Szanowni Państwo!

Komisja Infrastruktury będzie rozpatrywać uchwaloną ostatnio przez Sejm ustawę o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk 1167). Ustawa ta wprowadza do ustawy o transporcie drogowym artykuł 5e w brzmieniu: "Art. 5e. Zabrania się prowadzenia pośrednictwa przy przewozie osób w przewozach okazjonalnych wykonywanych pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 7 osób łącznie z kierowcą". Definicja "przewozu okazjonalnego" (którego ustawa z druku 1167 nie zmienia) brzmi: "przewóz okazjonalny - przewóz osób, który nie stanowi przewozu regularnego, przewozu regularnego specjalnego albo przewozu wahadłowego" (art. 4, pkt 11 w wyliczeniu).

Przewóz regularny to "publiczny przewóz osób i ich bagażu w określonych odstępach czasu i określonymi trasami, na zasadach określonych w ustawie i w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz. U. z 2017 r. poz. 1983)", przewóz regularny specjalny to "niepubliczny przewóz regularny określonej grupy osób, z wyłączeniem innych osób", a "przewóz wahadłowy" to "wielokrotny przewóz zorganizowanych grup osób tam i z powrotem, między tym samym miejscem początkowym a tym samym miejscem docelowym, przy spełnieniu łącznie następujących warunków: a) każda grupa osób przewiezionych do miejsca docelowego wraca do miejsca początkowego, b) miejsce początkowe i miejsce docelowe oznaczają odpowiednio miejsce rozpoczęcia usługi przewozowej oraz miejsce zakończenia usługi przewozowej, z uwzględnieniem w każdym przypadku okolicznych miejscowości leżących w promieniu 50 km". Oznacza to, że przewóz okazjonalny w rozumieniu tej ustawy to każdy przewóz osób, który nie jest przewozem osób w określonych odstępach czasu i określonymi trasami lub wielokrotnym przewozem zorganizowanych grup osób tam i z powrotem. Ustawa nie wyklucza jasno spod tego pojęcia przewozu osób taksówką, tym bardziej nie wyklucza spod tego pojęcia przewozu osób samochodem osobowym. W ustawie o transporcie drogowym brak zarówno definicji "taksówki", jak i "samochodu osobowego".

Z ustawy Prawo o ruchu drogowym wynika natomiast, że samochód osobowy to "pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą oraz ich bagażu", a taksówka to "pojazd samochodowy, odpowiednio wyposażony i oznaczony, przeznaczony do przewozu osób w liczbie nie większej niż 9 łącznie z kierowcą oraz ich bagażu podręcznego za ustaloną na podstawie taksometru opłatą". Oznacza to, że sformułowanie "pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 7 osób łącznie z kierowcą" obejmuje dużą część (można powiedzieć, że większość) samochodów osobowych, w tym taksówek, to znaczy te z samochodów osobowych i taksówek, które są przeznaczone konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 7 osób łącznie z kierowcą. Innymi słowy, wprowadzany nową ustawą art. 5e zabroni pośrednictwa przy przewozie osób w przewozach okazjonalnych wykonywanych taksówkami lub samochodami osobowymi przystosowanymi konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 7 osób łącznie z kierowcą - czyli w praktyce we wszystkich przewozach zlecanych dziś za pośrednictwem pośredników takich jak Uber czy Taxify, ponieważ przewozy te spełniają przytoczoną wyżej, ustawową definicję "przewozu okazjonalnego".

Będzie możliwe legalne zlecanie przewozów jedynie takimi taksówkami lub innymi samochodami osobowymi, które są przystosowane konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 (do 9) osób. Praktycznie uczyni to działalność takich pośredników nieopłacalną lub zupełnie marginalną. Nawet przy interpretacji, że pojęcie "przewozu okazjonalnego" nie dotyczy przewozu osób taksówką, uniemożliwi to pośrednictwo w przewozach osób samochodami osobowymi przystosowanymi konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 7 osób łącznie z kierowcą, które taksówkami nie są, a ich kierowcy działają w oparciu o licencję na przewóz osób samochodem osobowym (co teoretycznie dopuszcza wprowadzany do ustawy o transporcie drogowym art. 5d).

Dodatkowo, ustawa zawarta w druku 1167 wprowadza do ustawy o transporcie drogowym art. 13b, teoretycznie zezwalający na rozliczenie opłaty za przewóz osób samochodem osobowym, w tym taksówką, przy użyciu aplikacji mobilnej. Jednak tenże art. 13b wyjmuje spod takiej możliwości przewozy okazjonalne, o których mowa w art. 18 ust. 4b pkt 2, czyli przewozy okazjonalne samochodem osobowym. Oznacza to, że rozliczanie opłat za przewóz osób samochodem osobowym, w tym taksówką, przy użyciu aplikacji mobilnej, może być faktycznie nielegalne, o ile zgodnie z ustawową definicją przyjmiemy, że przewozy taksówką są przewozami okazjonalnymi. Natomiast przy interpretacji, że przewozy taksówką nie są przewozami okazjonalnymi będzie to oznaczało, że takie rozliczanie opłat będzie możliwe tylko w przypadku taksówek, czyli pojazdów obowiązkowo wyposażonych w taksometr.

Przedsiębiorstwa taksówkowe chcące korzystać z aplikacji mobilnych i tak będą musiały wyposażać swoje pojazdy w taksometry, co zmniejszy ich zainteresowanie wdrażaniem tej innowacyjnej formy rozliczania opłat. W związku z powyższym, wskazane byłoby alb usunięcie z ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym i niektórych innych ustaw przepisu wprowadzającego do ustawy o transporcie drogowym art. 5e i zmianę przepisu wprowadzającego art. 13b tak, by nie było wyłączenia dla przewozów okazjonalnych, bądź też zmianę definicji "przewozu okazjonalnego" tak, by nie obejmowała ona przewozów wykonywanych przez przedsiębiorców posiadających licencję na przewóz osób samochodem osobowym lub taksówką.