



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
VIII kadencja

**Druk nr 1718**  
Warszawa, 30 maja 2017 r.

Pan  
Marek Kuchciński  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. 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 Pawła Pudłowskiego.

(-) Barbara Dolniak; (-) Kamila Gasiuk-Pihowicz; (-) Zbigniew Gryglas; (-) Paulina Hennig-Kłoska; (-) Michał Jaros; (-) Paweł Kobyliński; (-) Ewa Lieder; (-) Radosław Lubczyk; (-) Katarzyna Lubnauer; (-) Jerzy Meysztowicz; (-) Piotr Misiło; (-) Mirosław Pampuch; (-) Ryszard Petru; (-) Paweł Pudłowski; (-) Monika Rosa; (-) Marek Ruciński; (-) Joanna Scheuring-Wielgus; (-) Joanna Schmidt; (-) Marek Sowa; (-) Elżbieta Stępień; (-) Mirosław Suchoń; (-) Adam Szłapka; (-) Krzysztof Truskolaski; (-) Witold Zembaczyński.

**Ustawa**  
**z dnia .....**  
**o zmianie ustawy o transporcie drogowym**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2016 poz. 1907, 1935, 1958 i z 2017 r. poz. 708 ), wprowadza się następujące zmiany:

**1) w art. 4 w pkt 23 na końcu zdania kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt. 24-25 w brzmieniu:**

„24) elektroniczna platforma pośrednicząca – przedsiębiorca będący osobą prawną lub fizyczną, wykonujący działalność gospodarczą w zakresie świadczenia usługi pośrednictwa pomiędzy konsumentem usługi krajowego transportu drogowego, a przedsiębiorcą świadczącym usługę krajowego transportu drogowego, o którym mowa w pkt 25. Przedsiębiorca działający w formie elektronicznej platformy pośredniczącej wykonuje usługę w oparciu o system informatyczny, lub teleinformatyczny umożliwiającą konsumentom dostęp do bazy danych zawierającej informacje o przedsiębiorcach świadczących usługę krajowego transportu drogowego w zakresie co najmniej ich gotowości do świadczenia usługi oraz prognozowanej ceny usługi na wyznaczonej przez konsumenta trasie przejazdu;

25) profesjonalny beneficjent elektronicznej platformy pośredniczącej – przedsiębiorca świadczący usługę krajowego transportu drogowego w rozumieniu art. 5b ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy, udostępniający elektronicznej platformie pośredniczącej dane dotyczące gotowości do świadczenia usługi na rzecz konsumenta w ramach informatycznego systemu administrowanego przez przedsiębiorcę, o którym mowa w pkt 24.”;

**2) w art. 5b po ust. 3 dodaje się ust. 4-7 w brzmieniu:**

„4. Podjęcie i wykonywanie działalności o charakterze, elektronicznej platformy pośredniczącej wymaga:

- 1) złożenia zgłoszenia do organu właściwego, o którym mowa w art. 7 ust. 2 pkt 1,
- 2) uzyskania oświadczenia w formie pisemnej, z notarialnie poświadczonym podpisem od profesjonalnego beneficjenta elektronicznej platformy pośredniczącej, o spełnieniu

wymogów o którym mowa w art. 5c ust. 1, w związku z wykonywaniem działalności o której mowa w art. 5b ust. 1 pkt 1 i 2,

3) uzyskania przez elektroniczną platformę pośredniczącą, odpisu dokumentu potwierdzającego posiadaną licencje, przez każdego z kontrahentów będących profesjonalnymi beneficjentami elektronicznej platformy pośredniczącej. Odpis dokumentu potwierdzającego posiadanie licencji powinny stanowić załącznik do oświadczenia o którym mowa w pkt 2.

5. Oświadczenie o którym mowa w ust. 4 pkt 2 wymaga każdorazowej, niezwłocznej aktualizacji lub jego cofnięcia w przypadku zmiany okoliczności konstytuujących jego treść. Przedsiębiorca działający w charakterze elektronicznej platformy pośredniczącej jest zobowiązany wystąpić do profesjonalnego beneficjenta elektronicznej platformy pośredniczącej z żądaniem aktualizacji złożonego oświadczenia, o którym mowa w ust. 4 pkt 2, przynajmniej raz na 6 miesięcy.

6. Elektroniczna platforma pośrednicząca nie ponosi odpowiedzialności za złożenie fałszywego oświadczenia, o którym mowa w ust. 4 przez przedsiębiorcę, będącego profesjonalnym beneficjentem elektronicznej platformy pośredniczącej.

7. Do oświadczenia składanego przez profesjonalnego beneficjenta elektronicznej platformy pośredniczącej, stosuje się przepis art. 233 § 6 Kodeksu Karnego.”;

**3) w art. 5c:**

**a) w ust. 1:**

**- w pkt 1 lit. a otrzymuje brzmienie:**

„a) nie zostały skazane prawomocnym wyrokiem za przestępstwa karne skarbowe lub przestępstwa umyślne: przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, przeciwko wolności seksualnej i obyczajności, przeciwko życiu i zdrowiu, mieniu, obrotowi gospodarczemu, wiarygodności dokumentów, środowisku lub warunkom pracy i płacy albo inne mające związek z wykonywaniem zawodu,”

**- pkt 4 otrzymuje brzmienie:**

„4) w stosunku do osób zatrudnionych przez przedsiębiorcę:

b) nie orzeczono zakazu wykonywania zawodu kierowcy,

c) nie zostały one skazane prawomocnym wyrokiem za przestępstwa określone w art. 5c ust. 1 pkt 1 lit. a.”,

**b) po ust. 4 dodaje się ust. 5-6 w brzmieniu:**

„5. Okoliczności określone w ust. 1 pkt 4, należy udokumentować zaświadczeniem z Krajowego Rejestru Karnego.

6. Przedsiębiorca wykonujący usługę transportu drogowego na podstawie licencji, o której mowa w art. 5b ust. 1 pkt 1 i 2, może świadczyć tę usługę jedynie w oparciu o pracę wykonywaną osobiście lub poprzez kierowców pozostających z nim w stosunku pracy, lub też poprzez umowę z innym przedsiębiorcą posiadającym własną licencję, o której mowa w art. 5b ust. 1 pkt 1 i 2.”;

**4) w art. 7 ust. 2 otrzymuje brzmienie:**

„2. Organem właściwym w sprawach udzielenia, odmowy udzielenia, zmiany oraz zawieszenia lub cofnięcia zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, a także w sprawie przyjęcia zgłoszenia, o którym mowa w art. 5b ust. 4 pkt 1 jest:

- 1) starosta właściwy dla siedziby przedsiębiorcy, o której mowa w art. 5 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009;
- 2) Główny Inspektor Transportu Drogowego, w przypadku ubiegania się o licencję wspólnotową, jeżeli przedsiębiorca nie występował z wnioskiem o wydanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przez organ, o którym mowa w pkt 1.”;

**5) w art. 7a po ust. 7 dodaje się ust. 8- 9 w brzmieniu:**

„8. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia wzór zgłoszenia, o którym mowa w art. 5b ust. 4 pkt 1.

9. Zgłoszenie, o którym mowa w ust. 8 zawiera:

- 1) firmę podmiotu zamierzającego prowadzić działalność polegającą na świadczeniu usługi elektronicznej platformy pośredniczącej;
- 2) adres siedziby osoby prawnej lub miejsca zamieszkania osoby fizycznej prowadzącej jednoosobową działalność gospodarczą;
- 3) odpowiednio dla formy prowadzenia działalności gospodarczej numery:
  - a) wpisu w Krajowym Rejestrze Gospodarczym,
  - b) rejestrze REGON,
  - c) numer identyfikacji podatnika,
  - d) numer PESEL,

4) w przypadku osoby fizycznej: imię i nazwisko oraz serie i numer dowodu tożsamości.”;

**8) w art. 8 w ust. 3 pkt 2 otrzymuje brzmienie:**

„2) zaświadczenie z Krajowego Rejestru Karnego dotyczące członków organu zarządzającego osoby prawnej, osoby zarządzającej spółką jawną lub komandytową, a w przypadku innego przedsiębiorcy - osoby prowadzącej działalność gospodarczą, że spełnia wymóg dobrej reputacji, o którym mowa w art. 5c ust. 1 pkt 1;”;

**9) w art. 50 w pkt 2 po lit. k dodaje się lit. i w brzmieniu:**

„i) kontroli przestrzegania obowiązków dokumentacyjnych, o których mowa w art. 5b ust. 4-7.”;

**10) art. 50a otrzymuje brzmienie:**

„Art. 50. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy tryb kontroli, o których mowa w art. 50 pkt 1 lit. h oraz lit. i, uwzględniając sposób przeprowadzenia kontroli i badania rodzaju używanego paliwa.”;

**11) po art. 95e dodaje się art. 95f-g w brzmieniu:**

„Art. 95f.1. Kto będąc elektroniczną platformą pośredniczącą, niedopełnia obowiązku gromadzenia dokumentacji, o której mowa w art. 5b ust. 4-7, podlega karze pieniężnej w wysokości do 20.000 zł., na zasadach określonych w art. 94.

2. W przypadku ponownego stwierdzenia przez Inspekcję Transportu Drogowego, w ciągu jednego roku kalendarzowego niedopełnienia obowiązków gromadzenia dokumentacji, o której mowa w art. 5b ust. 4-7, uchylający się od obowiązku podlega karze pieniężnej w wysokości do 50.000 zł.

„Art. 95g.1. Kto będąc przedsiębiorcą prowadzącym jednoosobową działalność gospodarczą, o której mowa w art. 4 pkt 24, lub osobą będącą członkiem organu zarządzającego osoby prawnej wykonującej działalność gospodarczą, o której mowa w art. 4 pkt 24, odpowiedzialną organizacyjnie za nadzór nad prawidłowością gromadzonej dokumentacji, pomimo dwukrotnie nałożonej kary pieniężnej określonej w art. 95f, na przedsiębiorcę działającego w formie elektronicznej platformy pośredniczącej, dopuszcza się niedopełnienia obowiązków, o których mowa w art. 5b ust. 4-7, po raz trzeci w ciągu roku,

podlega karze grzywny w wysokości do 50.000 zł.

2. W razie popełnienia wykroczenia, o którym mowa w ust. 1, można orzec zakaz prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie określonym w art. 4 pkt 24 ustawy wobec przedsiębiorcy prowadzącego jednoosobową działalność gospodarczą lub zakaz pełnienia funkcji członka zarządu spółek kapitałowych wobec osoby będącej członkiem organu zarządzającego osoby prawnej wykonującej działalność gospodarczą, o której mowa w art. 4 pkt 24 ustawy.

3. Pomocnictwo i podżeganie do wykroczenia określonego w ust. 1 są karalne.

4. W przypadku wypełnienia znamion czynu zabronionego, określonego w ust. 1, art. 95f ust. 2 nie stosuje się.”

**Art. 2.** Przedsiębiorcy, o których mowa w art. 4 pkt 24 i 25w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, są zobowiązani do dostosowania posiadanej dokumentacji zgodnie z wymogami Ustawy zmieniającej w terminie do 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

**Art. 3.** Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2018 r.

## UZASADNIENIE

### **1. Potrzeba i cel wydania ustawy**

Niniejszy projekt ustawy jest motywowany pojawieniem się w Polsce i gwałtownym wzrostem popularności usług transportowych działających w modelu ekonomii współdzielenia: wykorzystujących Internet i aplikacje mobilne jako narzędzia kojarzenia zainteresowanych przejazdem pasażerów z chętnymi do ich przewozu kierowcami. Pomimo braku uregulowania prawnego tej kwestii, w Polsce funkcjonuje już kilka przedsiębiorstw zajmujących się właśnie takim pośrednictwem., a usługi te cieszą się coraz większą popularnością, zwłaszcza wśród młodszych obywateli. Przykładowo z badania przeprowadzonego w 2016 r. przez firmę badawczą Millward Brown wynika, że z usług z jednego z najpopularniejszych podmiotów pośredniczących w transporcie osób korzystał co trzeci Polak mieszkający w dużym mieście oraz urodzony w latach 1980-1995<sup>1</sup>. Obecny stan braku odpowiednich regulacji jest rozwiązaniem szkodliwym dla wszystkich interesariuszy tego segmentu rynku.

Dla podmiotów zajmujących się pośrednictwem w transporcie oznacza on brak pewności prawa, który może zniechęcać do rozwoju przedsiębiorstwa oraz kolejnych inwestycji. Dla pasażerów – niepewność co do zasad odpowiedzialności za szkody powstałe wskutek wypadku lub oszustwa. Dla państwa z kolei – ograniczoną możliwość nadzoru nad działalnością podmiotów z tej branży. Brak regulacji szkodzi też „tradycyjnym” przedsiębiorstwom z branży transportowej. Mogą być one narażone na nieuczciwą konkurencję cenową ze strony nowych podmiotów wynikającą nie z lepszego zarządzania kosztami i użycia nowoczesnych technologii, lecz z uchylania się od obowiązków podatkowych i licencyjnych.

Projekt zakłada umożliwienie legalnego funkcjonowania i rozwoju nowoczesnych platform pośredniczących w usługach transportowych za pomocą technologii mobilnych. Stworzenie otoczenia prawnego dla tych podmiotów jest pożądane społecznie - przyniesie korzyści dla obywateli korzystających z usług przewozowych, jak i dla jakości życia wszystkich mieszkańców miast) a także dla gospodarki i państwa.

---

<sup>1</sup><http://www.marketing-news.pl/message.php?art=48469>

Po pierwsze zwiększony zostanie poziom konkurencji na rynku przewozu osób. W rezultacie wzrośnie dostępność usług transportowych dla obywateli a także poprawi się ich jakość. W średnim i długim okresie umożliwi to większej liczbie Polaków całkowitą rezygnację albo ograniczenie wykorzystywania własnego auta. Bardziej powszechne korzystanie z usług przewozu osób zwiększy efektywność wykorzystania aut obecnych w przestrzeni miejskiej (samochody te są w ciągłym ruchu). Dzięki temu może zostać ograniczony problem korków, zanieczyszczenia powietrza i hałasu w polskich miastach. Zgodnie z wyliczeniami naukowców z Massachusetts Institute of Technology upowszechnienie nowych usług transportowych pozwoli ograniczyć o 75% liczbę taksówek działających w Nowym Jorku przy zachowaniu dotychczasowego czasu przejazdu.<sup>2</sup> Co więcej, badania OECD przeprowadzone w maju 2015 roku w Lizbonie, zwiększenie dostępu do przejazdów pojazdami autonomicznymi (które są uważana za następny krok w rozwoju nowych usług transportowych – czołowe firmy prowadzą badania w tym zakresie) funkcjonującymi w ramach ekonomii współdzielenia, pozwoliłoby zredukować liczbę samochodów poruszających się po lizbońskich ulicach aż o 80-90%.<sup>3</sup> Wraz ze spadkiem liczby poruszających się pojazdów, w miejsce parkingów, zwiększy się ilość przestrzeni miejskiej do zagospodarowania na potrzeby mieszkańców– wg. OECD średniej wielkości europejskie miasto powinno zyskać ok. 1,5 mln km<sup>2</sup> (równowartość 210 boisk piłkarskich) dodatkowej, wolnej przestrzeni.<sup>4</sup>

Po drugie proponowana regulacja pozwoli rozwiązać nieefektywności na rynku przewozu osób wynikające z luki prawnej dotyczącej funkcjonowania „nowoczesnych” platform. Główne problemy to: możliwość wystąpienia nieuczciwej konkurencji względem „tradycyjnych” uczestników rynku (wynikająca z omijania wymogów podatkowych i licencyjnych), występowanie problemów formalnych w kontaktach z organami państwa, czy niepewność interpretacji prawa, która może stanowić barierę wejścia na rynek dla nowych podmiotów i barierę rozwoju dla już obecnych na rynku. Po trzecie niniejszy projekt ustawy przyniesie korzyści dla państwa. Umożliwi opodatkowanie wszystkich podmiotów działających na rynku przewozu osób na równych i przejrzystych zasadach oraz będzie

---

<sup>2</sup> [http://www.csail.mit.edu/ridesharing\\_reduces\\_traffic\\_300\\_percent](http://www.csail.mit.edu/ridesharing_reduces_traffic_300_percent)

<sup>3</sup> <http://www.economist.com/news/leaders/21706258-worlds-most-valuable-startup-leading-race-transform-future>

<sup>4</sup> <http://oecdinsights.org/2015/05/13/the-sharing-economy-how-shared-self-driving-cars-could-change-city-traffic/>

stymulował pojawianie się nowych przedsiębiorstw. Bezpośrednim celem proponowanej ustawy nowelizującej ustawę o transporcie drogowym jest zmiana obecnych regulacji dotyczących komercyjnego przewozu osób tak, by były one dostosowane do najnowszych trendów w tej branży tj. pojawienia się elektronicznych platform pośredniczących w świadczeniu usługi transportowej.

Biorąc pod uwagę powyższe, niniejszy projekt wprowadza do ustawy o transporcie drogowym pojęcia „elektronicznej platformy pośredniczącej” oraz „profesjonalnego beneficjenta elektronicznej platformy pośredniczącej”. Pierwsze z nich określa przedsiębiorcę pośredniczącego w kontakcie (tj. zamówieniu usługi oraz płatności) między konsumentem oraz przewoźnikiem za pomocą narzędzi społeczeństwa informacyjnego, tj. oferującego informację o dostępnych przewoźnikach – nie jest więc on przewoźnikiem *sensu stricto*, gdyż nie dostarcza usługi transportowej, nie zatrudnia kierowców i nie jest właścicielem pojazdu. Drugie pojęcie określa natomiast przedsiębiorcę świadczącego usługi przewozowe, wykorzystującego platformę pośredniczącą w celu nawiązania kontaktu z klientem i przyjęcia płatności. W proponowanym modelu działalność takiego kierowcy opiera się na istniejącej w polskim prawodawstwie instytucji przewozu osób samochodem osobowym.

Warto dodać, że do konsekwentnego i postępującego otwierania rynków na nowe rozwiązania w tej branży namawia państwa UE Komisja Europejska. W komunikacie opublikowanym w czerwcu 2016 roku przedstawiono argumenty przemawiające za liberalizacją przepisów regulujących kwestię zasad ekonomii współdzielenia.<sup>5</sup>

## **2. Rzeczywisty stan w dziedzinie, która ma być unormowana**

### **2.1 Status prawny w Polsce**

Obecnie w polskim prawie nie funkcjonują regulacje odnoszące się wprost do nowych usług transportowych świadczonych za pośrednictwem aplikacji internetowych. Sama kwestia przewozu osób uregulowana jest przede wszystkim w ustawie z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym. Zgodnie z brzmieniem przytoczonej ustawy, z transportem drogowym mamy do czynienia, gdy podejmowana i wykonywana jest działalność gospodarcza w zakresie przewozu osób pojazdami samochodowymi zarejestrowanymi w kraju, na terytorium

---

<sup>5</sup> <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/PL/COM-2016-356-F1-PL-MAIN-PART-1.PDF>

Rzeczypospolitej Polskiej, przy czym jazda pojazdu, miejsce rozpoczęcia lub zakończenia podróży i przejazdu oraz droga znajdują się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Działanie kierowców współpracujących z podmiotami opierającymi się na modelach ekonomii współdzielenia najlepiej określałaby instytucja „przewóz osób samochodem osobowym”. Dla praktycznego wykorzystania tej instytucji przez podmioty obecne na rynku brakuje jednak określenia statusu platformy pośredniczącej. Inne instytucje prawne z ustawy o transporcie drogowym trudno dopasować do nowatorskich modeli biznesowych. Także obecnie obowiązujące przepisy dotyczące przewozu osób taksówką nie odpowiadają rewolucji w transporcie dokonanej przez usługi mobilne.

W obecnym stanie trudno uznać, że podmioty oferujące usługi transportu w oparciu o wykorzystanie ekonomii współdzielenia, powinno być traktowane na równi z tradycyjnymi korporacjami taksówkarskimi. Nowi gracze na rynku opierający działalność o modele biznesowe z zakresu ekonomii współdzielenia dostarczają usługę dostępu do informacji, pośrednictwa pomiędzy pasażerami poszukującymi transportu, a kierowcami oferującymi dostęp do transportu. Podmioty dostarczające aplikacje mobilne niekoniecznie są właścicielami pojazdów oraz zwykle nie zatrudniają kierowców w oparciu o tradycyjnie rozumiane formy zatrudnienia.

## **2.2 Modele regulacji ekonomii współdzielenia na rynku przewozu osób na świecie**

2 czerwca 2016 roku Komisja Europejska wydała komunikat, w którym zaapelowała do państw członkowskich o nadanie ram prawnych usługom ekonomii dzielenia<sup>6</sup>. Ich funkcjonowanie uznała bowiem za jedno ze źródeł innowacyjności i wzrostu w europejskiej gospodarce. Nowe modele działalności, wykorzystujące powszechny dostęp do nowych technologii, znacznie pobudzają konkurencyjność i dostępność usług. Platformy oferujące usługi z wykorzystaniem dostępu do nowych technologii oferują usługi przez pojedynczych obywateli, wspierają nowe formy zatrudnienia, otwierają rynek na elastyczne modele pracy oraz dają dostęp do nowych źródeł dochodu. Konsumenci zyskują dostęp do korzyści, głównie w postaci nowych kategorii usług, rozszerzonego asortymentu rynku oraz niższe ceny spowodowane zwiększoną konkurencyjnością. *Sharing economy* zwiększa efektywność wykorzystania dóbr i usług co jest zbieżne z realizacją nadrzędnych celów UE -

---

<sup>6</sup>[http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-16-2001\\_pl.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-2001_pl.htm)

zrównoważonego rozwoju uwzględniającego zwiększony poziom ochrony środowiska naturalnego oraz przejścia na model gospodarki obiegowej, optymalizującej użycie zasobów i kładącej nacisk na ich ponowną eksploatację.

W wypadku nowych usług transportowych rozwiązania prawne w krajach członkowskich są jednak zróżnicowane. Możemy wyróżnić trzy zasadnicze ujęcia w prawie usług transportowych korzystających z nowej technologii informacyjnej. Pierwsze podejście to całkowity zakaz funkcjonowania podmiotów działających w ramach *sharing economy*. Takie rozwiązanie można spotkać w prawodawstwie m.in. Węgier, Niemiec oraz niektórych regionów Stanów Zjednoczonych. Takie podejście obarczone jest brakiem korzyści dla społeczeństwa. Rozwiązanie całkowicie niedopuszczające do korzystania ze współdzielenia może doprowadzić do zorganizowanych protestów społecznych, które miały m.in. miejsce w USA, Quebecu (Kanada) oraz Sao Paulo (Brazylia) po zdelegalizowaniu działalności jednego z czołowych przewoźników działających w ramach *sharing economy*. Całkowite zamknięcie rynku na legalną działalność podmiotów może prowadzić do patologii w postaci przejścia przedsiębiorców do szarej strefy – działalność podmiotów będzie całkowicie wykluczona z krajowego prawodawstwa, mimo tego będą funkcjonowały bez opodatkowania czy regulacji stanowiących podstawę funkcjonowania rynku.

Drugie ujęcie to funkcjonowanie podmiotów *sharing economy* w ramach rejestrowanej działalności gospodarczej, co wpisuje przedsiębiorstwa innowacyjne w ramy rynku obowiązujące podmioty tradycyjne. To rozwiązanie jest korzystniejsze niż całkowity zakaz istnienia podmiotów *sharing economy*, choć nie pozbawione wad. Największym zagrożeniem jest zniechęcenie do wejścia na rynek pojedyncze jednostki, sporadycznie oferujące usługi w ramach zderegulowanego rynku. W momencie wprowadzenia obowiązku prowadzenia rejestrowanej działalności gospodarczej, korzyści odnoszone z wykonywania pojedynczych usług, przewyższają wysokość kosztów ponoszonej działalności. Takie rozwiązanie uderza w osoby o najniższych dochodach, dla których wolny, nieograniczony barierami dostęp do rynku stanowi dodatkowe źródło utrzymania.

Trzecie rozwiązanie to liberalizacja przepisów dla podmiotów *sharing economy*. Rola państwa w tym zakresie ogranicza się do wprowadzenia podstawowych regulacji dla osób sporadycznie oferujących usługi w zakresie współdzielenia. Otwarcie rynku umożliwi swobodną działalność wszystkim członkom społeczeństwa – w szczególności przyczyni się

do poprawy sytuacji osób o najniższych dochodach, dla których prowadzenie tradycyjnej formy przedsiębiorstwa może okazać się nieopłacalne w kontekście odprowadzania obowiązkowych obciążeń z tytułu prowadzonej działalności. Przepisy regulujące *sharing economy* powinny dotyczyć zagadnień determinujących prawidłowe funkcjonowanie rynku oraz kwestie opodatkowania działalności. W optymalnym rozwiązaniu podatki powinny być pobierane od przychodów bieżących, podobnie jak w przypadku podatku od zysków kapitałowych, w przypadku których banki często ściągają należny podatek bez interwencji klientów.

Próba najdalej idąca liberalizacji prawa dotyczącego przewozu osób ma obecnie miejsce w Estonii. W tamtejszym parlamencie trwają prace nad nowelizacją Ustawy o transporcie publicznym, która wprowadzi do estońskiego systemu prawnego pojęcie „usługi zamówionej” (*pre-arranged service*), którą będą mogli świadczyć przez kierowców używających zarejestrowanych przez państwo platform elektronicznych. Kierowcą takim będzie mogła być osoba niekarana za przestępstwa kryminalne oraz za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości. Platforma elektroniczna będzie miała za to obowiązek nadzoru nad jakością usług (udostępnienie systemu oceny kierowców), obsługiwaną płatności i wystawiania faktur, rozpatrywania skarg złożonych przez pasażerów oraz udostępniania informacji o kierowcach (także danych finansowych) organom administracji państwowej. W celu wyrównania szans na rynku ustawa to ogranicza też bariery wejścia „tradycyjnym” taksówkarzom – znoszone są licencje oraz wymóg odbycia szkolenia, a także ograniczenia obszaru świadczonych usług. Taksówkarze zachowują jednak przywilej do brania pasażera „z ulicy” tj. bez wcześniejszego zamówienia pojazdu.

Regulacje pozwalające korzystać z usług transportowych zamawianych przy pomocy platform internetowych funkcjonują już za to w Wielkiej Brytanii. W tym celu jest wykorzystywana instytucja *Private Hire Vehicle* – prywatnego samochodu do wynajęcia znana również jako *minicab* – „minitaksówką”. Przykładowo w Londynie kierowca chcący przewozić pasażerów „minitaksówką” musi uzyskać specjalną licencję (której uzyskanie jest jednak prostsze i tańsze niż w przypadku pełnej licencji taksówkarskiej – niewymagany jest np. uważany za bardzo trudny egzamin z topografii miasta). Pojazd wykorzystywany do działalności musi natomiast spełniać wyznaczone przez miasto standardy, a także być odpowiednio oznaczony. Podobnie jak w Estonii, także wg regulacji brytyjskich kierowca „minitaksówki” nie może zabierać pasażerów „z ulicy” – muszą oni wcześniej zamówić

przejazd. Elementem regulacji jest również wyrok ws. jednej z platform pośredniczących w transporcie – sąd uznał, że kierowcom działającym w jej ramach należą się prawa pracownicze.

W przypadku hiszpańskiego Madrytu kierowcy pracujący dla platform pośredniczących w zamawianiu pojazdów korzystają z licencji typu *Autorización de arrendamiento de vehículos con conductor* (zezwolenie na wynajem samochodu z kierowcą), która pierwotnie służyła przede wszystkim podmiotom oferującym wynajem ekskluzywnych limuzyn dla klientów biznesowych. W przeciwieństwie do rozwiązań brytyjskich i estońskich, w wypadku Madrytu władze miasta ograniczają sztucznie podaż tych licencji – nie może być ich więcej niż 1/30 licencji na przewóz osób taksówką. Samochody nie mogą też krążyć po mieście w poszukiwaniu pasażerów – muszą stać w miejscu do momentu otrzymania zgłoszenia.

Wprowadzane w ustawie rozwiązania zbliżone są do modelu brytyjskiego. Intencją ustawodawców jest bowiem wykorzystanie istniejącego już rozwiązania – licencji na przewóz osób samochodem osobowym. W opinii autorów ustawy rozwiązanie hiszpańskie (ograniczenie liczby pojazdów do wynajęcia) jest bowiem zbyt restrykcyjne i nosi znamiona sztucznego ograniczania konkurencyjności nowych form transportu i podtrzymania renty regulacyjnej „tradycyjnych” taksówkarzy, ze szkodą dla konsumentów.

Kluczowe znaczenie dla europejskich regulacji platform internetowych łączących pasażerów z kierowcami będzie miał natomiast wyrok w rozpatrywanej przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej sprawie C-434/15, w której stronami jest zrzeczenie „tradycyjnych” taksówkarzy z hiszpańskiej Barcelony oraz jedna z firm obsługujących platformę pośredniczącą. Zajmujący się sprawą hiszpański sąd zwrócił się do TSUE z pytaniem prejudycjalnym czy usługa oferowana przez firmę jest usługą przewozową, elektroniczną usługą pośrednictwa, czy właściwą usługą społeczeństwa informacyjnego. Wyrok w tej sprawie będzie istotnym krokiem na drodze stworzenia ogólnoeuropejskiej normy określającej uprawnienia władz państwowych w zakresie regulacji właśnie takich usług.

### **3. Różnice pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym**

W obecnym stanie prawnym przepisy Ustawy o transporcie drogowym wskazują na występowanie trzech kategorii przewoźników drogowych w omawianym kontekście. Reguluje to art. 5b ust. 1 Ustawy o transporcie drogowym poprzez nazwanie każdej z trzech

kategorii, kolejno: przewóz samochodem osobowym, pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą, a także przewóz taksówką.

Proponowana regulacja nie stoi w sprzeczności z obecnym stanem prawnym oraz z tendencją wyrażoną w Ustawie z dnia 13 czerwca 2013 r. o zmianie ustaw regulujących wykonywanie niektórych zawodów, która dokonała deregulacji zawodów, w tym między innymi taksówkarzy. Intencją autorów nowelizacji w odniesieniu do obecnego stanu prawnego jest wyjście naprzeciw nieustannie ewoluującemu rynkowi usług elektronicznych, poprzez wprowadzenie do dotychczasowych regulacji definicji elektronicznej platformy pośredniczącej, w celu uporządkowania relacji pomiędzy kierowcami świadczącymi usługi transportu drogowego a przedsiębiorcami trudniącymi się pośrednictwem w tym zakresie.

*Ratio legis* proponowanych regulacji to w istocie oddzielenie właściwej usługi transportu drogowego obłożonej szeregiem regulacji konstytuującej uprawnienie do jej wykonywania (określone między innymi w art. 5c Ustawy o transporcie drogowym), od usług funkcjonujących już obecnie na rynku, jednakże wbrew ich rynkowemu przeznaczeniu często mylnie klasyfikowanych jako również usługa transportu drogowego. Tym samym projekt wprowadza wyraźne rozróżnienie na pośredniczącą w transporcie drogowym platformę usług oraz realnie wykonującą usługę transport drogowy kierowcę.

Jednocześnie warto podkreślić, że wbrew pojawiającym się w debacie publicznej głosom postulującym utworzenie nowej uprzywilejowanej kategorii przewoźników drogowych, niniejszy projekt nowelizacji zmierza do jak najpełniejszej realizacji prawa unijnego w tym zakresie. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) NR 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. wyraźnie wskazuje na konieczność zapewnienia uczciwej konkurencji oraz dążenie do ustanawiania wspólnych zasad dotyczących wykonywania zawodu przewoźnika drogowego. Powinny być one zgodne z przywołanym aktem prawa unijnego stosowane w jak najszerszym stopniu do wszystkich przedsiębiorców. W ocenie autorów projektu, nie jest on zatem w swojej treści niezgodny z unijnym prawem, ale wręcz zmierza do jego jak najpełniejszego implementowania na gruncie krajowym.

Ponadto, w obecnym stanie prawnym w ramach rynku usług transportu drogowego funkcjonuje szereg licencji i zezwoleń. Warto w związku z tym zauważyć, że jest to

podyktowane specyfiką branży transportowej i koniecznością ustanowienia pewnego rodzaju mechanizmów kontroli administracji państwowej na tym sektorze usług. Jednakże z uwagi na fakt, że pośrednicząca platforma nie będzie funkcjonować w oparciu o nawet porównywalny poziom odpowiedzialności i ryzyka, w przekonaniu autorów projektu wystarczającym sposobem dokonania legalizacji jej działania jest zgłoszenie zamiaru wykonywania takiej działalności do właściwego organu. Nie ulega jednakże wątpliwości, że ustanowione w ustawie wymogi dokumentacyjne występujące w związku ze specyfiką relacji pośrednika na rynku przewozu osób oraz przedsiębiorcy świadczącego właściwą usługę transportu drogowego, pozostawione bez mechanizmów weryfikujących stałyby się prawem niemożliwym do wyegzekwowania. Tym samym zasadne jest ustanowienie zarówno uprawnień kontrolnych dla Inspekcji Transportu Drogowego, jak i sankcji o charakterze wpraw administracyjnej kary pieniężnej, a w przypadku wielokrotnego i rażącego działania wbrew wymogom ustawy, również odpowiedzialności na zasadzie wykroczenia.

Fakt ustanowienia czynu zabronionego w art. 95g związany jest z koniecznością zapewnienia sankcji za rażące naruszenia obowiązków dokumentacyjnych, jednakże należy zauważyć, że wobec znikomego poziomu trudności w gromadzeniu określonej w art. 5b ust. 4-7 dokumentacji, sankcja wskazana będzie wobec zachowań ściśle patologicznych oraz przede wszystkim takich o charakterze powtarzalnego i rażącego naruszenia danych obowiązków. Ustanowienie takiego zakresu odpowiedzialności na zasadzie wykroczenia jest zarówno niezbędne jak i możliwie najmniej dotkliwe dla podmiotów funkcjonujących na rynku oraz co najważniejsze zmierzać będzie do penalizowania tylko tych jego uczestników, którzy dopuszczają się działań nieuczciwych zarówno względem Państwa jak i wobec innych konkurentów wprowadzając do obrotu dostępność nielegalnej usługi nieudokumentowanej w należyty sposób.

#### **4. Skutki**

##### **a) prawne**

Bezpośrednim skutkiem prawnym proponowanego rozwiązania będzie stworzenie kategorii elektronicznej platformy pośredniczącej, definiującej zakres obowiązków przedsiębiorców dostarczających usługę informacyjną umożliwiającą dostęp do bazy danych oraz określenie statusu prawnego przedsiębiorców świadczących usługę krajowego transportu drogowego za pośrednictwem platformy elektronicznej.

#### b) gospodarcze

Wnioskodawcy traktują ekonomię współdzielenia jako jeden z naturalnych mechanizmów rozwoju gospodarczego w dobie gospodarki cyfrowej, który powinien być aktywnie wspierany przez nowoczesne państwo. Wykorzystanie nowych technologii, powszechność oraz łatwość dostępu do informacji generują szybką absorpcję mechanizmu w społeczeństwach. Stworzenie ram prawnych umożliwiających efektywne funkcjonowanie przedsiębiorstw korzystających z mechanizmów ekonomii współdzielenia, pozwoli na kreację nowych miejsc pracy oraz wzmocnienie tempa rozwoju gospodarczego państwa przez zwiększenie podaży w ramach sektora usług. Komisja Europejska szacuje, że w 2015 roku przychody brutto w UE uzyskane przez platformy i dostawców usług w ramach ekonomii współdzielenia osiągnęły wartość 28 mld €. Wzrost wartości usług utrzymuje się na wysokim poziomie od 2013 roku i szacuje się jego dalsze, szybkie tempo wzrostu. Ekspertki szacują, że potencjalna wartość całego sektora ekonomii współdzielenia w UE może być warta 160-572 mld €. Zainteresowanie produktami z dziedziny ekonomii współdzielenia jest coraz większe, co potwierdzają m.in. przeprowadzone badanie społeczne przez Eurobarometr – 52% obywateli UE ma świadomość istnienia usług oferowanych w ramach ekonomii współdzielenia, a 17% ankietowanych korzystało z takich usług co najmniej jeden raz. Wsparcie na rzecz rozwoju oraz stworzenie mechanizmów prawnych umożliwiających funkcjonowanie platform/aplikacji w ramach ekonomii współdzielenia będzie skutkowało utworzeniem nowych form elastycznego zatrudnienia, stanowiącego dodatkowe źródło dochodu. Zwiększenie różnorodności dostępnych produktów w ramach ekonomii współdzielenia będzie oznaczało wzrost konkurencyjności na rynku usług transportowych.

#### c) finansowe

Wprowadzenie proponowanych rozwiązań będzie skutkowało zwiększeniem wpływów do budżetu z tytułu opodatkowania usług transportowych. W obecnym stanie prawnym, państwo nie jest w stanie skutecznie opodatkować działalności omawianych podmiotów. Ze względu na brak odpowiedniego otoczenia prawnego i ewidencji podmiotów prowadzących tego rodzaju działalność, trudno oszacować wysokość dodatkowych wpływów podatkowych.

#### d) społeczne

Niniejszy projekt przyczyni się pozytywnie do wzrostu konkurencji na rynku usług z zakresu transportu prywatnego, co będzie skutkowało zwiększeniem dostępności produktów dla

klientów. Zwiększona konkurencyjność oznacza spłaszczenie poziomu cen usług. Otwarcie rynku przejazdów okazjonalnych oznacza możliwość uzyskania dodatkowego źródła dochodu dla kierowców niewykonywujących przewozów w ramach stałego zatrudnienia. W dłuższym horyzoncie czasowym, spodziewanym efektem będzie zmniejszenie liczby prywatnych pojazdów wykorzystywanych do transportu w ramach aglomeracji miejskich i ograniczenie problemu korków ulicznych - wg badania TomTomTraffic Index 2016 wśród 20 najbardziej zakorkowanych miast Europy aż 4 z nich znajdują się w Polsce, a Łódź jest pod tym względem najgorsza na kontynencie. Teza o tym, że nowe usługi transportowe zmniejszają ruch uliczny została potwierdzona w badaniu przeprowadzonym przez naukowców z Arizona State University.<sup>7</sup> Zmniejszenie liczby samochodów poruszających się w miastach pozytywnie wpłynie na ograniczenie emisji zanieczyszczeń pochodzących z silników pojazdów spalinowych. Jak wynika z raportu Naczelnej Izby Kontroli, za zanieczyszczenie powietrza w Warszawie w 63% odpowiada komunikacja kołowa.<sup>8</sup>

---

<sup>7</sup>[https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2838043](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2838043)

<sup>8</sup><https://www.nik.gov.pl/aktualnosci/nik-o-ochronie-powietrza-przed-zanieczyszczeniami.html>

Warszawa, 2 czerwca 2017 r.

BAS-WAPMiZ-1039/17

Pan  
Marek Kuchciński  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

**Opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu  
ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (przedstawiciel  
wnioskodawców: poseł Paweł Pudłowski)**

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2012 r. poz. 32, ze zm.) sporządza się następującą opinię:

**1. Przedmiot projektu ustawy**

Projektowana ustawa przewiduje znowelizowanie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2016 poz. 1907, ze zm.), dalej jako: „ustawa”.

Projektodawcy proponują zdefiniowanie w art. 4 pkt 24 i 25 ustawy dwóch nowych pojęć. I tak, elektroniczną platformą pośredniczącą miałyby być przedsiębiorca będący osobą prawną lub fizyczną, wykonujący działalność gospodarczą w zakresie świadczenia usługi pośrednictwa pomiędzy konsumentem usługi krajowego transportu drogowego a przedsiębiorcą świadczącym usługę krajowego transportu drogowego. Przedsiębiorca działający w formie takiej platformy ma wykonywać usługę w oparciu o system informatyczny lub teleinformatyczny umożliwiający konsumentom dostęp do bazy danych zawierającej informacje o przedsiębiorcach świadczących usługę krajowego transportu drogowego w zakresie co najmniej ich gotowości do świadczenia usługi oraz prognozowanej ceny usługi na wyznaczonej przez konsumenta trasie przejazdu. Z kolei profesjonalny beneficjent elektronicznej platformy pośredniczącej to przedsiębiorca świadczący usługę krajowego transportu drogowego w rozumieniu art. 5b ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy, udostępniający elektronicznej platformie pośredniczącej dane dotyczące gotowości do świadczenia usługi na rzecz konsumenta w ramach

informatycznego systemu administrowanego przez przedsiębiorcę, o którym mowa w pkt 24.

Zgodnie z dodawanym art. 5b ust. 4 ustawy podjęcie i wykonywanie działalności o charakterze elektronicznej platformy pośredniczącej ma wymagać: 1) złożenia zgłoszenia do organu właściwego, o którym mowa w art. 7 ust. 2 pkt 1 ustawy, 2) uzyskania oświadczenia w formie pisemnej, z notarialnie poświadczonym podpisem od profesjonalnego beneficjenta elektronicznej platformy pośredniczącej o spełnieniu wymogów o którym mowa w art. 5c ust. 1 ustawy, w związku z wykonywaniem działalności o której mowa w art. 5b ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy, 3) uzyskania przez elektroniczną platformę pośredniczącą odpisu dokumentu potwierdzającego posiadaną licencję przez każdego z kontrahentów będących profesjonalnymi beneficjentami elektronicznej platformy pośredniczącej. Odpis dokumentu potwierdzającego posiadanie licencji powinien stanowić załącznik do oświadczenia, o którym mowa w pkt 2. Zgłoszenie, o którym mowa 5b ust. 4 pkt 1 ustawy, ma zawierać dane określone w dodawanym art. 7a ust. 9 ustawy, zaś wzór tego zgłoszenia ma określić minister właściwy do spraw transportu w drodze rozporządzenia, na podstawie art. 7a ust. 8 ustawy. Kontrola przestrzegania obowiązków dokumentacyjnych, o którym mowa w art. 5b ust. 4-7 ustawy, będzie zadaniem Inspekcji Transportu Drogowego.

W odniesieniu do art. 5c ustawy proponuje się zmianę przepisu ust. 1 pkt 1 lit. a, zgodnie z którym licencji na podjęcie i wykonywanie krajowego transportu drogowego – w zakresie przewozu osób: 1) samochodem osobowym, 2) pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą – udziela się przedsiębiorcy, jeżeli członkowie organu zarządzającego osoby prawnej, osoby zarządzające spółką jawną lub komandytową, a w przypadku innego przedsiębiorcy – osoby prowadzące działalność gospodarczą nie zostały skazane prawomocnym wyrokiem za przestępstwa karne skarbowe lub przestępstwa umyślne: przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, przeciwko wolności seksualnej i obyczajności, przeciwko życiu i zdrowiu, mieniu, obrotowi gospodarczemu, wiarygodności dokumentów, środowisku lub warunkom pracy i płacy albo inne mające związek z wykonywaniem zawodu. Zgodnie ze zmienianym art. 5c ust. 1 pkt 4 ustawy licencji we wskazanym powyżej zakresie udziela się, jeżeli w stosunku do osób zatrudnionych przez przedsiębiorcę nie orzeczono zakazu wykonywania zawodu kierowcy oraz nie zostały one skazane prawomocnym wyrokiem za przestępstwa określone w art. 5c ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy. Ponadto przedsiębiorca wykonujący usługę transportu drogowego na podstawie takich licencji będzie mógł świadczyć tę usługę jedynie w oparciu o pracę wykonywaną osobiście lub poprzez kierowców pozostających z nim w stosunku pracy, lub też poprzez umowę z innym przedsiębiorcą posiadającym własną licencję (dodawany art. 5c ust. 6 ustawy).

W myśl projektowanego art. 95f ustawy przedsiębiorca, który jako elektroniczna platforma pośrednicząca nie będzie dopełniał obowiązków określonych w art. 5b ust. 4-7 ustawy, będzie podlegał karze pieniężnej. W przypadku określonym w projektowanym art. 95g ustawy takiemu przedsiębiorcy będzie dodatkowo groziła kara grzywny.

W art., 2 projektu zawarto przepis obligujący przedsiębiorców do dostosowania posiadanej dokumentacji do wprowadzanych wymogów w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia ustawy w życie.

Projektowana ustawa ma wejść w życie z dniem 1 stycznia 2018 r.

## **2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy**

**2.1.** Opiniowany projekt ustawy należy poddać ocenie z uwzględnieniem:

- art. 49-55 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TfUE) regulujących swobodę przedsiębiorczości;

- art. 56-62 TfUE regulujących swobodę świadczenia usług;

- art. 90-100 TfUE dotyczących transportu;

- 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 r., s. 36), dalej jako „dyrektywa 2006/123/WE”.

- dyrektywy 2000/31/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 8 czerwca 2000 r. w sprawie niektórych aspektów prawnych usług społeczeństwa informacyjnego, w szczególności handlu elektronicznego w ramach rynku wewnętrznego (dyrektywy o handlu elektronicznym) (Dz. Urz. WE L 178 z 17.7.2000, s. 1), dalej jako „dyrektywa 2000/31/WE”;

- rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, s. 51), dalej jako „rozporządzenie 1071/2009”;

- dyrektywy (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającej procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz. Urz. UE L z 241 z 17.9.2015, s. 1), dalej jako „dyrektywa 2015/1535”.

**2.2.** Art. 49 TfUE stanowi, że ograniczenia swobody przedsiębiorczości obywateli jednego państwa członkowskiego na terytorium innego państwa członkowskiego są zakazane. Zakaz ten obejmuje również ograniczenia w tworzeniu agencji, oddziałów lub filii przez obywateli danego państwa członkowskiego, ustanowionych na terytorium innego państwa członkowskiego. Z zastrzeżeniem postanowień dotyczących kapitału, swoboda przedsiębiorczości obejmuje podejmowanie i wykonywanie działalności prowadzonej na własny

rachunek, jak również zakładanie i zarządzanie przedsiębiorstwami, a zwłaszcza spółkami w rozumieniu art. 54 akapit drugi TfUE, na warunkach określonych przez ustawodawstwo państwa przyjmującego dla własnych obywateli. Zgodnie z art. 52 ust. 1 TfUE postanowienia Traktatu dotyczące swobody przedsiębiorczości oraz środki podjęte na ich podstawie nie przesadzają o zastosowaniu przepisów ustawowych, wykonawczych lub administracyjnych przewidujących szczególne traktowanie cudzoziemców, uzasadnione względami porządku publicznego, bezpieczeństwa publicznego lub zdrowia publicznego.

Art. 56 TfUE stanowi, że ograniczenia w swobodnym świadczeniu usług wewnątrz Unii są zakazane w odniesieniu do obywateli państw członkowskich mających swe przedsiębiorstwo w państwie członkowskim innym niż państwo odbiorcy świadczenia. Usługami w rozumieniu TfUE są świadczenia wykonywane zwykle za wynagrodzeniem w zakresie, w jakim nie są objęte postanowieniami o swobodnym przepływie towarów, kapitału i osób. Do usług ma zastosowanie także przytoczony art. 52 ust. 1 TfUE przewidujący dopuszczalne krajowe ograniczenia swobody świadczenia usług.

Trzeba przy tym podkreślić, że w myśl art. 58 ust. 1 TfUE swobodę przepływu usług w dziedzinie transportu regulują postanowienia tytułu dotyczącego transportu (art. 90-100 TfUE).

Uszczegółowieniu traktatowych regulacji w zakresie swobody przedsiębiorczości i swobody świadczenia usług służy dyrektywa 2006/123/WE. Dyrektywa ta ustanawia ogólne przepisy ułatwiające korzystanie ze swobody przedsiębiorczości przez usługodawców oraz swobodnego przepływu usług, zapewniając przy tym wysoki poziom jakości usług (art. 1). Dyrektywa 2006/123/WE ma zastosowanie do usług świadczonych przez usługodawców prowadzących przedsiębiorstwo w państwie członkowskim (art. 2 ust. 1), nie ma jednak zastosowania do usług w dziedzinie transportu, w tym transportu miejskiego i taksówek (art. 2 ust. 2 lit. d w związku z pkt 21 preambuły), które są objęte postanowieniami TfUE dotyczącymi transportu.

**2.2.** Zgodnie z art. 2 lit. a dyrektywy 2000/31/WE pojęcie „usługa społeczeństwa informacyjnego” oznacza usługę w rozumieniu art. 1 pkt 2 dyrektywy 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającej procedurę udzielania informacji w dziedzinie norm i przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz. Urz. WE L 24 z 21.7.1998 r., s. 37), dalej jako „dyrektywy 2000/31/WE”, tzn. „każdą usługę normalnie świadczoną za wynagrodzeniem, na odległość, drogą elektroniczną i na indywidualne żądanie odbiorcy usług”<sup>1</sup>. Zgodnie z art. 2 lit. h dyrektywy 2000/31/WE pojęcie „dziedzina podlegająca koordynacji” oznacza „wymagania ustanowione w systemach prawnych państw członkowskich mające

<sup>1</sup> Należy odnotować, że w związku z zastąpieniem dyrektywy 98/34/WE przez dyrektywę 2015/1535 przepisem, który obecnie zawiera tożsamą co do treści definicję pojęcia „usługa” jest art. 1 ust. 1 lit. b dyrektywy 2015/1535.

zastosowanie do podmiotów świadczących usługi społeczeństwa informacyjnego lub do usług społeczeństwa informacyjnego, niezależnie od tego, czy mają charakter ogólny, czy zostały przewidziane szczególnie dla nich”.

Zgodnie z art. 3 dyrektywy 2000/31/WE „każde państwo członkowskie zapewnia, aby usługi społeczeństwa informacyjnego świadczone przez usługodawcę mającego siedzibę na jego terytorium były zgodne z przepisami krajowymi stosowanymi w tym państwie członkowskim i wchodzącymi w zakres koordynowanej dziedziny (ust. 1), państwa członkowskie nie mogą z powodów wchodzących w zakres koordynowanej dziedziny ograniczać swobodnego przepływu usług społeczeństwa informacyjnego pochodzących z innego państwa członkowskiego (ust. 2)”.

Państwa członkowskie mogą podejmować środki mające na celu odstępianie od ust. 2 w odniesieniu do określonej usługi społeczeństwa informacyjnego, jeżeli m.in. środki te są konieczne z jednego z następujących powodów: porządek publiczny, w szczególności zapobieganie, dochodzenie, wykrywanie oraz ściganie przestępstw, wraz z ochroną małoletnich oraz walką z podżeganiem do nienawiści z powodów rasowych, seksualnych, religijnych oraz narodowościowych, a także z naruszeniem godności człowieka dotyczącymi osób fizycznych (art. 3 ust. 4 lit. a dyrektywy 2000/31/WE).

**2.3.** Rozporządzenie 1071/2009 reguluje dostęp do zawodu przewoźnika drogowego i wykonywanie tego zawodu. Ma ono zastosowanie do wszystkich przedsiębiorców, którzy mają siedzibę w Unii Europejskiej i wykonują zawód przewoźnika drogowego.

**2.4.** Zgodnie z art. 5 ust. 1 dyrektywy 2015/1535 państwa członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji wszelkie projekty przepisów technicznych, z wyjątkiem tych, które w pełni stanowią transpozycję normy międzynarodowej lub europejskiej, w którym to przypadku wystarczająca jest informacja dotycząca odpowiedniej normy. Ponadto państwa członkowskie obowiązane są przekazać Komisji także uzasadnienie konieczności przyjęcia takich przepisów technicznych, jeżeli uzasadnienie to nie zostało wyraźnie ujęte w projekcie.

„Przepisy techniczne” w rozumieniu art. 1 ust. 1 lit. f dyrektywy 2015/1535 oznaczają „specyfikacje techniczne i inne wymagania bądź zasady dotyczące usług, włącznie z odpowiednimi przepisami administracyjnymi, których przestrzeganie jest obowiązkowe, *de jure* lub *de facto*, w przypadku wprowadzenia do obrotu, świadczenia usługi, ustanowienia operatora usług lub korzystania w państwie członkowskim lub na przeważającej jego części, jak również przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne państw członkowskich, z wyjątkiem określonych w art. 7, zakazujące produkcji, przywozu, wprowadzania do obrotu lub stosowania produktu lub zakazujące świadczenia bądź korzystania z usługi lub ustanawiania dostawcy usług”.

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

**3.1.** Biorąc pod uwagę przywołane powyżej postanowienia prawa Unii Europejskiej trzeba zauważyć, że kluczowe znaczenie dla dokonania oceny projektu ustawy ma przesądzenie charakteru prawnego usług, które są jego przedmiotem. Precyzując, chodzi zawarte w projektowanym art. 4 pkt 24 odniesienie do „usług pośrednictwa pomiędzy konsumentem usługi krajowego transportu drogowego a przedsiębiorcą świadczącym usługę krajowego transportu drogowego”.

Wymaga podkreślenia, że proponowana regulacja dotyczy kilku obszarów z zakresu prawa UE, a jej jednoznaczną kwalifikację utrudnia to, że dotyczy usług, które do tej pory nie zostały ani wprost poddane reżimowi prawa unijnego, ani wiążąco ocenione przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE). Trzeba przy tym odnotować, że kwestia o bardzo zbliżonym charakterze stała się przedmiotem pytania prejudycjalnego skierowanego do TSUE (sprawa C- 434/15, *Asociación Profesional Elite Taxi przeciwko Uber Systems Spain SL*). Sprawa ta nie została dotychczas rozstrzygnięta przez TSUE, niemniej należy wskazać, że została już w niej przedstawiona opinia Rzecznika Generalnego<sup>2</sup>. Zastrzegając, że stanu faktycznego i stanu prawnego przywołanej sprawy nie można traktować jako tożsamy z regulacjami proponowanymi w opiniowanym projekcie ustawy, warto przywołać podstawowe ustalenia poczynione przez Rzecznika Generalnego.

Przede wszystkim w ocenie Rzecznika Generalnego usługa kojarzenia pasażerów i kierowców nie ma charakteru samodzielnego czy też podstawowego względem usługi przewozowej, w związku z czym nie może być zakwalifikowana jako „usługa społeczeństwa informacyjnego” (pkt 65 opinii). Jego zdaniem jednolita usługa obejmująca zarówno poszukiwanie dostępnego kierowcy i rezerwację kursu, jak i świadczenie przewozu *sensu stricto*, może być uznana za usługę w dziedzinie transportu w rozumieniu art. 2 ust. 2 lit. d dyrektywy 2006/123/WE (pkt 67 opinii). Taką działalność należy uznać za objętą wyjątkiem od swobody świadczenia usług ustanowionym w art. 58 ust. 1 TfUE i podlegającą regulacji zawartej w art. 90 i nast. TfUE. Art. 91 ust. 1 lit. b TfUE wyraźnie wymienia „warunki dostępu przewoźników niemających stałej siedziby w państwie członkowskim do transportu krajowego w państwie członkowskim” jako dziedzinę, która powinna być uregulowana w ramach wspólnej polityki transportowej (pkt 69 opinii). Taka działalność stanowi usługę w dziedzinie transportu w rozumieniu art. 2 ust. 2 lit. d dyrektywy 2006/123/WE. Jest ona zatem wykluczona z zakresu stosowania tej dyrektywy. Ponadto działalność ta jest również objęta ustanowionym w art. 58 ust. 1 TfUE wyjątkiem od zasady swobody świadczenia usług i jest regulowana przez przepisy art. 90 i nast. TfUE (pkt 70 opinii).

---

<sup>2</sup> Opinia Rzecznika Generalnego Macieja Szpunara z 11 maja 2017 r., dostępna na stronie: [curia.europa.eu](http://curia.europa.eu).

Podsumowując Rzecznik Generalny stwierdził, iż w przypadku usług mieszanych zawierających jeden element świadczony drogą elektroniczną, i drugi, który nie jest świadczony tą drogą, aby dana usługa mogła zostać uznana za „usługę społeczeństwa informacyjnego”, pierwszy element powinien albo być samodzielny w sensie gospodarczym, albo mieć charakter podstawowy w porównaniu do drugiego elementu. Działalność Ubera powinna być analizowana jako pewna całość, która obejmuje zarówno usługę polegającą na kojarzeniu pasażerów z kierowcami przy zastosowaniu aplikacji na smartfony, jak i świadczenie przewozowe jako takie, które z ekonomicznego punktu widzenia stanowi jej element podstawowy. Działalność ta nie może zatem zostać podzielona na dwie części po to, aby jedna z nich mogła zostać uznana za usługę społeczeństwa informacyjnego. Taką usługę należy zaś zakwalifikować jako „usługę w dziedzinie transportu” (pkt 71 opinii). W związku z tym Rzecznik Generalny zaproponował udzielenie następujących odpowiedzi na pytania prejudycjalne: 1) art. 2 lit. a dyrektywy 2000/31/WE w związku z art. 1 pkt 2 dyrektywy 98/34 należy interpretować w ten sposób, że usługa polegająca na kojarzeniu, za pomocą oprogramowania na telefony komórkowe, potencjalnych pasażerów z kierowcami oferującymi indywidualne usługi przewozu miejskiego na żądanie, w sytuacji gdy dostawca rzeczony usługi kojarzenia sprawuje kontrolę nad istotnymi warunkami wykonywanych w tych ramach świadczeń przewozowych, w szczególności w zakresie ich cen, nie stanowi usługi społeczeństwa informacyjnego w rozumieniu tych przepisów; 2) art. 58 ust. 1 TfUE i art. 2 ust. 2 lit. d dyrektywy 2006/123/WE należy interpretować w ten sposób, że usługa opisana w poprzednim punkcie stanowi usługę w dziedzinie transportu w rozumieniu tych przepisów.

Przywołana argumentacja Rzecznika Generalnego wydaje się w dużym stopniu adekwatna w stosunku do rodzaju działalności, która ma być regulowana przepisami projektu ustawy. W szczególności trzeba zwrócić uwagę na to, że przedsiębiorca działający w formie elektronicznej platformy pośredniczącej ma wykonywać usługę w oparciu o system informatyczny lub teleinformatyczny umożliwiający konsumentom dostęp do bazy danych zawierającej informacje o przedsiębiorcach świadczących usługę krajowego transportu drogowego w zakresie co najmniej ich gotowości do świadczenia usługi oraz prognozowanej ceny usługi na wyznaczonej przez konsumenta trasie przejazdu (art. 4 pkt 24 ustawy). Ponadto ma on obowiązek uzyskania oświadczenia w formie pisemnej, z notarialnie poświadczonym podpisem od profesjonalnego beneficjenta elektronicznej platformy pośredniczącej, o spełnieniu wymogów, o którym mowa w art. 5c ust. 1 ustawy, w związku z wykonywaniem działalności, o której mowa w art. 5b ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy, a także odpisu dokumentu potwierdzającego posiadaną licencję na podjęcie i wykonywanie krajowego transportu drogowego, przez każdego z kontrahentów będących profesjonalnymi beneficjentami elektronicznej platformy pośredniczącej (art. 5b ust. 4 pkt 2 i 3 ustawy). Przemawia to za uznaniem

działalności w formie elektronicznej platformy pośredniczącej za usługę w dziedzinie transportu. Wobec tego należy przyjąć, że takie usługi są objęte wyłączeniem od swobody świadczenia usług ustanowionym w art. 58 ust. 1 TfUE i podlegają postanowieniom art. 90-100 TfUE, a także są wyłączone z zakresu stosowania dyrektywy 2006/123/WE.

Dodatkowo trzeba odnotować, że projekt ustawy nie zawiera rozwiązań zakładających odmienne traktowanie podmiotów z innych niż Polska państw członkowskich UE, co pozwala stwierdzić, że tym samym nie narusza swobody przedsiębiorczości w rozumieniu art. 49 TfUE.

**3.2.** W związku z uznaniem usług, o których mowa w projekcie ustawy, za usługi w dziedzinie transportu, podlegają one przepisom TfUE dotyczącym transportu. Do zakresu tej regulacji wchodzi m.in. ustalenie warunków dostępu przewoźników niemających stałej siedziby w państwie członkowskim do transportu krajowego w państwie członkowskim (art. 91 ust. 1 lit. b TfUE). Na podstawie art. 91 TfUE zostało wydane m.in. rozporządzenie 1071/2009.

Projekt ustawy nie narusza przywołanych przepisów UE.

**3.3.** W przypadku uznania, że usługi, o których mowa w projekcie ustawy, są usługami w dziedzinie transportu, nie stanowią zaś usług społeczeństwa informacyjnego, nie ma obowiązku przekazania projektowanych przepisów w ramach procedury notyfikacyjnej określonej w dyrektywie 2015/1535.

Jednakże kwestia kwalifikacji usług pośrednictwa drogą elektroniczną między klientami a przewoźnikami nie została jeszcze rozstrzygnięta przez TSUE, nie można wykluczyć, że takie usługi – w całości albo w części – zostaną uznane za usługi społeczeństwa informacyjnego. Co więcej, w postępowaniach notyfikacyjnych określonych w prawie Unii Europejskiej zalecane jest, aby w razie wątpliwości co do konieczności poinformowania instytucji unijnych, przyjąć – ze względów ostrożnościowych – że obowiązek notyfikacyjny istnieje. Z powyższych względów rekomendowanym działaniem jest zatem przekazanie projektu ustawy Komisji Europejskiej w trybie dyrektywy 2015/1535.

Notyfikacja Komisji odbywa się za pośrednictwem ministra właściwego do spraw gospodarki, który jest koordynatorem krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (§ 1 ust. 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych).

Obowiązek notyfikacyjny ma na celu umożliwienie Komisji i innym państwom członkowskim UE wyrażenie opinii, czy projektowany przepis może utrudnić handel lub, w stosunku do zasad dotyczących usług, swobodę przepływu usług lub swobodę przedsiębiorczości podmiotów gospodarczych w dziedzinie usług (art. 5 ust. 1 akapit szósty dyrektywy 2015/1535). Obowiązek notyfikacyjny połączony jest z obowiązkiem państwa odroczenia przyjęcia

projektu przepisu technicznego. Okres wstrzymania może być różny, jednak zasadniczo nie może być krótszy niż trzy miesiące (art. 6 dyrektywy 2015/1535).

#### **4. Konkluzja**

**4. 1.** Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym nie narusza prawa Unii Europejskiej.

**4.2.** Projekt ustawy podlega notyfikacji zgodnie z wymogami dyrektywy 2015/1535.

Akceptował:

Dyrektor

Biura Analiz Sejmowych

Wojciech Arndt

Warszawa, 2 czerwca 2017 r.

BAS-WAPMiZ-1040/17

Pan  
Marek Kuchciński  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

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

Projektowana ustawa przewiduje znowelizowanie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2016 poz. 1907, ze zm.), dalej jako: „ustawa”.

Projektodawcy proponują zdefiniowanie w art. 4 pkt 24 i 25 ustawy dwóch nowych pojęć. I tak, elektroniczną platformą pośredniczącą miałyby być przedsiębiorca będący osobą prawną lub fizyczną, wykonujący działalność gospodarczą w zakresie świadczenia usługi pośrednictwa pomiędzy konsumentem usługi krajowego transportu drogowego a przedsiębiorcą świadczącym usługę krajowego transportu drogowego. Przedsiębiorca działający w formie takiej platformy ma wykonywać usługę w oparciu o system informatyczny lub teleinformatyczny umożliwiający konsumentom dostęp do bazy danych zawierającej informacje o przedsiębiorcach świadczących usługę krajowego transportu drogowego w zakresie co najmniej ich gotowości do świadczenia usługi oraz prognozowanej ceny usługi na wyznaczonej przez konsumenta trasie przejazdu. Z kolei profesjonalny beneficjent elektronicznej platformy pośredniczącej to przedsiębiorca świadczący usługę krajowego transportu drogowego w rozumieniu art. 5b ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy, udostępniający elektronicznej platformie pośredniczącej dane dotyczące gotowości do świadczenia usługi na rzecz konsumenta w ramach informatycznego systemu administrowanego przez przedsiębiorcę, o którym mowa w pkt 24.

Zgodnie z dodawanym art. 5b ust. 4 ustawy podjęcie i wykonywanie działalności o charakterze elektronicznej platformy pośredniczącej ma wymagać: 1) złożenia zgłoszenia do organu właściwego, o którym mowa w art.

7 ust. 2 pkt 1 ustawy, 2) uzyskania oświadczenia w formie pisemnej, z notarialnie poświadczonym podpisem od profesjonalnego beneficjenta elektronicznej platformy pośredniczącej o spełnieniu wymogów o którym mowa w art. 5c ust. 1 ustawy, w związku z wykonywaniem działalności o której mowa w art. 5b ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy, 3) uzyskania przez elektroniczną platformę pośredniczącą odpisu dokumentu potwierdzającego posiadaną licencję przez każdego z kontrahentów będących profesjonalnymi beneficjentami elektronicznej platformy pośredniczącej.

W odniesieniu do art. 5c ustawy proponuje się zmianę przepisu ust. 1 pkt 1 lit. a, zgodnie z którym licencji na podjęcie i wykonywanie krajowego transportu drogowego – w zakresie przewozu osób: 1) samochodem osobowym, 2) pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą – udziela się przedsiębiorcy, jeżeli członkowie organu zarządzającego osoby prawnej, osoby zarządzające spółką jawną lub komandytową, a w przypadku innego przedsiębiorcy – osoby prowadzące działalność gospodarczą nie zostały skazane prawomocnym wyrokiem za przestępstwa karne skarbowe lub przestępstwa umyślne: przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, przeciwko wolności seksualnej i obyczajności, przeciwko życiu i zdrowiu, mieniu, obrotowi gospodarczemu, wiarygodności dokumentów, środowisku lub warunkom pracy i płacy albo inne mające związek z wykonywaniem zawodu. Ze zmianą tą wiąże się zmiana w art. 5c ust. 1 pkt 4 i ust. 6 ustawy.

W myśl projektowanego art. 95f ustawy przedsiębiorca, który jako elektroniczna platforma pośrednicząca nie będzie dopełniał obowiązków określonych w art. 5b ust. 4-7 ustawy, będzie podlegał karze pieniężnej. W przypadku określonym w projektowanym art. 95g ustawy takiemu przedsiębiorcy będzie dodatkowo groziła kara grzywny.

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 UE w rozumieniu art. 95a ust. 3 regulaminu Sejmu.

Akceptował:  
Dyrektor  
Biura Analiz Sejmowych

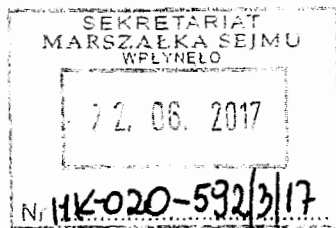
Wojciech Arndt



Warszawa, 21. czerwca 2017 r.

MINISTER ROZWOJU I FINANSÓW

DDR-I.5116.11.2017.BHK



Pan  
Marek Kuchciński  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

W odpowiedzi na pismo z 14 czerwca 2017 r. (GMS-WP-171-17/17), przy którym został przesłany *poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym* (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Paweł Pudłowski), wyjaśniam uprzejmie, że zgodnie z wprowadzoną przez Komisję Europejską praktyką notyfikowanie projektu aktu prawnego w ramach procedury przewidzianej w art. 5 ust. 1 dyrektywy 2015/1535/UE odbywa się wyłącznie drogą elektroniczną.

Dlatego też przeprowadzenie procedury notyfikacyjnej wymienionego wyżej projektu możliwe będzie dopiero po przesłaniu na adres [notyfikacjaPL@mr.gov.pl](mailto:notyfikacjaPL@mr.gov.pl) wymaganych procedurą dokumentów, tj.: elektronicznej wersji projektu i uzasadnienia (w formacie MS Word) oraz wypełnionego formularza notyfikacyjnego. W punkcie 3B formularza należy wskazać osobę kontaktową (adres e-mail oraz telefon), która będzie odbierała i przekazywała wiadomości związane z notyfikowanym projektem. Formularz dostępny jest na stronach Ministerstwa Rozwoju w zakładce NOTYFIKACJE (<http://www.mr.gov.pl/strony/zadania/prawo-dla-przedsiębiorcy/poznaj-notyfikowane-przepisy-techniczne/>): W załączeniu przesyłam wydruk formularza notyfikacyjnego oraz opracowaną przez Komisję Europejską instrukcję wypełniania. W razie wątpliwości wyjaśnienia można uzyskać w Departamencie Doskonalenia Regulacji Gospodarczych pod wskazanym wyżej adresem e-mail lub pod numerem telefonu 22 693 54 07.

Z poważaniem,  
z up.  
MINISTER  
*Mariusz Haladyj*  
Mariusz Haladyj  
PODSEKRETARZ STANU

Załączniki: 2

1. Formularz notyfikacyjny
2. Instrukcja wypełniania



## dyrektywa (UE) 2015/1535

**Notificación - Oznámení - Notifikation - Notifizierung - Teavitamine - Γνωστοποίηση - Notification - Notification - Notifica - Pieteikums - Pranešimas - Bejelentés - Notifika - Kennisgeving - Zawiadomienie - Notificação - Hlásenie-Obvestilo - Ilmoitus - Anmälan - Нотификация - Notifikacija**

**Kraj**  
PL - Polska

**Język**  
PL - Polski

### 3A. Odpowiedzialne służby

Ministerstwo Rozwoju, Departament Doskonalenia Regulacji Gospodarczych  
Plac Trzech Krzyży 3/5, 00-507 Warszawa,  
tel.: (+48) 22 693 54 07, e-mail: notyfikacjaPL@mr.gov.pl

### 3B. Służby zgłaszające

### 5. Tytuł

**6. Produkty i/lub usługi, których dotyczy projekt**

B00 - BUDOWNICTWO

**7. Powiadomienie na podstawie innego aktu wspólnotowego**

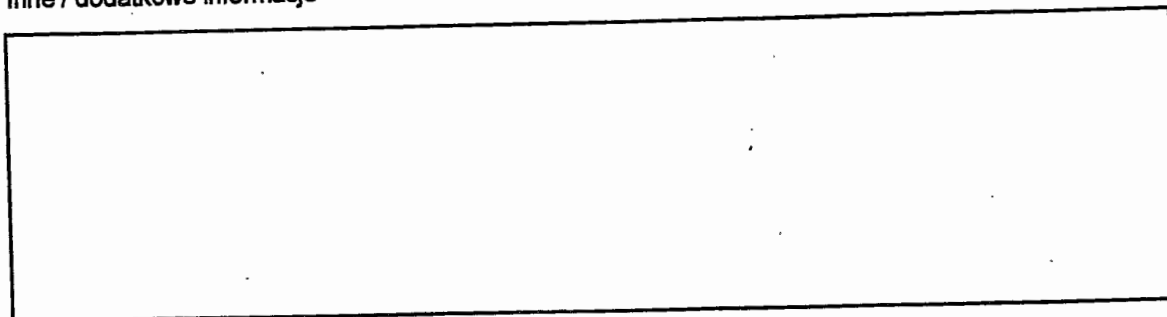
- rozporządzenie (WE) nr 315/93 w sprawie substancji skażających w żywności
- rozporządzenia (WE) nr 852/853/854/2004 dotyczące higieny żywności
- rozporządzenie (WE) nr 1924/2006 w sprawie oświadczeń żywieniowych i zdrowotnych dotyczących żywności
- rozporządzenie (WE) nr 1925/2006 w sprawie dodawania do żywności witamin i składników mineralnych oraz niektórych innych substancji
- dyrektywa 94/62/WE w sprawie opakowań i odpadów opakowaniowych
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1169/2011 z dnia 25 października 2011 r. w sprawie przekazywania konsumentom informacji na temat żywności
- dyrektywa 2006/123/WE w sprawie usług na rynku wewnętrznym

wyłącznie usługi społeczeństwa informacyjnego

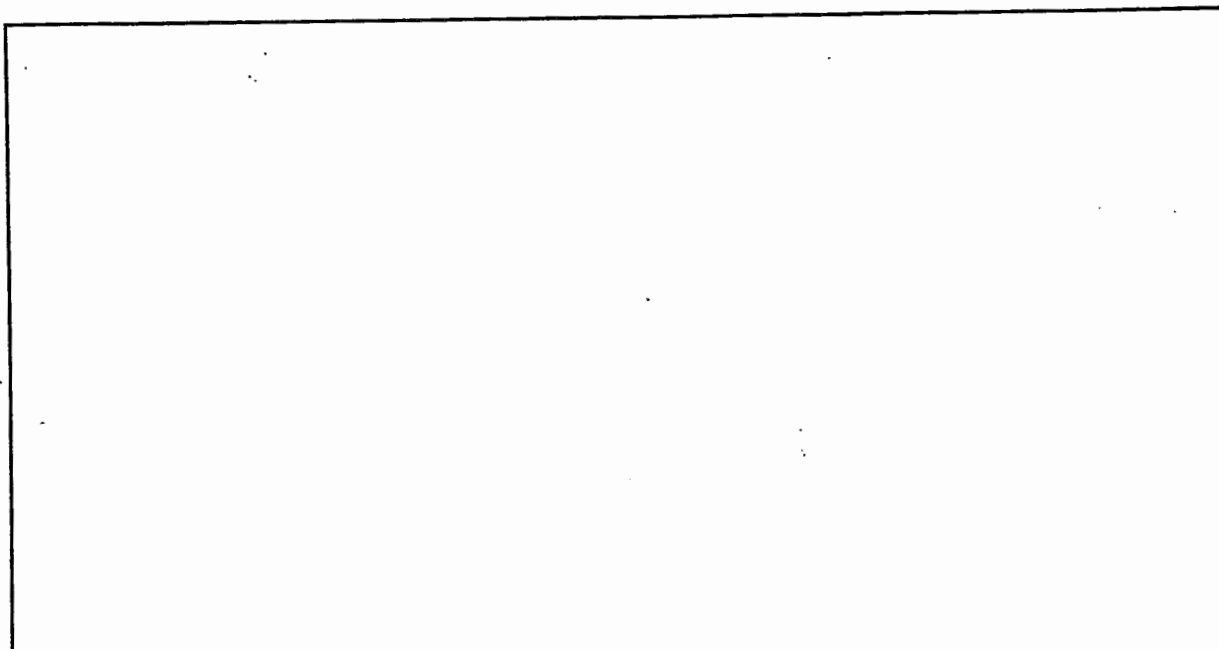
lub należy określić przepisy

- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> ograniczenia ilościowe lub terytorialne  | <input type="checkbox"/> obowiązek przyjęcia określonej formy prawnej                |
| <input type="checkbox"/> wymogi dotyczące własności udziałów lub akcji w spółce                                 | <input type="checkbox"/> wymogi, które zastrzegają dostęp dla wybranych usługodawców |
| <input type="checkbox"/> zakaz posiadania więcej niż jednego przedsiębiorstwa na terytorium tego samego narzętu | <input type="checkbox"/> wymogi określające minimalną liczbę pracowników             |
| <input type="checkbox"/> określone taryfy, do których usługodawca musi się stosować                             | <input type="checkbox"/> zobowiązanie usługodawcy, aby wykonywał także inne usługi   |

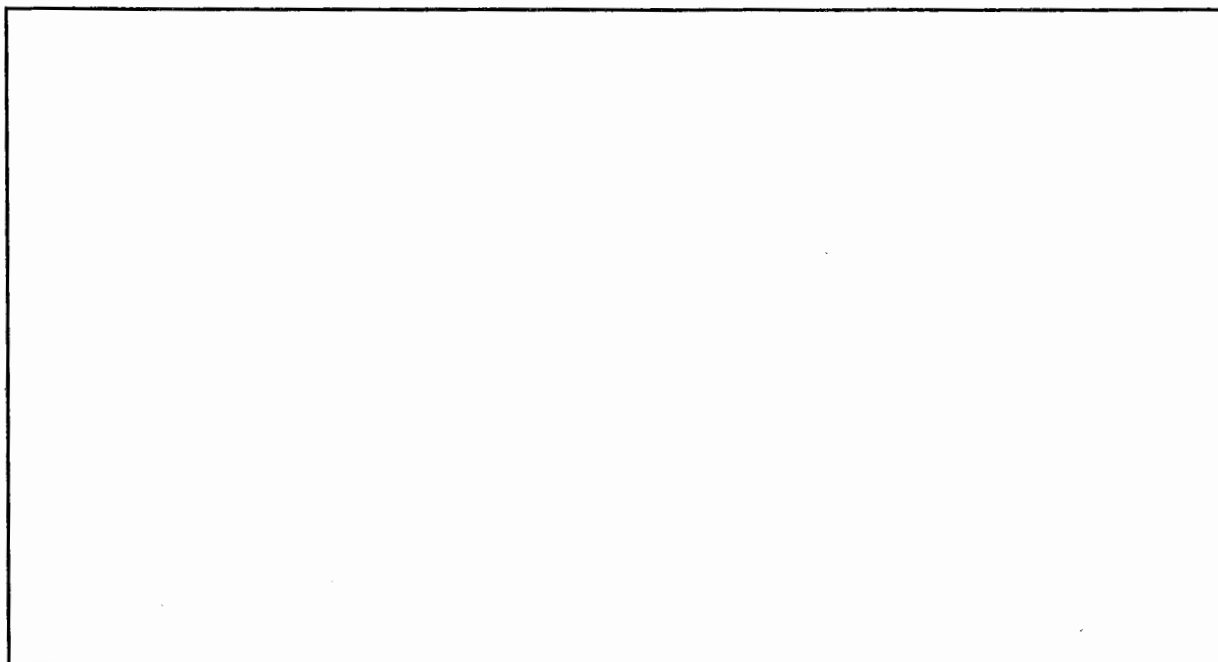
Inne / dodatkowe informacje



**8. Treść**



**9. Krótkie uzasadnienie**



**10. Dokumenty referencyjne, teksty podstawowe**

Brak podstawowego tekstu

Ograniczenie obrotu lub stosowania danej substancji, preparatu lub produktu chemicznego

Odniesienia do tekstów podstawowych

Teksty podstawowe zostały przekazane w ramach wcześniejszej notyfikacji

*Odniesienie do wcześniejszych notyfikacji*

<input type="checkbox"/>	/	<input type="checkbox"/>	/	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	/	<input type="checkbox"/>	/	<input type="checkbox"/>

**11. Procedura przyśpieszona**

Tak

**12. Uzasadnienie procedury przyśpieszonej**

**13. Poufność**

Tak

**14. Środki podatkowe**

Tak

**15. Badanie wpływu**

Tak (w osobnym pliku)

lub należy określić

**16. Aspekty TBT i SPS**

**Aspekty TBT**

Tak

Nie - Projekt aktu prawnego nie jest ani przepisem technicznym, ani procedurą zgodności

Nie - Projekt jest zgodny z normą międzynarodową

Nie - Projekt nie wpłynie znacząco na handel międzynarodowy.

**Aspekty SPS**

Tak

Nie - Projekt nie jest środkiem sanitarnym ani fitosanitarnym

Nie - Treść jest taka sama jak treść międzynarodowej normy, dyrektywy lub zalecenia

Nie - Projekt nie wpłynie znacząco na handel międzynarodowy.



**KOMISJA EUROPEJSKA**  
DYREKCJA GENERALNA DS. PRZEDSIĘBIORSTW I PRZEMYSŁU

Polityka regulacyjna  
Notyfikacja przepisów technicznych

# **Sposób wypełnienia**

## **elektronicznego formularza w formacie PDF, zawierającego 16 punktów**

# Wprowadzenie

Notyfikację składa się obecnie w postaci elektronicznego formularza w formacie PDF, który zastępuje dotychczas używany dokument formatu Word; główną korzyścią jest możliwość automatycznego przetwarzania (które ogranicza liczbę błędów i przyspiesza obsługę), jak również „znormalizowanie” niektórych punktów (tzn. pkt 7). Choć dokument ma format PDF, można wielokrotnie zapisywać i zachować najnowsze wprowadzone w nim informacje, można więc bez problemu stosować go bezpośrednio w ramach wewnętrznego obiegu dokumentów.



## 1. Konfiguracja

Wymagany jest bezpłatny program Adobe Reader (w wersji 7.0.5 lub późniejszej). Aktualna najnowsza wersja ma numer 9.2.



*pobierz program Acrobat Reader:*  
<http://get.adobe.com/reader/>

## 2. Opis formularza

**Kraj \*pole obowiązkowe\***

Państwo członkowskie sporządzające notyfikację. Po dokonaniu wyboru wyświetla się proponowany język, ale można go dowolnie zmienić.

**Język \*pole obowiązkowe\***

Język, w którym sporządzono notyfikację. Hasła wprowadzające zostaną wyświetlone w wybranym języku. Uwaga: podczas przetwarzania notyfikacji zostanie przeprowadzona weryfikacja języka.

**3A. Odpowiedzialny departament \*pole obowiązkowe\***

Nazwa i adres (numer telefonu, faksu i adres poczty elektronicznej) departamentu odpowiedzialnego za obieg informacji (jednostki centralnej).

**3B. Departament, z którego pochodzi notyfikacja \*pole obowiązkowe\***

Departament odpowiedzialny za sporządzenie projektu.

**5. Tytuł \*pole obowiązkowe\***

Państwo członkowskie sporządzające notyfikację podaje pełny oficjalny tytuł projektu.

#### **6. Produkty i/lub usługi objęte zakresem notyfikacji \*pole obowiązkowe\***

Państwo członkowskie sporządzające notyfikację jednoznacznie określa produkty i/lub usługi, do których odnosi się projekt przepisu technicznego. Ponadto przypisuje im odpowiednią kategorię.

#### **7. Notyfikacja zgodna z innym aktem UE**

Jeżeli państwo członkowskie sporządzające notyfikację zgodnie z dyrektywą 98/34 dodatkowo notyfikuje projekt na mocy innego aktu UE, musi ono wskazać stosowne regulacje prawne UE. Jeżeli regulacje te nie są wymienione, należy je wskazać w punkcie *Informacje dodatkowe*.

Jeżeli państwo członkowskie sporządzające notyfikację zgodnie z dyrektywą 98/34 dodatkowo notyfikuje projekt zgodnie z dyrektywą 2006/123/WE dotyczącą usług na rynku wewnętrznym, musi ono zaznaczyć odpowiednie pole. Jeżeli projekt dotyczy wyłącznie usług społeczeństwa informacyjnego, należy umieścić stosowną informację. Jeżeli projekt ogólnie dotyczy usług (objętych zakresem dyrektywy 2006/123/WE) oraz usług i/lub produktów społeczeństwa informacyjnego określonych w dyrektywie 98/34, należy wyszczególnić przepisy notyfikowanego projektu zawierające wymogi, o których mowa w art. 15 ust. 2 dyrektywy 2006/123/WE, i wybrać spośród wymienionych wymogi zawarte w projekcie. W punkcie 9 można wskazać podstawy notyfikacji dokonywanej zgodnie z dyrektywą 2006/123/WE (w szczególności pod względem konieczności, niedyskryminacji i proporcjonalności).

#### **8. Treść \*pole obowiązkowe\***

Państwo członkowskie sporządzające notyfikację streszcza projekt przepisu technicznego (maksymalnie 20 wierszy).

W streszczeniu projektu przepisu technicznego istotne jest podanie kilku słów kluczowych, gdyż ułatwia to wprowadzanie danych do komputera.

#### **9. Krótkie uzasadnienie \*pole obowiązkowe\***

Państwo członkowskie sporządzające notyfikację umieszcza krótkie uzasadnienie (maksymalnie 10 wierszy) opracowanego projektu (uprasza się państwa członkowskie o nie powtarzanie informacji podanych w innych punktach notyfikacji).

#### **10. Dokumenty referencyjne, teksty podstawowe \*pole obowiązkowe\***

Państwo członkowskie sporządzające notyfikację musi wskazać:

- a) fakt braku podstawowych tekstów;
- b) jeżeli celem projektu jest w szczególności ograniczenie obrotu lub stosowania substancji chemicznej, preparatu lub produktu w interesie zdrowia publicznego, ochrony konsumenta lub środowiska, państwo członkowskie przekazuje, zgodnie z przepisami art. 8 ust. 1 akapit czwarty dyrektywy 98/34/WE, streszczenie lub odniesienia do wszelkich ważnych danych odnoszących się do substancji, preparatu lub produktu oraz do znanych i dostępnych środków zastępczych, o ile taka informacja jest dostępna, i przekazuje informacje o przewidywanych skutkach dla zdrowia publicznego, ochrony konsumenta i środowiska, wraz z analizą ryzyka sporządzoną zgodnie z zasadami ogólnymi dotyczącymi oceny ryzyka substancji chemicznych, określonymi w art. 10 ust. 4 rozporządzenia (EWG) nr 793/93 w przypadku istniejących substancji, oraz w art. 3 ust. 2 dyrektywy 67/548/EWG w przypadku nowych substancji;
- c) odniesienia do tekstów podstawowych niezbędnych dla zrozumienia i oceny projektu. Wzmianka o odniesieniach oznacza, że teksty podstawowe zgłasza się Komisji jednocześnie z projektem;
- d) jeśli teksty podstawowe zostały przekazane w ramach wcześniejszej notyfikacji, państwo członkowskie podaje jej numer.

### **11. Zastosowanie procedury nadzwyczajnej**

Państwo członkowskie sporządzające notyfikację wskazuje, czy chce zastosować procedurę nadzwyczajną (jeżeli nie, pole pozostawia się niewypełnione).

### **12. Uzasadnienie zastosowania procedury nadzwyczajnej**

Po udzieleniu odpowiedzi TAK państwo członkowskie, zgodnie z art. 9 ust. 7 dyrektywy, szczegółowo i dokładnie uzasadnia konieczność podjęcia nadzwyczajnych środków.

### **13. Poufność**

a) Państwo członkowskie sporządzające notyfikację wskazuje, czy informację podaną zgodnie z art. 8 dyrektywy 98/34/WE należy traktować jako poufną na mocy art. 8 ust. 4 dyrektywy (jeżeli nie, pole pozostawia się niewypełnione);

b) po udzieleniu odpowiedzi TAK państwo członkowskie podaje argumenty na poparcie wniosku.

### **14. Środki fiskalne**

Państwo członkowskie sporządzające notyfikację określa, czy projekt jest czy nie jest środkiem fiskalnym (jeżeli nie jest, pole pozostawia się niewypełnione). Jeżeli jest, Komisja wyśle komunikat 005.

### **15. Ocena skutków**

Państwo członkowskie sporządzające notyfikację określa, czy ocena skutków została przekazana w osobnym pliku (powiadomienie Komisji o ocenie odbywa się jednocześnie z przekazaniem projektu przepisu technicznego), lub wskazuje przekazane dokumenty, w których można znaleźć stosowne informacje.

### **16. Aspekty TBT i SPS \*pole obowiązkowe\***

#### **Aspekty TBT**

Państwo członkowskie sporządzające notyfikację wskazuje:

- a) czy projekt będzie notyfikowany w ramach Porozumienia w sprawie barier technicznych w handlu (Porozumienia TBT);
- b) jeżeli nie, określa powody:

- (i) projekt nie stanowi przepisów technicznych ani procedury oceny zgodności w rozumieniu załącznika 1 do Porozumienia TBT;

- (ii) projekt jest zgodny z normą międzynarodową;

- (iii) projekt nie ma znaczącego wpływu na handel międzynarodowy.

#### **Aspekty SPS**

Państwo członkowskie sporządzające notyfikację wskazuje:

- a) czy projekt będzie notyfikowany w ramach Porozumienia SPS (Porozumienia w sprawie środków sanitarnych i fitosanitarnych);
- b) jeżeli nie, określa powody:

- (i) projekt nie jest środkiem sanitarnym ani fitosanitarnym w rozumieniu załącznika A do Porozumienia SPS;

- (ii) wydzwięk projektu jest zasadniczo zgodny z normą, dyrektywą lub zaleceniem międzynarodowym;

- (iii) projekt nie ma znaczącego wpływu na handel międzynarodowy.

### **3. Walidacja formularza**

Formularz podlega walidacji pod względem wybranego języka oraz obowiązkowych pól. Brakujące informacje zostaną jednoznacznie wyświetlone.

### **4. Wersja formularza**

Aktualna wersja formularza nosi numer 1.0. Niewielkie zmiany (np. tłumaczenia) spowodują zmianę drugiej cyfry numeracji (tzn. 1.1), lecz nie oznaczają konieczności ponownego pobierania. Istotne zmiany, takie jak modyfikacja/uzupełnienie punktu, prowadzą do aktualizacji wersji (tzn. 2.0); wówczas przed złożeniem nowej notyfikacji konieczne jest pobranie aktualnej wersji formularza. Użytkownicy zostaną powiadomieni o niewielkich i istotnych zmianach; formularz będzie dostępny do pobrania w portalu TRIS 2.0.

# Klub Poselski **.Nowoczesna**

Warszawa, dnia 21 czerwca 2017 r.



Szanowny Pan  
**Marek Kuchciński**  
Marszałek Sejmu RP

*Szanowny Panie Marszałku!*

W imieniu Klubu Poselskiego Nowoczesna, w odpowiedzi na pismo z dnia 14 czerwca 2017 r. w załączeniu do niniejszego pisma przedkładam Panu Marszałkowi treść uzasadnienia do ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, uzupełnione zgodnie z wymogami określonymi w art. 34 ust. 2 pkt 4, 6 i 7 Regulaminu Sejmu.

  
Paweł Pudłowski  
Poseł na Sejm

## UZASADNIENIE

### 1. Potrzeba i cel wydania ustawy

Niniejszy projekt ustawy jest motywowany pojawieniem się w Polsce i gwałtownym wzrostem popularności usług transportowych działających w modelu ekonomii współdzielenia: wykorzystujących Internet i aplikacje mobilne jako narzędzia kojarzenia zainteresowanych przejazdem pasażerów z chętnymi do ich przewozu kierowcami. Pomimo braku uregulowania prawnego tej kwestii, w Polsce funkcjonuje już kilka przedsiębiorstw zajmujących się właśnie takim pośrednictwem., a usługi te cieszą się coraz większą popularnością, zwłaszcza wśród młodszych obywateli. Przykładowo z badania przeprowadzonego w 2016 r. przez firmę badawczą Millward Brown wynika, że z usług z jednego z najpopularniejszych podmiotów pośredniczących w transporcie osób korzystał co trzeci Polak mieszkający w dużym mieście oraz urodzony w latach 1980-1995<sup>1</sup>. Obecny stan braku odpowiednich regulacji jest rozwiązaniem szkodliwym dla wszystkich interesariuszy tego segmentu rynku.

Dla podmiotów zajmujących się pośrednictwem w transporcie oznacza on brak pewności prawa, który może zniechęcać do rozwoju przedsiębiorstwa oraz kolejnych inwestycji. Dla pasażerów – niepewność co do zasad odpowiedzialności za szkody powstałe wskutek wypadku lub oszustwa. Dla państwa z kolei – ograniczoną możliwość nadzoru nad działalnością podmiotów z tej branży. Brak regulacji szkodzi też „tradycyjnym” przedsiębiorstwom z branży transportowej. Mogą być one narażone na nieuczciwą konkurencję cenową ze strony nowych podmiotów wynikającą nie z lepszego zarządzania kosztami i użycia nowoczesnych technologii, lecz z uchylania się od obowiązków podatkowych i licencyjnych.

Projekt zakłada umożliwienie legalnego funkcjonowania i rozwoju nowoczesnych platform pośredniczących w usługach transportowych za pomocą technologii mobilnych. Stworzenie otoczenia prawnego dla tych podmiotów jest pożądane społecznie - przyniesie korzyści dla obywateli korzystających z usług przewozowych, jak i dla jakości życia wszystkich mieszkańców miast) a także dla gospodarki i państwa.

---

<sup>1</sup><http://www.marketing-news.pl/message.php?art=48469>

Po pierwsze zwiększony zostanie poziom konkurencji na rynku przewozu osób. W rezultacie wzrośnie dostępność usług transportowych dla obywateli a także poprawi się ich jakość. W średnim i długim okresie umożliwi to większej liczbie Polaków całkowitą rezygnację albo ograniczenie wykorzystywania własnego auta. Bardziej powszechne korzystanie z usług przewozu osób zwiększy efektywność wykorzystania aut obecnych w przestrzeni miejskiej (samochody te są w ciągłym ruchu). Dzięki temu może zostać ograniczony problem korków, zanieczyszczenia powietrza i hałasu w polskich miastach. Zgodnie z wyliczeniami naukowców z Massachusetts Institute of Technology upowszechnienie nowych usług transportowych pozwoli ograniczyć o 75% liczbę taksówek działających w Nowym Jorku przy zachowaniu dotychczasowego czasu przejazdu.<sup>2</sup> Co więcej, badania OECD przeprowadzone w maju 2015 roku w Lizbonie, zwiększenie dostępu do przejazdów pojazdami autonomicznymi (które są uważana za następny krok w rozwoju nowych usług transportowych – czołowe firmy prowadzą badania w tym zakresie) funkcjonującymi w ramach ekonomii współdzielenia, pozwoliłoby zredukować liczbę samochodów poruszających się po lizbońskich ulicach aż o 80-90%.<sup>3</sup> Wraz ze spadkiem liczby poruszających się pojazdów, w miejsce parkingów, zwiększy się ilość przestrzeni miejskiej do zagospodarowania na potrzeby mieszkańców – wg. OECD średniej wielkości europejskie miasto powinno zyskać ok. 1,5 mln km<sup>2</sup> (równowartość 210 boisk piłkarskich) dodatkowej, wolnej przestrzeni.<sup>4</sup>

Po drugie proponowana regulacja pozwoli rozwiązać nieefektywności na rynku przewozu osób wynikające z luki prawnej dotyczącej funkcjonowania „nowoczesnych” platform. Główne problemy to: możliwość wystąpienia nieuczciwej konkurencji względem „tradycyjnych” uczestników rynku (wynikająca z omijania wymogów podatkowych i licencyjnych), występowanie problemów formalnych w kontaktach z organami państwa, czy niepewność interpretacji prawa, która może stanowić barierę wejścia na rynek dla nowych podmiotów i barierę rozwoju dla już obecnych na rynku. Po trzecie niniejszy projekt ustawy przyniesie korzyści dla państwa. Umożliwi opodatkowanie wszystkich podmiotów działających na rynku przewozu osób na równych i przejrzystych zasadach oraz będzie stymulował pojawianie się nowych przedsiębiorstw. Bezpośrednim celem proponowanej ustawy nowelizującej ustawę o transporcie drogowym jest zmiana obecnych regulacji dotyczących komercyjnego przewozu osób tak, by były one dostosowane do najnowszych trendów w tej branży tj. pojawienia się elektronicznych platform pośredniczących w świadczeniu usługi transportowej.

---

<sup>2</sup> [http://www.csail.mit.edu/ridesharing\\_reduces\\_traffic\\_300\\_percent](http://www.csail.mit.edu/ridesharing_reduces_traffic_300_percent)

<sup>3</sup> <http://www.economist.com/news/leaders/21706258-worlds-most-valuable-startup-leading-race-transform-future>

<sup>4</sup> <http://oecdinsights.org/2015/05/13/the-sharing-economy-how-shared-self-driving-cars-could-change-city-traffic/>

Biorąc pod uwagę powyższe, niniejszy projekt wprowadza do ustawy o transporcie drogowym pojęcia „elektronicznej platformy pośredniczącej” oraz „profesjonalnego beneficjenta elektronicznej platformy pośredniczącej”. Pierwsze z nich określa przedsiębiorcę pośredniczącego w kontakcie (tj. zamówieniu usługi oraz płatności) między konsumentem oraz przewoźnikiem za pomocą narzędzi społeczeństwa informacyjnego, tj. oferującego informację o dostępnych przewoźnikach – nie jest więc on przewoźnikiem *sensu stricto*, gdyż nie dostarcza usługi transportowej, nie zatrudnia kierowców i nie jest właścicielem pojazdu. Drugie pojęcie określa natomiast przedsiębiorcę świadczącego usługi przewozowe, wykorzystującego platformę pośredniczącą w celu nawiązania kontaktu z klientem i przyjęcia płatności. W proponowanym modelu działalność takiego kierowcy opiera się na istniejącej w polskim prawodawstwie instytucji przewozu osób samochodem osobowym.

Warto dodać, że do konsekwentnego i postępującego otwierania rynków na nowe rozwiązania w tej branży namawia państwa UE Komisja Europejska. W komunikacie opublikowanym w czerwcu 2016 roku przedstawiono argumenty przemawiające za liberalizacją przepisów regulujących kwestię zasad ekonomii współdzielenia.<sup>5</sup>

## **2. Rzeczywisty stan w dziedzinie, która ma być unormowana oraz różnica pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym.**

### **2.1 Status prawny w Polsce**

Obecnie w polskim prawie nie funkcjonują regulacje odnoszące się wprost do nowych usług transportowych świadczonych za pośrednictwem aplikacji internetowych. Sama kwestia przewozu osób uregulowana jest przede wszystkim w ustawie z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym. Zgodnie z brzmieniem przytoczonej ustawy, z transportem drogowym mamy do czynienia, gdy podejmowana i wykonywana jest działalność gospodarcza w zakresie przewozu osób pojazdami samochodowymi zarejestrowanymi w kraju, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przy czym jazda pojazdu, miejsce rozpoczęcia lub zakończenia podróży i przejazdu oraz droga znajdują się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

---

<sup>5</sup> <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/PL/COM-2016-356-F1-PL-MAIN-PART-1.PDF>

Działanie kierowców współpracujących z podmiotami opierającymi się na modelach ekonomii współdzielenia najlepiej określałaby instytucja „przewóz osób samochodem osobowym”. Dla praktycznego wykorzystania tej instytucji przez podmioty obecne na rynku brakuje jednak określenia statusu platformy pośredniczącej. Inne instytucje prawne z ustawy o transporcie drogowym trudno dopasować do nowatorskich modeli biznesowych. Także obecnie obowiązujące przepisy dotyczące przewozu osób taksówką nie odpowiadają rewolucji w transporcie dokonanej przez usługi mobilne.

W obecnym stanie trudno uznać, że podmioty oferujące usługi transportu w oparciu o wykorzystanie ekonomii współdzielenia, powinno być traktowane na równi z tradycyjnymi korporacjami taksówkarskimi. Nowi gracze na rynku opierający działalność o modele biznesowe z zakresu ekonomii współdzielenia dostarczają usługę dostępu do informacji, pośrednictwa pomiędzy pasażerami poszukującymi transportu, a kierowcami oferującymi dostęp do transportu. Podmioty dostarczające aplikacje mobilne niekoniecznie są właścicielami pojazdów oraz zwykle nie zatrudniają kierowców w oparciu o tradycyjnie rozumiane formy zatrudnienia.

## **2.2 Modele regulacji ekonomii współdzielenia na rynku przewozu osób na świecie**

2 czerwca 2016 roku Komisja Europejska wydała komunikat, w którym zaapelowała do państw członkowskich o nadanie ram prawnych usługom ekonomii dzielenia<sup>6</sup>. Ich funkcjonowanie uznała bowiem za jedno ze źródeł innowacyjności i wzrostu w europejskiej gospodarce. Nowe modele działalności, wykorzystujące powszechny dostęp do nowych technologii, znacznie pobudzają konkurencyjność i dostępność usług. Platformy oferujące usługi z wykorzystaniem dostępu do nowych technologii oferują usługi przez pojedynczych obywateli, wspierają nowe formy zatrudnienia, otwierają rynek na elastyczne modele pracy oraz dają dostęp do nowych źródeł dochodu. Konsumenci zyskują dostęp do korzyści, głównie w postaci nowych kategorii usług, rozszerzonego asortymentu rynku oraz niższe ceny spowodowane zwiększoną konkurencyjnością. *Sharing economy* zwiększa efektywność wykorzystania dóbr i usług co jest zbieżne z realizacją nadrzędnych celów UE - zrównoważonego rozwoju uwzględniającego zwiększony poziom ochrony środowiska naturalnego oraz przejścia na model gospodarki obiegowej, optymalizującej użycie zasobów i kładącej nacisk na ich ponowną eksploatację.

---

<sup>6</sup>[http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-16-2001\\_pl.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-2001_pl.htm)

W wypadku nowych usług transportowych rozwiązania prawne w krajach członkowskich są jednak zróżnicowane. Możemy wyróżnić trzy zasadnicze ujęcia w prawie usług transportowych korzystających z nowej technologii informacyjnej. Pierwsze podejście to całkowity zakaz funkcjonowania podmiotów działających w ramach *sharing economy*. Takie rozwiązanie można spotkać w prawodawstwie m.in. Węgier, Niemiec oraz niektórych regionów Stanów Zjednoczonych. Takie podejście obarczone jest brakiem korzyści dla społeczeństwa. Rozwiązanie całkowicie niedopuszczające do korzystania ze współdzielenia może doprowadzić do zorganizowanych protestów społecznych, które miały m.in. miejsce w USA, Quebecu (Kanada) oraz Sao Paulo (Brazylia) po zdelegalizowaniu działalności jednego z czołowych przewoźników działających w ramach *sharing economy*. Całkowite zamknięcie rynku na legalną działalność podmiotów może prowadzić do patologii w postaci przejścia przedsiębiorców do szarej strefy – działalność podmiotów będzie całkowicie wykluczona z krajowego prawodawstwa, mimo tego będą funkcjonowały bez opodatkowania czy regulacji stanowiących podstawę funkcjonowania rynku.

Drugie ujęcie to funkcjonowanie podmiotów *sharing economy* w ramach rejestrowanej działalności gospodarczej, co wpisuje przedsiębiorstwa innowacyjne w ramy rynku obowiązujące podmioty tradycyjne. To rozwiązanie jest korzystniejsze niż całkowity zakaz istnienia podmiotów *sharing economy*, choć nie pozbawione wad. Największym zagrożeniem jest zniechęcenie do wejścia na rynek pojedyncze jednostki, sporadycznie oferujące usługi w ramach zderegulowanego rynku. W momencie wprowadzenia obowiązku prowadzenia rejestrowanej działalności gospodarczej, korzyści odnoszone z wykonywania pojedynczych usług, przewyższają wysokość kosztów ponoszonej działalności. Takie rozwiązanie uderza w osoby o najniższych dochodach, dla których wolny, nieograniczony barierami dostęp do rynku stanowi dodatkowe źródło utrzymania.

Trzecie rozwiązanie to liberalizacja przepisów dla podmiotów *sharing economy*. Rola państwa w tym zakresie ogranicza się do wprowadzenia podstawowych regulacji dla osób sporadycznie oferujących usługi w zakresie współdzielenia. Otwarcie rynku umożliwi swobodną działalność wszystkim członkom społeczeństwa – w szczególności przyczyni się do poprawy sytuacji osób o najniższych dochodach, dla których prowadzenie tradycyjnej formy przedsiębiorstwa może okazać się nieopłacalne w kontekście odprowadzania obowiązkowych obciążeń z tytułu prowadzonej działalności. Przepisy regulujące *sharing economy* powinny dotyczyć zagadnień determinujących prawidłowe funkcjonowanie rynku oraz kwestie opodatkowania działalności. W optymalnym rozwiązaniu podatki powinny być pobierane od przychodów bieżących, podobnie jak w przypadku

podatku od zysków kapitałowych, w przypadku których banki często ściągają należny podatek bez interwencji klientów.

Próba najdalej idąca liberalizacji prawa dotyczącego przewozu osób ma obecnie miejsce w Estonii. W tamtejszym parlamencie trwają prace nad nowelizacją Ustawy o transporcie publicznym, która wprowadzi do estońskiego systemu prawnego pojęcie „usługi zamówionej” (*pre-arranged service*), którą będą mogli świadczyć przez kierowców używających zarejestrowanych przez państwo platform elektronicznych. Kierowcą takim będzie mogła być osoba niekarana za przestępstwa kryminalne oraz za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości. Platforma elektroniczna będzie miała za to obowiązek nadzoru nad jakością usług (udostępnienie systemu oceny kierowców), obsługiwania płatności i wystawiania faktur, rozpatrywania skarg złożonych przez pasażerów oraz udostępniania informacji o kierowcach (także danych finansowych) organom administracji państwowej. W celu wyrównania szans na rynku ustawa to ogranicza też bariery wejścia „tradycyjnym” taksówkarzom – znoszone są licencje oraz wymóg odbycia szkolenia, a także ograniczenia obszaru świadczonych usług. Taksówkarze zachowują jednak przywilej do brania pasażera „z ulicy” tj. bez wcześniejszego zamówienia pojazdu.

Regulacje pozwalające korzystać z usług transportowych zamawianych przy pomocy platform internetowych funkcjonują już za to w Wielkiej Brytanii. W tym celu jest wykorzystywana instytucja *Private Hire Vehicle* – prywatnego samochodu do wynajęcia znana również jako *minicab* – „minitaksówką”. Przykładowo w Londynie kierowca chcący przewozić pasażerów „minitaksówką” musi uzyskać specjalną licencję (której uzyskanie jest jednak prostsze i tańsze niż w przypadku pełnej licencji taksówkarskiej – niewymagany jest np. uważany za bardzo trudny egzamin z topografii miasta). Pojazd wykorzystywany do działalności musi natomiast spełniać wyznaczone przez miasto standardy, a także być odpowiednio oznaczony. Podobnie jak w Estonii, także wg regulacji brytyjskich kierowca „minitaksówki” nie może zabierać pasażerów „z ulicy” – muszą oni wcześniej zamówić przejazd. Elementem regulacji jest również wyrok ws. jednej z platform pośredniczących w transporcie – sąd uznał, że kierowcom działającym w jej ramach należą się prawa pracownicze.

W przypadku hiszpańskiego Madrytu kierowcy pracujący dla platform pośredniczących w zamawianiu pojazdów korzystają z licencji typu *Autorización de arrendamiento de vehículos con conductor* (zezwolenie na wynajem samochodu z kierowcą), która pierwotnie służyła przede wszystkim

podmiotom oferującym wynajem ekskluzywnych limuzyn dla klientów biznesowych. W przeciwieństwie do rozwiązań brytyjskich i estońskich, w wypadku Madrytu władze miasta ograniczają sztucznie podaż tych licencji – nie może być ich więcej niż 1/30 licencji na przewóz osób taksówką. Samochody nie mogą też krążyć po mieście w poszukiwaniu pasażerów – muszą stać w miejscu do momentu otrzymania zgłoszenia.

Wprowadzane w ustawie rozwiązania zbliżone są do modelu brytyjskiego. Intencją ustawodawców jest bowiem wykorzystanie istniejącego już rozwiązania – licencji na przewóz osób samochodem osobowym. W opinii autorów ustawy rozwiązanie hiszpańskie (ograniczenie liczby pojazdów do wynajęcia) jest bowiem zbyt restrykcyjne i nosi znamiona sztucznego ograniczania konkurencyjności nowych form transportu i podtrzymania renty regulacyjnej „tradycyjnych” taksówkarzy, ze szkodą dla konsumentów.

Kluczowe znaczenie dla europejskich regulacji platform internetowych łączących pasażerów z kierowcami będzie miał natomiast wyrok w rozpatrywanej przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej sprawie C-434/15, w której stronami jest zrzeszenie „tradycyjnych” taksówkarzy z hiszpańskiej Barcelony oraz jedna z firm obsługujących platformę pośredniczącą. Zajmujący się sprawą hiszpański sąd zwrócił się do TSUE z pytaniem prejudycjalnym czy usługa oferowana przez firmę jest usługą przewozową, elektroniczną usługą pośrednictwa, czy właściwą usługą społeczeństwa informacyjnego. Wyrok w tej sprawie będzie istotnym krokiem na drodze stworzenia ogólnoeuropejskiej normy określającej uprawnienia władz państwowych w zakresie regulacji właśnie takich usług.

### **2.3. Różnice pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym**

W obecnym stanie prawnym przepisy Ustawy o transporcie drogowym wskazują na występowanie trzech kategorii przewoźników drogowych w omawianym kontekście. Reguluje to art. 5b ust. 1 Ustawy o transporcie drogowym poprzez nazwanie każdej z trzech kategorii, kolejno: przewóz samochodem osobowym, pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą, a także przewóz taksówką.

Proponowana regulacja nie stoi w sprzeczności z obecnym stanem prawnym oraz z tendencją wyrażoną w Ustawie z dnia 13 czerwca 2013 r. o zmianie ustaw regulujących wykonywanie niektórych zawodów, która dokonała deregulacji zawodów, w tym między innymi taksówkarzy. Intencją autorów nowelizacji w odniesieniu do obecnego stanu prawnego jest wyjście naprzeciw nieustannie ewoluującemu rynkowi usług elektronicznych, poprzez wprowadzenie do dotychczasowych regulacji definicji elektronicznej platformy pośredniczącej, w celu uporządkowania relacji pomiędzy kierowcami świadczącymi usługi transportu drogowego a przedsiębiorcami trudniącymi się pośrednictwem w tym zakresie.

*Ratio legis* proponowanych regulacji to w istocie oddzielenie właściwej usługi transportu drogowego obłożonej szeregiem regulacji konstytuującej uprawnienie do jej wykonywania (określone między innymi w art. 5c Ustawy o transporcie drogowym), od usług funkcjonujących już obecnie na rynku, jednakże wbrew ich rynkowemu przeznaczeniu często mylnie klasyfikowanych jako również usługa transportu drogowego. Tym samym projekt wprowadza wyraźne rozróżnienie na pośredniczącą w transporcie drogowym platformę usług oraz realnie wykonującą usługę transport drogowy kierowcę.

Jednocześnie warto podkreślić, że wbrew pojawiającym się w debacie publicznej głosom postulującym utworzenie nowej uprzywilejowanej kategorii przewoźników drogowych, niniejszy projekt nowelizacji zmierza do jak najpełniejszej realizacji prawa unijnego w tym zakresie. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) NR 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. wyraźnie wskazuje na konieczność zapewnienia uczciwej konkurencji oraz dążenie do ustanawiania wspólnych zasad dotyczących wykonywania zawodu przewoźnika drogowego. Powinny być one zgodnie z przywołanym aktem prawa unijnego stosowane w jak najszerszym stopniu do wszystkich przedsiębiorców. W ocenie autorów projektu, nie jest on zatem w swojej treści niezgodny z unijnym prawem, ale wręcz zmierza do jego jak najpełniejszego implementowania na gruncie krajowym.

Ponadto, w obecnym stanie prawnym w ramach rynku usług transportu drogowego funkcjonuje szereg licencji i zezwoleń. Warto w związku z tym zauważyć, że jest to podyktowane specyfiką branży transportowej i koniecznością ustanowienia pewnego rodzaju mechanizmów kontroli administracji państwowej na tym sektorze usług. Jednakże z uwagi na fakt, że pośrednicząca platforma nie będzie funkcjonować w oparciu o nawet porównywalny poziom odpowiedzialności i ryzyka, w przekonaniu

autorów projektu wystarczającym sposobem dokonania legalizacji jej działania jest zgłoszenie zamiaru wykonywania takiej działalności do właściwego organu. Nie ulega jednakże wątpliwości, że ustanowione w ustawie wymogi dokumentacyjne występujące w związku ze specyfiką relacji pośrednika na rynku przewozu osób oraz przedsiębiorcy świadczącego właściwą usługę transportu drogowego, pozostawione bez mechanizmów weryfikujących stałyby się prawem niemożliwym do wyegzekwowania. Tym samym zasadne jest ustanowienie zarówno uprawnień kontrolnych dla Inspekcji Transportu Drogowego, jak i sankcji o charakterze wpraw administracyjnej kary pieniężnej, a w przypadku wielokrotnego i rażącego działania wbrew wymogom ustawy, również odpowiedzialności na zasadzie wykroczenia.

Fakt ustanowienia czynu zabronionego w art. 95g związany jest z koniecznością zapewnienia sankcji za rażące naruszenia obowiązków dokumentacyjnych, jednakże należy zauważyć, że wobec znikomego poziomu trudności w gromadzeniu określonej w art. 5b ust. 4-7 dokumentacji, sankcja wskazana będzie wobec zachowań ściśle patologicznych oraz przede wszystkim takich o charakterze powtarzalnego i rażącego naruszenia danych obowiązków. Ustanowienie takiego zakresu odpowiedzialności na zasadzie wykroczenia jest zarówno niezbędne jak i możliwie najmniej dotkliwe dla podmiotów funkcjonujących na rynku oraz co najważniejsze zmierzać będzie do penalizowania tylko tych jego uczestników, którzy dopuszczają się działań nieuczciwych zarówno względem Państwa jak i wobec innych konkurentów wprowadzając do obrotu dostępność nielegalnej usługi nieudokumentowanej w należyty sposób.

### **3. Przewidywane skutki społeczne, gospodarcze, finansowe i prawne i źródła finansowania.**

#### **a) prawne**

Bezpośrednim skutkiem prawnym proponowanego rozwiązania będzie stworzenie kategorii elektronicznej platformy pośredniczącej, definiującej zakres obowiązków przedsiębiorców dostarczających usługę informacyjną umożliwiającą dostęp do bazy danych oraz określenie statusu prawnego przedsiębiorców świadczących usługę krajowego transportu drogowego za pośrednictwem platformy elektronicznej.

#### **b) gospodarcze**

Wnioskodawcy traktują ekonomię współdzielenia jako jeden z naturalnych mechanizmów rozwoju gospodarczego w dobie gospodarki cyfrowej, który powinien być aktywnie wspierany przez nowoczesne państwo. Wykorzystanie nowych technologii, powszechność oraz łatwość dostępu do informacji generują szybką absorpcję mechanizmu w społeczeństwach. Stworzenie ram prawnych

umożliwiających efektywne funkcjonowanie przedsiębiorstw korzystających z mechanizmów ekonomii współdzielenia, pozwoli na kreację nowych miejsc pracy oraz wzmocnienie tempa rozwoju gospodarczego państwa przez zwiększenie podaży w ramach sektora usług. Komisja Europejska szacuje, że 2015 roku przychody brutto w UE uzyskane przez platformy i dostawców usług w ramach ekonomii współdzielenia osiągnęły wartość 28 mld €. Wzrost wartości usług utrzymuje się na wysokim poziomie od 2013 roku i szacuje się jego dalsze, szybkie tempo wzrostu. Ekspertki szacują, że potencjalna wartość całego sektora ekonomii współdzielenia w UE może być warta 160-572 mld €. Zainteresowanie produktami z dziedziny ekonomii współdzielenia jest coraz większe, co potwierdzają m.in. przeprowadzone badanie społeczne przez Eurobarometr – 52% obywateli UE ma świadomość istnienia usług oferowanych w ramach ekonomii współdzielenia, a 17% ankietowanych korzystało z takich usług co najmniej jeden raz. Wsparcie na rzecz rozwoju oraz stworzenie mechanizmów prawnych umożliwiających funkcjonowanie platform/aplikacji w ramach ekonomii współdzielenia będzie skutkowało utworzeniem nowych form elastycznego zatrudnienia, stanowiącego dodatkowe źródło dochodu. Zwiększenie różnorodności dostępnych produktów w ramach ekonomii współdzielenia będzie oznaczało wzrost konkurencyjności na rynku usług transportowych.

#### c) finansowe

Wprowadzenie proponowanych rozwiązań będzie skutkowało zwiększeniem wpływów do budżetu z tytułu opodatkowania usług transportowych. W obecnym stanie prawnym, państwo nie jest w stanie skutecznie opodatkować działalności omawianych podmiotów. Ze względu na brak odpowiedniego otoczenia prawnego i ewidencji podmiotów prowadzących tego rodzaju działalność, trudno oszacować wysokość dodatkowych wpływów podatkowych.

#### d) społeczne

Niniejszy projekt przyczyni się pozytywnie do wzrostu konkurencji na rynku usług z zakresu transportu prywatnego, co będzie skutkowało zwiększeniem dostępności produktów dla klientów. Zwiększona konkurencyjność oznacza spłaszczenie poziomu cen usług. Otwarcie rynku przejazdów okazjonalnych oznacza możliwość uzyskania dodatkowego źródła dochodu dla kierowców niewykonujących przewozów w ramach stałego zatrudnienia. W dłuższym horyzoncie czasowym, spodziewanym efektem będzie zmniejszenie liczby prywatnych pojazdów wykorzystywanych do transportu w ramach aglomeracji miejskich i ograniczenie problemu korków ulicznych - wg badania TomTomTraffic Index 2016 wśród 20 najbardziej zakorkowanych miast Europy aż 4 z nich znajdują się w Polsce, a Łódź jest pod tym względem najgorsza na kontynencie. Teza o tym, że nowe usługi transportowe zmniejszają ruch uliczny została potwierdzona w badaniu przeprowadzonym przez

naukowców z Arizona State University.<sup>7</sup>Zmniejszenie liczby samochodów poruszających się w miastach pozytywnie wpłynie na ograniczenie emisji zanieczyszczeń pochodzących z silników pojazdów spalinowych. Jak wynika z raportu Naczelnej Izby Kontroli, za zanieczyszczenie powietrza w Warszawie w 63% odpowiada komunikacja kołowa.<sup>8</sup>

#### **4. Źródła finansowania, jeżeli projekt niesie obciążenia dla budżetu państwa lub jednostek samorządu terytorialnego**

Projekt ustawy nie niesie żadnych nowych obciążeń dla budżetu państwa ani budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

#### **5. Założenia projektów podstawowych aktów wykonawczych**

Przewidywane projektem akty wykonawcze stanowią odpowiednio Załącznik 1 i Załącznik 2 do niniejszego uzasadnienia.

#### **6. Ocena zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej**

Przedkładany projekt ustawy nie jest niezgodny z prawem Unii Europejskiej.”;

---

<sup>7</sup>[https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2838043](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2838043)

<sup>8</sup><https://www.nik.gov.pl/aktualnosci/nik-o-ochronie-powietrza-przed-zanieczyszczeniami.html>

Załącznik nr 1, stanowiący wzór założenia projektu podstawowego aktu wykonawczego, o którym mowa w art. 1 pkt 5 ustawy zmieniającej:

## **ROZPORZĄDZENIE**

**MINISTRA .....**

z dnia .....

**w sprawie wzoru wzór zgłoszenia, o którym mowa w art. 5b ust. 4 pkt 1  
Ustawy o Transporcie drogowym (Dz. U. ...)**

Na podstawie art. 7a ust. 8 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. ....) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa wzór zgłoszenia na wykonywanie usługi w elektronicznej platformy pośredniczącej;

**§ 2.** Wzór zgłoszenia na wykonywanie usługi w elektronicznej platformy pośredniczącej określa się w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

**§ 3.** Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem .....

Załącznik nr 2, stanowiący wzór założenia projektu podstawowego aktu wykonawczego, o którym mowa w art. 1 pkt 10 ustawy zmieniającej:

## **ROZPORZĄDZENIE**

### **MINISTRA .....**

z dnia .....

### **w sprawie szczegółowego trybu kontroli rodzaju używanego paliwa**

Na podstawie art. 50a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z ..... ) zarządza się, co następuje:

#### **§ 1.**

1. Kontrolę rodzaju paliwa używanego do napędu pojazdu przeprowadza się przez:

- 1) próbę kwasową dokonywaną przez inspektora Inspekcji Transportu Drogowego, zwanego dalej "inspektorem";
- 2) analizę dokonywaną przez laboratorium posiadające certyfikat akredytacji w zakresie badań paliw płynnych, wydany przez krajową jednostkę akredytującą zgodnie z przepisami o systemie oceny zgodności.

2. W celu przeprowadzenia kontroli, o której mowa w ust. 1, inspektor w obecności kierującego pojazdem pobiera z instalacji paliwowej pojazdu próbkę paliwa w niezbędnej ilości, jednak nie większej niż 0,5 dm<sup>3</sup>.

3. Do pobrania próbki inspektor stosuje urządzenie umożliwiające pobranie paliwa z instalacji paliwowej pojazdu i przelanie lub przetłoczenie go do naczynia, w którym będzie poddane próbie kwasowej, lub do pojemników, w których przekazane zostanie do analizy, o której mowa w ust. 1 pkt 2.

4. Przed pobraniem próbki urządzenie, o którym mowa w ust. 3, inspektor przepłukuje paliwem pobranym z instalacji paliwowej kontrolowanego pojazdu.

5. Paliwo pochodzące z płukania umieszcza się w pojemniku na zlewki.

#### **§ 2.**

1. Próbkę kwasową przeprowadza się przez dodanie odpowiedniej ilości próbki paliwa do naczynia, w którym znajduje się 18 % wodny roztwór kwasu solnego, wymieszanie cieczy, a następnie pozostawienie mieszaniny przez okres 10 minut.

2. Jeżeli w wyniku próby kwasowej przeprowadzonej w sposób określony w ust. 1 w naczyniu pojawi się warstwa o zabarwieniu od różowego do czerwonego, wówczas należy uznać, że w kontrolowanym paliwie znajduje się znacznik przeznaczony do znakowania oleju opałowego lub oleju napędowego przeznaczonego na cele opałowe, zgodnie z przepisami o podatku akcyzowym.

### § 3.

1. Inspektor, w przypadku zastrzeżenia co do wyniku próby kwasowej, o której mowa w § 1 ust. 1 pkt 1, lub na żądanie kontrolowanego, przekazuje badaną próbkę do analizy, o której mowa w § 1 ust. 1 pkt 2.
2. Pobrana do analizy próbka paliwa jest umieszczana w dwóch jednakowych, szczelnie zamykanych pojemnikach, oznaczonych w sposób pozwalający na identyfikację pojazdu, z którego pobrano próbkę, kierującego tym pojazdem, daty i miejsca pobrania próbki oraz zabezpieczających paliwo przed zmianą jego cech charakterystycznych. W każdym z pojemników umieszcza się co najmniej 0,2 dm<sup>3</sup> paliwa.
3. Pojemnik z pobraną próbką paliwa inspektor przekazuje niezwłocznie, nie później niż w terminie 7 dni od dnia pobrania próbki, do laboratorium, o którym mowa w § 1 ust. 1 pkt 2.
4. Paliwo znajdujące się w jednym z pojemników przeznaczane jest do badań, natomiast paliwo znajdujące się w drugim z pojemników stanowi zapas kontrolny laboratorium.

### § 4.

1. Niezwłocznie po zakończeniu kontroli rodzaju paliwa znajdującego się w instalacji paliwowej pojazdu sporządza się protokół, którego wzór określa załącznik do rozporządzenia.
2. Jeżeli w wyniku kontroli, o której mowa w § 1 ust. 1 pkt 1, nie stwierdzono zastrzeżeń co do rodzaju paliwa znajdującego się w instalacji paliwowej pojazdu, protokół sporządza się wyłącznie na żądanie kierującego kontrolowanym pojazdem, o czym należy go pouczyć.
3. Protokół sporządza się w dwóch egzemplarzach, a jeżeli zachodzi konieczność przekazania próbki do analizy, o której mowa w § 1 ust. 1 pkt 2, w trzech egzemplarzach. Jeden egzemplarz otrzymuje kierujący kontrolowanym pojazdem, drugi dołącza się do akt sprawy, a trzeci egzemplarz, jeżeli został sporządzony, dołącza się do próbki przesyłanej do laboratorium.

§ 5. Pozostałość pobranej próbki paliwa, której nie wykorzystano do kontroli, przelewa się lub przetłacza, za zgodą kierującego pojazdem, do instalacji paliwowej pojazdu, z którego została pobrana. W przypadku braku zgody kierującego pojazdem pozostałość próbki umieszcza się w pojemniku na zlewki.

### § 6.

1. Kontrola przestrzegania obowiązków dokumentacyjnych, o której mowa w art. 50 pkt 2 lit. i, dokonywana jest poprzez żądanie uzyskania wglądu w dokumentację kontrolowanego podmiotu przez kontrolerów Inspekcji Transportu Drogowego.
2. Wgląd może nastąpić w siedzibie kontrolowanego podmiotu lub w trybie wezwania do przedłożenia stosownej dokumentacji, wymaganej przepisami Ustawy o Transporcie drogowym, przez Inspekcję Transportu Drogowego.
3. Inspekcja sporządza protokół z dokonanej kontroli i przedkłada go podmiotowi kontrolowanemu do wglądu. Protokół załączany jest do akt kontroli.

§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem .....

**ZAŁĄCZNIK**

**WZÓR**

pieczęć nagłówkowa

Wojewódzkiego Inspektoratu

Transportu Drogowego

....., dnia .....

**Protokół nr .....**

**kontroli rodzaju paliwa znajdującego się w instalacji paliwowej pojazdu**

Działając na podstawie art. 50a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r.

Nr 125, poz. 874, z późn. zm.),

.....  
.....

(imię i nazwisko oraz stanowisko służbowe inspektora)

.....  
.....

(w/na\*) wskazać miejscowość, nr drogi oraz inne informacje dotyczące miejsca kontroli)

dokonał kontroli/pobrania do analizy\*) próbki paliwa znajdującego się w instalacji paliwowej pojazdu:

.....  
.....

(marka i typ pojazdu)

nr rej.

.....  
.....

kierowanego przez:

.....

(imię i nazwisko oraz adres osoby kierującej pojazdem)

należącego do:

.....

(imię i nazwisko albo nazwa oraz adres miejsca zamieszkania (siedziby) przewoźnika)

W wyniku próby kwasowej stwierdzono:

.....  
.....

.....  
.....

.....  
.....

(opisać zmiany, jakie zaszyły w próbce poddanej próbie kwasowej, lub stwierdzić ich brak)

Pobrana próbka paliwa zostanie przekazana do laboratorium posiadającego certyfikat akredytacji w celu doko-

nania analizy.\*)

Według oświadczenia kierującego pojazdem ostatnie tankowanie pojazdu odbyło się w:\*)

.....  
.....

(nazwa, adres, o ile jest to możliwe nr stacji paliw, na której odbyło się tankowanie, data tankowania)

Kierujący pojazdem odmówił poinformowania kontrolującego o ostatnim miejscu tankowania pojazdu.\*)

Uwagi kierującego pojazdem lub inspektora:

.....  
.....  
.....  
.....

(podpis kierującego kontrolowanym pojazdem)

.....

(podpis inspektora)

\_\_\_\_\_

\*1 Niepotrzebne skreślić."



**SĄD NAJWYŻSZY**  
Rzeczypospolitej Polskiej

Pierwszy Prezes Sądu Najwyższego  
Prof. dr hab. Małgorzata Gersdorf

BSA III-021-229/17

Warszawa, dnia 24 czerwca 2017 r.

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA KS

L. dz. ....  
Data wpływu **28. 06. 2017**

Pan  
Adam Podgórski  
Zastępca Szefa  
Kancelarii Sejmu

*Szanowny Panie Ministrze,*

W odpowiedzi na pismo z dnia 6 czerwca 2017 r., GMS-WP-173-144/17 uprzejmie informuję, że Sąd Najwyższy na podstawie art. 1 pkt 3 ustawy o Sądzie Najwyższym z dnia 23 listopada 2002 r. (j.t. Dz. U. z 2016 r. poz. 1254 ze zm.) nie uznaje za celowe opiniowania *poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym.*

Z wyrazami szacunku