

LEX UBER

Aspekty prawne przewozu osób samochodami osobowymi



Fot. 1. Uber – przewóz osób zamawiany poprzez aplikację mobilną.

kom. Krzysztof Łaszkowski

Zakład Ruchu Drogowego CSP

mł. asp. Marcin Gąsior

Zakład Ruchu Drogowego CSP

W przeciągu kilku ostatnich lat na terenie Polski wzrosła popularność przewozu osób samochodami osobowymi. Przewóz taki był zamawiany poprzez aplikację mobilną. Niejednokrotnie usługa wykonywana była przez podmioty/osoby nieposiadające odpowiedniej licencji w zakresie przewozu osób. Koszty tych przewozów z uwagi na uproszczone zasady w znaczny sposób odbiegały od kosztów prowadzenia licencjonowanego przewozu osób taksówką. Powodowało to fale niezadowolonych ze strony profesjonalnych korporacji taksówkowych, jak również podmiotów świadczących bezpośrednio tego typu przewozy w sposób legalny. W wyniku prac parlamentarnych z uwzględnieniem wielu uwag ekspertów 16 maja 2019 r. doszło do przyjęcia nowelizacji ustawy o transporcie drogowym¹. Potocznie zmianę tę określa się jako lex Uber (od nazwy „Uber” – największej korporacji świadczącej usługi przewozu osób).

Wieloletnie prace nad uregulowaniem zasad przewozu osób w tym segmencie można uznać za konsensus wypracowany przez ustawodawcę i uwzględniający interesy korporacji taksówkowych oraz podmiotów świadczących przewozy osób na zasadzie przewozów okazjonalnych. Tak więc od 1 października 2020 r. (data wejścia w życie części zmian w tym zakresie) większość przewozów osób będzie realizowana pojazdami oznakowanymi i wyposażonymi jako pojazdy taxi. Wiąże się to z dodatkowymi wymogami stawianymi podmiotom świadczącym takie usługi.

PRZEWÓZ OSÓB SAMOCHODAMI OSOBOWYMI – NOWE PRZEPISY

Zgodnie z art. 5b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym² (zwaną dalej u.t.d.) 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,
- 3) taksówką

– wymaga uzyskania odpowiedniej licencji.

Dodatkowo należy wskazać, iż oprócz określenia w ustawie podmiotu świadczącego *stricte* przewóz osób, ustawodawca zdecydował się dodać nowy podmiot pośredniczący przy przewożeniu osób i wskazać zakres uprawnień i obowiązków tej jednostki. W związku z powyższym należy przytoczyć treść art. 4 pkt 24 u.t.d.: **pośrednictwo przy przewożeniu osób** – jest to działalność gospodarcza polegająca na przekazywaniu zleceń przewozu osób samochodem osobowym, pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą lub taksówką oraz:

- a) zawieraniu umowy przewozu w imieniu klienta lub przedsiębiorcy wykonującego przewóz osób lub
 - b) pobieraniu opłaty za przewóz osób, lub
 - c) umożliwianiu zawarcia umowy przewozu lub umożliwianiu uregulowania opłaty za przewóz osób
- samochodem osobowym, pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą lub taksówką za pośrednictwem dostarczonych lub udostępnionych do tych celów środków komunikacji elektronicznej, domen internetowych, aplikacji mobilnych, programów komputerowych, systemów teleinformatycznych lub innych środków przekazu informacji.

Warunki uzyskania przedmiotowej licencji są precyzyjnie określone w art. 5b ust. 2 oraz art. 5c i 5d u.t.d. W myśl powyższych zapisów świadczenie przewozu osób na podstawie aplikacji oraz przewozu podjętego z postoju taxi jest równoznaczne z wykonywaniem przewozu osób przez oznakowany i wyposażony pojazd taxi. W sposób naturalny kierujący powinien posiadać taką licencję. W momencie wprowadzenia licencji pośrednictwa przy przewożeniu osób – na pośredników zostały nałożone pewne obowiązki polegające m.in. na weryfikacji współpracujących z nimi kierowców w zakresie posiadania licencji na wykonywanie przewozu osób. Weryfikacja przeprowadzana jest przed rozpoczęciem współpracy oraz w terminie 7 dni od dnia upływu terminu ważności licencji posiadanej przez przedsiębiorcę (art. 27b ust. 1 u.t.d.). Należy wskazać, że ustawodawca ustanowił również obowiązek ciążyący na organie licencyjnym, polegający na informowaniu pośrednika (na jego wniosek) w zakresie ważności licencji danego przedsiębiorcy.

Ponadto podmiot, który nie posiada ważnej licencji albo zawiesił wykonywanie transportu drogowego, musi poinformować o zaistniałym fakcie pośrednika zlecającego mu przewóz osób (art. 14a u.t.d.). Zgodnie z powyższym zapisem przewoźnik ma na to 7 dni od dnia utraty licencji lub od dnia rozpoczęcia zawieszenia licencji. Za niedopełnienie wskazanego obowiązku sankcje prawne będą wyciągane wobec podmiotu wykonującego przewóz osób. Nie można również pominąć faktu, że przy przewożeniu osób, zgodnie z art. 27b u.t.d., na pośredniku spoczywa obowiązek prowadzenia i przechowy-

wania przez okres 5 lat (licząc od końca roku kalendarzowego) rejestru zleceń.

Rejestr zleceń winien zawierać poniższe informacje (art. 27b ust. 3 u.t.d.):

- firmę przedsiębiorcy, któremu zlecono przewóz osób;
- adres i oznaczenie siedziby albo miejsca wykonywania działalności przedsiębiorcy, któremu zlecono przewóz osób;
- numer identyfikacji podatkowej (NIP) przedsiębiorcy, któremu zlecono przewóz osób;
- w przypadku zlecenia przewozu osób taksówką – numer licencji oraz nazwę organu, który udzielił tej licencji;
- w przypadku zlecenia przewozu osób samochodem osobowym lub pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą – numer licencji i wypisu z licencji oraz nazwę organu, który udzielił tej licencji;
- numer rejestracyjny pojazdu, którym zrealizowano zlecony przewóz osób;
- datę oraz godzinę przekazania zlecenia przewozu osób.

Dodatkowo pośrednik powinien przechowywać ewidencję przedsiębiorców, którym zleca przewozy (art. 27b ust. 4 u.t.d.). W ewidencji powinny znajdować się zapisy dotyczące:

- firmy przedsiębiorcy, któremu zleca się przewóz osób;
- adresu i oznaczenia siedziby albo miejsca wykonywania działalności przedsiębiorcy, któremu zleca się przewóz osób;
- numeru identyfikacji podatkowej (NIP) przedsiębiorcy, któremu zleca się przewóz osób.

Realizacja opisanego powyżej obowiązków spoczywających na podmiotach odpowiedzialnych za wykonywanie przewozu osób ma na celu umożliwienie sprawnego i dogłębnego przeprowadzenia kontroli przez uprawnione organy państwa, tj. Inspekcję Transportu Drogowego lub Krajową Administrację Skarbową w zakresie prawidłowości wykonywania określonego rodzaju działalności gospodarczej. Ma to wyeliminować m.in. naruszenia związane z nieprzestrzeganiem czasu pracy kierowców oraz zatrudnianie kierowców pracujących równocześnie w kilku firmach transportowych.

Wskazany powyżej przepis wchodzi w życie 1 stycznia 2021 r. na podstawie ustawy z dnia 7 października 2020 r. o zmianie niektórych ustaw w celu przeciwdziałania społeczno-gospodarczemu skutkom COVID-19 (Dz. U. poz. 1747).

Analizując zapisy dotyczące zasad uzyskania licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką, dostępność do tego zawodu oraz prowadzenie określonego rodzaju działalności gospodarczej, należy wskazać na pewne ułatwienia przy dostępie do reglamentowanego zakresu usług. Zasady i sposób uzyskania licencji na wykonywanie przewozu osób taksówką określa art. 6 ust. 1 u.t.d. Zgodnie ze zmianami ujętymi w ustawie podmiot ubiegający się o licencję na wykonywanie przewozów taxi nie musi zdawać egzaminu z topografii miasta. Została także zmniejszona opłata za wydanie licencji. Dodatkowo przy pojazdach taxi nastąpiło ujednolicenie przepisów dotyczących licencji. Aktualnie jest wydawany wypis z licencji taxi na samochód przedsiębiorcy, który ubiega się o licencję (ewentualnie już ją posiada), a nie na konkretnego kierowcę. Oznacza to, że z jednego pojazdu może korzystać wielu kierowców na zmianę. Ponadto ustawodawca, idąc w kierunku prężnie rozwijającej się technologii informatycznej, dopuścił zastąpienie tradycyjnych taksometrów aplikacją na smartfona, a rozliczenia finansowe mogą być dokonywane za pośrednictwem wirtualnej kasy fiskalnej – §1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 29 maja 2020 r. w sprawie grup podatników lub rodzajów czynności, w odniesieniu do których możliwe jest używanie kas rejestrujących mających postać oprogramowania (Dz. U. poz. 965). Można stwierdzić, że bezpośrednio wpłynie to na odciążenie administracyjne przewoźników. Dodatkowo nie można pominąć również faktu, iż dostępność do wykonywania usług przewozowych zwiększy konkurencję na rynku, co niewątpliwie wpłynie na poprawę jakości świadczonych usług przewozowych. Pasażer korzystający z przewozu pojazdem taxi oznakowanym zgodnie z § 24 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.) oraz przepisów prawa miejscowego w zakresie dodatkowego oznakowania i wyposażenia pojazdów taxi, wsiadając do takiego pojazdu, jest przeświadczony, że służba przewożona zostanie wykonana przez licencjonowanego kierowcę. Ponadto korzystanie z usług licencjonowanych taksówkarzy wpłynie na „bezpieczeństwo prawne” pasażerów korzystających z usług przewozowych. Do tej pory pasażer miał ograniczone możliwości złożenia skargi co do jakości świadczonej usługi na przewoźnika w ramach okazjonalnych przewozów osób i generalnie „zostawał sam z problemem”. W przypadku przewozów taxi organ wydający licencję posiada określone narzędzia prawne wobec niesumiennych podmiotów wykonujących określone usługi i może wyciągać wobec nich konsekwencje prawne.

Nie sposób przejść obojętnie obok zmian w rozdziale 11 u.t.d. dotyczących przepisów karnych i przepisów o administracyjnych karach pieniężnych określonych w załącznikach nr 1, 3 i 4 do wskazanej ustawy. Zaostrzono sankcje



Fot. 2. Tradycyjne taksówki

Fot. K. Łaskowski

w przypadku stwierdzenia naruszeń dotyczących przewozu osób.

Reasumując, zmiany dotyczące przewozu osób niewątpliwie można uznać niemalże za rewolucyjne, zmierzające w dobrym kierunku i niosące sprawiedliwe rozwiązania dla podmiotów związanych w szerokim znaczeniu z przewozem osób, jak również osób korzystających z wymienionych usług. Pojawiają się głosy populistyczne wskazujące, iż ujednolicenie przewozów pod znakiem „taxi” wpłynie na podniesienie cen usług przewozu osób w porównaniu do okazjonalnego przewozu osób wykonywanego na wcześniejszych warunkach. Faktycznie może dojść do takiej sytuacji, ale niewątpliwie ma to na celu standaryzację usług przewozu osób oraz poprawę „bezpieczeństwa prawnego” osób korzystających z opisanych usług.

¹ Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1180, z późn. zm.).

² Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140, z późn. zm.).

Summary

LEX UBER The legal aspects of the transport of persons by passenger cars

In the article the authors presented the amendment of legal regulations concerning the transport of persons by taxi vehicles. These changes are an effect of parliamentary works, which also include many experts' remarks. The present rules can be regarded as the agreement developed by the legislator, taking into account businesses of taxi corporations, as well as entities providing transport of persons as occasional carriages. In the article there has been presented a scope of entitlements and duties of intermediation with the transport of persons, conditions of obtaining a licence for performing the transport of persons by taxi and new methods of payment for the performed cartage service.

Tłumaczenie: Renata Cedro