

# Bezpieczeństwo przewozów taksówką na aplikację

Aktualny stan i konieczne zmiany



<b>1. Wykaz użytych skrótów i definicji .....</b>	<b>1</b>
<b>2. Executive Summary .....</b>	<b>2</b>
<b>3. Przewóz osób „na aplikację” – historia, rozwój i stan rynku oraz uregulowania prawne...5</b>	<b>5</b>
3.1. Rozwój rynku przewozów „na aplikację”.....	5
3.2. Nowelizacja ustawy o transporcie drogowym z 2019 r.....	8
3.3. Licencje i wypisy – analogowe procedury .....	9
3.4. Taksówkarze – identyfikatory kierowcy taxi .....	11
3.5. Taksówki – pojazdy przeznaczone do przewozu osób .....	12
3.6. Podsumowanie – uregulowania prawne.....	12
<b>4. Bezpieczeństwo przejazdów i nowelizacja z 2022 r. ....</b>	<b>13</b>
4.1. Poważne incydenty związane z bezpieczeństwem .....	13
4.2. Kontrole samochodów i kierowców w przejazdach na aplikację w 2022 r. ....	14
4.3. Nowe wymagania wobec pośredników, przewoźników i kierowców.....	14
<b>5. Przegląd narzędzi dotyczących bezpieczeństwa wdrożonych przez operatorów aplikacji .....</b>	<b>16</b>
5.1. Działania skierowane do kierowców .....	16
5.2. Działania związane z samochodem .....	19
5.3. Działania skierowane do pasażerów .....	20
5.4. Podsumowanie – działania wdrożone przez operatorów aplikacji .....	23
<b>6. Podsumowanie i rekomendacje .....</b>	<b>24</b>

## 1. Wykaz użytych skrótów i definicji

---

**Pośrednik** – operator świadczący usługi pośrednictwa przy przewozie osób, za pomocą centrali telefonicznej i/lub aplikacji łączących pasażerów z przewoźnikami, np. centrala telefoniczna korporacji taxi, aplikacja Uber, Bolt.

**Przewoźnik** – firmy posiadające licencję taxi (tzw. licencja na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką) i świadczące usługi przewozowe przy wykorzystaniu pośredników i/lub za pomocą tradycyjnych metod (centrala telefoniczna, postój taxi). W tej definicji mieszczą się tzw. partnerzy flotowi Uber czy Bolt, czyli firmy posiadające licencję i współpracujące w ramach niej z kierowcami.

**Licencja na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką (licencja)** – wydawany w formie papierowej dokument dla przedsiębiorców, którzy chcą wykonywać tego typu usługę. W przypadku działalności w formie jednoosobowej (samozatrudnienia) kierowca taksówki ma obowiązek wożenia w samochodzie licencji podczas wykonywania przewozów, w przypadku partnera flotowego – każdy kierowca powinien mieć w samochodzie wypis z licencji. Licencja jest ograniczona na określony obszar, zazwyczaj obejmujący daną gminę.

**Wypis z licencji** – przewoźnicy flotowi dla każdego auta jeżdżącego jako taksówka muszą mieć tzw. wypis z licencji. Kierowcy flotowi mają obowiązek wożenia wypisu z licencji w taksówce, którą prowadzą. Wypis z licencji stanowi dowód weryfikacji samochodu przez dany urząd miasta.

**Identyfikator kierowcy taxi** – dokument obligatoryjny do wykonywania przewozów na terenie gmin, które podjęły decyzję o ich wprowadzeniu dla kierowców taksówek. Identyfikator z reguły jest przypisany do konkretnej licencji.

**GITD** – Generalna Inspekcja Transportu Drogowego

GITD udziela licencji na pośrednictwo przy przewozie osób. Posiada również uprawnienia do odmowy jej udzielenia, zmiany, a nawet cofnięcia. Prowadzi także ogólnodostępny rejestr podmiotów gospodarczych posiadających taką licencję.

**CEIDG** – Centralna Ewidencja i Informacja o Działalności Gospodarczej.

CEIDG zawiera informacje nt. podmiotów gospodarczych posiadających licencję na przewóz taksówką.

**CEPiK** – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców

CEPiK zawiera informacje nt. przeznaczenia danego pojazdu, w tym służących jako taxi.





### Rynek przewozów osób realizowanych za pomocą aplikacji łączących pasażerów z kierowcami dynamicznie rośnie.

O ile w 2018 r. był on wart 870 mln zł, to już w 2022 r. wartość rynku przejazdów na aplikację wyniosła 2,5 mld zł, a liczba przejazdów sięgnęła 112 mln. Kolejne lata przyniosą dalszy rozwój – wartość przewozów na aplikację w 2025 ma wynieść 4,7 mld zł.

**Zwiększony popyt i rosnąca liczba użytkowników tego typu usług** generują rosnącą skalę wyzwań, w tym również związanych z bezpieczeństwem, jak również efektywną weryfikacją przedsiębiorców, kierowców, pojazdów, w tym dokumentów, z których część nadal nie ma formy cyfrowej. Przeprowadzane przez uprawnione do tego służby kontrole pokazują, że na rynku tym dochodzi do przypadków naruszenia przepisów dotyczących licencji, stanu technicznego auta, a zdarzają się nawet sytuacje, w których kierujący taksówkami poruszają się nimi mimo utraty ważności prawa jazdy.

**Ponadto od 2020 r. wraz ze wzrostem liczby i wartości przewozów realizowanych na aplikację wzrosła również liczba przypadków przestępstw o charakterze seksualnym popełnianych w autach zamawianych przez aplikację.** Ich ofiarami są najczęściej kobiety – od kilku w 2020 r. do kilkudziesięciu w skali roku, począwszy od 2021 r. W 2022 r. tego typu incydenty zdarzały się średnio raz na 3 mln przejazdów, co stanowi niepokojącą tendencję wzrostową w porównaniu do 2021 r. i 2020 r.

**Niestety, zmiany przepisów regulujących funkcjonowanie pośredników, wprowadzone zarówno w 2019 r., które weszły w życie w całości od stycznia 2021 r.,** w niewielkim stopniu rozwiązują najbardziej istotny problem: brak skutecznych wymogów i narzędzi w zakresie weryfikacji kierowców.

**Przepisy nie nakładają na pośredników wymogu weryfikacji najbardziej podstawowych dokumentów** poświadczających legalność kierowcy i pojazdu, jakimi są wypis z licencji i identyfikator kierowcy taxi. Dodatkowo, w sytuacji, gdy większość dokumentów ma jedynie formę fizyczną, także najnowsza, planowana nowelizacja przepisów nie zapewnia efektywnych narzędzi do kontroli legalności kierowców świadczących przewozy, już po rozpoczęciu przez nich współpracy z pośrednikiem.





## 2. Executive Summary

---

**Operatorzy popularnych aplikacji** sami wdrażają rozwiązania z zakresu bezpieczeństwa na zasadzie samoregulacji. Różnią się one między poszczególnymi aplikacjami – u wszystkich wykarczają w wybranych obszarach poza wymogi przepisów przeznaczonych do zmiany. Rozwiązania stosowane w poszczególnych aplikacjach ze względu na brak jednolitego standardu będą różnić się skutecznością. Ich ujednolicenie na podstawie najlepszych praktyk za pomocą konkretnych przepisów z pewnością pozytywnie wpłynęłoby na bezpieczeństwo przejazdów taksówkami.

**Jednolite zasady dotyczące bezpieczeństwa** powinny być wzmocnione poprzez dostęp do efektywnych narzędzi do weryfikacji na podstawie już istniejących rozwiązań, w tym zintegrowanie rozproszonych i niekompatybilnych obecnie baz danych.

**Jak wynika z raportu**, proponowane obecnie zmiany, które *de facto* przerzucają wymóg weryfikacji kierowców z przewoźników na pośredników są istotne, ale niewystarczające. W projekcie nowelizacji znajduje się już zapis dot. weryfikacji wypisów z licencji, powinien jej jednak towarzyszyć wymóg sprawdzania identyfikatorów kierowców taxi przez pośredników, w tych miastach, gdzie one obowiązują. Potwierdza to wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Łodzi, który już w 2018 r. stwierdził, że „identyfikator jest gwarancją jakości i legalności przewozu”. Wprowadzeniu obu tych wymogów do przepisów powinno towarzyszyć zintegrowanie danych nt. firm przewozowych oraz kierowców taksówek w dostępnej dla pośredników bazie – CEIDG lub CEPiK, a najlepiej w obu naraz. Przykładowo w ogólnodostępnej CEIDG są informacje o posiadaniu przez dany podmiot licencji na przewóz taksówką, ale nie ma informacji o wypisach, jak również nie ma numerów identyfikatorów kierowców jeżdżących w ramach współpracy na daną licencję.

**Kolejny pożądany z punktu widzenia bezpieczeństwa krok** to ujednolicenie wzorów identyfikatorów kierowców taxi. Dzisiaj te wzory nie są zestandaryzowane, a zdecydowana większość gmin nie przechowuje danych w łatwo dostępnej formie cyfrowej. Ujednolicenie numeracji pozwoli łatwo i szybko dodać kierowców do już istniejących rejestrów, np. CEPiK lub CEIDG. Docelowo zmiany powinny sprowadzać się do utworzenia centralnej bazy danych kierowców współpracujących z pośrednikami.

**Kolejnym rozwiązaniem**, które poprawiłoby bezpieczeństwo przejazdów na aplikację, byłoby przypisanie pojazdów do licencji danego przedsiębiorcy w CEIDG lub w CEPiK. Podobnie dodatkowe rozszerzenie rejestrów o dane kierowców taksówek umożliwiłoby szybką weryfikację zarówno kierujących, jak i wykorzystywanych w tym celu pojazdów przez pośredników oraz przez służby, np. policję, podczas kontroli drogowych.

**Warto zaznaczyć**, że wymiany danych nie ma też obecnie np. między miastami w zakresie licencji na wykonywanie zawodu taksówkarza. Odmowa lub cofnięcie jej w jednym mieście nie wpływa na proces pozyskania w innym. Istnieje co prawda centralny rejestr pośredników na stronie GITD, zaś informacje o licencjach przewoźników (w tym jednoosobowych działalności gospodarczych) są dostępne w CEIDG. Brakuje jednak w tym drugim przypadku API, czyli kodu umożliwiającego pobranie danych do własnych aplikacji w odniesieniu do licencji przewoźników niedziałających na podstawie JDG.



**Za pośrednictwem popularnych platform** codziennie w całej Polsce przewozy prowadzą tysiące kierowców. Pełna cyfryzacja procesu ich weryfikacji z rejestrami publicznymi oraz możliwość sprawdzenia wielu wypisów z licencji przewoźników nie powinny zastąpić tradycyjnych metod. Dokumenty fizyczne powinny być tożsame z ich cyfrowymi odpowiednikami ze względu na specyfikę pracy u mniejszych przewoźników, w tym jednoosobowych działalności gospodarczych, gdzie pełna cyfryzacja nie jest aż tak potrzebna, biorąc pod uwagę skalę działalności. Opcja cyfrowej weryfikacji mogłaby stanowić uzupełnienie, a nie zastąpienie metod bezpośrednich, mając na celu przede wszystkim podniesienie bezpieczeństwa u największych graczy, ale jednocześnie nie powinna zaburzać konkurencyjności rynku. Co nie zmienia faktu, że również dla mniejszych podmiotów dostępność podstawowych danych weryfikacyjnych za pośrednictwem internetu mogłaby stanowić spore ułatwienie.

**Przetwarzanie kompletu danych** (czyli również identyfikatora kierowcy taxi oraz wypisu z licencji) w łatwo i szybko dostępnej formie on-line przez pośredników dałoby pozytywny efekt, jeśli chodzi o zwiększenie bezpieczeństwa. Warto podkreślić, że dane zebrane w jednym miejscu i dostępne dla zainteresowanych, zewnętrznych podmiotów mają potencjał do generowania wartości ekonomicznej i społecznej, w tym przypadku dotyczącej bezpieczeństwa, w zastosowaniach daleko wykraczających poza prostą sumę wartości rozproszonych informacji.



## 3. Przewóz osób „na aplikację” – historia, rozwój i stan rynku oraz uregulowania prawne

---

### 3.1. Rozwój rynku przewozów „na aplikację”

„Przejazdy na aplikację”, czyli realizowanie przez operatorów aplikacji łączących pasażerów z przewoźnikami, na masową skalę pojawiły się w Polsce w roku 2014 wraz z uruchomieniem w Warszawie przewozów przez platformę Uber. Należy wskazać, że uruchomienie przewozów na aplikację było traktowane jako istotne wydarzenie. Po sporych sukcesach aplikacji na wielu rynkach zachodnich oczekiwano, że wprowadzenie usług przez aplikację na innych rynkach zwiększy dostępność usług przewozowych, poprawi ich jakość i doprowadzi do spadku cen.

**Pojawienie się przewozów na aplikację znacząco zmieniło rynek przewozu osób.**



Aplikacja praktycznie od samego początku zaproponowała kilka istotnych innowacji, które w zdecydowanej większości zostały bardzo dobrze przyjęte przez pasażerów.

**W pierwszej kolejności** – przewozy na aplikację zaoferowały nie tylko zazwyczaj niższą, ale przede wszystkim znaną z góry cenę. Zamawiając przejazd w aplikacji, pasażer z góry, tj. jeszcze przed finalnym potwierdzeniem zamówienia, zna cenę przejazdu, może więc w pełni świadomie podejmować decyzję. W przypadku tradycyjnych taksówek rozliczenie następowało i do tej pory często następuje na podstawie sumy opłaty początkowej oraz iloczynu stawki za 1 km i liczby przejechanych kilometrów.

**Kolejnym powodem wzrostu popularności** przejazdów na aplikację w ostatnich latach był rosnący dostęp do internetu mobilnego oraz popularyzacja smartfonów wśród użytkowników telefonii komórkowej. Wcześniej tę rolę pełniły tradycyjne przewozy taksówkami, ale od 2014 r. systematycznie rosło znaczenie pośredników i przewoźników korzystających z aplikacji łączących klientów z kierowcami. Warto zaznaczyć, że oprócz Ubera na rynku pojawiały się inne firmy oferujące przewozy na aplikację.



### 3. Przewóz osób „na aplikację”

#### – historia, rozwój i stan rynku oraz uregulowania prawne

**Jako pierwsza**, bo już w 2012 r., pojawiła się aplikacja myTaxi (od 2019 r. Free Now), natomiast w 2017 r. nastąpił debiut Taxify (od 2019 r. Bolt).

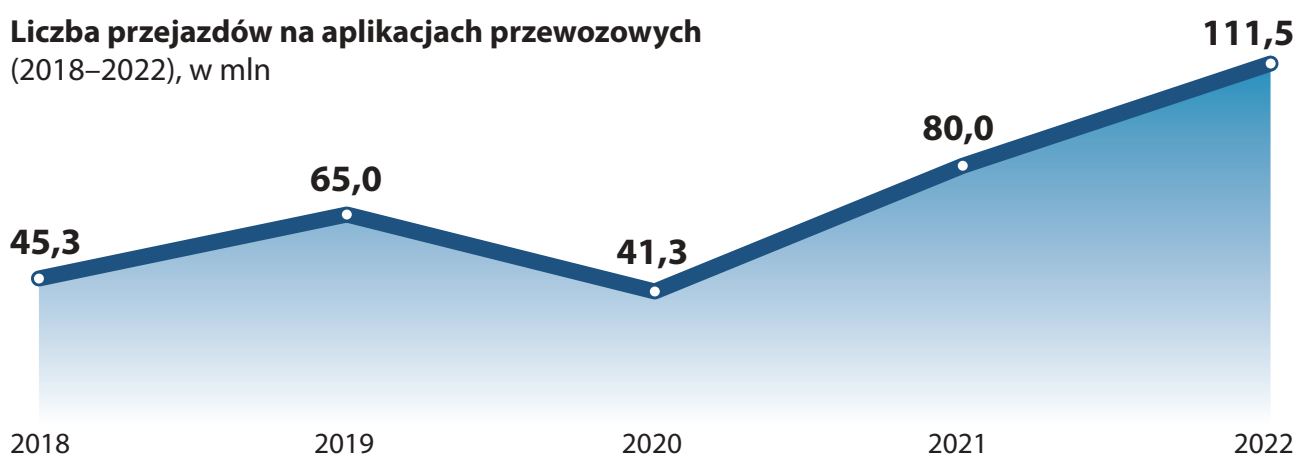
**Począwszy od roku 2018**, czyli pierwszego, pełnego roku z trzema dużymi graczami (myTaxi/Free Now, Uber oraz Taxify/Bolt), rynek przewozów bardzo szybko rośnie. O ile w 2018 r. szacowano łączną liczbę aktywnych użytkowników różnych aplikacji na 7,6 mln, to w 2022 roku liczba ta wyniosła 18,6 mln. Oznacza to, że średnioroczne tempo wzrostu liczby użytkowników wyniosło aż 25,1%. Warto jednak zwrócić uwagę na kilkunastoprocentowy spadek w roku 2020 (pierwszy rok pandemii Covid-19) – oznacza to, że realne przyrosty rok do roku pomiędzy poszczególnymi latami (oprócz lat 2019 i 2020) wynosiły nawet ponad 90%.

**Liczba aktywnych użytkowników aplikacji przewozowych**  
(2018–2022, dane na koniec okresu), w mln



**Systematycznie**, i w bardzo podobnym tempie, rosła liczba przejazdów zamawianych za pośrednictwem aplikacji. O ile w 2018 r. szacowano tę wartość na 45,3 mln, to w 2022 r. było to już 111,5 mln przejazdów zamawianych za pośrednictwem aplikacji. Oznacza to, że przeciętne roczne tempo wzrostu wyniosło 25,3%, a wzrosty w poszczególnych latach wynosiły nawet ponad 90% (podobnie jak w przypadku liczby użytkowników, średnią w okresie 2018-2022 zaniża pojedynczy spadek: o 36,5%, odnotowany w pandemicznym roku 2020).

**Liczba przejazdów na aplikacjach przewozowych**  
(2018–2022), w mln





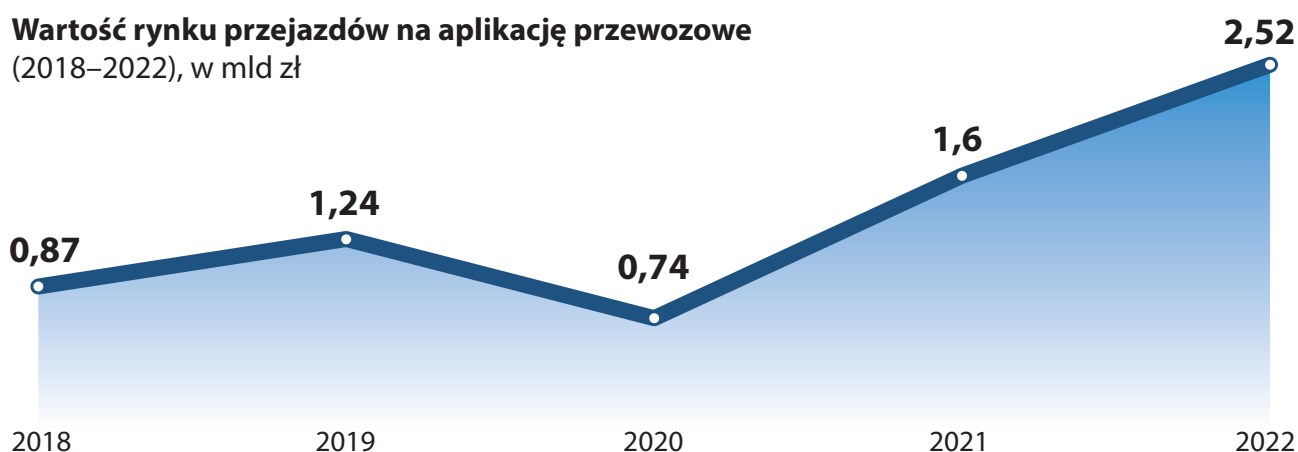


### 3. Przewóz osób „na aplikację”

#### – historia, rozwój i stan rynku oraz uregulowania prawne

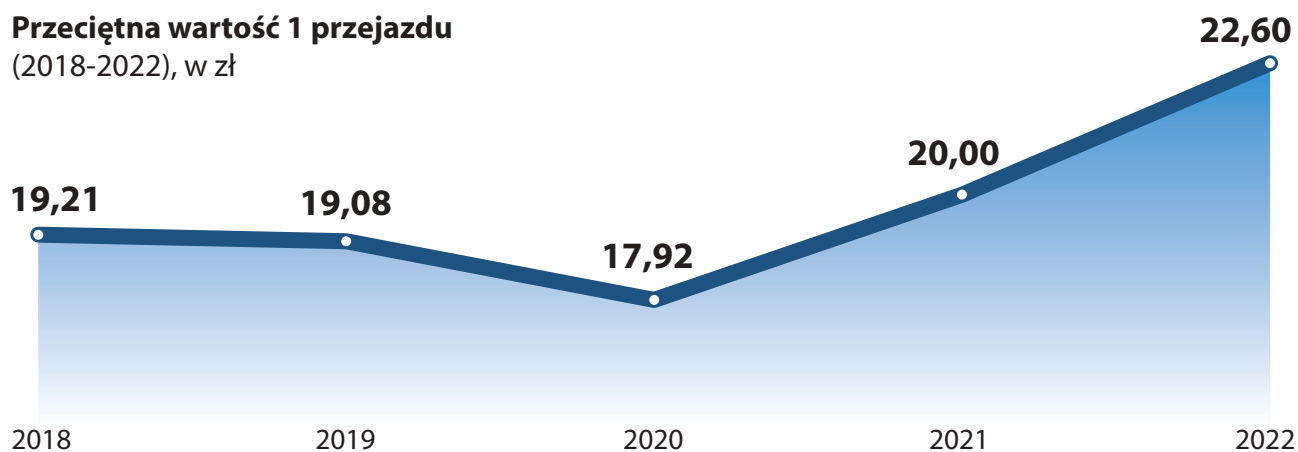
**Podobnie**, w analizowanym okresie, zachowywała się wartość rynku. Wg szacunków, w 2018 r. wartość całego rynku przewozów zamawianych za pomocą aplikacji wyniosła 870 mln zł. Do 2022 r. wartość ta wzrosła niemal 3-krotnie, osiągając poziom 2,5 mld zł. Według prognoz w 2025 r. rynek ma wzrosnąć do poziomu 4,7 mld zł.

**Wartość rynku przejazdów na aplikację przewozowe**  
(2018–2022), w mld zł



**O ile w 2018 r. średnia wartość przejazdu wyniosła ok. 9 zł**, o tyle w 2022 r. wzrosła do 22,6 zł. Oznacza to, że przeciętna cena przejazdu po spadkach w latach 2019-2020 wzrosła w kolejnych latach w tempie dwucyfrowym – o 11,6% w 2021 r. i 13% w 2022 r. Wskaźnik ten za ostatnie lata wpisuje się w ogólną tendencję inflacyjną, dotyczącą m.in. cen usług oraz paliwa.

**Przeciętna wartość 1 przejazdu**  
(2018-2022), w zł



**Od strony ilościowej** w sposób oczywisty najwięcej przejazdów (zarówno tych zamawianych przez aplikację, jak i tradycyjnie – przez telefon) realizowanych jest w największych polskich miastach. Poza rozmiarem miast wpływ ma na to dostępność: szczególnie w statystykach obejmujących przejazdy zamawiane za pośrednictwem aplikacji wiele mniejszych miejscowości jest pomijanych automatycznie, gdyż główne platformy aplikacyjne operują tylko w wybranych, największych miastach (przykładowo: Uber dostępny jest w 27 lokalizacjach, a Bolt – w 39 lokalizacjach, przy czym przez lokalizację poszczególni operatorzy mogą rozumieć zgrupowanie kilku miast, np. aglomeracja śląska w Uberze czy Trójmiasto w obydwu tych aplikacjach).



## 3. Przewóz osób „na aplikację”

### – historia, rozwój i stan rynku oraz uregulowania prawne

---

**Dynamiczny rozwój rynku przewozów** realizowanych za pomocą aplikacji spowodował również konieczność dostosowania ram prawnych w Polsce. Pierwsza duża zmiana miała miejsce w roku 2019. Zmiany weszły w życie z początkiem 2021 r. i efektywnie zrównały pośredników prowadzących przewozy „na aplikację” z korporacjami taksówkarskimi.

### 3.2. Nowelizacja ustawy o transporcie drogowym z 2019 r.

**W Polsce podstawowym założeniem nowelizacji ustawy o transporcie drogowym** oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 1180) z 6 maja 2019 r. było dostosowanie regulacji do zmieniającej się sytuacji w branży, w której coraz większą rolę odgrywają pośrednicy i przewoźnicy korzystający z aplikacji. Zmiany te weszły w życie od 1 stycznia 2021 r.

**Dodatkowym powodem ich uchwalenia** było zacieranie się różnic pomiędzy korporacjami taksówkarskimi oferującymi przewozy realizowane przez licencjonowanych taksówkarzy a popularnymi aplikacjami do przewozu osób. Przykładowo popularna w Warszawie korporacja Sawa Taxi już w 2017 r. wypuściła swoją własną aplikację na urządzenia mobilne. Operujący w Polsce Free NOW (najpierw jako myTaxi) zachęcał taksówkarzy z innych korporacji do przejścia na swoją aplikację. Przedstawiciele branży taksówkarskiej od momentu pojawienia się w Polsce przejazdów na aplikację apelowali do rządu, aby zmienić zasady gry i wyrównać szanse biznesowe między tradycyjnymi przewozami taksówkarskimi a przewozami osób realizowanymi przez popularne aplikacje.

**Przed 2020 r.** przepisy dotyczące pośrednictwa pomiędzy kierowcą a pasażerem były bardzo liberalne. Doprowadziło to do nierównowagi rynkowej między licencjonowanymi taksówkarzami a kierowcami jeżdżącymi bez licencji „na aplikację”. W największych miastach w Polsce miały miejsce protesty taksówkarzy, zwłaszcza w latach 2015-2017. Część protestujących twierdziła wręcz, że tego typu usługi są niezgodne z prawem. Sytuacja w Polsce nie odbiegała pod tym względem od innych krajów w Europie. Manifestacje, niekiedy kończące się nawet aktami przemocy wobec kierowców prowadzących auta „na aplikację”, miały miejsce również we Francji, Niemczech czy Wielkiej Brytanii.

**Wszystkie te zmiany** zachodzące na rynku przewozów oraz towarzyszące im wydarzenia sprawiły, że w Polsce w 2019 r. wniesiono poprawki do ustawy o transporcie drogowym, które wprowadziły szereg zmian na rynku, zrównując prawnie korporacje taksówkarskie z firmami oferującymi przewóz osób, korzystającymi z pośrednictwa aplikacji.





## 3. Przewóz osób „na aplikację”

### – historia, rozwój i stan rynku oraz uregulowania prawne

---

#### 3.3. Licencje i wypisy – analogowe procedury

##### Obecne procedury dla przewoźników

**Nowelizacja z 2019 r.** nałożyła na przewoźników zatrudniających kierowców przy przewozie osób obowiązek uzyskania licencji, najpóźniej do 1 października 2020 r. Ponadto weryfikacja kierowców i pojazdów oraz zapewnienie ich legalności stanowi w pełni o ich odpowiedzialności.

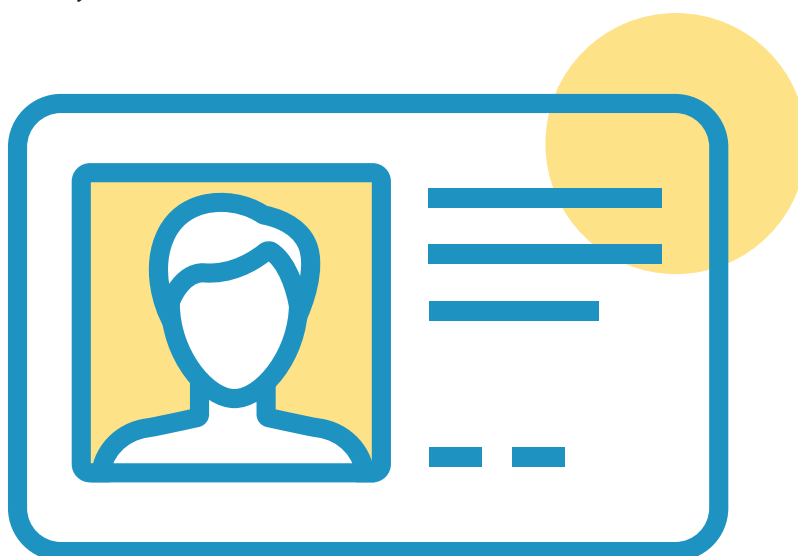
**Na etapie wydawania licencji na taksówkę** przedsiębiorca musi dostarczyć do urzędu gminy m.in.

- oświadczenie o spełnieniu wymogu dobrej reputacji – ustawa przewiduje katalog przestępstw, w tym podatkowych, które mogą uniemożliwić spełnienie tego wymogu,
- zaświadczenie o niekaralności przedsiębiorcy osobiście wykonującego przewozy, zatrudnionych przez niego kierowców oraz osób niezatrudnionych, ale wykonujących osobiście przewóz na jego rzecz,
- wykaz pojazdów samochodowych, które będą wykorzystywane do świadczenia usług wraz ze wskazaniem tytułu prawnego do dysponowania pojazdem, wraz z dowodami rejestracyjnymi z odpowiednimi wpisami o przeznaczeniu pojazdu (taxi).

**Wymogi te** różnią się w zależności od miasta i to nawet w ramach jednego obszaru metropolitalnego. Dochodzi do tego ograniczenie terytorialne licencji na obszarze 1 gminy, przez co prowadzenie przewozów na terenie np. aglomeracji warszawskiej lub śląskiej wymaga odwiedzenia kilkudziesięciu urzędów, z których każdy ma inną procedurę i wymaga innych dokumentów.

**Standardowy okres oczekiwania na licencję** to ok. miesiąc i jest ona udzielana na okres od 2 do nawet 50 lat, zgodnie z wypełnionym wnioskiem przedsiębiorcy. W praktyce w niektórych miastach czeka się na nią dłużej.

**We wniosku o wydanie licencji** określa się również, ile wypisów z licencji ma zostać wydanych przez urząd. Dokumenty te muszą być przewożone w samochodzie i umożliwiają korzystanie z niego przez kilku różnych kierowców.



## 3. Przewóz osób „na aplikację” – historia, rozwój i stan rynku oraz uregulowania prawne



**Jeśli dany przedsiębiorca ma np. 20 taksówek we flocie**, to powinien mieć w nich łącznie tyle samo wypisów z licencji. Dokument ten jest wymagany do wykonywania usług przewozu taksówką pod warunkiem, że to właśnie licencjonowany kierowca taxi porusza się własnym samochodem z wypisu. Co więcej, przedsiębiorca powinien posiadać oddzielny wypis na każdy samochód do każdej posiadanej licencji. W przywołanym wcześniej przypadku aglomeracji warszawskiej oznacza to 39 gmin na często kilkadziesiąt samochodów we flocie jednego przewoźnika. Przy 20 taksówkach daje to łącznie 780 wypisów.

**Wypisy są istotne**, gdyż stanowią dowód weryfikacji samochodu przez urząd miasta. Mimo zaawansowanej cyfryzacji w administracji samorządowej (w zdecydowanej większości przypadków) czy centralnej, weryfikacja wypisu z licencji wciąż nie jest możliwa on-line. Brak takiego rozwiązania oznacza również, że w razie wykrycia nieprawidłowości w jednej gminie, urząd w drugiej jednostce samorządu terytorialnego nie będzie wiedział o takim zdarzeniu, nawet jeśli jest to jednostka w ramach jednego obszaru metropolitalnego.

**Do rozwiązania tego problemu** wystarczy rozszerzenie funkcjonalności już istniejących rejestrów CEPiK oraz CEIDG, na podstawie których można w przyszłości stworzyć nawet centralną bazę licencji i wypisów z licencji taxi. Obecnie tylko niektóre miasta mają rozwiązania cyfrowe, którym daleko jednak do w pełni funkcjonalnych rejestrów on-line. Przykładowo w Gdańsku na specjalnej stronie udostępniany jest aktualizowany codziennie wykaz taksówek z licencjami.

### Zmiana zakresu odpowiedzialności pośredników

**Zgodnie ze zmianą przepisów z 2019 r.**, w zakresie weryfikacji, na pośredniku leży tylko obowiązek weryfikacji, czy przedsiębiorca, któremu pośrednicy zlecają przewóz osób, posiada odpowiednią licencję, wydaną wcześniej przez urząd gminy.

**Oprócz weryfikacji licencji przewoźników**, z których najczęściej korzystają kierowcy współpracujący z popularnymi aplikacjami, pośrednikom dołożono obowiązek prowadzenia w postaci elektronicznej rejestru zleceń przewozu osób oraz ewidencji kontrahentów, którym zlecają przewóz osób. Dane w obu rejestrach należy przechowywać przez 5 lat i udostępniać zgromadzone informacje na wniosek Inspekcji Transportu Drogowego oraz Krajowej Administracji Skarbowej.

### Konsekwencje braku cyfryzacji

Analogowy obecnie proces wydawania licencji i ich przechowywania jest nieefektywny i utrudnia wychwycenie nieprawidłowości na wstępnym etapie. Przedsiębiorca, który chce świadczyć usługi na terenie więcej niż jednej gminy musi odwiedzić każdy urząd z osobna. Mało tego, im więcej gmin obsługuje, tym więcej dokumentów w formie papierowej trzeba mieć ze sobą. Na terenie aglomeracji górnośląskiej taksówkarz musi wozić ze sobą kilkadziesiąt licencji (jeśli prowadzi jednoosobową działalność) lub kilkadziesiąt wypisów (jeśli współpracuje z przewoźnikiem), aby bez przeszkód realizować przejazdy z pasażerami.



### 3. Przewóz osób „na aplikację” – historia, rozwój i stan rynku oraz uregulowania prawne

---

## Wymóg weryfikacji wypisu nałożony na pośrednika to najskuteczniejsza forma weryfikacji, czy przewoźnik operuje legalnymi taksówkami.



Z punktu widzenia bezpieczeństwa konsekwencją braku cyfryzacji licencji i ich wypisów jest utrudniona weryfikacja tych dokumentów przez pośredników. Operatorzy aplikacji, mimo ciężącego na nich obowiązku, nie mogą w sposób szybki i jednoznaczny sprawdzić dokumentów w ogólnodostępnym rejestrze. Może się okazać, że przedłożony dokument został np. cofnięty przez dany urząd gminy, ale pośrednik nie jest w stanie tego stwierdzić z powodu papierowej, nieaktualnej formy licencji.

### 3.4. Taksówkarze – identyfikatory kierowcy taxi

**Oprócz weryfikacji licencji**, sprawdzeniu podlegają również wymagania dotyczące kierowców taksówek. Od początku 2021 r. są one takie same, niezależnie od tego, czy kierowca świadczy swoje usługi za pośrednictwem popularnej aplikacji, czy też pracuje dla „tradycyjnej” korporacji taksówkarskiej. Podstawowe dokumenty potrzebne do weryfikacji w tym przypadku to:

- dowód osobisty lub paszport
- zdjęcie lub skan prawa jazdy
- zaświadczenie o niekaralności.

**Szczegółowe wymogi** mogą się różnić w zależności od miasta, natomiast kierowcy muszą świadczyć swoje usługi w ramach licencji na przewóz osób taksówką – albo swojej otrzymanej w ramach prowadzonej JDG albo w ramach przedsiębiorstwa flotowego, z którym współpracują.

Na mocy ustawy miasta mają możliwość wprowadzania również wymogu posiadania identyfikatorów kierowcy taksówki. Większość dużych miast z tego prawa korzysta i wtedy kierowcy taksówek muszą dodatkowo posiadać tzw. Identyfikator kierowcy taxi, aby wykonywać przewozy na terenie wybranej gminy.

**Identyfikator stanowi kluczowy dokument poświadczający legalność świadczonych przez kierowcę usług.** Cytując wyrok WSA: *gminy stosujące to rozwiązanie, wskazują, że dzięki identyfikatorowi pasażer może mieć pewność, że kierowca ma stosowną licencję i spełnia wszystkie wymagania do wykonywania przewozów. Obowiązek oznaczania pojazdu i posiadania identyfikatora został wprowadzony w interesie publicznym, dla zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów. Identyfikator kierowcy jest gwarancją jakości i legalności przewozu* (wyrok WSA sygn. akt: III SA/ Łd 6/18).

**Identyfikator kierowcy taxi**, tak jak wypis z licencji, również posiada tylko formę fizyczną i nie jest dostępny w formie on-line do szybkiego sprawdzenia.



## 3. Przewóz osób „na aplikację” – historia, rozwój i stan rynku oraz uregulowania prawne



To samorząd ma aktualnie dostęp do baz danych i narzędzi weryfikacji dokumentów w przeciwieństwie do firm prywatnych. Kierowcy są przypisani do konkretnej licencji, a te – w większości miast – są z kolei powiązane z ich numerami identyfikatorów. W wybranych miastach istnieje nawet wymóg przypisania kierowcy lub kierowców do konkretnego samochodu.

**Z punktu widzenia bezpieczeństwa** identyfikator stanowi zatem jeden z kluczowych dokumentów, jednak jego weryfikacja przez pośredników nie jest obecnie obowiązkowa i aktualnie w ogóle nie jest możliwa w sposób szybki i cyfrowy.

### 3.5. Taksówki – pojazdy przeznaczone do przewozu osób

**Od 2020 r.** zrównano również w wymogach pojazdy przeznaczone do przewozu osób taksówką. Obecnie wymogi prawne wobec samochodów jeżdżących na popularnych aplikacjach są takie same jak wobec taksówek jeżdżących dla korporacji.

**Samochody przechodzą specjalny przegląd** w Stacjach Kontroli Pojazdów i otrzymują odpowiednią adnotację o przeznaczeniu do przewozów taksówkarskich w dowodzie rejestracyjnym. Ponadto uchwały miejskie określają wygląd takiego auta z zewnątrz, w tym numery boczne, herby na drzwiach, a niekiedy również widoczne cenniki. Obowiązkowy jest także charakterystyczny kogut z napisem taxi na dachu. Spośród największych platform obecnie Free Now i Bolt obowiązkowo wymagają potwierdzenia właściwego oznakowania samochodów oraz posiadania wypisów z licencji.

**Taksówki bez względu na wiek auta** muszą przejść przegląd co roku – w „zwykłych” samochodach osobowych pierwszy przegląd techniczny odbywa się w ciągu 3 lat od daty pierwszej rejestracji, a kolejny po 2 latach. Ta zmiana z pewnością przyczyniła się do poprawy bezpieczeństwa kierowców i podróżnych w postaci regularnego sprawdzania samochodów, które zwykle są intensywnie eksploatowane.

### 3.6. Podsumowanie – uregulowania prawne

**Zmiany wprowadzone w 2019 r.** poprawiły poziom bezpieczeństwa, zrównując prawnie aplikację (pośredników) z korporacjami taksówkarskimi. Jednocześnie, w ciągu ostatnich kilku lat, popularne platformy na własną rękę wprowadziły autorskie rozwiązania z zakresu bezpieczeństwa. Te wymogi i reguły różnią się od siebie, co powoduje konieczność ujednolicenia standardów dla zapewnienia bezpieczeństwa.

**Obecny stan prawny zakłada trzy rodzaje dokumentów, których weryfikacja stanowi potwierdzenie,** że przewoźnicy, ich kierowcy oraz pojazdy flotowe spełniają wymagania – licencje, ich wypisy oraz identyfikatory kierowców taxi. Prowadzone przez służby w ostatnich miesiącach nasilone kontrole pokazują, że z wyegzekwowaniem przepisów jest problem. Stąd też zasadne jest rozszerzenie obowiązku weryfikacji na pośredników – popularne aplikację. Jednocześnie platformy łączące pasażerów z przewoźnikami powinny dostać cyfrowe narzędzia do sprawnej i szybkiej weryfikacji, aby wymogi regulacyjne mogły być efektywnie realizowane.





### Zapewnienie bezpieczeństwa kobietom korzystającym z przejazdów na aplikację jest najważniejszą kwestią.

Są one szczególnie narażone na przestępstwa na tle seksualnym, gdy podróżują same z kierowcą w taksówce. Kobiety to mniej niż 10% kierowców w tym zawodzie, a jednocześnie stanowią ponad połowę wszystkich pasażerów. Platformy podejmują działania na rzecz zwiększenia odsetka kierowczyń, np. poprzez kampanie skierowane do kobiet, aby zachęcić je do pracy w roli kierowczyni (Uber, Bolt i Free Now) czy też możliwość zamawiania przejazdu przez kobiety z kierowczynią (opcja dostępna w większych miastach w aplikacji Bolt). Nadal jednak zdecydowana większość przejazdów zamawianych przez użytkowniczkę jest realizowana przez kierowców.

#### 4.1. Poważne incydenty związane z bezpieczeństwem

**Pomimo powyższych działań** ze strony platform w 2022 r. zdarzały się niestety, opisywane najpierw w mediach społecznościowych, a następnie w materiałach na popularnych portalach, przypadki molestowania pasażerek przez kierowców popularnych aplikacji służących do zamawiania przejazdów. Najgłośniejsza była sprawa Noemi Sopolińskiej, która opisała incydent w lutym 2022 r. w mediach społecznościowych.

**Opisanie przez media przypadku Noemi Sopolińskiej** spowodowało nasilenie kontroli przewozów taksówkarskich na aplikację przez służby. W kolejnych miesiącach 2022 r. zadziałał też mechanizm tworzenia regulacji w reakcji na sprawy bulwersujące opinię publiczną.

**Konkretną inicjatywę ustawodawczą** podjęła Cyfryzacja KPRM, która w porozumieniu z Ministerstwem Infrastruktury zaproponowała zmiany do ustawy koncentrujące się na rozbudowaniu wymogów weryfikacyjnych nakładanych na pośredników.

**W uzasadnieniu projektu czytamy m.in.**, że zmiany „są wynikiem działań rządu podjętych wobec doniesień medialnych o nadużyciach, w tym molestowaniu, popełnianych przez kierowców wykonujących przewozy drogowe i konieczności wyeliminowania tych nadużyć”.

**Jak wynika z danych Komendy Głównej Policji**, liczba gwałtów oraz molestowań w przejazdach na aplikację w 2020 r. wyniosła 7, w 2021 – 21, zaś od I 2022 do IX 2022 – 30. Skala napaści na tle seksualnym w przewozach zamawianych na aplikację w Polsce wobec liczby przejazdów zamawianych za pośrednictwem aplikacji wyniosła w latach 2021-2022 około 1 przypadku na 3-4 mln przejazdów.





Wyniki te są zbliżone do zanotowanych chociażby w USA przez platformę Uber w latach 2017-2018, gdzie udział przejazdów, podczas których doszło do gwałtów, wyniósł w przybliżeniu 0,00002%, tj. 1 przypadek na ok. 5 mln przejazdów.

### 4.2. Kontrole samochodów i kierowców w przejazdach na aplikację w 2022 r.

**W związku z nagłośnieniem problemu** Policja w największych miastach polskich przeprowadziła serię kontroli przewozów „na aplikację”. Ujawniły one wiele nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa: od łamania przepisów dotyczących limitu prędkości aż po brak licencji na przewóz osób, prowadzenie samochodu mimo sądowego zakazu, niewłaściwy stan techniczny, brak badań lekarskich i psychologicznych, fałszerstwa dokumentów tożsamości czy prawa jazdy.

**Skala i charakter nieprawidłowości** mocno różniły się w zależności od miasta. Przykładowo, w Szczecinie ujawniono 50 wykroczeń na 250 skontrolowanych pojazdów, ale już w Białymstoku odnotowano blisko 100 wykroczeń na 150 kontroli.

**Kontrole te według Policji** mają na celu podniesienie świadomości nieuchronności kary i są jasnym sygnałem dla wszystkich uczestników rynku, że odpowiednie służby aktywnie prowadzą monitoring przejazdów „na aplikację”. Działania te mają również przyczynić się do wzrostu bezpieczeństwa pasażerów. Z prawnego punktu widzenia kontrole nie dotyczyły pośredników (popularnych aplikacji), gdyż odpowiedzialność za legalny charakter przewozu taksówką spoczywa obecnie na przewoźnikach.

### 4.3. Nowe wymagania wobec pośredników

**Zaproponowane w nowelizacji przepisów** przez Cyfryzację KPRM zmiany przeniosą współodpowiedzialność za weryfikację kierowców na pośredników w przewozach osób. Platformy będą miały obowiązek:

- weryfikacji dokumentów dotyczących pojazdów
- weryfikacji dokumentów dotyczących kierowców
- weryfikacji osobistej kierowcy oraz późniejszego sprawdzania tożsamości w czasie rzeczywistym.

**Nowa procedura** będzie wymagała osobistego stawienia się kierowcy, który przed przystąpieniem do wykonywania przejazdów w ramach współpracy z danym pośrednikiem bezpośrednio przedstawi dokumenty do jego wglądu i weryfikacji. Aktualnie pośrednicy w ogóle nie mają obowiązku weryfikacji kierowców i pojazdów, a istniejące rozwiązania w zakresie elektronicznego obiegu dokumentów wynikają z inicjatywy operatorów aplikacji, którzy sami je wprowadzali.

**Pośrednicy będą robić zdjęcia kandydatom na kierowców.** Wszystko to ma na celu odgórne uszczelnienie systemu już na początku, zanim uprawnione do tego służby będą kontrolować legalność już wykonywanych przejazdów taksówkarskich. Zostanie też stworzony mechanizm prawny pozwalający na wymianę danych dotyczących kierowców mogących stanowić zagrożenie dla pasażerów.







## 4. Bezpieczeństwo przejazdów i nowelizacja z 2022 r.

---

**Weryfikacja za pomocą zdjęcia** ma odbywać się również w czasie rzeczywistym przy korzystaniu z pośrednictwa aplikacji. W momencie, gdy osoba wykonująca przewóz osób dla danego przewoźnika za pośrednictwem aplikacji rozpocznie pracę na taksówce, będzie musiała regularnie, nie rzadziej niż 1 na 100 przejazdów, przysyłać platformie typu Uber czy Bolt zdjęcie twarzy wykonane w pojeździe. Ten dodatkowy środek bezpieczeństwa, który już funkcjonuje na niektórych platformach (Uber oraz Bolt), ma zapobiec sytuacji, w której samochodem jeździ inna osoba niż zgłoszona wcześniej w aplikacji. Niewywiązanie się z obowiązku weryfikacji osoby realizującej przejazd dla pośrednika będzie się wiązało z karami nakładanymi przez GITD na przedsiębiorcę – 10 tys. zł za pierwszy przypadek niedopełnienia obowiązku i 50 tys. zł za kolejny.

### **Ponadto w zakresie bezpieczeństwa owe przepisy wprowadzają również dla pośredników:**

- wymóg sprawdzenia przez pośredników niekaralności w zakresie przestępstw przeciwko życiu i zdrowiu, czynów seksualnych oraz narkomanii, jak również braku prawomocnego orzeczenia zakazu wykonywania zawodu kierowcy. Tego typu zaświadczenie o niekaralności musi być wystawione nie wcześniej niż miesiąc przed rozpoczęciem współpracy między kierowcą a pośrednikiem;
- rozszerzenie obowiązku przy przewozie osób dotyczące licencji przedsiębiorcy, któremu przekazują zlecenia tego typu usług. Oprócz odpowiedniej licencji pośrednik będzie musiał zweryfikować, czy taki przedsiębiorca posiada wypisy dla pojazdów, którymi realizowane są przewozy.

Dla przewoźników uzupełniono listy dokumentów wymaganych przy wydaniu licencji o odpowiednie uprawnienia do kierowania pojazdem samochodowym oraz brak przeciwwskazań zdrowotnych i psychologicznych.

### **Dla kierowców zmiana oznacza:**

- wprowadzenie wymogu posiadania wypisów z licencji na pojazd lub pojazdy, którymi kierowca świadczy usługę przewozu osób;
- rozszerzenie wymogu posiadania zaświadczenia o niekaralności, które potwierdza, że kierowca nie jest prawomocnie skazany za przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu oraz przeciwko wolności seksualnej i obyczajności, a także za handel narkotykami, a ponadto nie orzeczono prawomocnie wobec niego zakazu wykonywania zawodu kierowcy;
- wprowadzenie wymogu osobistego stawiennictwa w celu weryfikacji tożsamości przyszłego kierowcy przez pośrednika, na podstawie okazanych dokumentów;
- potwierdzono weryfikację kierowców w trakcie wykonywania przejazdu poprzez wykonanie tzw. selfie-check;
- polskie prawo jazdy będzie musiało zostać zweryfikowane w systemie Centralnej Ewidencji Kierowców, a następnie trzeba będzie wygenerować potwierdzenie z systemu.

**Ponadto podwyższono górne granice wysokości kar pieniężnych** za naruszenie warunków wykonywania przewozu drogowego lub innych czynności z nim związanych.





**W związku z rosnącą skalą przewozów i chęcią zapewnienia bezpieczeństwa przejazdów, pośrednicy zaczęli sukcesywnie sami wprowadzać rozwiązania w tym zakresie.**

Operatorzy popularnych aplikacji Uber, Bolt oraz Free Now sami wprowadzili szereg rozwiązań, które mają na celu zmniejszenie ryzyka związanego z bezpieczeństwem podróżowania taksówkami. Różnią się one zakresem i szczegółami, a poniższa tabela przedstawia ich porównanie w trzech głównych obszarach – działań skierowanych do kierowców, dotyczących pojazdów taxi oraz funkcjonalności wprowadzonych z myślą o bezpieczeństwie pasażerów.

### 5.1. Działania skierowane do kierowców

**W odniesieniu do kierowców** działania pośredników można podzielić na kilka głównych grup. Zaliczyć do nich można m.in. wstępną (opartą na skanach dokumentów przekazywanych online) weryfikację dokumentów, finalną weryfikację oryginałów dokumentów, działania związane z realizacją operacji przejazdu, działania edukacyjne czy rozwój funkcjonalności łączenia pasażerek z kierowczyniami. Na ogólnym poziomie działania podejmowane przez poszczególnych pośredników są do siebie zbliżone, ale różnią się w szczegółach.



## 5. Przegląd narzędzi dotyczących bezpieczeństwa wdrożonych przez operatorów aplikacji

Działania podejmowane przez 3 głównych pośredników w odniesieniu do kierowców są podsumowane w poniższej tabeli.

	Bolt	Free Now	Uber
<b>Zakres weryfikacji wymaganej podczas rejestracji kierowcy w aplikacji. Dane i skany dokumentów</b>	<p><b>Obowiązkowe:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Dokument tożsamości</li> <li>● Prawo jazdy</li> <li>● Zdjęcie kierowcy</li> <li>● Zaświadczenie o niekaralności</li> <li>● Zaświadczenie o braku przeciwwskazań zdrowotnych</li> <li>● Zaświadczenie o braku przeciwwskazań psychologicznych</li> <li>● Identyfikator kierowcy taxi</li> </ul>	<p><b>Obowiązkowe:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Dokument tożsamości</li> <li>● Prawo jazdy</li> <li>● Zdjęcie kierowcy</li> <li>● Zaświadczenie o niekaralności</li> <li>● Zaświadczenie o braku przeciwwskazań zdrowotnych</li> <li>● Zaświadczenie o braku przeciwwskazań psychologicznych</li> <li>● Identyfikator kierowcy taxi</li> </ul>	<p><b>Obowiązkowe:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Dokument tożsamości</li> <li>● Prawo jazdy</li> <li>● Zdjęcie kierowcy</li> <li>● Zaświadczenie o niekaralności</li> <li>● Zaświadczenie o braku przeciwwskazań zdrowotnych</li> <li>● Zaświadczenie o braku przeciwwskazań psychologicznych</li> </ul> <p><b>Nieobowiązkowe:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Identyfikator kierowcy taxi</li> </ul>
<b>Weryfikacja oryginałów dokumentów przez pośrednika</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Dokumenty przekazane na etapie rejestracji online są sprawdzane w stacjonarnych Punktach Obsługi Kierowców</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Osobista weryfikacja każdego kierowcy w stacjonarnym Centrum Kierowców</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Dokumenty przekazane na etapie rejestracji online są sprawdzane w stacjonarnych Centrach Wsparcia Kierowców</li> </ul>
<b>Weryfikacja tożsamości kierowcy podczas przejazdów</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Tak</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Nie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Tak</li> </ul>



## 5. Przegląd narzędzi dotyczących bezpieczeństwa wdrożonych przez operatorów aplikacji



	Bolt	Free Now	Uber
<b>Monitoring parametrów przejazdu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Monitoring nieoczekiwanych postojów</li> <li>● Rejestracja trasy przejazdu oparta na danych GPS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Brak dedykowanego systemu monitoringu w czasie rzeczywistym</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Monitoring nieoczekiwanych postojów</li> <li>● Ostrzeżenie dla kierowcy w przypadku przekraczania prędkości</li> </ul>
<b>Monitoring czasu pracy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Maksymalnie 12-godzinny czas pracy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Bieżący monitoring czasu zalogowania aplikacji</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Maksymalnie 12-godzinny czas pracy</li> </ul>
<b>Działania edukacyjne dla kierowców</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Szkolenie z obowiązkowym testem z standardów zachowań wobec pasażerów i grożących konsekwencji</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Edukacja kierowców o wymogach bezpieczeństwa i kultury, zwłaszcza względem kobiet w taksówce</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Obowiązkowy kurs z respektowania granic</li> </ul>
<b>Inne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Anonimizacja numerów telefonów kierowcy i pasażera (kontakt tylko poprzez aplikację)</li> <li>● Automatyczne tłumaczenie czatu w aplikacji pomiędzy kierowcą a pasażerem</li> <li>● Blokowanie kierowców łamiących zasady bezpieczeństwa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Anonimizacja numerów telefonów kierowcy i pasażera (kontakt tylko poprzez aplikację)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Anonimizacja numerów telefonów kierowcy i pasażera (kontakt tylko poprzez aplikację)</li> </ul>



## 5. Przegląd narzędzi dotyczących bezpieczeństwa wdrożonych przez operatorów aplikacji

	Bolt	Free Now	Uber
<b>Działania na rzecz bezpieczeństwa kierowców</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>● Kobiety dla kobiet – pasażerki i kierowczynie mogą decydować o wyborze</li><li>● Możliwość kontaktu z Zespołem Wsparcia poprzez aplikację</li><li>● Przycisk bezpieczeństwa umożliwiający bezpośrednie połączenie z numerem alarmowym 112</li><li>● Udostępnianie przejazdu (lokalizacji, trasy przejazdu i danych dotyczących pojazdu i kierowcy w trakcie trwania kursu (znajomym, członkom rodziny, etc.)</li><li>● Przycisk bezpieczeństwa umożliwiający natychmiastowe zakończenie przejazdu</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● Kierowczynie może odrzucić pojawiające się zlecenie na etapie jego przyjmowania w aplikacji, jeśli złożył je mężczyzna lub jest zamówione przez kogoś innego dla niego</li><li>● Udostępnianie przejazdu (lokalizacji, trasy przejazdu i danych dotyczących pojazdu i kierowcy w trakcie trwania kursu (znajomym, członkom rodziny, etc.)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● Kierowczynie jeżdżące za pośrednictwem aplikacji mogą odrzucić kurs zamówiony przez mężczyznę</li><li>● Możliwość kontaktu z Zespołem Wsparcia poprzez aplikację</li><li>● Przycisk bezpieczeństwa umożliwiający bezpośrednie połączenie z numerem alarmowym 112</li><li>● Udostępnianie przejazdu (lokalizacji, trasy przejazdu i danych dotyczących pojazdu i kierowcy w trakcie trwania kursu (znajomym, członkom rodziny, etc.)</li></ul>

### 5.2. Działania związane z samochodem

Istotnym elementem procesu podnoszenia bezpieczeństwa przewozów jest kwestia zapewnienia odpowiedniego stanu - zarówno technicznego, jak i formalno-prawnego, pojazdu wykorzystywanego do realizacji przewozów. W tym kontekście podstawowe znaczenie ma weryfikacja dokumentów w odniesieniu do poszczególnych pojazdów.



## 5. Przegląd narzędzi dotyczących bezpieczeństwa wdrożonych przez operatorów aplikacji



Działania podejmowane przez poszczególnych pośredników w tym zakresie podsumowuje poniższa tabela.

	Bolt	Free Now	Uber
<b>Weryfikacja skanów dokumentów na platformie</b>	<b>Obowiązkowe:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>● Dowód rejestracyjny pojazdu (badanie techniczne pojazdu, adnotacja o przeznaczeniu do wykorzystania jako taxi)</li><li>● Dowód ubezpieczenia</li><li>● Wypis z licencji</li><li>● Zdjęcie samochodu pod kątem obecności wymagań dotyczących samochodu taxi (lampa taxi, oznaczenie miejskie), z widoczną tablicą rejestracyjną</li></ul>	<b>Obowiązkowe:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>● Dowód rejestracyjny pojazdu (badanie techniczne pojazdu, adnotacja o przeznaczeniu do wykorzystania jako taxi)</li><li>● Dowód ubezpieczenia</li><li>● Wypis z licencji</li><li>● Zdjęcie samochodu pod kątem obecności wymagań dotyczących samochodu taxi (lampa taxi, oznaczenie miejskie), z widoczną tablicą rejestracyjną</li></ul>	<b>Obowiązkowe:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>● Dowód rejestracyjny pojazdu (badanie techniczne pojazdu, adnotacja o przeznaczeniu do wykorzystania jako taxi)</li><li>● Dowód ubezpieczenia</li></ul> <b>Nieobowiązkowe:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>● Wypis z licencji</li><li>● Zdjęcie samochodu pod kątem obecności wymagań dotyczących samochodu taxi (lampa taxi, oznaczenie miejskie), z widoczną tablicą rejestracyjną</li></ul>

### 5.3. Działania skierowane do pasażerów

**Działania związane z bezpieczeństwem**, skierowane bezpośrednio do pasażerów i pasażerek, mają podstawowe znaczenie zarówno z punktu widzenia faktycznego, jak i samego poczucia bezpieczeństwa pasażerów. Z tego powodu pośrednicy rozwinęli szereg funkcjonalności skupionych głównie w aplikacjach.





## 5. Przegląd narzędzi dotyczących bezpieczeństwa wdrożonych przez operatorów aplikacji

Działania podejmowane przez poszczególnych pośredników w tym zakresie podsumowuje poniższa tabela.

	Bolt	Free Now	Uber
<b>Ułatwienia w aplikacji związane z bezpieczeństwem</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>● Przycisk bezpieczeństwa umożliwiający bezpośrednie połączenie z numerem alarmowym 112</li><li>● Udostępnianie przejazdu (lokalizacji, trasy przejazdu i danych dotyczących pojazdu i kierowcy w trakcie trwania kursu znajomym, członkom rodziny, etc.)</li><li>● Przypomnienie pasażerowi o sprawdzeniu tablicy rejestracyjnej pojazdu przed rozpoczęciem przejazdu, marki oraz modelu auta</li><li>● Funkcja zgłaszania przez pasażera niebezpiecznych zdarzeń przez aplikację</li><li>● Przycisk bezpieczeństwa umożliwiający natychmiastowe zakończenie przejazdu</li><li>● Funkcja tłumaczenia czatu między pasażerem a kierowcą</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● Udostępnianie przejazdu (lokalizacji, trasy przejazdu i danych dotyczących pojazdu i kierowcy w trakcie trwania kursu (znajomym, członkom rodziny, etc.)</li><li>● Dokładna informacja dla pasażera o danych kierowcy (w tym pełne imię i nazwisko) i o danych samochodu</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● Przycisk bezpieczeństwa umożliwiający bezpośrednie połączenie z numerem alarmowym 112</li><li>● Udostępnianie przejazdu (lokalizacji, trasy przejazdu i danych dotyczących pojazdu i kierowcy w trakcie trwania kursu znajomym, członkom rodziny, etc.)</li><li>● Przypomnienie pasażerowi o sprawdzeniu tablicy rejestracyjnej pojazdu przed rozpoczęciem przejazdu, marki oraz modelu auta - weryfikacja poprzez 4-cyfrowy PIN</li><li>● Funkcja zgłaszania przez pasażera niebezpiecznych zdarzeń przez aplikację</li></ul>



## 5. Przegląd narzędzi dotyczących bezpieczeństwa wdrożonych przez operatorów aplikacji



	Bolt	Free Now	Uber
<b>Usługi skierowane wyłącznie do kobiet korzystających z aplikacji</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● W większych miastach możliwość zamówienia przejazdu w kategorii „Kobiety dla kobiet”. W tej opcji aplikacja może łączyć pasażerki wyłącznie z kierowczyniami jeżdżącymi za pośrednictwem aplikacji Bolt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Funkcja „Dla niej” w aplikacji przeznaczona wyłącznie dla pasażerek, które chcą zamówić przejazd z kierowczynią taxi – testowana w 2022 r. w Trójmieście</li> </ul>	
<b>Działania w sytuacji zaistnienia przypadku niewłaściwego zachowania</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Całodobowa obsługa zgłoszeń związanych z bezpieczeństwem</li> <li>● Automatyczny monitoring zgłoszeń w aplikacji (zgłoszenia osób poszkodowanych na tle seksualnym otrzymują najwyższy priorytet)</li> <li>● Darmowe wsparcie psychologiczne dla poszkodowanych</li> <li>● Bezpośredni, całodobowy kanał kontaktu dla Policji</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Każde zgłoszenie od pasażerów, które dotyczy naruszonego poczucia bezpieczeństwa podczas przejazdu, oznacza natychmiastowe rozwiązanie umowy z kierowcą, którego dotyczy</li> <li>● Bezpośredni kanał kontaktu z Policją</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Całodobowa obsługa zgłoszeń związanych z bezpieczeństwem</li> <li>● Specjalny zespół ekspertów do współpracy z organami ścigania</li> </ul>





## 5. Przegląd narzędzi dotyczących bezpieczeństwa wdrożonych przez operatorów aplikacji

---

### 5.4. Podsumowanie – działania wdrożone przez operatorów aplikacji



**Wdrożone przez operatorów popularnych aplikacji procesy dotyczące bezpieczeństwa w wybranych obszarach już spełniają wymogi przepisów przeznaczonych do zmiany...**

...np. jeśli chodzi o wymóg osobistego stawiennictwa, aby zweryfikować tożsamość przyszłego kierowcy. Zarówno, Uber jak i Bolt wprowadziły już obowiązek „selfie” w trakcie wykonywania przejazdów. Ponadto obaj pośrednicy współpracują z organizacjami pozarządowymi (np. Fundacja Feminoteka, Centrum Praw Kobiet) oraz Policją w tym zakresie.

**Bolt i Free Now** przed rozpoczęciem współpracy weryfikują szerszy zakres dokumentów. Sprawdzeniu podlegają każdorazowo identyfikator kierowcy taxi (tam, gdzie obowiązuje), wyniki badań medycznych i psychologicznych oraz wypisy z licencji. Ponadto Bolt oferuje usługę przejazdów tylko dla kobiet – kierowczyń i pasażerek, ma również funkcję automatycznego tłumaczenia czatu między kierowcą a pasażerem.





**Jak wynika z analizy już funkcjonujących rozwiązań**, pośrednicy sukcesywnie wprowadzają rozwiązania dotyczące bezpieczeństwa na zasadzie samoregulacji. Różnią się one między platformami zakresem i szczegółowością, są więc mniej lub bardziej skuteczne. Dla zwiększenia bezpieczeństwa zasadne jest stworzenie odgórnego katalogu rozwiązań obligatoryjnych, korzystając z najlepszych praktyk rynkowych. Proces ten powinien być wzmocniony poprzez podniesienie niezadowolającego obecnie stopnia cyfryzacji i wprowadzenie nowych narzędzi umożliwiających skuteczną weryfikację licencjonowanych przewoźników, kierowców taksówek oraz używanych przez nich pojazdów.

**Przewozy osób na aplikację** należą generalnie do bezpiecznych metod podróżowania, a z danych najpopularniejszych platform wynika, że 99,999% przejazdów odbywa się bezproblemowo dla pasażerów. Mimo, iż incydenty o najgroźniejszym charakterze w skali całego rynku nie stanowią nawet jednej tysięcznej promila przejazdów, należy jasno podkreślić, że działania całego środowiska zaangażowanego w dyskusję, w tym operatorów, instytucji państwowych oraz służb, powinny być ukierunkowane na całkowite wykluczenie takich sytuacji lub ich maksymalne ograniczenie.

**Główni gracze rynkowi** – operatorzy aplikacji obecni w Polsce – wprowadzili już szereg rozwiązań mających na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa podczas przejazdów, znacznie wykraczających ponad wymogi prawne obowiązujące obecnie, a nawet planowane do wprowadzenia w 2023 r.

**Działania oparte na zasadzie samoregulacji** powinny spotkać się ze zrozumieniem ze strony regulatora oraz odpowiednich służb. Potencjał niektórych rozwiązań wprowadzonych przez operatorów nie zostanie w pełni wykorzystany bez dalszych zmian po stronie legislacyjnej.

**Wybrane rozwiązania** proponowane przez stronę rządową, jak chociażby uprawnienia do wymiany zdjęć i danych kierowców pomiędzy pośrednikami oraz konieczność wykonywania zdjęć przez kierowcę podczas pracy, stanowią dobry, choć niewystarczający krok w kierunku zwiększenia bezpieczeństwa. Instytucje rządowe powinny w pełni zaangażować się we wzmocnienie tej dynamiki i budowę cyfrowych narzędzi po stronie administracji, umożliwiających np. skuteczną i szybką weryfikację licencjonowanych przedsiębiorców, kierowców i pojazdów w postaci łatwo dostępnych rejestrów on-line.



## 6. Podsumowanie i rekomendacje

---

**Obecna sytuacja jasno wskazuje**, że aktualny stan prawny nie pozwala samym pośrednikom – za pomocą obecnie dostępnych narzędzi – zagwarantować, że wraz z prognozowanym wzrostem przejazdów negatywne zjawiska zostaną ograniczone. Potrzebne są zdecydowane działania na poziomie centralnym, aby dodatkowo uregulować ten rynek, w tym w zakresie dalszej cyfryzacji i dostępu do dokumentów wytworzonych przez administrację centralną oraz samorządy.

### **Rekomendacja nr 1**

Jednym z najistotniejszych rozwiązań, **w celu dodatkowego zwiększenia bezpieczeństwa podczas przewozu osób za pośrednictwem aplikacji, jest dodanie do procedowanych obecnie przepisów dodatkowego dokumentu do weryfikacji bezpośrednio w postaci identyfikatora kierowcy taxi** (oprócz dowodu tożsamości i prawa jazdy) w miastach, gdzie obowiązuje identyfikator.

Należy przy tym podkreślić, że proponowane zmiany przerzucają wymóg weryfikacji kierowców na pośredników, ale nie dają im jednocześnie skutecznych narzędzi do wykonania tego zadania. Przykładowo w CEIDG są informacje o posiadaniu przez dany podmiot licencji na przewóz taksówką, ale nie ma informacji o wypisach, jak również nie ma numerów identyfikatorów kierowców jeżdżących w ramach współpracy na daną licencję.

### **Rekomendacja nr 2**

**Dlatego rozwiązaniem docelowym powinno być przypisanie licencji kierowców do konkretnych pojazdów w CEPiK, co jasno wskazywałoby, kto jeździ danym autem wykorzystywanym jako taksówka. Rozszerzenie rejestru CEPiK o dane kierowców taksówek umożliwiłoby szybką weryfikację kierujących tego typu pojazdami zarówno przez pośredników, jak i przez służby, np. Policję, podczas kontroli drogowych.**

**Alternatywnie lub równolegle zmiany można wprowadzać w CEiDG, gdzie można dopisać do już widniejących licencji na przewóz informacje odnośnie do wydanych na nie wypisów oraz przypisanych do danej licencji identyfikatorów taxi. W tym wariantcie konieczne będzie rozszerzenie dostępu API do CEiDG o wszystkie podmioty posiadające licencje na przewóz osób taksówką.**





Warto zaznaczyć, że wymiany danych nie ma obecnie np. między miastami w zakresie licencji na wykonywanie zawodu taksówkarza. Odmowa lub cofnięcie jej w jednym mieście nie wpływa na proces pozyskania w innym. Ponadto, o ile istnieje centralny rejestr pośredników na stronie GITD, zaś informacje o licencjach przewoźników (w tym jednoosobowych działalności gospodarczych) są dostępne w CEIDG, to brakuje jednak w tym drugim przypadku API, czyli kodu umożliwiającego pobranie danych do własnych aplikacji w odniesieniu do licencji przewoźników niedziałających w ramach JDG.

### Rekomendacja nr 3

**Kolejny pożądany z punktu widzenia bezpieczeństwa krok to ujednoczenie wzorów identyfikatorów kierowców taxi.** Dzisiaj te wzory nie są zestandaryzowane, a zdecydowana większość gmin nie przechowuje danych w łatwo dostępnej formie cyfrowej. W minimalnej, początkowej i łatwej do wprowadzenia zmianie powinna zostać wprowadzona ujednoczona numeracja. Taki numer jest potrzebny, aby informacja o identyfikatorach mogła znaleźć się w krajowym rejestrze – CEPiK i/lub CEIDG, a docelowo w oddzielnym, centralnym rejestrze kierowców taksówek (patrz Rekomendacja nr 4).

### Rekomendacja nr 4

**Docelowo wszystkie zmiany z rekomendacji 1–3 powinny prowadzić do utworzenia centralnej bazy danych kierowców współpracujących z pośrednikami.**

Przetwarzanie kompletu danych (czyli również identyfikatora kierowcy taxi oraz wypisu z licencji) u pośredników oraz ich wymiana dałyby znacznie lepszy efekt, jeśli chodzi o zwiększenie bezpieczeństwa. Dane zebrane w jednym miejscu mają potencjał do generowania wartości ekonomicznej i społecznej, w tym przypadku dotyczącej bezpieczeństwa, w zastosowaniach daleko wykraczających poza prostą sumę wartości rozproszonych informacji.





**TOR** | ZESPÓŁ DORADCÓW  
GOSPODARCZYCH

## **Bezpieczeństwo przewozów taksówką na aplikację**

Aktualny stan i konieczne zmiany