

Gdynia, dn. 9 marca 2012 r.

Minister Sprawiedliwości

Departament Strategii i Deregulacji

Al. Ujazdowskie 11  
00-950 Warszawa

Szanowny Panie Ministrze.

W załączeniu przesyłam formularz zgłoszenia zainteresowania pracami nad projektem ustawy o zmianie ustaw regulujących wykonywanie niektórych zawodów z dnia 6 marca 2012 r.

Ponieważ projekt tej ustawy zakłada zmianę art. 6 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym chciałbym przedstawić analizę proponowanych przez Pana Ministra zmian oraz własne propozycje, które mogą być pomocne przy pracach nad nowelizacją cytowanej ustawy.

Jestem przedsiębiorcą, który od 1989 r. jest związany z branżą transportu drogowego taksówką, a od 2002 r. zajmuję się szkoleniami przyszłych taksówkarzy.

Obecnie art. 6 ustawy o transporcie drogowym brzmi:

1. Licencji na wykonywanie transportu drogowego udziela się przedsiębiorcy, jeżeli:

- 1) spełnia wymagania określone w art. 5 ust. 3 pkt 1 i 5;
- 2) zatrudnieni przez niego kierowcy oraz sam przedsiębiorca osobiście wykonujący przewozy:
  - a) spełniają wymagania określone w przepisach prawa o ruchu drogowym,
  - b) nie byli skazani za przestępstwa, o których mowa w art. 5 ust. 3 pkt 4, a ponadto za przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu oraz przeciwko wolności seksualnej i obyczajności,
  - c) posiadają zaświadczenie o ukończeniu szkolenia w zakresie transportu drogowego taksówką, potwierdzonego zdaniem egzaminem, lub wykażą się co najmniej 5 –letnią praktyką w zakresie wykonywania tego transportu; przerwa w wykonywaniu transportu drogowego nie może być dłuższa niż kolejnych 6 miesięcy z przyczyn zależnych od nich,
  - d) spełniają wymagania określone w art. 39a ust. 1 pkt 1-4.

**Proponuje się uchylenie zapisu umieszczonego przy lit. c, co oznacza, że przyszli taksówkarze nie będą musieli uczestniczyć w szkoleniach a także zdawać egzaminów organizowanych przez komisje egzaminacyjne powołane przez starostów.**

2. Egzamin, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. c, przeprowadzają komisje egzaminacyjne powołane przez starostę.

2a. Komisja egzaminacyjna przeprowadza egzamin w terminie 60 dni od dnia złożenia wniosku o jego przeprowadzenie.

2b. W komisjach egzaminacyjnych nie mogą uczestniczyć osoby wykonujące działalność gospodarczą w zakresie transportu drogowego taksówką.

**Proponuje się uchylenie całego zapisu w ust.2, co oznacza, że samorządy miast nie będą miały obowiązku powoływania komisji egzaminacyjnych i organizacji egzaminów dla przyszłych taksówkarzy.**

3. Minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii organizacji o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszających taksówkarzy, określi, w drodze rozporządzenia, program szkolenia oraz wzór zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. c, mając na uwadze zakres i obszar działalności, ze szczególnym uwzględnieniem znajomości topografii miejscowości, w której przedsiębiorca prowadzi lub zamierza prowadzić działalność gospodarczą, oraz znajomości przepisów porządkowych, a także określi składniki kosztów szkolenia i egzaminowania oraz wysokość opłat z tego tytułu wynikających.

**Proponuje się uchylenie rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 lutego 2002 r. w sprawie programu szkolenia, wzoru zaświadczenia oraz wysokości opłat za szkolenie i egzaminowanie w zakresie transportu drogowego taksówką.**

W uzasadnieniu proponowanych zmian podnosi się potrzebę:

- 1) zniesienia barier ekonomicznych w dostępie do zawodu taksówkarza,
- 2) zwolnienia administracji samorządowej z obowiązku powoływania komisji egzaminacyjnej,
- 3) zniesienia ograniczeń w dostępie do wykonywania zawodu taksówkarza,
- 4) doprowadzenia w przyszłości do zwiększenia konkurencji,
- 5) obniżenia cen,
- 6) utworzenia nowych miejsc pracy co w konsekwencji ma doprowadzić do zmniejszenia bezrobocia w Polsce,
- 7) doprowadzenia na wzór innych krajów unii europejskiej do zmniejszania ilości zawodów podlegającym ograniczeniom prawnym przez państwo,
- 8) respektowania art. 65 ust. 1 Konstytucji RP, która każdemu obywatelowi Polski zapewnia prawo do wyboru zawodu i swobody podejmowania pracy.

Niestety argumentacja proponowanych zmian w art. 6 ustawy o transporcie drogowym nie może zostać uznana za trafioną.

ad.1)

**Zniesienie barier ekonomicznych w dostępie do zawodu taksówkarza.**

Przy uruchomieniu działalności taksówkowej najważniejszymi kosztami są:

- zakup samochodu, którego wartość bardzo często przekracza kwotę kilkunastu czy nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych,
- zakup kasy fiskalnej-wydatek ok. 1200zł.,
- zakup taksometru-wydatek ok.450zł.,
- zakup lampy taxi-wydatek ok. 300zł.,
- ewentualny zakup urządzenia radio-taxi- wydatek ok.1000zł.,
- wykup licencji taksówkowej- wydatek od 200zł. do 300zł.,
- legalizacja ponowna taksometru-wydatek od 50 do 100zł.
- obowiązkowe badanie techniczne samochodu przeznaczonego na taksówkę- wydatek140zł.,
- badanie lekarskie i psychologiczne-wydatek ok. 150 zł.

Koszty uruchomienia działalności taksówkowej w Polsce wynoszą ok. 3500zł. nie licząc zakupu samochodu, szkolenia i egzaminu.

Argument, że wydatek 800zł. za szkolenie i 200zł za egzamin to bariery ekonomiczne w dostępie do zawodu taksówkarza, nie może mieć uzasadnienia.

Tym bardziej, że wśród firm szkoleniowych w Polsce jest rynkowa konkurencja i ceny wahają się od 200zł. do 800zł.

W każdym większym mieście w Polsce znajduje się od kilku do kilkunastu firm szkoleniowych, które aby mieć klientów muszą być konkurencyjne co do jakości i cen swoich usług.

Ponadto istnieją firmy, które oferują szkolenia w systemie e-learningu, wykorzystując własną pomysłowość i nowoczesne narzędzia pracy jakim jest Internet.

### **Koszt takich szkoleń waha się w granicach 200-300zł.**

W porównaniu do ogólnych kosztów uruchomienia działalności taksówkowej koszt szkolenia stanowi niewielki wydatek.

ad.2)

### **Zwolnienie administracji samorządowej z obowiązku powoływania komisji egzaminacyjnych, które muszą organizować egzaminy dla przyszłych taksówkarzy i wykorzystanie potencjału urzędników do ważniejszych społecznie zadań.**

Projekt ustawy nie zakłada likwidacji obowiązku uzyskania licencji na wykonywanie transportu drogowego taksówką, a więc nadal samorzady będą musiały przyjmować wnioski o wydanie licencji wraz z następującymi załącznikami:

- wpis do ewidencji działalności gospodarczej,
- zaświadczenie o nadaniu numeru REGON,
- zaświadczenie o nadaniu numeru NIP,
- kserokopię prawa jazdy,
- świadcstwo legalizacji ponownej taksometru,
- dokument potwierdzający prawny tytuł do używania samochodu,
- zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym samochodu,
- kserokopię dowodu rejestracyjnego z adnotacją, że samochód będzie używany jako taksówka,
- zaświadczenie o braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania zawodu

taksówkarza,  
-zaświadczenie o braku przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania zawodu taksówkarza,  
( zaświadczenia lekarskie wydawane są na pewien okres, a ważność badań będzie wpisywana do praw jazdy, które będą podlegały wymianie z chwilą wygaśnięcia ważności badań-obowiązek wymiany prawa jazdy to kolejny koszt dla taksówkarza ),  
-zaświadczenie albo oświadczenie o niekaralności,  
-kserokopię opłaty za wydanie licencji wraz z opłatami skarbowymi za wszystkie załączniki.

Uważam, że samorządom nie ubędzie pracy z powodu braku jednego dokumentu jakim jest zaświadczenie o ukończeniu szkolenia.

Jeżeli natomiast organizacja egzaminów jest tak dużym obciążeniem dla urzędów gmin, to rzeczywiście można z tego zrezygnować, ale trzeba mieć na uwadze mniejsze wpływy finansowe do kas samorządów.

ad.3)

#### **Zniesienie ograniczeń w dostępie do zawodu taksówkarza.**

Ustawa o transporcie drogowym z 6 września 2001 r. w pierwotnej wersji dawała prawo samorządom wprowadzania na dany rok limitów nowo wydanych licencji.

W wyniku nowelizacji ustawy o transporcie drogowym prawo limitowania nowych licencji zostało zniesione, tak więc każdy może podjąć pracę taksówkarza jeżeli spełni warunki określone w ustawie.

ad.4)

#### **Doprowadzenie do zwiększenia konkurencji**

Konkurencja w zawodzie taksówkarzy już istnieje od 1989 r. Pasażer ma prawo wyboru taksówki na postoju, może taksówkę zamówić dzwoniąc do wybranej firmy spośród wielu istniejących w każdym większym mieście.

Praktycznie każdy taksówkarz ma prawo wyboru, czy samodzielnie będzie wykonywał swoją pracę, czy przystąpi do grupy taksówkowej zorganizowanej w formie spółki cywilnej, zrzeszenia, stowarzyszenia itd.

Firmy konkurują ze sobą przede wszystkim ilością samochodów, jakością usług oraz cenami.

Ponadto już wiele lat temu pojawiła się konkurencja dla taksówkarzy w postaci okazjonalnego przewozu osób.

ad.5)

#### **Obniżenie cen.**

Zwiększenie ilości taksówkarzy nie doprowadzi do obniżenia cen.

W większości dużych miast w Polsce ceny na usługi taxi nie zmieniły się od wielu lat.

Na cenę mają wpływ przede wszystkim:

- koszty ubezpieczeń społecznych oraz podatek dochodowy ( składki do ZUS-u i zaliczki na podatek dochodowy wynoszą razem ponad 1000zł.),
- rosnące ceny paliw ( litr oleju napędowego wynosi od 5,60zł. do 5,90zł.-wzrost o 80 %na przełomie 5 lat ),
- wzrost kosztów ogólnych życia w Polsce.

Jeżeli przez zwiększenie ilości taksówek przypadnie mniej pracy, to na pewno nikt nie obniży cen, wręcz przeciwnie, taksówkarze pracując po kilkanaście godzin na dobę, ceny za swoje usługi podniosą.

Popyt na usługi taxi utrzymuje się na stosunkowo niskim poziomie ze względu na zubożenie społeczeństwa, dużą ilość samochodów prywatnych i firmowych oraz coraz lepiej zorganizowaną komunikację miejską.

ad.6)

#### **Utworzenie nowych miejsc pracy.**

W Polsce wykonuje pracę taksówkarza ok. 100 tysięcy osób z 10 % rotacją. Rocznie, podobna ilość osób rezygnuje z pracy taksówkarza, co rozpoczyna działalność. Zawód taksówkarza nie jest specjalnie atrakcyjny finansowo, bardzo często jest zajęciem dodatkowym, ponieważ koszty działalności są wysokie, a możliwości zarobkowe niskie. Nie należy spodziewać się żadnego ożywienia w branży taksówkowej po wprowadzeniu proponowanych zmian.

ad.7)

#### **Doprowadzenie do mniejszej ilości zawodów regulowanych wzorem innych państw Unii Europejskiej.**

Z przedstawionych w projekcie danych wynika, że takie kraje jak Wielka Brytania, Irlandia czy Niemcy mają bardzo niski poziom regulacji prawnych ograniczających dostęp do różnych zawodów.

Porównanie z tymi krajami nie jest dobry w przypadku zawodu taksówkarza ponieważ akurat w tych państwach wymagania stawiane przyszłym taksówkarzom są wysokie.

W Wielkiej Brytanii aby zostać taksówkarzem trzeba przejść szkolenie, które trwa 2 lata, a następnie zdać egzamin.

W Irlandii sama licencja kosztuje ok. 6000 Euro, trzeba zdać egzamin a ponadto wymagana jest rekomendacja dwóch osób i pozytywna opinia Gardy ( Policji), niekaralność oraz zaświadczenie o nie zaleganiu z podatkami.

W Niemczech jest obowiązkowe szkolenie i egzamin.

Rezygnacja ze szkoleń i egzaminów dla taksówkarzy ma doprowadzić do łatwiejszego dostępu do zawodu ale jednocześnie zmniejszy wymagania co do kwalifikacji przyszłych taksówkarzy.

Projektowane zmiany są w jaskrawej sprzeczności z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego.

W uzasadnieniu wprowadzenia w/w Rozporządzenia jest napisane:

„Pełne utworzenie wewnętrznego rynku transportu drogowego opartego na uczciwych zasadach konkurencji wymaga jednolitego stosowania wspólnych zasad określających dostęp do zawodu przewoźnika drogowego rzeczy lub osób, zwanego dalej **zawodem przewoźnika drogowego**.

Te wspólne zasady przyczynią się- w interesie przewoźników drogowych, ich klientów i całej gospodarki-do podniesienia poziomu kwalifikacji zawodowych przewoźników, racjonalizacji rynku, poprawy jakości świadczonych usług, a także do zwiększenia bezpieczeństwa drogowego. Ułatwią one również przewoźnikom drogowym skuteczne korzystanie ze swobody przedsiębiorczości”.

Rozporządzenie to nakłada na przewoźników drogowych szereg nowych obowiązków zmierzających do podnoszenia kwalifikacji osób zatrudnionych w sektorze transportu. Natomiast działania Pana Ministra zmierzają do obniżenia kwalifikacji przyszłych taksówkarzy.

Jesteśmy krajem, który odwiedzają miliony turystów, pociągi, autobusy i taksówki są wizytówkami naszych miast i powinniśmy dołożyć wszelkich starań aby poziom tych usług był jak najwyższy.

Na pewno nie osiągniemy tego celu likwidując szkolenia i egzaminy dla przyszłych przewoźników drogowych wykonujących transport taksówkami osobowymi.

Argument, że taksówkarzom nie jest potrzebne szkolenie z topografii miasta, znajomości przepisów porządkowych oraz Prawa Pracy, niestety nie jest trafiony. Fakt, że taksówkarze mogą korzystać z łączności GPS nie może zwolnić ich z ogólnej orientacji w mieście, w którym pracują.

Szkolenie, które planuje się zlikwidować obejmuje 28 godzin, w tym:

- przepisy o transporcie drogowym-3 godziny,
- przepisy prawa przewozowego-1 godzina,
- przepisy o ruchu drogowym- 4 godziny,
- przepisy metrologiczne o taksometrach- 1 godzina,
- przepisy porządkowe obowiązujące przy przewozie osób i bagażu taksówkami- 2 godziny,
- ceny, strefy, stawki taryfowe- 2 godziny,
- zewnętrzne i wewnętrzne oznakowanie taksówek, dodatkowe wyposażenie- 1 godzina,
- zagadnienia z topografii miejsca prowadzenia działalności-6 godzin,
- wybrane zagadnienia podatkowe-2 godziny,
- wybrane zagadnienia z Kodeksu Pracy- 3 godziny,
- bhp oraz kultura osobista obsługi pasażera- 2 godziny,
- organy kontroli, zasady postępowania- 1 godzina.

O ile można ewentualnie zastanowić się nad zlikwidowaniem w programie szkolenia zagadnień z kodeksu pracy, czy bhp, to absolutnie nie można zrezygnować z pozostałych tematów.

Np. przepisy porządkowe obowiązujące przy przewozie osób i bagażu taksówkami to zbiór praw i obowiązków pasażera oraz przewoźnika, tzw. „abc” świadczenia usług taksówkowych. W temacie wybranych zagadnień podatkowych przyszły mikro przedsiębiorca otrzymuje niezbędne informacje dot. rodzajów opodatkowania swojej działalności itd.

ad.8)

**Respektowanie art. 65 ust. 1 Konstytucji RP dające prawo każdemu do swobodnego wyboru zawodu i pracy.**

„Respektując” konstytucyjne prawo każdego do swobodnego wyboru zawodu i pracy zlikwiduje się setki, a może tysiące miejsc pracy w firmach szkoleniowych, które dotychczas zajmowały się szkoleniami osób zamierzających rozpocząć działalność transportu drogowego taksówkami.

Na rynku szkoleń jest wiele takich firm, które nie są monopolami, lecz często są to jednoosobowe firmy, które same sobie stworzyły miejsca pracy, nie czekając na administracyjne wsparcie Państwa.

**Nie można poprzez zmianę przepisów, jednym osobom ułatwić podjęcie pracy, innym tę pracę zlikwidować.**

Reasumując, uważam, że planowane przez Pana Ministra zmiany w art. 6 ustawy o transporcie drogowym nie przyniosą zamierzonego efektu.

Wprowadzą chaos, który panował na rynku usług taksówkowych po 1989 r.

Wywołają niezadowolenie i protesty środowiska taksówkowego, które mogą doprowadzić do demonstrowania swojego niezadowolenia na ulicach polskich miast.

### **Wnioskuje:**

1. Nie uchylać w ustawie o transporcie drogowym, w art. 6 ust.1 pkt.2 lit. c całego zapisu, lecz zmianę na:

**„ posiadają zaświadczenie o ukończeniu szkolenia w zakresie transportu drogowego taksówką, potwierdzonego zdaniem egzaminem”,**

Taki zapis:

- podtrzyma obowiązek ukończenia szkolenia i potwierdzi posiadanie kwalifikacji przez osoby zamierzające rozpocząć działalność transportu drogowego taksówką,
- pozwoli utrzymać dotychczasowe miejsca pracy przez firmy zajmujące się szkoleniem taksówkarzy,
- utrzyma obowiązek powoływania komisji egzaminacyjnych i organizacji egzaminów przez lokalne samorządy,

lub

**„posiadają zaświadczenie o ukończeniu szkolenia w zakresie transportu drogowego taksówką, potwierdzonego wewnętrznym egzaminem zorganizowanym przez ośrodek szkolenia”.**

Taki zapis:

- podtrzyma obowiązek ukończenia szkolenia i potwierdzi posiadanie kwalifikacji przez osoby zamierzające rozpocząć działalność transportu drogowego taksówką,
- pozwoli utrzymać dotychczasowe miejsca pracy przez firmy zajmujące się szkoleniem taksówkarzy,
- zwolni samorządy z obowiązku powoływania komisji egzaminacyjnych i organizowania egzaminów,

2. Nie uchylać ust. 3

**„ Minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii organizacji o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszających taksówkarzy, określi, w drodze rozporządzenia, program szkolenia oraz wzór zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. c, mając na uwadze zakres i obszar działalności, ze szczególnym uwzględnieniem znajomości topografii miejscowości, w której przedsiębiorca prowadzi lub zamierza prowadzić działalność gospodarczą, oraz znajomości przepisów porządkowych, a także określi składniki kosztów szkolenia i egzaminowania oraz wysokość opłat z tego tytułu wynikających”.**

Upoważnić Ministra właściwego do spraw transportu do zmiany rozporządzenia o programie szkolenia polegającej na wykreśleniu z programu zagadnień dotyczących kodeksu pracy i bhp oraz zmiany wzoru zaświadczenia potwierdzającego ukończenie szkolenia i zdanie egzaminu.

Z Poważaniem.

Jerzy Spychała