

Do Sejmu trafił projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym. Jej celem jest zniesienie niewymaganych przez Unię Europejską regulacji nakładających wymóg licencjonowania przewozów samochodem osobowym i taksówką, a także pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady(WE) nr 1071/2009 ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE, nie wymaga takich regulacji, jako że reguluje jedynie dostęp do zawodu (i wykonywanie zawodu) przewoźnika drogowego rozumianego jako działalność każdego przedsiębiorcy użytkującego pojazdy silnikowe o odpowiedniej konstrukcji i wyposażeniu, przeznaczone do przewozu ponad dziewięciu osób, łącznie z kierowcą, w celu świadczenia usług przewozu osób dostępnych publicznie lub dostępnych dla pewnych grup osób w zamian za opłatę ponoszoną przez osobę przewożoną lub przez organizatora transportu lub działalność każdego przedsiębiorcy wykonującego w celach zarobkowych transport rzeczy, środkami takimi, jak pojazd silnikowy lub zespół pojazdów, przy czym, jeśli prawo krajowe nie stanowi inaczej nie ma zastosowania do przedsiębiorców wykonujących zawód przewoźnika drogowego rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi lub zespołami pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 tony.

W związku z tym projekt przewiduje zmianę art. 3, ust. 1, pkt. 1 ustawy o transporcie drogowym tak, aby jej przepisy nie stosowały się do przewozu drogowego wykonywanego pojazdami samochodowymi lub zespołami pojazdów przeznaczonymi konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą również w celach zarobkowych. W konsekwencji, skreśleniu podlegają zapisy ustawy dotyczące przewozów samochodem osobowym i taksówką, a także pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą.

Zmiana ta wychodzi naprzeciw zachodzącym zmianom na rynku takich przewozów, w szczególności pojawieniu się modelu biznesowego opartego na zasadach tzw. sharing economy, gdzie klient kontaktuje się z osobą świadczącą usługę przewozu samochodem osobowym za pośrednictwem usługi internetowej takiej jak np. Uber. Ten model biznesowy jest korzystny dla klienta – przewozy dokonywane przez kierowców korzystających z Ubera są w wielu miastach i w przypadku jazd długodystansowych tańsze.