

Uwagi co do rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw z dnia 2019-04-02

Tekst dostępny tutaj: <http://www.sejm.gov.pl/sejm8.nsf/druk.xsp?nr=3368>

1. Obniżenie opłat za wejście na rynek i licencji

to zdecydowanie dobre posunięcie. Każdy krok odciążający transport osobowy, który nie opiera się na własności pojazdu powinien być w mojej opinii faworyzowany przez ustawodawcę, z uwagi na wpływ ograniczenia ilości samochodów osobowych na redukcję kongestii, zanieczyszczenia środowiska oraz zmniejszenie przestrzeni publicznej zajmowanej przez zaparkowane samochody.

2. Rezygnacja z obowiązku prowadzenie egzaminów z topografii miasta

Wydaje mi się to być dobre rozwiązanie, o ile same egzaminy budzą kontrowersję, to możliwość ich wprowadzenia pozostaje w rękach samorządów i jestem przekonany, że to samorzady powinny decydować o konieczności, kształcie charakterze takich egzaminów.

3. Nie będzie kontrolowany czas pracy przedsiębiorców osobiście wykonujących przewozy drogowe i osób samozatrudnionych (Uber i Taxify) osobiście wykonujących przewozy na ich rzecz, których trasa nie przekracza 50 km pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony i do 9 osób łącznie z kierowcą (chodzi o samochody osobowe).

Uwolnienie czasu pracy kierowców może spowodować:

- spadek poziomu bezpieczeństwa w przewozach osobowych
- dumping cenowy kierowców, którzy przyjechali tutaj za pracą z innych krajów, gotowych pracować dłuższe godziny za niższą stawkę (tak samo jak Polscy kierowcy na Zachodzie), co doprowadzi do niewielkiej obniżki cen przejazdów (koszty pracy kierowcy stanowią tylko część kosztów przejazdu) i pogorszenia się jakości usług (doświadczeni taksówkarze mogą być zniechęceni do pozostania w zawodzie)

4. Usankcjonowanie pośrednictwa przy przewozie osób bez przekazania odpowiedzialności za przewóz, który spada na samozatrudnionego kierowcę (Ubera, Taxify)

Cytat: Art 4. pkt 24

pośrednictwo przy przewozie osób – działalność gospodarcza polegająca na przekazywaniu zleceń przewozu osób samochodem osobowym, pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą lub taksówką oraz:

- a) zawieraniu umowy przewozu w imieniu klienta lub przedsiębiorcy wykonującego przewóz osób lub*
- b) pobieraniu opłaty za przewóz osób, lub*
- c) umożliwianiu zawarcia umowy przewozu lub umożliwianiu uregulowania opłaty za przewóz osób*

– samochodem osobowym, pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą lub taksówką za pośrednictwem dostarczonych lub udostępnionych do tych celów środków komunikacji elektronicznej, domen internetowych, aplikacji mobilnych, programów

komputerowych, systemów teleinformatycznych lub innych środków przekazu informacji.”;

Zmiana ta sankcjonuje narastający już problem, z którym borykają się kierowcy usług carsourcingowych tj. przeniesienia na nich całkowitej odpowiedzialności za wszystkie uchybienia w realizacji usług, czyli de facto pozostawienie ich samym sobie we wszelkich sporach prawnych. W sytuacji spornej z np. Uerem, samozatrudniony kierowca musi wejść w spór z międzynarodową korporacją z siedzibą poza UE, dysponującą ogromnym działem prawnym. Dodatkowo kilkudziesięciostronicowa umowa kontraktora (kierowcy) jest naszpikowana kruczkami prawnymi (wiem, bo o mały włos nie pracowałem w Uberze, ale umowa którą dostałem była podpisywana z Holenderskim oddziałem firmy na Europę i miała ponad 40 stron, w razie jakichkolwiek sporów, musiałbym prowadzić kosztowny proces na bazie prawa cywilnego, w Holandii po angielsku lub holendersku). Powoduje to, że kierowcy będą pozbawieni zabezpieczenia prawnego ze strony polskiego prawa i zostaną wystawieni na łaskę wielkiej korporacji z którą w sporze nie mają szans.

To odbije się ostatecznie na pasażerach, którzy w sytuacji w której będą poszkodowani, będą wchodzili w spór z kierowcą, który np. na skutek wypadku, zniszczenia samochodu, itd. może być niezdolny do zaspokojenia ich roszczeń, co może prowadzić do wielu niepotrzebnych życiowych tragedii, a w przypadku kiedy kierowca jest z poza UE, może zawiesić działalność i opuścić kraj, co wydłuży lub uniemożliwi proces dochodzenia roszczenia przez poszkodowanego. Uber czy inne firmy carsourcingowe, nie biorą żadnej odpowiedzialności za tego sytuacje.

5. Uprzywilejowanie Ubera

Brak narzucenia odpowiedzialności twórców aplikacji carsourcingowych daje im przewagę nad przedsiębiorstwami działającymi do tej pory na Polskim rynku. Odbije się to prawdopodobnie na przejmowaniu przez nich kolejnych miast i klientów. Jako, że są to ponadnarodowe korporacje z siedzibami w rajach podatkowych, które są mistrzami w unikaniu opodatkowania, budżet państwa straci część dochodów pochodzących z opodatkowania usług taksówkowych na rzecz tych firm, co można przeliczyć na spadek wielkości finansowania np. transportu publicznego.

6. Lobbing rządu USA

Rząd PiS jeszcze przed paroma miesiącami nosił się z zamiarem ograniczenia działalności Ubera w Polsce. Jednak wedle doniesień medialnych niezaprzeczonych przez rząd USA na początku tego roku Ambasador USA w Polsce Georgette Mosbacher napisała do ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka w sprawie odstąpienia od przepisów regulujących amerykańską korporację, pod groźbą zamrożenia amerykańskich inwestycji w Polsce. Nasz rząd zgodził się na zapisy bardzo korzystne dla Amerykanów i stworzył kontrowersyjną z perspektywy Polskiego obywatela nowelizację ustawy w zupełnie odwrotnym do założonego wcześniej duchu.

Duszan Augustyn