoosobowych działalności gospodarczych w branży taksówkowej i pogorszenia kondycji ekonomicznej firm zajmujących się pośrednictwem przy przewozie osób.

4. Skutki finansowe: Nie można jednoznacznie wykluczyć wpływu proponowanych regulacji na sektor finansów publicznych zarówno z punktu widzenia skutków bezpośrednich, jak i pod względem oddziaływania mnożnikowego. Niemniej jednak ewentualne efekty analizowanego projektu ustawy w obu tych aspektach są niemierzalne i nie da się ich skwantyfikować.

5. Rozwiązania zagraniczne: System weryfikacji kandydatów na kierowców taksówek w państwach UE jest przedmiotem uregulowań o zróżnicowanym stopniu szczegółowości. W niektórych państwach wymagania stawiane osobom składającym wniosek obejmują bardziej rygorystyczne postanowienia, jak np. obowiązek uczestnictwa w szkoleniu wstępnym i biegłą znajomość języka (w Portugalii), czy konieczność zdania egzaminu w języku państwa wystawiającego pozwolenie bez możliwości skorzystania z pomocy tłumacza (w Finlandii). Z kolei w Belgii brak jest zarówno wymogu zdania egzaminu jak i biegłej znajomości języka (wystarczy poziom podstawowy). Konieczność przedstawienia zaświadczenia o niekaralności wydanego w państwie innym niż to, w którym składany jest wniosek o uzyskanie pozwolenia na wykonywanie tego zawodu wprowadzono np. w Belgii w Regionie Brukseli.

Autorzy:

dr hab. Justyna Łacny, ekspert ds. legislacji (pkt I-III)

Daniela Kupis, specjalista w Wydziale Oceny Skutków Regulacji (pkt IV, XI.5)

Paweł Kościelny, ekspert ds. legislacji (pkt V, X, XI.1)

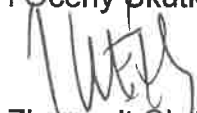
dr Izabela Bień, specjalista ds. społecznych (pkt. VI, X, XI.2)

Jacek Krzak, specjalista ds. systemu gospodarczego (pkt. VII, X, XI.3)

Monika Korolewska, specjalista ds. finansów publicznych (pkt. VIII, X, XI.4)

Akceptował:

Wicedyrektor Biura Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji



Ziemowit Cieślík



Warszawa, 07-01-2025

PREZES
URZĘDU OCHRONY
DANYCH OSOBOWYCH
Mirosław Wróblewski

DOL.401.526.2024.WL.EKR

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L.dz. **SPS-WP.020.306.3.2024**

Data wpływu **08.01.2025**

Pan

Dariusz Salamończyk

Zastępca Szefa

Kancelarii Sejmu RP

ePUAP: /KSRP7/SkrytkaESP

Szanowny Panie Ministrze,

w odpowiedzi na pismo z 13 grudnia 2024 r., znak: SPS-WP.020.306.6.2024, działając na podstawie art. 57 ust. 1 lit. c) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679¹ oraz art. 51 ustawy o ochronie danych osobowych², uprzejmie informuję, że do przedstawionego **poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym**, dalej: projekt ustawy, Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych zgłasza następującą uwagę.

Art. 1 projektu ustawy dodaje art. 6 ust. 2g do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1539) w brzmieniu:
„Informacje, o których mowa w ust. 2c-2f licencjonowany pośrednik będący bezpośrednim dostawcą aplikacji do zamawiania przejazdów taksówką osobową utrwała w formie wydruku i załącza do akt osobowych pracownika albo dokumentacji dotyczącej osoby dopuszczonej do wykonywania krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką na jego rzecz.”.

Proponowana norma nie jest jednoznaczna, nakłada określone obowiązki na podmioty osadzone w różnej sytuacji prawnej, odnosi się bowiem do pracodawców,

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 4.5.2016, str. 1 ze zm.).

² Ustawa z 10 maja 2018 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1781).

dla których podstawowym źródłem prawa oddziałującym na cały system przetwarzania danych osobowych jest Kodeks pracy³ oraz w odniesieniu do innych podmiotów, które nawiązują stosunki prawne z osobami fizycznymi na gruncie prawa cywilnego.

Wobec powyższego należy zwrócić uwagę na niezupełność w zakresie podmiotowym tejże regulacji, gdyż projektowana norma nakłada **jedynie** na pracodawców – **ale już nie na podmioty**, które nawiązują stosunki prawne z osobami fizycznymi na gruncie prawa cywilnego – obowiązek utrwalania w formie wydruku i załączania do akt osobowych pracownika informacji z Krajowego Rejestru Karnego dot. karalności oraz oświadczeń. Kwestia ta wymaga uzupełnienia.

Ponadto, komentowany przepis określa **tylko formę (papierową) przechowywania** ww. dokumentacji. Tymczasem przepisy odnoszące się do przechowywania dokumentacji pracowniczej⁴ (poprzez użycie określenia „lub”) jednoznacznie wskazują, że akta osobowe pracownika mogą być prowadzone zarówno w formie papierowej, jak i elektronicznej.

Kodeks pracy określa również **okres przechowywania** dokumentacji pracowniczej, zatem informacje wymienione w ust. 2c-2f będą przechowywane zgodnie ze wskazanym w art. 94 pkt. 9b Kodeksu pracy okresem.

W odniesieniu do osób zawierających umowy cywilnoprawne w zakresie przewozu osób taksówką z dostarczycielem aplikacji **również nie został określony czas przechowywania informacji**, o których mowa w dodawanym ust. 2c-2f projektu ustawy.

Ma to istotne znaczenie, celem niedopuszczenia do braku szczegółowej regulacji określającej retencję danych przez te podmioty, analogicznie jak w odniesieniu do dokumentacji przechowywanej przez pracodawców zgodnie z art. 94 pkt. 9b Kodeksu pracy. Określenie okresu przechowywania danych osobowych ma szczególnie znaczenie z punktu widzenia zapewnienia właściwej ochrony tych informacji, a także zabezpieczenia praw i wolności podmiotów danych, zwłaszcza, gdy przetwarzanie dotyczy danych objętych szczególnym reżimem przetwarzania (art. 10 rozporządzenia 2016/679⁵). W świetle zasady ograniczenia przechowywania wyrażonej w art. 5 ust. 1 lit e rozporządzenia 2016/679, która stanowi o prawie do przechowywania danych nie dłużej niż jest to niezbędne do celów, w których dane te są przetwarzane, uzasadnionym jest uzupełnienie projektowanej regulacji o okresy przechowywania danych osobowych.

³ Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy (Dz. U. z 2023 r. poz. 1465 ze zm.), dalej: Kodeks pracy.

⁴ Zgodnie z art. 94 pkt. 9a. Kodeksu pracy pracodawca jest szczególnie obowiązany prowadzić i przechowywać w postaci papierowej lub elektronicznej dokumentację w sprawach związanych ze stosunkiem pracy oraz akta osobowe pracowników (dokumentacja pracownicza).

⁵ Przetwarzania danych osobowych dotyczących wyroków skazujących oraz czynów zabronionych lub powiązanych środków bezpieczeństwa na podstawie art. 6 ust. 1 wolno dokonywać wyłącznie pod nadzorem władz publicznych lub jeżeli przetwarzanie jest dozwolone prawem Unii lub prawem państwa członkowskiego przewidującymi odpowiednie zabezpieczenia praw i wolności osób, których dane dotyczą. Wszelkie kompletne rejestry wyroków skazujących są prowadzone wyłącznie pod nadzorem władz publicznych.

Łączę wyrazy szacunku,
Miroslaw Wróblewski
Prezes
Urzędu Ochrony Danych Osobowych

/-dokument w postaci elektronicznej
podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

FPP/2/2025

Warszawa, 8 stycznia 2025 r.

**Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu***Szanowny Panie Marszałku,*

w związku z procedowaniem poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym z dnia 9 grudnia 2024 r. (S.H. 020-302-2024) uprzejmie przedstawiam uwagi do wymienionego projektu (dalej „projekt ustawy”).

Jak wynika z uzasadnienia projektu ustawy, jego głównym celem jest zapewnienie bezpieczeństwa korzystającym z usług taksówek, poprzez wprowadzenie skutecznej weryfikacji kandydatów na kierowców taksówek. W związku z tym, w projekcie ustawy przewidziano szereg rozwiązań dotyczących niekaralności kierowców, obowiązkowego wyposażenia taksówek, a także badań psychologicznych kierowców. Zaproponowane rozwiązania skłaniają do przedstawienia pewnych uwag.

Zmiany w zakresie weryfikacji niekaralności kierowców

1. Projektowana ustawa wprowadza zmiany o charakterze formalno-technicznym (zakres przedkładanych dokumentów) w art. 6 ustawy o transporcie drogowym (utd), który reguluje merytoryczne przesłanki warunkujące wydanie licencji na przewóz osób taksówką. W naszej ocenie, taka zmiana powinna dotyczyć art. 8 ust. 2 i 3 utd, który określa szczegółowe elementy (w tym załączniki) wniosku o wydanie licencji na przewóz osób taksówką. Ponadto, w przypadku zmiany merytorycznych przesłanek stawianych kierowcom taksówek, niezbędna byłaby nowelizacja także art. 5c ust. 1 pkt 4 utd i art. 6 ust. 1 pkt 2 utd;

2. Projekt posługuje się określeniem “informacja z Krajowego Rejestru Karnego”, podczas gdy ustawodawca - w odniesieniu do wymagań w zakresie niekaralności przedsiębiorcy osobiście wykonującego przewozy, zatrudnionych przez niego kierowców oraz osób niezatrudnionych przez przedsiębiorcę, lecz wykonujące osobiście przewóz na jego rzecz - posługuje się określeniem “zaświadczenie o niekaralności”.

3. Projektowany przepis art. 6 ust. 2c jest w większości powtórzeniem obowiązku wynikającego z już obowiązującego art. 8 ust. 3 pkt 4 utd dotyczącego przedkładania - wraz z wnioskiem o wydanie licencji - zaświadczenia o niekaralności opatrzonego datą nie wcześniejszą niż miesiąc przed złożeniem wniosku, potwierdzającego, że odpowiednio przedsiębiorca osobiście wykonujący przewozy, zatrudnieni przez niego kierowcy oraz osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, lecz wykonujące osobiście przewóz na jego rzecz, spełniają warunki, o którym mowa w art. 5c ust. 1 pkt 4 utd lub w art. 6 ust. 1 pkt 2 utd;

4. Z projektowanych przepisów wynika, że poza zaświadczeniem o niekaralności za wskazane w art. 5c ust. 1 pkt 4 utd przestępstwa (przeciwko życiu i zdrowiu, przeciwko wolności seksualnej i obyczajności, a także przestępstwa z art. 59 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu

narkomanii) - "informacja z Krajowego Rejestru Karnego" ma obejmować także "czyny zabronione określone w przepisach prawa obcego" odpowiadające ww. przestępstwom. Na tle tej propozycji nasuwają się następujące uwagi:

- 1) nie wydaje się, aby zakres informacji - określonych w art. 1 ust. 2 ustawy z dnia 24 maja 2000 r. o Krajowym Rejestrze Karnym - uwzględniał wskazane w projekcie dane, zwłaszcza, że gromadzone są w nim dane o osobach "będących obywatelami polskimi prawomocnie skazanymi przez sądy państw obcych" podczas gdy projekt odnosi się również do obywateli innych państw;
- 2) brak jest określonych w projekcie kryteriów, w jakich wskazywane miałyby być "czyny zabronione określone w przepisach prawa obcego" odpowiadające ww. przestępstwom;
- 3) nie sposób uznać, aby organ wydający licencję dysponował odpowiednią wiedzą, doświadczeniem oraz środkami weryfikacyjnymi pozwalającymi stwierdzić, że wskazane w informacji z Krajowego Rejestru Karnego wpisy za przestępstwa "odpowiadały ww. przestępstwom";
- 4) w projekcie pominięto kwestię braku adekwatności, jak również samej niekaralności, odpowiedzialności karnej za poszczególne przestępstwa, które miałyby odpowiadać tym wskazanym w art. 5c ust. 1 pkt 4 utd lub w art. 6 ust. 1 pkt 2 utd;
- 5) projekt posługuje się sformułowaniem "informacja z rejestru karnego państwa obywatelstwa uzyskiwaną do celów wykonywania krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką" podczas gdy:
 - w żadnym innym państwie katalog przestępstw, w odniesieniu do których weryfikuje się niekaralność kierowców, nie został określony w takim sam sposób, jak w Polsce;
 - nie przewiduje się sytuacji, w której brak jest funkcjonującego rejestru karnego w danym państwie, chociażby innego niż ten wydający "informację z rejestru karnego uzyskiwaną do celów wykonywania krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką";
- 6) projektowane przepisy w żaden sposób nie odnoszą się do możliwości weryfikacji (tak przez organy licencyjne, jak i podmioty prowadzące pośrednictwo przy przewozie osób) przedłożonych przez kierowców taksówek "informacji z rejestru karnego" państwa trzeciego, w szczególności pod kątem wiarygodności i prawdziwości zawartych w nich danych;

5. W projektowanym art. 6 ust. 2g zaproponowano obowiązek przechowywania uzyskanych "informacji z Krajowego Rejestru Karnego" przez "licencjonowanego pośrednika będącego bezpośrednim dostawcą aplikacji do zamawiania przejazdów taksówką osobową". Tymczasem, udt nie posługuje się terminem "licencjonowanego pośrednika będącego bezpośrednim dostawcą aplikacji do zamawiania przejazdów taksówką osobową". Zatem sformułowania użyte w tym określeniu stoją w sprzeczności z definicjami i sformułowaniami już określonymi przez ustawodawcę (np. "pośrednictwo przy przewozie osób", "aplikacja mobilna służąca do rozliczania opłat za przewóz osób");

Projekt ustawy nie wskazuje, w jaki sposób "licencjonowany pośrednik" ma uzyskać dostęp do "informacji z Krajowego Rejestru Karnego" w sytuacji, w której - zgodnie z projektowanym art. 6 ust. 2c - przedmiotowy dokument będzie przedkładany wraz z wnioskiem o udzielenie licencji do właściwego organu licencyjnego.

Nadto, wskazany w tym przepisie obowiązek "utrwalania w formie wydruku lub załączenia do akt osobowych pracownika albo dokumentacji osoby dopuszczonej do wykonywania krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób" stoi w całkowitej sprzeczności z zawartymi w utd regulacjami dotyczącymi weryfikacji kierowców taksówek realizowanej przez podmioty prowadzące pośrednictwo przy przewozie osób (w szczególności w zakresie art. 27b utd i art. 27e utd);

6. W projekcie ustawy przewidziano, że dokumenty przedkładane wraz z wnioskiem o wydanie licencji nie mogą być starsze niż 30 dni, co może być utrudnione, biorąc pod uwagę konieczność ich uzyskania z państw obcych, jak również zapewnienie odpowiedniego uwierzytelnienia lub przetłumaczenia.

Nowe elementy obowiązkowego wyposażenia technicznego taksówki

1. W projekcie reguluje się kwestię nowych elementów obowiązkowego wyposażenia technicznego pojazdu wykorzystywanego jako taksówka - obecnie nie jest to materia ustawowa, jako że jest to regulowane przez wydawane na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym rozporządzenie;

2. Propozycja zawarta w art. 13b ust. 1b dotycząca wskazania oddzielnego urządzenia, na którym została zainstalowana kasa rejestrująca mająca postać oprogramowania zdaje się stać w sprzeczności z ideą wprowadzonych i - podlegających certyfikacji przez Główny Urząd Miar - kas rejestrujących mających postać oprogramowania oraz nie uwzględnia kwestii dotyczących wrażliwości takich urządzeń, które niekoniecznie powinny być przechowywane w pojeździe (taksówce), a które mogą zostać skradzione, zgubione lub uszkodzone. Należy dodać, że ta propozycja nie uwzględnia także aktualnego brzmienia przepisów ujd, w szczególności art. 13b ust. 1, zgodnie z którym aplikacja mobilna służąca do rozliczania opłaty za przewóz osób już obecnie może stanowić przedmiot kontroli, w szczególności w zakresie spełnienia wymagań dla aplikacji mobilnej określonych w przepisach wykonawczych oraz wymagań dla kas rejestrujących mających postać oprogramowania określonych w przepisach o podatku od towarów i usług

3. Zaproponowane w projektowanym art. 13b ust. 1c i 1d rozwiązania powtarzają już regulacje zawarte w innych aktach prawnych - zarówno rangi ustawowej, jak i niższej (rozporządzenie), wobec czego nie ma potrzeby, ani konieczności ich wskazywania w projekcie.

Nowe wymogi dotyczące przeprowadzania badań psychologicznych kierowców taksówek

W projekcie proponuje się wskazanie, że badania psychologiczne będą wykonywane w języku urzędowym i bez udziału osób trzecich - taką regulację wprowadza się do ujd, podczas gdy warunki i tryb przeprowadzania badań określony został w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 8 lipca 2014 r. w sprawie badań psychologicznych osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, kierowców oraz osób wykonujących pracę na stanowisku kierowcy wydanym na podstawie art. 90 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami i to w tych przepisach - jeśli zostanie to uznane za zasadne - powinna być uregulowana ta materia. Dodatkowo, nie wydaje się, aby uzasadnione było wprowadzenie takiej zmiany w odniesieniu do wszystkich osób zawodowo wykonujących zawód kierowcy.

Przepis przejściowy

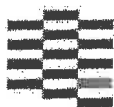
Zgodnie z projektem ustawy, kierowcy taksówek będą mieli 60 dni na dostosowanie się do nowych zasad, w szczególności w zakresie weryfikacji ich niekaralności. Taki termin jest nierealny, zważywszy na konieczność uzyskania informacji i dokumentów z innych państw i systemów prawnych.

Ponadto, projekt ustawy jedynie wyrywkowo reguluje kwestię unormowań przejściowych, ponieważ nie wskazując konsekwencji prawnych wprowadzenia tych zmian, w szczególności w odniesieniu do posiadanych przez kierowców uprawnień, jak również licencji na wykonywanie przewozu osób taksówką.

Z poważaniem,



Marek Kowalski
Przewodniczący
Federacji Przedsiębiorców Polskich

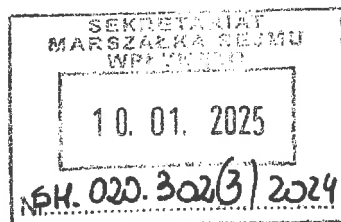


Pracodawcy
Rzeczypospolitej
Polskiej
od 1990

Rafał Dutkiewicz
Prezes Zarządu

Warszawa, 09 stycznia 2025 roku

DAIL/0014/01.25/SW



Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Stanowisko Pracodawców RP w sprawie poselskiego projektu ustawy z dnia 9 grudnia 2024 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym.

Szanowny Panie Marszałku,

z uwagi na złożenie przez grupę posłów na Sejm RP Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej przedkładają opinię do przedmiotowego projektu z prośbą o uwzględnienie jej w trakcie dalszych prac legislacyjnych.

Celem ustawy jest wprowadzenie rozwiązań, które przyczynią się do poprawy bezpieczeństwa pasażerów korzystających z usług przewozowych. W 2023 r. przyjęto w tym zakresie normy ustawowe, które określają szereg obowiązków, które spełnić muszą zarówno kierowcy, jak i przewoźnicy w celu zapewnienia bezpieczeństwa. Ostatnia tego rodzaju zmiana weszła w życie 17 czerwca 2024 r. i miała na celu wprowadzenie obowiązku posiadania przez kierowcę polskiego prawa jazdy. Na obecnym etapie trudno jest jednoznacznie określić, czy wprowadzane dotychczas regulacje są skuteczne i czy wymagane jest dalsze regulowanie rynku, zwłaszcza z uwagi na to, że wiąże się to z dodatkowymi obciążeniami dla przedsiębiorców.

Przedmiotowy projekt ustawy w art. 1 zakłada dodanie do art. 6 ustawy o transporcie drogowym szeregu dodatkowych obowiązków, jakie spełnić musi kierowca ubiegający się

Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej
03-876 Warszawa
ul. Berneńska 8

T (22) 518 87 03
T (22) 518 87 46
E sekretariat@pracodawcyrp.pl
www.pracodawcyrp.pl

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L. dz. SP5-WP.020.306.12.2024

Data wpływu 13.01.2025r.

o licencję. Pierwszy z nich dotyczy konieczności przedstawiania przez kierowców zaświadczeń o niekaralności z państw obcych. Problematyka ta była już przedmiotem analiz w związku z poprzednimi nowelizacjami ustawy o transporcie drogowym i odstąpiono od wprowadzenia tego wymogu z uwagi na trudności, jakie wiążą się z pozyskiwaniem i przede wszystkim weryfikacją tego rodzaju zaświadczeń, w szczególności pochodzących z krajów spoza Unii Europejskiej. Określono także szczegółowe informacje, jakie zawierać powinno takie zaświadczenie, a z uwagi na występowanie odmiennych porządków prawnych w innych krajach uzyskanie zaświadczenia o treści wymaganej przez projektowane przepisy może okazać się niemożliwe.

Ustęp drugi art. 1 projektowanej ustawy wprowadza z kolei dodatkowe wymagania dotyczące aplikacji mobilnych połączonych z kasami rejestrującymi mającymi postać oprogramowania. Proponowane rozwiązania powinny zostać skonfrontowane z wymaganiami wynikającymi z rozporządzeń regulujących funkcjonowanie takich aplikacji i kas rejestrujących, w szczególności pod kątem technicznej możliwości spełnienia nakładanych wymogów. Kwestia ta powinna zostać szczegółowo przeanalizowana w ocenie skutków regulacji, gdyż w praktyce zaproponowane rozwiązania mogą okazać się niemożliwe do wprowadzenia bądź wiązać się z nadmiernymi kosztami bądź problemami technicznymi.

Ustęp trzeci art. 1 projektu ustawy wprowadza z kolei regulacje dotyczące języka, w którym powinno odbywać się badanie psychologiczne kierowców. Język polski miałby być stosowany we wszystkich badaniach kierowców, bez względu na charakter wykonywanej przez nich pracy. Takie rozwiązanie wydaje się sprzeczne z zasadą wyrażoną w § 4 ust 2 rozporządzenia Ministra Zdrowia w sprawie badań psychologicznych osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, kierowców oraz osób wykonujących pracę na stanowisku kierowcy. Zasada ta stanowi bowiem, że badanie psychologiczne powinno być przeprowadzone w warunkach zapewniających uzyskanie trafnych i rzetelnych wyników badania. Dla obcokrajowców, dla których język polski nie jest językiem ojczystym wynik badania może być zaburzony z uwagi na konieczność posługiwania się obcym językiem. Brakuje w tym zakresie konsultacji z Ministerstwem Zdrowia oraz przedstawicielami środowiska medycznego, aby upewnić się, że projektowane rozwiązanie rzeczywiście pozwoli na uzyskanie prawidłowych rezultatów. Sam wymóg przeprowadzenia badania w języku polskim może być także dodatkową barierą utrudniającą dostęp do zawodu, co jest niekorzystne dla rynku, szczególnie w sytuacji znacznego niedoboru pracowników.

Z kolei art. 2 projektowanej ustawy wprowadza termin, w którym kierowcy taksówek zobowiązani są do przedstawienia informacji o niekaralności. Zaproponowany termin 60 dni wydaje się zbyt krótki z uwagi na procedury formalne wiążące się z koniecznością ubiegania się o wydanie zaświadczeń, szczególnie biorąc pod uwagę konieczność pozyskiwania ich

w innych krajach, charakteryzujących się innym porządkiem prawnym i sprawnością procedur administracyjnych.

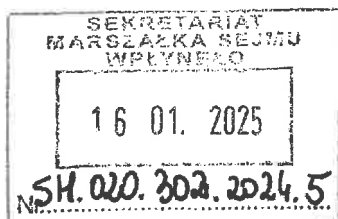
Mając na względzie powyższe wnosimy o odrzucenie projektu ustawy w całości.

Z szacunkami!

Polski Sejm



Warszawa, 07 stycznia 2024 r.



Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

Korzystając z możliwości przedstawienia opinii odnośnie projektu ustawy przedłożonemu Panu Marszałkowi przez grupę posłów Klubu Parlamentarnego Prawa i Sprawiedliwości dnia 09 grudnia 2024 r. w zakresie zmiany ustawy o transporcie drogowym, przedkładam niniejszym opinię w imieniu przedsiębiorców i konsumentów chcących korzystać z nowoczesnych i tanich rozwiązań transportu drogowego.

Fundacja Rozwoju Obrotu Bezgotówkowego od początku swojego funkcjonowania podejmuje inicjatywy zmierzające ku unowocześnianiu polskiej gospodarki. Jedną z aktywności jest wsparcie pozytywnych zmian na rynku przewozów osób. Nowelizacja ustawy o transporcie drogowym wprowadziła możliwość stosowania aplikacji mobilnej i kasy wirtualnej jako alternatywy dla tradycyjnych taksometrów i kas fizycznych – były to bardzo korzystne zmiany dla uczestników rynku. Konsumentom nowe prawo dało możliwość korzystania z wygodnych rozwiązań w zakresie zamawiania przewozu, jak również automatyczną płatność bezgotówkową po zakończeniu kursu. Kierowcy świadczący usługi w przedmiotowym zakresie używają innowacyjnych rozwiązań, z których tak chętnie Polacy korzystają mając na uwadze w szczególności wygodę i niższe ceny usług.

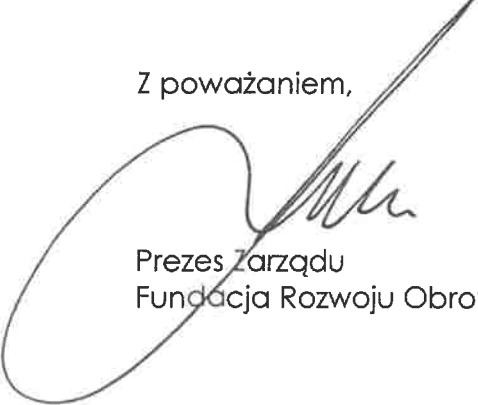
Mając na uwadze treść projektu ustawy zmieniającej ustawę o transporcie drogowym należy krytycznie ocenić propozycje zawarte w przedmiotowym projekcie. Do najważniejszych słabości ograniczających rozwój rynku należy uznać:

1. w aspekcie technicznym: konieczność trwałego połączenia kasy rejestrującej mającej postać oprogramowania z aplikacją mobilną służącą do obliczania opłaty za przejazd taksówką oraz obowiązek przeprowadzania przeglądów technicznych kas rejestrujących mających postać oprogramowania:
 - proponowane rozwiązanie stoi w sprzeczności z już ugruntowanym przez przepisy prawa sposobem certyfikowania przez Główny Urząd Miar certyfikowania kas rejestrujących mających postać oprogramowania,

- obecne przepisy w zakresie kontroli skarbowej skutecznie definiują sposób sprawdzania poprawności danych w zakresie wysokości opłaty za przejazd, która podlega obowiązkowej fiskalizacji,
 - proponowany obowiązek przeprowadzania przeglądów technicznych kas rejestrujących mających postać oprogramowania - zgodnie z przepisami wykonawczymi do ustawy z dnia 11 marca 2024 r. o podatku od towarów i usług znacznie podniesienie koszty prowadzenia działalności gospodarczej prowadzonej przez przedsiębiorcę,
2. w aspekcie rynku pracy:
- nakładane dodatkowej obostrzenia w zakresie konieczności przedkładania zaświadczeń o niekaralności z kraju pochodzenia kierowcy, jeżeli nie jest on obywatelem polskim, spowoduje znaczne pogorszenie sytuacji przedsiębiorców zmagających się z istniejącymi strukturalnie niedoborem pracowników na rynku pracy,
3. w aspekcie konsumenckim:
- proponowane rozwiązania przełożą się negatywnie na konsumenta korzystającego z transportu drogowego. Skutkami bezpośrednimi będą droższe usługi za przejazd, jak również mniejsza dostępność usługi.

Proponowane rozwiązanie w zakresie zmiany ustawy o transporcie drogowym przedstawione przez grupę posłów Klubu Parlamentarnego Prawa i Sprawiedliwości **należy ocenić krytycznie. Pana Marszałka proszę o przerwanie prac nad przedmiotowym projektem uznając jego treść jako nadregulację obecnie obowiązujących przepisów.**

Z poważaniem,



Prezes Zarządu
Fundacja Rozwoju Obrotu Bezgotówkowego



*Samorządny Związek Zawodowy Taksówka
Rzeczypospolitej Polskiej*

01-581 Warszawa ul. Krasińskiego 18 lok.72 e-mail: szztrp@wp.pl

KRS: 0000061144

REGON 016379872

NIP 524-23-65-601

RPW2177/2025-1P
EZD RP KS
SMSH Sekretariat SMSH (SMS-SH)
Data rejestracji: 2025-01-21
Data wpływu: 2025-01-21

Warszawa dn. 20 stycznia 2025 r.

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L.dz. *SPS-urp.020.306.18.2024*

Data wpływu *21.01.2025*

Sz. P.

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

00 -902 Warszawa

ul Wiejska 4/6/8

Szanowny Panie Marszałku,

Wyrażamy pełne poparcie dla projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, wniesiony przez Klub Parlamentarny Prawo i Sprawiedliwość.

Popieramy rozwiązania proponowane projektem ustawy o transporcie drogowym mające na celu sprawić że przewozy osób taksówką staną się w znacznej mierze bezpieczniejsze.

Zapewne przedstawiciele co niektórych firm trudniące się przewozem osób taksówką będą z tej regulacji nie zadowolone i podejmą próby indagowania Posłów celem ochrony swych interesów.

Nie mniej proponowane zapisy znacznie zawężają możliwość dowolnego ich interpretowania, zarazem przysługują się do skutecznego rejestrowania obrotów, pobierania należności na podstawie wskazań aplikacji mobilnej zgodnie z przyjętym cennikiem.

Brak przedłożonych projektem obowiązków – regulacji, nakładających spełnienie wymogów jak: „dotyczące weryfikacji zaświadczeń o niekaralności z państw obcych, dostosowania aplikacji mobilnych czy wymagań dla kas rejestrujących”, stanowią przeszkodę do poprawy bezpieczeństwa i standardów świadczonych usług.

Problemy, które powodują niemożność bezpiecznego i prawidłowego funkcjonowania transportu drogowego przewóz osób taksówką w wyniku braku odpowiednich wymogów i ich egzekwowania stały się działalnością wysokiego ryzyka dla korzystających z tych usług jak również dla wykonujących przewozy osób przez rodzimych taksówkarzy.

Od paru lat w transporcie drogowym przewóz osób taksówką niezmiennie rozwija się działalność firm i osób nie mających odpowiednich uprawnień do wykonywania tej działalności. Niezależnie od wykupienia stosownej licencji, tworzą „szarą strefę”, różnego rodzaju zagrożenia w ruchu drogowym, w bezpiecznym przemieszczaniu się innych użytkowników oraz korzystających z tych przewozów (w szczególności kobiet).

Zarówno przedsiębiorcy jak również zatrudniani kierowcy nie mają odpowiedniej wiedzy niezbędnej do wykonywania działalności gospodarczej w transporcie drogowym przewóz osób taksówką, „zatrudniane” są osoby karane, nie posiadające prawa jazdy w tym nie znające języka urzędowego tj. języka polskiego, powodują nagminnie szkody komunikacyjne które pokrywane są przez polskich podatników, w szczególności przez osoby które użytkują pojazdy w celach zarobkowych, między innymi taksówkarze. (ubezpieczenie pojazdu jest wyższe o 100 procent). Tego rodzaju działalność jest nie tylko na szkodę przedsiębiorców spełniających wymogi prawa, które obowiązywały przed deregulacją ale również na szkodę korzystających z tych usług w tym dla budżetu państwa i samorządów gminnych oraz wpływa ujemnie na wizerunek państwa Polskiego.

Zmiany w ustawie o transporcie drogowym dokonane w 2019 r. następnie w 2023 r. nie przyczyniły się do poprawy bezpieczeństwa oraz świadczonych usług w transporcie drogowym w przewozach osób taksówkami..

W sposób jednoznaczny dostatecznie nie została uregulowana niezależność pomiędzy przewozem osób taksówką a w szczególności przewozem osób samochodem osobowym, wykonywanych na podstawie licencji o których mowa w art. 5 b ust. 1 pkt. 1. i 3. ustawy o transporcie drogowym. Brak jednoznacznego rozróżnienia powoduje wykonywanie przewozów osób przypisanych taksówce bez potrzeby spełnienia wymaganych wymogów dla tego rodzaju transportu, przez przedsiębiorców o których mowa w art. 5c ustawy o transporcie drogowym oraz brak należytej regulacji prawnej określającej zakres, zasadność, potrzebę ich egzystencji oraz spełnienia odpowiednich wymogów.

Zważyć trzeba, na potrzeby Pośrednika zniesiono wymóg uzyskania certyfikatu kompetencji zawodowej oraz ukończenie szkolenia popartego zdaniem egzaminem dla taksówkarzy z myślą że przyczyni się to do bezpiecznego wykonywania przewozu osób.

Przypisane Pośrednikowi uprawnienia są tożsame z uprawnieniami dla Przedsiębiorców działających na podstawie art. 5 b ust. 1, art. 5, art. 5 c, i art. 6, albowiem przede wszystkim Ci przedsiębiorcy mają pełne uprawnienia do prowadzenia przedsiębiorstwa w transporcie drogowym przewóz osób w tym w oparciu o zatrudnionych kierowców, wzajemnej współpracy z innymi przedsiębiorcami o tym samym profilu, wykonywania przewozu osób osobiście oraz zrzeczania się dla tych celów w organizacje zawodowe. Dla realizacji tych zadań mają pełne prawo przyjmować zamówienia na przewóz osób oraz zlecać ich wykonanie. Niezależnie od tych uprawnień na wykonywanie tych czynności zostali zmuszeni do nabycia dodatkowej licencji na pośrednictwo w przewozach osób. Pośrednictwo w przewozach osób przyczyniło się do powstawania przeróżnych firm egzystujących przeważnie w szarej strzebie.

Płatności za przewóz taksówką są dokonywane na podstawie taksometru. Od 2004 r. jest on zintegrowany z kasą rejestrującą, która rejestruje każdą transakcję oraz wydaje dowód opłaty, tj. paragon fiskalny. Tych walorów nie ma aplikacja mobilna.

Swobodna możliwość ingerencji przez pośrednika we wskazania opłat oraz na wysokość uzyskiwanych obrotów rejestrowanych aplikacją mobilną jest i będzie nierzetelnym rejestrowaniem obrotów albowiem pośrednik nie ma obowiązku prowadzić rejestr uzyskanych obrotów przez wykonującego przewóz, Zdecydowana większość przedsiębiorców - kierowców działających w oparciu o aplikację mobilną nie rejestruje obrotów ponieważ nie mają kasy fiskalnej zintegrowanej z aplikacją mobilną.

Notabene do dziś aplikacja o której mowa w ustawie o transporcie drogowym, opisana rozporządzeniem Ministra Cyfryzacji nie uzyskała odpowiedniej notyfikacji Unii Europejskiej. Pomimo upływu paru lat przedsiębiorca nie może jej nabyć, nie została ona wytworzona, a te które są oferowane na wynajem nie mają odpowiednich certyfikatów, nie są zintegrowane z kasą rejestrującą natomiast pośrednikom służą do wydawania zleceń na przewóz osób i ferowania różnych opłat według ich uznania.

Rozwojowi patologii, szarej strefy sprzyja przede wszystkim,

- brak odpowiedniego zabezpieczenia wymaganego dyrektywą unijną, (art. 5 c)
- brak wykazania się certyfikatem kompetencji zawodowej (art. 5 c)
- brak o odbytych szkoleniu popartym zdaniem egzaminem z prawa miejscowego i topografi miasta (art. 6)
- brak wykazania się przez obcokrajowców znajomością języka polskiego, popartego zdaniem egzaminem o którym mowa w ustawie z dnia 7 października 1999 r. o języku polskim, oraz wymogu od obcokrajowców - zaświadczenia o zdany egzaminie z języka polskiego,
- brak wymogu zdania egzaminu państwowego na prawo jazdy przez obcokrajowców, (obecnie jest im wymieniane - zamieniane dopiero po 180 dniach)
- brak obowiązku przedłożenia odpowiednim organom, umowy o zatrudnieniu pracownika na stanowisku kierowcy,
- zatrudnianie kierowców na 1/16 etatu oraz karanych,
- przypisanie pośrednikowi prawo przekazywania zleceń na przewóz osób przedsiębiorcom o których mowa w str. 5c.
- brak odrębnej ustawy o pośrednictwie w przewozach osób, albowiem to ona powinna

powołać nowy podmiot, jakim jest Pośrednik w przewozie osób oraz określić przynajmniej Jego podstawowe prawa, obowiązki, zakres, wymogi i wykazać prawną potrzebę Jego powołania,

Za tem, nie tylko brak spełnienia wymogów między innymi, dotyczące weryfikacji zaświadczeń o niekaralności z państw obcych, dostosowania aplikacji mobilnych czy wymagań dla kas rejestrujących", stanowią przeszkodę do poprawy bezpieczeństwa i standardów świadczonych usług.

To też w pełni popieramy projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, albowiem zapisy zawarte projektem nie tylko przysłużą się do wiarygodności osób wykonujących te usługi, są one potrzebą dla społeczeństwa które chce być obsługiwane w sposób bezpieczny i bez obawy poruszać się w ruchu drogowym.

Szanowny Panie Marszałku,

Po krótkce przedstawiłem przyczyny braku bezpieczeństwa w transporcie drogowym w przewozach osób taksówką albowiem ściśle zależne jest ono od stosownych regulacji i wymogów które winny spełniać przedsiębiorcy oraz zatrudniani kierowcy o których mowa w art. 5c i 5b ust. 2 pkt. 2 i art. 6. ustawy o transporcie drogowym.

W związku z powyższym zwracamy się do Pana Marszałka o podjęcie działań przewidzianym prawem, mających na celu uchwalenie przez Sejm R.P. stosownych zmian w ustawie o transporcie drogowym które spowodują bezpieczny przewóz osób taksówką oraz równe traktowanie przedsiębiorców wykonujący transport drogowy przewóz osób.

Z poważaniem

Samorządny Związek Zawodowy
Taksówkarzy
Rzeczypospolitej Polskiej
01-581 Warszawa
ul. Krasieńskiego 18 lok. 72

Samorządny Związek Zawodowy
Taksówkarzy Rzeczypospolitej Polskiej
PREZES
Tadeusz Stasiów
Tadeusz Stasiów



RZECZPOSPOLITA POLSKA
MINISTER SPRAWIEDLIWOŚCI
PROKURATOR GENERALNY

Warszawa, dnia 22/01 2025 r.

1001-1.0280.364.2024

dot. SPS-WP.020.306.6.2024

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L.dz. SPS-WP. 020.306.6.2024

Data wpływu28.01.2025.....

RPW/3098/2025-1P



EZD RP KS
ZSKSDS Sekretariat ZSKSDS (ZSKS-DS)
Data rejestracji: 2025-01-27
Data wpływu: 2025-01-27

Pan

Dariusz Salamończyk

Zastępca Szefa

Kancelarii Sejmu

Szanowny Panie Ministrze,

W odpowiedzi na pismo z dnia 13 grudnia 2024 r., nr SPS-WP.020.306.6.2024, odnoszące się do poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, przekazanego Prokuratorowi Generalnemu w trybie art. 3 § 1 pkt 12 ustawy z dnia 28 stycznia 2016 r. *Prawo o prokuraturze* (Dz. U. z 2024 r., poz. 390), uprzejmie informuję, że nie przedstawiam opinii o tym projekcie, gdyż normuje on problematykę leżącą poza zakresem zadań prokuratury.

Łączę wyrazy szacunku,

Adam Bodnar
Adam Bodnar

Warszawa, 27 stycznia 2025 r.
KL/32/11/KK/2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

Jako Konfederacja Lewiatan pragniemy zająć stanowisko do poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, zarejestrowanego pod sygnaturą SH-020-302/24, gdzie wnioskodawcy jako przedstawiciela wskazali pośła Janusza Kowalskiego ("Projekt").

Jako *ratio legis* rozwiązań przewidzianych w Projekcie deklaruje się wprowadzenie kolejnych sposobów zapewnienia bezpieczeństwa w przewozach taxi, jednak obrane narzędzia mogą skutkować blokadą dostępu do wykonywania pracy znacznej grupie kierowców (nie tylko obcokrajowcom), niepotrzebnymi kosztami i brakiem dostępności przejazdów dla klientów, bez jednoznacznego wpływu na bezpieczeństwo. Poniżej pragniemy przedstawić uwagi wobec kluczowych kwestii poruszonych w Projekcie.

Obowiązek przedstawiania zaświadczeń o niekaralności

Proponowane w zmianie 1) przepisy rozszerzają aktualny obowiązek dołączania do dokumentów wymaganych do pracy w przewozie osób taksówką zaświadczeń o niekaralności wynikający z przepisów ustawy o transporcie drogowym o **zaświadczenia o niekaralności z krajów pochodzenia oraz wszystkich krajów, w których wnioskujący chcący pracować jako kierowca taxi mieszkał przez ostatnie 20 lat**. Zaświadczenia te nie mogą być starsze niż 30 dni. Zmiany te znacząco skomplikują dostęp do zawodu obcokrajowcom, a także Polakom, którzy mieszkali w innych krajach w ciągu ostatnich 20 lat, w wielu przypadkach czyniąc spełnienie wymogów zupełnie niemożliwym chociażby ze względu na czas ważności dokumentów, a także problemy logistyczne z uzyskaniem tych dokumentów. W przypadku wielu krajów procedury mogą wymagać osobistego stawiennictwa w urzędzie danego kraju, co rodzi konieczność poniesienia kosztów podróży, a może też okazać się niemożliwe np. ze względu na fakt ogarnięcia kraju konfliktem czy objęcia danego obcokrajowca formą ochrony międzynarodowej ze względu na prześladowanie w kraju pochodzenia. Dodatkowo, należy wskazać, że nie każde państwo posiada swoje służby konsularne w Polsce, stąd pojawia się wątpliwość co do możliwości uzyskania przez cudzoziemca takiego zaświadczenia bez konieczności opuszczenia kraju.

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L. dz. SP5-4P.010.306.19.2024

Data wpływu 28.01.2025

member of



BUSINESS OECD

member of

BUSINESSEUROPE

Konfederacja Lewiatan
ul. Zbyszka Cybulskiego 5
00-727 Warszawa
tel. +48 22 55 99 900
lewiatan@lewiatan.org
www.lewiatan.org

Polish Confederation
Lewiatan
Brussels Office
Avenue de Cortenbergh 168
tel. +32 2 732 12 10

NIP 5262353400
KRS 0000053779
Sąd Rejonowy dla
m. st. Warszawy w Warszawie XIII
Wydział Gospodarczy

Warto także zwrócić uwagę na możliwość weryfikacji dokumentów przez organy licencyjne. Konieczne byłoby przedłożenie stosownych tłumaczeń, zaś sprawdzenie legalności dokumentów stanowiących ich podstawę wydaje się na ten moment niezwykle trudne. W ocenie Konfederacji Lewiatan jak najbardziej możliwy jest scenariusz, gdy kandydat na kierowcę taxi wykonałby wiele wysiłku kompletując wszystkie potrzebne dokumenty, a i tak nie otrzymałby licencji ze względu na fakt, że gmina nie miałaby możliwości zweryfikowania autentyczności tych dokumentów. Budzi to tym bardziej wątpliwości, że podobny postulat podnoszony był w pracach nad nowelizacją ustawy o transporcie drogowym w 2023 roku i uzyskał negatywne stanowisko przedstawicieli Ministra Cyfryzacji, którzy reprezentowali rząd w pracach legislacyjnych. Wskazano wówczas, że proponowany element procedury - analogiczny jak w Projekcie - jest nierealnym, po pierwsze ze względu na przesłanki humanitarne, po drugie ze względu na fakt, że nie istnieje żaden wiarygodny system międzynarodowej weryfikacji tego typu zaświadczeń o niekaralności.

Obowiązek odbycia badań psychologicznych w języku urzędowym

Projekt zawiera też zapisy obligujące do odbywania badań psychologicznych kierowcy taxi wyłącznie w języku polskim, bez prawa do tłumacza. Oznacza to w praktyce, że projektodawca zamierza wprowadzić wymóg znajomości języka polskiego dla wszystkich kierowców taxi, gdyż odbycie badań psychologicznych jest warunkiem niezbędnym do uzyskania uprawnień. Ustawodawca nie zdecydował się na umieszczenie wymogu znajomości języka polskiego w procesie otrzymania licencji taxi w ramach poprzednich nowelizacji. W pełni podzielamy przyjęte wówczas stanowisko, gdyż praca kierowcy taksówki nie wymaga do jej prawidłowego wykonania znajomości języka państwa, w którym jest świadczona. Wobec braku wymogów znajomości języka polskiego dla kierowców taxi niezasadne jest wprowadzenie takiego ograniczenia, które utrudniłoby skuteczne przeprowadzenie badania psychologicznego, w konsekwencji blokując cudzoziemcom możliwość podjęcia pracy jako taksówkarz. Byłoby to **sprzeczne również z zasadami swobodnego przepływu osób na jednolitym rynku unijnym, ograniczając możliwość zatrudnienia również obywatelom Unii Europejskiej**. Dodatkowo, pozbawienie osób podlegających badaniu zarówno prawa do wykonania go w innym języku, jak i prawa do tłumacza uderzyłoby w podstawowe prawa jednostki i stanowiłoby dyskryminację wobec kandydatów na kierowców nieposługujących się językiem polskim na wystarczająco wysokim poziomie, by prowadzić swobodną konwersację.

Mając na uwadze, że cały interfejs użytkownika aplikacji oraz fakt, że wszelkie warunki usługi są przedstawiane czytelnie w języku polskim, nie istnieje przesłanka ku temu, by dodatkowo wymagać od kierowców znajomości języka na poziomie, który pozwalałby na przeprowadzenie oceny psychologicznej. Niewerbalna forma komunikacji w języku polskim pozwala uniknąć pomyłek przy zamawianiu przejazdu taksówką - np. ulica Dąbrowskiego i

member of



BUSINESS OECD

member of

BUSINESSEUROPE

Konfederacja Lewiatan
ul. Zbyszka Cybulskiego 5
00-727 Warszawa
tel. +48 22 55 99 900
lewiatan@lewiatan.org
www.lewiatan.org

Polish Confederation
Lewiatan
Brussels Office
Avenue de Cortenbergh 168
tel. +32 2 732 12 10

NIP 5262353400
KRS 0000053779
Sąd Rejonowy dla
m. st. Warszawy w Warszawie XIII
Wydział Gospodarczy

Dąbrowska. Daje też ona możliwość zgłaszania reklamacji. W naszej ocenie ochrona języka polskiego jest realizowana w zakresie komunikacji pisemnej poprzez aplikacje, a wprowadzenie dodatkowych obowiązków w tym zakresie uważamy za wymóg niewspółmierny do niezbędnego zakresu komunikacji, a także generalnie do charakteru wykonywanej pracy, zwłaszcza wobec zaawansowanych narzędzi wspierających jej wykonywanie.

Podnieść należy również, że Projekt ten ma ambicje regulować warunki podejmowania pracy przez obcokrajowców w oderwaniu od pozostałych prac toczących się nad całościowym uregulowaniem zasad podejmowania pracy przez obcokrajowców w Polsce.

Wymogi w zakresie dodatkowego wyposażenia pojazdów

Jako nieprzynoszące żadnych korzyści, a generujące jedynie koszty po stronie przedsiębiorców widzimy również proponowane przepisy dot. zmiany w zakresie kas fiskalnych w przewozach taxi. Projekt ustawy proponuje wprowadzenie obowiązku posiadania oprogramowania wirtualnej kasy fiskalnej na urządzeniu w każdym samochodzie realizującym przejazd taxi zamawiane przez aplikacje. Według aktualnych przepisów w przewozach osób taksówką przy stosowaniu kasy rejestrującej mającej formę oprogramowania możliwe jest stosowanie wirtualnej kasy centralnej, co w praktyce oznacza, że wirtualna kasa znajduje się w siedzibie danego przewoźnika - nie zaś u każdego kierowcy realizującego kurs w jego imieniu. Wszystkie transakcje tych kierowców są fiskalizowane za pomocą rzeczony kasy centralnej – dla szczelności systemu podatkowego nie ma znaczenia, czy kasa znajduje się bezpośrednio w aucie, czy w siedzibie przewoźnika. W ocenie Konfederacji Lewiatan, proponowane zmiany nie miałyby przełożenia na uszczelnienie systemu podatkowego, w szczególności w zakresie wpływów z fiskalizacji przejazdów taksówkami. **Dla procesu tego kluczowe jest, czy kierowca zarejestruje przejazd, co w przypadku zamówień przez aplikację jest pewne, jak to zostało opisane powyżej. Bez znaczenia pozostaje zaś, w jakim dokładnie miejscu zostanie przeprowadzona sama fiskalizacja transakcji.** Nowoczesne aplikacje mają zautomatyzowany system wydawania paragonów klientom po przejeździe, co ułatwia funkcjonowanie procesu zarówno kierowcom, jak i klientom, skracając czas wysiadania z taksówki. Jedynym skutkiem proponowanych zmian byłaby konieczność zmiany tego procesu oraz przeprowadzenia dodatkowych prac deweloperskich po stronie dostawców kas wirtualnych, przewoźników i pośredników w przewozie osób taksówką, związanych z przebudową aplikacji, oraz nadmiarowe i nieuzasadnione koszty. Projekt proponuje też wprowadzenie obowiązku przeglądów technicznych aplikacji - rozwiązanie miałoby być analogiczne do tradycyjnych kas fiskalnych, jest jednak o tyle nieuzasadnione, że aplikacja nie ulega zużyciu tak jak urządzenie fizyczne, zaś wszelkie aktualizacje przeprowadzane są na bieżąco.

Podsumowując, Konfederacja Lewiatan wyraża stanowisko, że **projekt ustawy proponuje rozwiązania zbyt daleko idące, nadmiernie ingerujące w prowadzenie działalności gospodarczej, z drugiej strony skonstruowane w sposób niemożliwy do spełnienia.** Ich wprowadzenie mogłoby doprowadzić do znaczącej zapaści na rynku, co bez żadnych wątpliwości odbiłoby się na klientach i przedsiębiorcach, także przedstawicielach sektora MŚP.

Z poważaniem



Maciej Witucki

Prezydent Konfederacji Lewiatan

member of



BUSINESS · OECD

member of



BUSINESSEUROPE

Konfederacja Lewiatan
ul. Zbyszka Cybulskiego 5
00-727 Warszawa
tel. +48 22 55 99 900
lewiatan@lewiatan.org
www.lewiatan.org

Polish Confederation
Lewiatan
Brussels Office
Avenue de Cortenbergh 168
tel. +32 2 732 12 10

NIP 5262353400
KRS 0000053779
Sąd Rejonowy dla
m. st. Warszawy w Warszawie XIII
Wydział Gospodarczy