LOKALNIE · OPINIA

UBER, BOLT I NIEBEZPIECZNA LUKA W SYSTEMIE. PAŃSTWO NIE NADĄŻA ZA IMIGRACJĄ

Mateusz Pławski · 7 lipca 2026

Przewozy na aplikację pokazały, że państwo nie kontroluje skutków masowej imigracji.

Rynek przewozów „na aplikację" miał być symbolem wygody i tanich usług. Zastąpił drogie, tradycyjne taksówki, które uchodziły za pewnego rodzaju dobro luksusowe. Stał się jednak także jednym z najbardziej widocznych przykładów braku przemyślanej polityki migracyjnej, a także słabości państwa wobec skutków masowej imigracji. Polska zaakceptowała szybki napływ cudzoziemców do sektora związanego bezpośrednio z bezpieczeństwem obywateli, ponieważ za taki należy niewątpliwie uznać przewozy osób. Jednocześnie nie zbudowała skutecznego systemu weryfikacji, kontroli i egzekwowania odpowiedzialności.

Problem nie dotyczy tylko Ubera i Bolta

Śmiertelny wypadek w Ząbkach pod Warszawą, po którym aresztowano obywatela Turcji kierującego taksówką na aplikację, wcześniejsze śledztwa dotyczące przestępstw seksualnych w warszawskich przewozach osób oraz regularne kontrole ujawniające fałszywe dokumenty, nielegalny pobyt i braki uprawnień każą postawić pytanie szersze niż tylko o Ubera czy Bolta. Chodzi o to, czy państwo rzeczywiście kontroluje rynek, który w ostatnich latach został w dużej mierze oparty na pracy imigrantów. Obecnie obserwujemy bowiem negatywne skutki bardzo podobne do tych widocznych przed laty w państwach Europy Zachodniej.

> Przewozy na aplikacje zmieniły polskie miasta. Obniżyły ceny, zwiększyły dostępność usług i stworzyły wygodną alternatywę dla tradycyjnych taksówek. Sytuacja ma jednak również inne oblicze. Bariery wejścia do zawodu zostały drastycznie obniżone, model działania oparto na flotach i podwykonawcach, a olbrzymia część kierowców zaczęła pochodzić z państw trzecich. Państw diametralnie różnych kulturowo, a także – w kontekście przewozów – z diametralnie różną kulturą jazdy. W efekcie powstał sektor, który urósł szybciej niż zdolność państwa do jego skutecznego nadzorowania.

Masowy udział cudzoziemców w sektorze przewozów osób nie został powiązany z odpowiednio szczel-

nym systemem weryfikacji kwalifikacji, pobytu, niekaralności i odpowiedzialności za naruszenia prawa.

Luka w egzekwowaniu prawa

Dane Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego opisane niedawno przez dziennik „Rzeczpospolita" pokazują znacznie szerszą lukę w egzekwowaniu przepisów wobec kierowców pojazdów zarejestrowanych poza Unią Europejską. W 2025 roku fotoradary zarejestrowały w tej grupie około 120 tys. wykroczeń. Wystawiono jednak tylko 3443 mandaty.

Przyczyna nie leży wyłącznie w bierności służb, lecz w konstrukcji systemu. W przypadku pojazdów zarejestrowanych poza UE, w tym na Ukrainie, brak odpowiednich umów i mechanizmów wymiany danych utrudnia ustalenie właściciela pojazdu, a następnie sprawcy wykroczenia. Automatyczny system rejestruje naruszenie, ale państwo często nie potrafi doprowadzić sprawy do końca.

W praktyce skuteczne ukaranie kierowcy jest możliwe dopiero wtedy, gdy zostanie on zatrzymany podczas bezpośredniej kontroli drogowej.

> Wobec kierowcy poruszającego się pojazdem zarejestrowanym w Polsce lub innym państwie UE system działa w dużej mierze automatycznie. Wobec części kierowców z państw trzecich ten sam system zaczyna przypominać sito z dużymi dziurkami. Formalnie przepisy są te same. W praktyce państwo nie ma takich samych narzędzi wobec wszystkich kierowców.

Lex Uber było potrzebne, ale okazało się niewystarczające

W przewozach „na aplikację" tę lukę widać szczególnie mocno. Po serii doniesień o przestępstwach i nadużyciach, a także wobec przejawów społecznego oburzenia sytuacją, państwo zaczęło uszczelniać przepisy. Kluczowym elementem było tzw. *Lex Uber*, którego istotna część weszła w życie 17 czerwca 2024 roku. Od tego dnia kierowcy wykonujący krajowy transport drogowy osób samochodem osobowym, pojazdem przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej siedmiu i nie więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą albo taksówką muszą mieć prawo jazdy wydane w Polsce.

Zmiana była potrzebna. Ułatwiła policji weryfikację uprawnień i ograniczyła sytuacje, w których kierowca posługiwał się dokumentem trudnym do sprawdzenia w polskich systemach. Problem w tym, że samo posiadanie polskiego dokumentu nie oznacza rzeczywistego sprawdzenia umiejętności kierowcy w warunkach polskiego ruchu drogowego.

Polska uznaje prawa jazdy wydane w państwach Unii Europejskiej, EFTA i Szwajcarii. W przypadku dokumentów spoza tego obszaru znaczenie ma m.in. to, czy są zgodne ze wzorem określonym w konwencjach genewskiej lub wiedeńskiej o ruchu drogowym. Jeżeli dokument nie jest z nim zgodny, konieczne jest zdanie części teoretycznej egzaminu państwowego. Nie ma jednak zasady, że każdy cudzoziemiec wymieniający prawo jazdy na polskie musi przejść praktyczną weryfikację jazdy w Polsce.

Z punktu widzenia danego kierowcy jest to administracyjnie bardzo wygodne. Podobnie z punktu widzenia administracji. Z punktu widzenia rynku komercyjnego przewozu osób jest to jednak poważny pro-

blem. Kierowca przewozu „na aplikację” codziennie przewozi pasażerów, porusza się po dużych miastach i pracuje pod presją czasu (często w niemal nielimitowanym zakresie godzin). Samo formalne posiadanie dokumentu nie powinno być jedynym kryterium dopuszczenia do zawodowego przewozu osób.

Polacy chcą zmian

Nie jest przypadkiem, że temat wraca po kolejnych głośnych zdarzeniach. W czerwcu 2026 r. minister infrastruktury Dariusz Klimczak odniósł się do sondażu IBRiS, według którego ponad 84 proc. badanych chciałoby zmian dotyczących prawa jazdy dla obcokrajowców, szczególnie w taksówkach. Klimczak odpowiedział, że „podziela opinię Polaków” chcących czuć się bezpiecznie w ruchu drogowym.

Resort Klimczaka zapowiedział dalsze uszczelnianie przepisów. Wśród kierunków zmian pojawiły się m.in. doprecyzowanie wymagań wobec kandydatów na kierowców oraz obowiązek przedstawiania zaświadczenia o niekaralności z kraju pochodzenia. Wydawałoby się, że to oczywiste minimum. Jeżeli państwo dopuszcza cudzoziemca do pracy polegającej na codziennym przewozie pasażerów, musi mieć możliwość sprawdzenia, kim ta osoba jest, czy przebywa w Polsce legalnie, czy ma uprawnienia i czy nie była karana za czyny, które powinny wykluczać ją z takiego zawodu.

Sama niekaralność jednak nie wystarczy. Tak jak nie wystarczy polskie prawo jazdy uzyskane po administracyjnej wymianie dokumentu. Problemem nie jest jeden brakujący formularz, lecz cały model dopuszczania do rynku.

Kontrole pokazują skalę nieprawidłowości

Najlepiej widać to po wynikach policyjnych akcji kontrolnych.

> W marcu 2026 roku podczas jednej z akcji pod nazwą „Bezpieczne przewozy” w garnizonie stołecznym skontrolowano 1190 pojazdów świadczących usługi transportowe. Wśród skontrolowanych kierowców 952 stanowili cudzoziemcy. Zatrzymano 18 osób, 16 kierujących straciło uprawnienia, a funkcjonariusze zatrzymali 38 dowodów rejestracyjnych ze względu na stan techniczny pojazdów.

Ujawnione naruszenia nie ograniczały się do drobnych uchybień. Informowano o przypadkach nielegalnego pobytu, osobach poszukiwanych w Systemie Informacyjnym Schengen, kierowcach posługujących się podrobionymi dokumentami, osobach posiadających środki odurzające i jednym kierowcy w stanie nietrzeźwości. Odnotowano również 285 wykroczeń związanych z naruszeniem przepisów ruchu drogowego oraz 13 naruszeń przepisów dotyczących transportu drogowego.

Pomimo przypadków częściowego zaostrzania przepisów, podobne kontrole z ostatnich lat rysują pewien schemat. Służby wykrywają kierowców bez wymaganych uprawnień, osoby przebywające w Polsce nielegalnie, poszukiwanych przez organy ścigania i przypadki fałszywych dokumentów.

> System działa więc reaktywnie: najpierw kierowca trafia na rynek i zaczyna wozić pasażerów, a

> dopiero później państwo, podczas punktowych akcji, próbuje wychwytywać nieprawidłowości, co potwierdza tezę o braku strategii w tym zakresie.

Test adaptacyjny zamiast fikcji

Najdalej idąca propozycja byłaby prosta: każdy cudzoziemiec chcący wymienić prawo jazdy na polskie i pracować w przewozie osób powinien ponownie zdać egzamin w Polsce. Takie rozwiązanie jest jednak prawnie i organizacyjnie trudne. Polska jest związana umowami międzynarodowymi i przepisami dotyczącymi uznawania uprawnień (choć czy ostatnie lata nie pokazują dobitnie, że wola polityczna jest ważniejsza niż gorset międzynarodowego prawa?). Pełny egzamin dla wszystkich byłby również obciążeniem dla Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, co jest dużo ważniejszym z perspektywy państwa argumentem.

Nie oznacza to jednak, że państwo jest bezradne. Możliwy jest wariant pośredni: krótki, standaryzowany test adaptacyjny dla osób, które chcą zawodowo przewozić pasażerów. Nie byłby to ponowny egzamin na prawo jazdy, lecz dodatkowa kwalifikacja zawodowa związana z wykonywaniem szczególnej usługi na polskim rynku.

Taki test mógłby obejmować znajomość podstawowych zasad ruchu drogowego w Polsce, obowiązków kierowcy wobec pasażera, przepisów dotyczących przewozu osób, odpowiedzialności karnej i administracyjnej oraz zachowania w sytuacjach awaryjnych. Powinien być krótki, tani i dostępny w szybkich terminach, ale obowiązkowy dla kierowców wykonujących komercyjny przewóz osób, którzy uzyskali uprawnienia poza polskim systemem szkolenia i egzaminowania. Test byłby oczywiście złożony także z części praktycznej. Wyżej wymienione aspekty byłyby sprawdzane w ruchu drogowym, jednak w skróconej formie i bez konieczności odbywania kursu w Polsce.

Państwo nie musiałoby kwestionować zagranicznego prawa jazdy co do zasady. Uznawałoby jednak, że samo prawo jazdy pozwala prowadzić samochód, ale zawodowy przewóz pasażerów wymaga dodatkowego potwierdzenia.

Europa zna dodatkowe warstwy regulacji

Taki kierunek nie byłby niczym wyjątkowym. W wielu państwach europejskich samo prawo jazdy nie wystarcza do wykonywania określonych rodzajów przewozu. W usługach taxi i przewozach prywatnych często decydują również lokalne licencje, rejestry, szkolenia oraz odrębne procedury weryfikacyjne.

Przykładem jest Wielka Brytania. Kierowcy taksówek i przewozów prywatnych muszą uzyskać licencję, zwykle wydawaną przez lokalny organ. Kandydat musi mieć prawo do pracy, odpowiednie doświadczenie jako kierowca, przejść sprawdzenie niekaralności i spełnić dodatkowe wymogi, które mogą obejmować badanie lekarskie, test wiedzy lub test jazdy. Prawo jazdy jest więc punktem wyjścia, by o uprawnienia do przewozu osób się ubiegać, a nie automatycznym biletem do zawodu.

Polska nie musi kopiować żadnego modelu w całości. Powinna jednak przyjąć zasadę, że im bardziej dana branża dotyka bezpieczeństwa obywateli – a trudno o bardziej dobitny przykład niż opisywana sfera – tym mniej miejsca powinno być na automatyzm i formalną, administracyjną fikcję. W przewozie osób

ryzyko jest bezpośrednie. Pasażer nie ma realnej możliwości sprawdzenia kierowcy, jego dokumentów, historii, statusu pobytowego czy kwalifikacji. Robi to za niego państwo albo nie robi tego nikt.

Prywatyzacja kosztów imigracji

W tym sensie przewozy „na aplikację" są modelowym przykładem szerszego zjawiska. Zwolennicy masowej imigracji zarobkowej często pokazują jej korzyści: niższe koszty pracy, większą dostępność usług, uzupełnianie braków kadrowych, szybszy wzrost wybranych sektorów gospodarki – zwłaszcza w obliczu problemów demograficznych, które bez wątpienia dotykają Polski. Rzadziej mówią jednak o kosztach, które nie zawsze są widoczne w prostych statystykach ekonomicznych.

Część tych kosztów ponosi państwo: policja, sądy, administracja, Straż Graniczna, inspekcje i system kontroli dokumentów. Część ponoszą rodzimi przedsiębiorcy, którzy muszą konkurować z dużymi podmiotami obchodzącymi przepisy. Najbardziej dotkliwą część ponoszą jednak obywatele, gdy luka w systemie kończy się wypadkiem, przestępstwem lub też bezkarnością sprawcy wykroczenia.

> Zysk z taniej pracy trafia do firm i pośredników, a ryzyko rozlewa się na pasażerów, pieszych i służby publiczne.

To jest właśnie wspomniana prywatyzacja kosztów imigracji. Korzyści z taniej i szybko dostępnej siły roboczej trafiają do firm, platform i pośredników. Ryzyko spada na pasażera, pieszego, kierowcę jadącego z naprzeciwka oraz na służby publiczne, które po fakcie muszą działać, naprawiając skutki źle zaprojektowanego systemu.

Autonomiczne pojazdy czy ślepa uliczka taniej pracy?

Polska stoi przed pytaniem, czy jej odpowiedzią na braki kadrowe ma być trwałe sprowadzanie coraz większej liczby cudzoziemców do prostych usług, czy raczej modernizacja gospodarki i stopniowe zastępowanie części pracy powtarzalnej technologią? To zresztą nie tylko problem Polski. Podobne dylematy rysują się przed krajami Zachodu, które – z racji na wiele dekad takiej polityki i historyczne uwarunkowania – odczuwają negatywne skutki masowej migracji jeszcze mocniej.

Należy przyznać, że w transporcie osobowym technologia autonomiczna nie jest jeszcze gotowa do powszechnego wdrożenia. Europa idzie drogą pilotaży i ściśle wyznaczonych obszarów testowych. Niemcy już w 2021 roku stworzyły ramy prawne dla pojazdów autonomicznych poziomu 4 w regularnym ruchu publicznym, ale tylko w określonych obszarach. Nie jest to rozwiązanie, które jutro zastąpi kierowców Ubera czy Bolta.

Mimo to kierunek wydaje się słuszny – przynajmniej jako równoległy. Tam, gdzie praca jest powtarzalna, niskomarżowa i oparta głównie na dyspozycyjności, państwo powinno myśleć o automatyzacji, inwestycjach i wzroście produktywności, a nie wyłącznie o imporcie kolejnych grup pracowników. Masowa imigracja może chwilowo łatać braki kadrowe, ale nie zastępuje modernizacji. W dłuższej perspektywie może ją nawet opóźniać, cementując tzw. pułapkę średniego rozwoju/dochodu. O kwestiach bezpieczeństwa, znanych doskonale z państw Europy Zachodniej, a obecnie widocznych także w Polsce, nawet nie

wspominając.

Limity jako narzędzie polityki państwa

Dyskusja o przewozach „na aplikację" powinna prowadzić do pytania o całą politykę migracyjną kraju. Polska nie ma obecnie ogólnego, stałego limitu imigracji określającego ilu cudzoziemców może w danym roku przyjechać do kraju. Istnieją jednak instrumenty pozwalające ograniczać i porządkować zatrudnianie cudzoziemców.

Podstawę daje m.in. ustawa z 20 marca 2025 roku o warunkach dopuszczalności powierzania pracy cudzoziemcom na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, obowiązująca od 1 czerwca 2025 roku. Pozwala ona Radzie Ministrów określić maksymalną liczbę zezwoleń na pracę wydawanych w danym roku. Limity mogą być różnicowane chociażby według województw, powiatów, zawodów, branż, rodzajów umów czy typów zezwoleń. Ustawa daje też możliwość określania limitów udziału cudzoziemców u pracodawców.

To krok w dobrym kierunku i ważne narzędzie, bo pozwala odejść od biernej i jedynie reaktywnej polityki migracyjnej. Państwo nie powinno jedynie reagować na potrzeby firm zgłaszających popyt na tanią pracę. Powinno samo decydować, w których sektorach dopuszczenie cudzoziemców jest rzeczywiście potrzebne, w jakiej skali, pod jakimi warunkami i przy jakich zabezpieczeniach. Daje także państwu możliwość pewnego rodzaju sterowania strategicznością sektorów gospodarki, co zwłaszcza dziś, w dobie geopolitycznych napięć, może być cennym narzędziem w rękach rządzacych.

Co należałoby zrobić

W przypadku przewozów osób najpilniejsze wydają się działania w kilku kwestiach.

> Po pierwsze, realna weryfikacja niekaralności z kraju pochodzenia oraz legalności pobytu przed dopuszczeniem do pracy. Po drugie, obowiązkowy praktyczny test adaptacyjny dla kierowców zawodowo przewożących pasażerów, którzy uzyskali uprawnienia poza polskim systemem. Po trzecie, pełne powiązanie licencji, kierowcy, pojazdu i platformy – tak aby odpowiedzialność nie rozmywała się między flotą, aplikacją i podwykonawcą. Po czwarte, skuteczniejsza egzekucja prawa, w tym mandatów, wobec pojazdów spoza UE, rozwiązania graniczne i techniczne pozwalające identyfikować auta obciążone nieopłaconymi karami.

Równolegle państwo powinno korzystać z nowych przepisów o limitach zatrudniania cudzoziemców, aby odzyskać kontrolę nad strukturą rynku pracy (dotyczy to niemal wszystkich branż, które w ostatnich latach doświadczają masowego napływu tzw. taniej siły roboczej). W sektorach wrażliwych, takich jak przewóz osób, logistyka czy praca przy infrastrukturze krytycznej, wymagania wobec cudzoziemców powinny być wyższe niż w zawodach niewiążących się bezpośrednio z szeroko pojętym bezpieczeństwem.

Dodałbym także wpomniane wcześniej programy pilotażowe, dążące do automatyzacji przewozu osób, prowadzone w krajach Europy Zachodniej. Podjęcie podobnych kroków wydaje się potrzebne także w Polsce. Nawet jeśli zaowocuje dopiero w dłuższej perspektywie czasowej.

Spór o Ubera i Bolta nie jest sporem o jedną branżę. Jest swoistym testem zdolności państwa do kontrolowania skutków własnej polityki migracyjnej. Jeżeli Polska chce korzystać z pracy cudzoziemców, co w pewnym zakresie może być – przynajmniej w krótkiej perspektywie – ciężkie do zastąpienia, musi jednocześnie egzekwować wobec nich te same standardy odpowiedzialności, które obowiązują obywateli. Bez tego masowa imigracja przestaje być narzędziem gospodarki, a staje się mechanizmem przerzucania ryzyka na społeczeństwo. Musi także rozwijać alternatywne, równoległe drogi rozwoju.

Bibliografia

Federal Ministry for Digital and Transport, *Germany will be the world leader in autonomous driving*, https://www.bmv.de/SharedDocs/EN/Articles/StV/act-on-autonomous-driving.html [dostęp: 28.06.2026].

GOV.UK, *Driver licences for taxis and private hire vehicles*, https://www.gov.uk/taxi-driver-licence [dostęp: 28.06.2026].

I. Kacprzak, *Brak umów z Ukrainą blokuje ściąganie mandatów. Skala problemu rośnie*, https://www.rp.pl/policja/art44458531-brak-umow-z-ukraina-blokuje-sciaganie-mandatow-skala-problemu-rosnie [dostęp: 24.06.2026].

K. Płatek, *Wypadek w Ząbkach. Turecki kierowca aresztowany na trzy miesiące*, https://www.polsatnews.pl/wiadomosc/2026-06-09/jest-decyzja-sadu-ws-tragicznego-wypadku-w-zabkach/ [dostęp: 28.06.2026].

Komenda Stołeczna Policji, *Kolejna odsłona działań „Bezpieczne przewozy”*, https://ksp.policja.gov.pl/pl/dzialania/aktualnosci/68510,Kolejna-odslona-dzialan-Bezpieczne-przewozy.html [dostęp: 24.06.2026].

Komenda Stołeczna Policji, *Zmiany przepisów dotyczących przewoźników*, https://ksp.policja.gov.pl/wrd/aktualnosci/131101,ZMIANY-PRZEPISOW-DOTYCZACYCH-PRZEWOZNIKOW.html [dostęp: 24.06.2026].

Ministerstwo Cyfryzacji, *Bezpieczniej w taksówkach zamawianych na aplikacje – nowe przepisy weszły w życie*, https://www.gov.pl/web/cyfryzacja/bezpieczniej-w-taksowkach-zamawianych-na-aplikacje–nowe-przepisy-weszly-w-zycie [dostęp: 25.06.2026].

Onet, *Gwałty w stołecznych przewozach na aplikację*, https://wiadomosci.onet.pl/warszawa/gwalty-w-stolecznych-przewozach-na-aplikacje/zkns0en [dostęp: 28.06.2026].

P. Bera, *„Podzielam opinię Polaków”. Będą zmiany w prawie jazdy dla obcokrajowców*, https://www.money.pl/mobility/podzielam-opinie-polakow-beda-zmiany-w-prawie-jazdy-dla-obcokrajowcow-7298463050434560a.html [dostęp: 24.06.2026].

P. Król, *1190 kontroli i 952 cudzoziemców za kierownicą. 18 zatrzymanych po akcji policji*, https://kresy.pl/wydarzenia/1190-kontroli-i-952-cudzoziemcow-za-kierownica-18-zatrzymanych-po-akcji-policji-foto/ [dostęp: 26.06.2026].

Serwis Powroty.gov.pl, *Prawo jazdy*, https://powroty.gov.pl/prawo-jazdy-5285/ [dostęp: 26.06.2026].

Serwis RP, *Wymień zagraniczne prawo jazdy na polskie*, https://www.gov.pl/web/gov/wymien-zagraniczne-prawo-jazdy-na-polskie [dostęp: 26.06.2026].

Ustawa z dnia 20 marca 2025 roku o warunkach dopuszczalności powierzania pracy cudzoziemcom na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, Dz.U. 2025 poz. 621, https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20250000621 [dostęp: 28.06.2026].

Nagranie: https://www.youtube.com/watch?v=luBNShp5uoc

Oryginał: https://nowa.nlad.pl/uber-bolt-i-niebezpieczna-luka-w-systemie-panstwo-nie-nadaza-za-imigracja/

WSPIERAJ Nowyład

LOJALNI WOBEC POLSKI

Bronimy polskich interesów i dbamy o dobro wspólne, a partyjne interesy zostawiamy innym. Taką niezależność zapewniają nam darczyńcy. Dołącz do ich grona.

DOŁĄCZAM

wspieram.nlad.pl

ALBO ZWYKŁYM PRZELEWEM

Fundacja Narodowy Instytut Społeczny

14 1020 1185 0000 4102 0302 3074

Darowizna na cele statutowe

Zeskanuj telefonem, aby wesprzeć