

Wnioskodawca główny: I

e-mail: (

Adresat: Sz. P. dr Dariusz Klimczak
Minister Infrastruktury
ul. Tytusa Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Petycja

Szanowny Panie Ministrze,

korzystając z prawa wyrażonego w art. 63 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, a także w Ustawie z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. z 2018 r. poz. 870) niniejszym my, niżej podpisani kontrolerzy biletów komunikacji miejskiej w [...], wnosimy o zmianę Ustawy – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 8) oraz art. 121 Kodeksu wykroczeń i jej zarekomendowanie do Sejmu lub Senatu. Projekt takiej ustawy przedstawiamy poniżej:

U S T A W A

z dnia ...

o zmianie ustawy – Prawo przewozowe i zmianie ustawy – Kodeks wykroczeń

Art. 1a. W ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz.U. z 2020 r. poz. 8; dalej – Ustawa) w art. 33a ust. 7 zmienić słowo „okazania” na „przekazania” i „nieokazania” do „nieprzekazania”

Art. 1b. Do art. 33a Ustawy dodać ust. 9 w brzmieniu:

„9. Podmioty, które dokonują czynności, o których mowa w ust. 1, korzystają z ochrony przewidzianej dla funkcjonariusza publicznego na zasadach określonych w ustawie z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz.U. z 2024 r. poz. 17., z późn. zm.).”

Art. 1c. W art. 87a Ustawy wyraz „okazania” zamienić na słowo „przekazania”.

Art. 1d. Po art. 87aa Ustawy dodać art. 87ab o następującej treści:

„Art. 87ab. 1. Podróżny, który w czasie kontroli dokumentów przewozu i bagażu nie przekazał uprawnionemu na mocy art. 33 ust. 1 podmiotowi ważnego dokumentu na przejazd, który odmawia zapłacenia należności i który nie posiada przy sobie dokumentu albo odmawia jego przekazania, i przy tym usiłuje uciec z miejsca kontroli prowadzonej przez uprawniony do tego podmiot, albo z innego miejsca, które ten podmiot wskazał dla pasażera, w celu uniknięcia wylegitymowania i obowiązku uiszczenia opłaty dodatkowej,

podlega karze grzywny nie niższej niż 500 zł.

2. Jeżeli podróżny popełnił czyn, o którym mowa w ust. 1, po raz drugi lub kolejny w ciągu dwóch lat,

podlega karze grzywny nie niższej niż 800 zł, ograniczeniu wolności albo karze aresztu.”

Art. 1e. Art. 87c Ustawy nadać następujące brzmienie:

„Art. 87c. Orzekanie w sprawach określonych w niniejszym Rozdziale następuje w trybie Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia.”

Art 2a. W ustawie z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2023 r., poz. 2119) zmienić w art. 121 § 1 wyraz „podlega karze grzywny” na „podlega karze grzywny nie niższej niż 500 zł”.

Art 2b. W Kodeksie wykroczeń zmienić art. 121 § 3 w sposób następujący:

„§ 3. W razie popełnienia wykroczenia wymienionego w tym artykule można orzec obowiązek zapłaty równowartości wyłudzonego mienia lub nieuiszczonych opłat.”

Uzasadnienie

Poniższe rozważania dotyczą przede wszystkim kontroli w komunikacji miejskiej, natomiast w większym lub mniejszym stopniu są one także prawdziwe dla komunikacji międzymiastowej, kolejowej czy też wodnej. Proponowany projekt ma dotyczyć każdego podmiotu uprawnionego do kontroli biletów i bagażu, niezależnie od rodzaju transportu.

1. Art. 1a i 1c. W obecnym stanie prawnym kontrolerzy biletów mają prawo jedynie żądać *okazania* dokumentu pozwalającego na stwierdzenie tożsamości podróżnego, natomiast przynajmniej teoretycznie nie mają prawa kazać go *przekazać*

do rąk. Wprawdzie większość osób biletu nieposiadających przekazują go do rąk z własnej woli, są osoby, które nalegają na takim prawie, i niestety są to często osoby bardzo problematyczne z punktu widzenia wykonywania tego zawodu – często się wykićcają, a niekiedy stawiają opór i ubliżają kontrolerom.

Przepis ten w jego konkretnym brzmieniu jest niepraktyczny z kilku względów.

Po pierwsze, różnica między przekazaniem a okazaniem dokumentu nie jest z punktu widzenia pasażera znacząca, gdyż obie czynności ostatecznie prowadzą do wylegitymowania go w celu wystawienia wezwania do zapłaty. Tak czy siak pasażer ma obowiązek dać się wylegitymować przy braku biletu i braku możliwości zapłaty opłaty dodatkowej na miejscu, zatem należy zrobić to w sposób maksymalnie upraszczający życie dla obu stron. Pasażerom tak naprawdę nie jest gorzej od tego, że przekazuje dokument do rąk kontrolera, w porównaniu z jego okazaniem (za zniszczenie/uszkodzenie/ukrywanie dokumentu kontroler, jak każda inna osoba, odpowie wg art. 276 Kodeksu karnego). Ukarane zostaną tak samo. Natomiast kontrolerowi o wiele łatwiej jest wylegitymować osobę, gdy będzie miała dokument w ręku – będzie mogła usiąść zamiast się schylać nad nim, albo, gdy nie ma siedzeń, skupić się na tym, aby mieć punkt oparcia. To jest bardzo ważne ze względu na bezpieczeństwo kontrolera, gdyż w razie gwałtownych ruchów pojazdu ten będzie miał pewność, że nie wyrzuci się i nie polecą inercjonalnie na współpasażera stojącego obok. Tak zaproponowana norma dotyczy wyłącznie sytuacji, gdzie konieczne jest wylegitymowanie osoby; natomiast można byłoby wdrożyć także obowiązek przekazania dokumentów poświadczający bezpłatny/ulgowy przejazd.

Po drugie, samo *okazanie* dokumentu nie stanowi żadnego zabezpieczenia przed ucieczką pasażera bez biletu. W chwili obecnej *stricte* wg litery prawa (co jest interpretacją prawo naginającą, ale często tacy pasażerowie „wiedzą swoje” i ignorują przytoczenie przepisów Prawa przewozowego, jeśli nie zaczynają używać wszelkiego rodzaju tzw. łaciny kuchennej sugerującej, by kontroler odpuścił), żeby spełnić obowiązek wynikający z art. 33a ust. 7 pkt. 1 Prawa przewozowego, pasażerowi wystarczy okazać na chwilę dokument umożliwiający ustalenie tożsamości do wglądu, od razu schować go sobie i odmawiać dalszego legitymowania się, gdyż „no Panie, przecież dokument okazałem” (to akurat sytuacja, którą miałem dwa tygodnie temu). Co więcej, pasażer, który dokumentu nie wręczył, nie jest skrupowany tym, że

osoba go kontrolująca trzyma dokument i w razie ucieczki spokojnie ustali tożsamość tej osoby. A zatem jeżeli zechce wyjść na przystanku, albo nawet przez okno, co się też zdarzało, i wyjdzie, w tym przepychając się przez kontrolerów lub ich uderzając, jego tożsamość pozostanie nieznana. To na przykład powoduje, że odpowiedzialność sprawcy, która wynikałaby z art. 217 § 1 Kodeksu karnego (naruszenie nietykalności cielesnej – czy to kontrolera, czy to współpasażera), jest iluzoryczna, skoro to przestępstwo ścigane jest z oskarżenia prywatnego, a ten człowiek jest dla pokrzywdzonego nieznany, więc kontroler nie wie, kogo pozwać, nawet jakby bardzo chciał – choćby na chwilę i okazał dokument w trakcie kontroli. Obowiązek *przekazania* dokumentu tę wadę eliminuje, gdyż osoba spisywana z dokumentu raczej nie pozostawi go kontrolerowi, a w razie wybryków pasażera będzie możliwość zgłoszenia incydentu w celu podjęcia odpowiednich kroków prawnych.

Po trzecie, osoby, które zamiast dokument dać, go okazują, często robią to w sposób nieostrożny. Pasażerowie znajdujący się obok nie muszą wiedzieć, że „oto Jana Kowalskiego, ur. 4.06.1989 r., właśnie złapały kanary”, a niestety w chwili obecnej nie mamy skutecznych narzędzi, aby ograniczyć rozprzestrzenienie danych osobowych tej osoby – niby możemy poprosić, ale nie wpłyniemy na decyzję o rozpowszechnieniu tych danych. Jeśli ktoś jeszcze sfotografuje tę osobę bez jej zgody, na co też nie mamy zbyt wielu możliwości oddziaływania, o czym świadczy choćby istnienie licznych stron informujących, jak wyglądają i gdzie są kontrolerzy biletów, to kto wie, którędy to zdjęcie powędruje. W Internecie nic nie ginie. My jako kontrolerzy mamy obowiązek zapewnienia ochrony danych osobowych legitymowanych pasażerów i dokładamy starań, by takich sytuacji jak opisane wyżej unikać.

Po czwarte, bez możliwości trzymania dokumentu w rękach nie jest możliwa ocena, czy podejrzenie o posługiwanie się fałszywym dokumentem jest uzasadnione, a zatem bardzo utrudnione jest zatrzymanie takiego dokumentu, co w teorii przewiduje art. 33a ust. 7 pkt. 3 Prawa przewozowego. Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych, która zajmuje się produkcją dowodów osobistych, w swoim materiale o różnych metodach zabezpieczeń na dowodzie osobistym (https://www.pwpw.pl/Strefa_wiedzy/Zabezpieczenia_dokumentow.html) między innymi wymienia elementy zabezpieczeń dotykowe, sprawdzenie których jest w praktyce niemożliwe bez przekazania dokumentu. Ciężko jest też kazać pasażerowi

poruszyć dokumentem w tę i wewtę bez usłyszenia insynuacji, jakoby to pomawiamy go o przestępstwo fałszowania dokumentu tożsamości, a jest to konieczne do sprawdzenia elementów zmieniających odbłask/kolor w zależności od kąta padania światła czy też hologramów. Ten przepis jest używany rzadko, ale przy pewnej postawie pasażera jest to przepis w ogóle martwy.

Stąd postulowana zmiana z konieczności okazania do konieczności przekazania dokumentu (do rąk).

2. Art 1b. Wg obecnego stanu prawnego kontroler biletów nie jest funkcjonariuszem publicznym, co potwierdza postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 25 września 2013 r., sygn. I KZP 9/13. Wnioskodawcy nie mają zamiaru kłócić się z tym orzeczeniem, wszak faktycznie prowadzimy w większości „czynności usługowe” i nie mamy za bardzo ustawowo przyznanego nam marginesu uznania. Jednakże określone kategorie osób, które nie są funkcjonariuszami publicznymi, korzystają mimo to ze wzmożonej ochrony przewidzianej dla tej kategorii osób. Do nich należą choćby personel medyczny w trakcie wykonywania zawodu, farmaceuci, osoby udzielające pierwszej pomocy, rachmistrzowie, nauczyciele, adwokaci i radcowie prawni i operatorzy numerów alarmowych.

Sami postowie zwracali uwagę na konieczność wzmożenia ochrony kontrolerów biletów, postępując się jednak sugestią, że oni mają być uznani jako funkcjonariusze publiczni, a niekoniecznie jako osoby chronione jako funkcjonariusz publiczny (Interpelacja poselska nr 25405 Sejmu VII kadencji – Teresa Piotrowska (PO); zob. także: Interpelacja poselska nr 16866 Sejmu VIII kadencji – Ewa Kozanecka (PiS)). Postulaty zawarte w interpretacjach tych postanowie zostały w obu przypadkach odrzucone.

Spotyka się niekiedy argumenty przeciwne. Związek zawodowy kontrolerów biletów w komunikacji miejskiej we Wrocławiu już trzy lata temu miał argumentować za wprowadzeniem takiej regulacji. Ówczesna wiceminister Anna Dalkowska w niezwiązanej interpelacji zanegowała potrzebę zmian. (<https://www.prawo.pl/samorzad/kontrolerzy-biletow-chca-byc-funkcjonariuszami-publicznymi,505835.html>) Jej zdaniem przyznanie ochrony przewidzianej dla Kodeksu karnego jest zasadne, gdy „wykonują na tyle ważne pod względem społecznym

zadania, że należy im zapewnić większą ochronę, gdyż w przeciwnym razie zwiększone będzie ryzyko zakłócenia istotnej dla ogółu społeczeństwa działalności” (w domyśle – kontrolerzy biletów nie są takimi osobami). Choć takie wytlumaczenie zdaje się być doniosłe, praktyka ustawodawcza zawiera szereg niedających się racjonalnie wytłumaczyć wyjątków, a poza tym ten rodzaj argumentacji zdaje się być zdezaktualizowany.

Jeśli chodzi o pierwszy argument, przykłady takich nieścisłości można mnożyć: prawo chroni na przykład pracowników Poczty Polskiej SA, ale już nie pracowników konkurencyjnych prywatnych operatorów pocztowych, mimo że w zdecydowanej większości wykonują oni te same zadania, a działalność Poczty Polskiej, jak i innych operatorów w tym sektorze, nakierowana jest na zysk. Na skutek wspomnianej nowelizacji z 2023 r. ochronę funkcjonariusza publicznego posiada konduktor w pociągu, ale konduktor (np. w autobusach za kolej, gdzie czasem pracownik sprzedaje bilety) czy kontroler (tylko wystawia kary) w autobusie już nie, mimo że niemal wszystkie przypadki, w których może doznać naruszenia nietykalności cielesnej, zniesławienia lub znieważenia, odbywają się przy interakcjach z pasażerami, (tj. bardzo mało prawdopodobne, aby takie sytuacje zdarzały się przy np. sprawdzaniu sprawności instalacji w pociągu czy też przy potwierdzaniu gotowości do odjazdu). A zatem w świetle obowiązujących przepisów, jeżeli na części trasy autobus kursuje w zastępstwie za pociąg na remontowanej linii lub przy awarii pociągu, to ochrona konduktora „włącza się” przy wejściu z autobusu do pociągu i „wyłącza się” przy zejściu na linię autobusową, w tym prowadzoną w zastępstwie za pociąg, pomimo że je obsługuje ta sama spółka, gdyż na czas prowadzenia zastępstwa jest to obsługa autobusu, a nie pociągu. Nie jesteśmy prawnikami i nie znamy się na dobrych obyczajach przy pisaniu prawa, ale mamy takie przeczucie, że taki przypadek dowodzi właśnie jego złej jakości.

Jeśli chodzi o drugi argument, Ustawa z dnia 14 kwietnia 2023 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2023 r. poz. 1003) rozszerzyła ochronę na motorniczych, kierowców i maszynistów, a także na załogę pociągów. Te osoby prowadzą czynności usługowe, ale jednak korzystają z ochrony funkcjonariusza publicznego. Uchwalenie tych przepisów miało wynikać z nasilającej się fali agresji na prowadzących pojazdy, którzy

usiłowali interweniować w sytuacjach z niesfornymi pasażerami. (<https://www.wnp.pl/logistyka/kierowca-autobusu-jak-funkcjonariusz-publiczny-nadchodzi-zmiany-w-prawie,718076.html>). To było dobre poczynanie, i 443 postów głosowało za (<https://www.sejm.gov.pl/Sejm9.nsf/PrzebiegProc.xsp?nr=2920>).

Fala agresji, która narosła u kierowców, u kontrolerów odbywa się cały czas i nie ma zamiaru spadać. Wziąć można choćby kilka artykułów w ciągu ostatnich paru lat, które były na tyle poważne, że zasłużyły na uwagę mediów:

- <https://wiadomosci.radiozet.pl/polska/news-koszalin-brutalne-pobicie-kontrolera-biletow-wszystko-nagrała-kamera> (Koszalin, 3 sierpnia 2024 r.)
- <https://wiadomosci.radiozet.pl/poznan/kontroler-biletow-zostal-pobity-w-poznaniu-policja-szuka-tych-osob> (Poznań, 22 maja 2024 r.)
- <https://rzeszow.wyborcza.pl/rzeszow/7,34962,30039295,pobicie-kontrolera-biletow-w-rzeszowie-co-widac-na-nagranium.html> (Rzeszów, 3 sierpnia 2023 r.)
- https://www.rmf24.pl/regiony/krakow/news-kolejne-pobicie-kontrolera-biletow-w-krakowie,nld,6786199#crp_state=1 (Kraków, 18 maja 2023 r.; ten artykuł zawiera informację, że w okresie listopad 2022 r.-maj 2023 r. w Krakowie było 10 pobic)
- <https://www.wroclaw.pl/komunikacja/kontrola-biletow-w-mpk-to-niebezpieczna-misja-agresja-narasta> (Wrocław, 17 października 2023 r.; od początku 2023 roku do publikacji artykułu 20 pobic)
- <https://www.prawo.pl/samorzad/kontrolerzy-biletow-chca-byc-funkcjonariuszami-publicznymi,505835.html> (za 2019 rok we Wrocławiu 114 napaści)
- <https://lodz.wyborcza.pl/lodz/7,35136,22077006,bici-gryzieni-ponizani-codziennosc-w-pracy-kontrolera-biletow.html> (Łódź, 10 października 2017 r., 10 pobic w ciągu 6 miesięcy)

Ten zestaw artykułów medialnych tylko pokazuje przypadki najpoważniejsze. Wiele więcej przypadków wypychania siłą kontrolerów na jezdnie, w tym z upadkiem kontrolera, stawiania czynnego oporu, obelg, wyzwisk, pozostaje niezgłaszanych albo jest w archiwach pracowniczych w formie notatki. A z tym kontrolerzy niestety mierzą się niemal codziennie. Czy tak musi być? Niekoniecznie.

Nadanie ochrony funkcjonariuszom publicznym ma przede wszystkim na celu chronienie prawidłowej działalności funkcjonariusza, żeby jego aktywność była wolna od napaści, a nietykalność cielesną samego funkcjonariusza publicznego szczególnie chroniona jako wartość związana ściśle z godnością osoby ludzkiej (za wyrokiem Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 17 lipca 2014 r., sygn. II Aka 210/14). Podobny cel ma zastosowanie takiej ochrony dla osób niebędących funkcjonariuszami, a mającymi szczególną potrzebę zapewnienia wzmożonej ochrony nietykalności cielesnej. Powyżej przedstawiam liczne dowody tego, że ryzyko napaści jest. Z kolei istotność pracy kontrolera polega na zapewnieniu, że pasażer przestrzega zawartą umowę przewozu, a także, w razie nieposiadania ważnych dokumentów przewozu, także zrekompensowaniu strat przewoźnika, a także zaniechanie takiego zachowania.

Nadanie ochrony przewidzianej dla funkcjonariusza publicznego dla kontrolerów będzie miało kilka istotnych dla nich zalet. Kontrolerzy niestety nie pozbędą się hejtu, który na nich się leje, ale świadomość, że zniestawienie i znieważenie będą karalne z oskarżenia publicznego, spowoduje, że pasażerowie nieszczęśliwi przestępców zastanowią się dwukrotnie, zanim zdecydują się na krok, który potencjalnie może spowodować, że pójdą siedzieć w więzieniu. Także znacznie skuteczniejsze będzie ściganie osób naruszających nietykalność cielesną kontrolerów, jako że to policja i prokuratura, a nie oskarżyciel prywatny, będą mieli obowiązek rozpoznać przestępcę, a i kara będzie surowsza, co znowuż, przyczyni się do zmniejszenia ilości pobić. Uzależnianie ścigania z urzędu od uznania policji czy prokuratury jest zdecydowanie niewystarczającą ochroną pracownika, który regularnie naraża się na niegrzecznych pasażerów – ale to można zmienić. Dzięki temu praca kontrolera stanie się dla samych kontrolerów bezpieczniejsza, a pośrednio także dla współpasażerów, którzy przez przypadek mogą oberwać od agresywnego pasażera, który nie będzie co do zasady współpracował z kontrolerem. Ochrona jako funkcjonariusz publiczny powinna zrekompensować także to, że kontrolerzy nie mają za wiele sposobów na przeciwdziałanie agresji pasażera. Nie można bowiem używać gazu pieprzowego ani paralizatora w przypadkach, kiedy byłoby to uzasadnione; nie można stosować środków przymusu bezpośredniego; z kolei stosowanie obrony koniecznej w trakcie bójki lub pasażera naruszającego nietykalność cielesną jest bardzo śliskie, gdyż jakiegokolwiek obrażenia naniesione tej

osobie mogą skończyć się sprawą karną w sądzie. Niektórzy pracodawcy zatrudniający kontrolerów, by uniknąć takich problemów w ogóle zakazują używać jakiegokolwiek siły, by nie narażać się na pozwy od pasażerów, w tym właśnie od tych, którzy sami nie mieli oporu stosować przemoc wobec kontrolera. Obecny stan rzeczy pozostawia kontrolerów bezbronnych, dlatego sugerujemy ten przepis dodać.

Kontroler biletów to także jeden z niewielu typów osób, które, nie posiadając ochrony funkcjonariusza publicznego, pełni funkcję publiczną, czyli odpowiada za łapówkarstwo (art. 228 Kodeksu karnego).

Zauważamy jeszcze raz, że *nie prosimy o* uznanie nas funkcjonariuszami publicznymi, tylko o nadanie ochrony im przysługującej. To w szczególności jest istotne jeśli chodzi o nagrywanie czynności kontrolerskich albo fotografowanie, które następnie są upubliczniane bez naszej zgody na platformach społecznościowych, niekiedy także z obelżywymi podpisami. (zob. na przykład https://www.24opole.pl/10471,MZK_KUR...Y._Kto_nie_lubi_kontrolerow_w_Opolu,wiadomosc.html; <https://krknews.pl/internauci-poluja-na-kontrolerow-firmy-rewizor-trzecie-pobicie-w-tym-miesiacu/>; <https://krakow.wyborcza.pl/krakow/7,44425,29810548,dzien-z-zycia-kanara-przez-jedna-zmiane-kontrolowalam-pasazerow.html>). Takie rażące naruszenia godności powinny być karane.

Na marginesie, ochrona Kodeksu karnego nijak się nie przekłada do większych możliwości stosowania siły wobec niewspółpracujących pasażerów. Nie powinno być przyzwolenia na przemoc wobec pasażera, chyba że w obronie koniecznej.

3. Art. 1d. Proponowany artykuł 87ab jest modyfikacją uchylonego art. 87b, który jednak uwzględnia uwagi zawarte w uzasadnieniu wyroku Trybunału Konstytucyjnego o sygn. K 16/12 (Dz.U. z 2014 r. poz. 1051). Gwoli przypomnienia, art. 87b brzmiał następująco:

„Podróżny, który w czasie kontroli dokumentów przewozu osób lub bagażu nie pozostał w miejscu przeprowadzania kontroli albo w innym miejscu wskazanym przez przewoźnika lub organizatora publicznego transportu zbiorowego albo osobę przez niego upoważnioną do czasu przybycia funkcjonariusza Policji lub innych organów porządkowych,
podlega karze grzywny”

Trybunał Konstytucyjny słusznie uznał, że taki zapis dawał duże pole do nadużyć dla kontrolerów biletów, w tym w stosunku do osób, które nie jechały na gapę i nie naruszały zasad przewozu, a zatem które od kontrolera nie powinny być się spodziewać żadnych pretensji. Jednocześnie przez 10 lat nie został uchwalony żaden przepis, który zastępowałby ten uznany za niezgodny z Konstytucją; stąd odmowa podania dokumentów i ucieczka nie są w żaden sposób karalne. Zakładam, że jest to przeoczenie ustawodawcy.

Ta wersja przepisu uwzględnia uwagi Trybunału. Po pierwsze, krąg osób, które mogą być ukarane, ogranicza się do osób niestosujących się do obowiązków wynikających z art. 33a ust. 7 Prawa przewozowego, które TK uznał, że mogą być karane ze względu na swoje zachowanie. Drugą zmianą jest uściślenie, że nie każdy ruch niezgodny z intencjami kontrolera jest karalny, tylko taki, który sprowadza się do ucieczki, a w domyśle – uniknięcia obowiązku uiszczenia opłaty dodatkowej (zatem ciężko będzie ukarać osobę, która woli stać i zignoruje polecenie kontrolera, by sięść – ale taka osoba będzie musiała mimo to stosować się do polecenia kontrolera, by nie ułatwiać sobie ucieczki np. stojąc w drzwiach czy próbując wyskoczyć przez furtkę)

Ponieważ osoby udające się do ucieczki są dość często (jak to wynika z praktyki zawodowej) osobami, które niejednokrotnie wymykają się kontrolerom, albo też osoby siłą torujące drogę ku wyjściu, by uniknąć kontrolerów, dolny limit sankcji jest konieczny, by w dłuższym rozrachunku te osoby zapłaciły co najmniej tyle, ile wynosiły bilety za te miesiące, jak kontrolerów unikali/wypychali, albo też jako kilka kar naraz, a najlepiej żeby i więcej na zasadzie prewencji niepożądanego zachowania. Ma to także zniechęcić ludzi do prób ucieczki, gdyż takie próby będą kończyły wykroczeniem usiłowania ucieczki, oraz często też przestępstwem naruszenia nietykalności cielesnej kontrolera wg wzmocnionej sankcji wynikającej z postulowanego nadania ochrony przysługującej funkcjonariuszom publicznym. Dolny limit kary jest także uzasadniony tym, że próby ucieczki nie da się zrobić nieumyślnie, a umyślność popełnienia wykroczenia powinna przemawiać za zwiększeniem kary. Ludzie, którzy z kolei uciekają od kontrolerów uporczywie, powinny się liczyć z surowszą karą jako recydywiści (*cf.* art. 38 Kodeksu wykroczeń).

Wyłączony jest natomiast fragment „do czasu przybycia funkcjonariusza Policji lub innych organów porządkowych”, gdyż próba ucieczki zachodzi co do zasady po

odbyciu jednego lub może dwóch przystanków autobusowych. Powinna być karalna sama próba ucieczki i uniknięcia odpowiedzialności cywilnoprawnej; nie powinna ona być uzależniona od tego, czy kontroler zdąży przed tym, jak pasażer postanowi uciec, powiadomić Policję, kiedy to w trakcie jej powiadamiania, korzystając z faktu, że kontroler ma zajęłą jedną rękę/nie może zrzucić słuchawki, pasażer może z mniejszym oporem utorować drogę ku wyjściu, i wtedy telefon na numer alarmowy 112 staje się nieaktualny. Co nie zwalnia bynajmniej z niezwłocznego przekazania w ręce Policji, gdyby kontroler na to się zdecydował (art. 33a ust. 7 pkt. 3 Prawa przewozowego).

4. Art. 1e. Zmiana brzmienia tego przepisu wynika z tego, że wymienianie każdego punktu będzie źle wyglądało na papierze. To jest zmiana estetyczna, ale jednak wnosząca trochę więcej klarowności do tekstu.

5. Art. 2a. Zmiana wynika z tego, że, jak Trybunał Konstytucyjny zaznaczył w uzasadnieniu wspomnianego w pkt. 3 wyroku, przepisy art. 121 § 1 Kodeksu wykroczeń są względniejsze niż przepisy z art. 87a Prawa przewozowego, gdyż wymagają powstania trzeciej opłaty dodatkowej przy dwóch poprzednich nieopłaconych. Art. 87a Prawa przewozowego (rzadko kiedy zresztą stosowany przez Policję w sytuacjach, gdy zachodzą przesłanki do ukarania pasażera) przewiduje jako karę wyłącznie grzywnę, która może nawet być nawet 20 zł, zależnie od tego, jak to uzna Policja. Z kolei trzykrotna jazda bez biletu bez zamiaru płacenia opłat dodatkowych jest ewidentnie zachowaniem idącym w kierunku recydywy, dlatego uzasadnione jest ustanowienie dolnego progu kary.

6. Art. 2b. Zmiana w art. 121 § 3 Kodeksu wykroczeń pozwoli sądowi nakazać spłatę długów także za nieuiszczone opłaty dodatkowe. W chwili obecnej sądy takiego prawa nie posiadają, zatem przy każdej próbie orzeczenia takiego środka zostaje on anulowany (zob. wyroki Sądu Najwyższego, sygn. II KK 275/14, II KK 336/14, II KK 58/13). Opłaty wynikające z czynności cywilnoprawnych przedawniają się po roku, zatem jeżeli organizator kontroli nie zdąży z egzekucją komorniczą, opłata ulegnie przedawnieniu. Zważyć trzeba na to, że egzekucja komornicza jest

długotrwała i często skomplikowana, zatem skoro już sprawa o uporczywe nieuiszczanie opłat zawista przed sądem, sąd powinien móc orzec obowiązek zapłaty, żeby obejść konieczność prowadzenia osobnego postępowania komorniczego. Sąd ma standardowe narzędzia przymusu w stosunku do osoby uchylającej się od wykonania wyroku (grzywny, nakazy aresztowania, ew. egzekucja komornicza, gdyby te środki zawiodły, etc.).

Podsumowanie. Praca kontrolera jest trudna i poniekąd niebezpieczna. Te przepisy pomogą uczynić tę pracę może nie najbardziej komfortową, ale taką, w której sami kontrolerzy będą się czuli o wiele bardziej pewni tego, że do domu przyjdą niepotłuczeni, niepobici i nieopluci, a także że unikną niektórych (bo niestety nie wszystkich) nieporozumień. A zasadniczo przecież nie chodzi o to, aby spisać jak najwięcej osób, tylko żeby nakłonić je do kupowania biletów (dotyczyć to ma także osób pracujących na prowizji od opłat dodatkowych). Obecne przepisy niestety wydają się być stanowczo niewystarczające do zapewnienia, że pasażer wykonuje należycie obowiązki wynikające z umowy przewozowej, a argumenty, które sugerują, że nie ma czym się przejmować, niestety zdają się często być formułowane przez osoby, które tej pracy nie znają (być może i całe szczęście, że nie znają). Niestety miesiące spędzone na zwolnieniach lekarskich, rozstroje psychiczne, nerwy stracone na kłótniach i siniaki na kończynach mówią co innego. Czas skończyć z nastawieniem bardzo małej, ale uciążliwej mniejszości, którzy gotowi są wyskakiwać z okien i zbijać pasażerów i kontrolerów bez względu na ich dobrobyt, byle tylko nie zapłacić należności, i którzy są przekonani o tym, że ich działania nie będą miały konsekwencji.

W Pana Ministra rękach, a także prawdopodobnie urzędników z Ministerstwa Sprawiedliwości, jest teraz los tej petycji. Liczę, że Państwo do niej się przychylią.

Na podstawie art. 4 ust. 3 Ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, w celu chronienia prywatności pracowników kontrolujących bilety i z obawy o własne bezpieczeństwo, nie zgadzamy się na upublicznienie danych osobowych osób wnoszących petycję.

