



PG VIII TKw 13/12

TRYBUNAŁ KONSTYTUCYJNY	
KANCELARIA	
wpl. dnia	20. 03. 2012
L.dz. ....	L. zał. ....

TRYBUNAŁ KONSTYTUCYJNY

## WNIOSEK PROKURATORA GENERALNEGO

Na podstawie art. 191 ust. 1 pkt 1 w związku z art. 188 pkt 1 Konstytucji  
Rzeczypospolitej Polskiej

**wnoszę o stwierdzenie, że:**

**przepis art. 87b ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 ze zmianami) w brzmieniu nadanym ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13) przez to, że:**

- odnosi się do każdego kontrolowanego podróżnego, a nie tylko podróżnego, który w czasie kontroli dokumentów przewozu osób lub bagażu, mimo braku odpowiedniego dokumentu przewozu, odmawia

zapłacenia należności i okazania dokumentu, umożliwiającego stwierdzenie jego tożsamości,

- nakazuje, pod groźbą kary, podróżnemu pozostanie 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, niezależnie od tego, czy podróżny swoim działaniem zmierza bezpośrednio do uniemożliwienia zatrzymania go przez funkcjonariusza Policji lub innych uprawnionych służb porządkowych,

jest niezgodny z art. 31 ust. 3 w związku z art. 41 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej.

### UZASADNIENIE

Przed wejściem w życie zakwestionowanej w *petitum* niniejszego wniosku regulacji prawnej ochronę przed szalbierstwem, to jest wyłudzeniem przejazdu koleją lub innym środkiem lokomocji, zapewniało unormowanie art. 121 § 1 Kodeksu wykroczeń, określające takie zachowanie jako wykroczenie. Przepis ten, nadal obowiązujący, ma następujące brzmienie:

„Art. 121. § 1. Kto, pomimo nieuiszczenia dwukrotnie nałożonej na niego kary pieniężnej określonej w taryfie, po raz trzeci w ciągu roku bez zamiaru uiszczenia należności wyłudza przejazd koleją lub innym środkiem lokomocji,

podlega karze aresztu, ograniczenia wolności albo grzywny.”.

Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym wprowadzono do ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe

szereg regulacji mających na celu wzmocnienie ochrony przewoźnika oraz organizatora publicznego transportu zbiorowego przed wyłudzeniem przejazdu lub przewozu bagaży środkami tegoż transportu, poszerzenie uprawnień osób upoważnionych przez przewoźnika lub organizatora transportu do przeprowadzania kontroli dokumentów przewozu osób lub bagażu, a także zdyscyplinowanie pasażerów wobec kontrolerów, również poprzez penalizację przejawów nieposłuszeństwa tychże pasażerów wobec kontrolerów.

Między innymi, do Prawa przewozowego został wprowadzony przez ustawodawcę nowy przepis art. 87a o następującym brzmieniu:

„Art. 87a. Podróżny, który w czasie kontroli dokumentów przewozu osób lub bagażu, mimo braku odpowiedniego dokumentu przewozu, odmawia zapłacenia należności i okazania dokumentu, umożliwiającego stwierdzenie jego tożsamości,

podlega karze grzywny.”.

Przepis art. 87a Prawa przewozowego, mimo podobieństwa regulowanej materii, zdaje się odmiennie określać przesłanki odpowiedzialności za opisane w nim wykroczenie, niż ustawodawca uczynił to w odniesieniu do wykroczenia szalbierstwa, unormowanego w art. 121 § 1 Kodeksu wykroczeń. Unormowanie zawarte w art. 121 § 1 Kodeksu wykroczeń wydaje się względniejsze dla sprawcy, stanowiąc, że dopiero trzecie w danym roku wyłudzenie przejazdu prowadzi do odpowiedzialności za wykroczenie, i to pod warunkiem, że w dwóch pierwszych wypadkach sprawca nie uiszczył kary taryfowej. Unormowanie art. 87a Prawa przewozowego rozciąga odpowiedzialność za wykroczenie już na pierwszy przypadek odmowy zapłacenia należności (kary taryfowej), a także na odmowę okazania dokumentu umożliwiającego stwierdzenie tożsamości osoby wyłudzającej przejazd. Niezależnie od oceny racjonalności unormowania art. 87a Prawa przewozowego należałoby zwrócić uwagę, że zakresy penalizacji obu wymienionych regulacji, przy trzeciej próbie

wyłudzenia przejazdu w danym roku, mogą się krzyżować, powodując, tym samym, określone wątpliwości interpretacyjne.

W tym miejscu, niejako na marginesie, wypada odnotować, że – zgodnie z orzecznictwem Trybunału Konstytucyjnego – nie jest On właściwy do orzekania o zgodności ustawy zwykłej z innymi ustawami. Nie przewidują takiej kompetencji Trybunału ani przepisy Konstytucji, ani przepisy ustawy o Trybunale Konstytucyjnym. Nie przewidywały takiej kompetencji Trybunału także poprzednio obowiązujące przepisy konstytucyjne i ustawowe, co Trybunał Konstytucyjny wielokrotnie wyjaśniał w swych orzeczeniach. Trybunał Konstytucyjny zwracał także wielokrotnie uwagę, że relacje pomiędzy normami zawartymi w ustawach zwykłych nie mogą być rozpatrywane w kategoriach niezgodności hierarchicznej norm. Przy kontroli ustaw Trybunał Konstytucyjny rozstrzyga jedynie o ich zgodności z normami konstytucyjnymi, a nie rozstrzyga konfliktów „poziomych”, a więc pomiędzy normami o tej samej randze, bowiem to pozostawione jest sądom stosującym ustawy przy rozstrzyganiu konkretnych spraw (por. wyrok z dnia 24 maja 1999 r., sygn. P. 10/98, OTK ZU Nr 4/1999, poz. 77, s. 403 oraz powołane tam orzecznictwo).

Nadto, zdaniem Trybunału Konstytucyjnego, uznanie przepisu ustawy za niekonstytucyjny ze względu na jego treść może nastąpić tylko po starannym wykazaniu naruszenia określonej zasady konstytucyjnej lub określonego unormowania szczegółowego rangi konstytucyjnej. Uprawniony wnioskodawca, zwracający się do Trybunału Konstytucyjnego o dokonanie takiej kontroli, kwestionując niezgodność pewnego unormowania z ogólnymi zasadami konstytucyjnymi, takimi jak zasady sprawiedliwości społecznej, zasada równości czy dyrektywy polityki społecznej, może powoływać się na własną interpretację i własne poglądy na kwestię ich optymalnego urzeczywistnienia w danych warunkach, nie może jednak oczekiwać, że w sprawach, co do których istnieją trudno rozstrzygalne kontrowersje i dylematy – dla których właściwym polem rozstrzygania jest debata parlamentarna – Trybunał

Konstytucyjny przychylił się do jednego z możliwych w takim wypadku punktów widzenia, prezentowanego właśnie przez wnioskodawcę. Trybunał Konstytucyjny nie jest bowiem uprawniony do sprawowania kontroli celowości rozstrzygnięć ustawodawczych ani do wskazywania, którą z wielu możliwych dróg urzeczywistniania powyższych zasad ogólnych powinien wybrać ustawodawca (por. orzeczenie z dnia 25 lutego 1997 r., sygn. K. 21/95, OTK ZU Nr 1/1997, poz. 7, s. 55).

W świetle powyższego nie wydaje się, by istniała możliwość skutecznego zakwestionowania przepisu art. 87a Prawa przewozowego w postępowaniu przed Trybunałem Konstytucyjnym. Zgoła inaczej przedstawia się natomiast kwestia konstytucyjności – zakwestionowanego w niniejszym wniosku – przepisu art. 87b Prawa przewozowego.

Zakwestionowany przepis ma następujące brzmienie:

„Art. 87b. 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.”.

Przechodząc do oceny kwestionowanego unormowania w kontekście powołanych w *petitum* wniosku wzorców kontroli, należy odnotować, że, zgodnie z art. 31 ust. 3 ustawy zasadniczej, ograniczenia w zakresie korzystania z konstytucyjnych wolności i praw mogą być ustanawiane tylko w ustawie i tylko wtedy, gdy są konieczne w demokratycznym państwie dla jego bezpieczeństwa lub porządku publicznego, bądź dla ochrony środowiska, zdrowia i moralności publicznej, albo wolności i praw innych osób, a ograniczenia te nie mogą naruszać istoty wolności i praw. Z kolei, art. 41 ust. 1 Konstytucji RP stanowi, że każdemu zapewnia się nietykalność osobistą

i wolność osobistą, a pozbawienie lub ograniczenie wolności może nastąpić tylko na zasadach i w trybie określonych w ustawie.

W doktrynie przyjmuje się, że wolnością osobistą jest możliwość swobodnego określania przez jednostkę swego zachowania i postępowania, tak w życiu publicznym, jak i prywatnym, nieograniczona przez jakiekolwiek czynniki ludzkie. Jest ona pierwszą konsekwencją, czy też pierwszym przejawem, wolnościowego statusu jednostki, wyrażonego w art. 31 ust. 1 ustawy zasadniczej; jest koniecznym założeniem korzystania przez jednostkę nie tylko z praw człowieka i obywatela, wyrażonych w przepisach konstytucyjnych i ustawowych, lecz także wykorzystywania tamże wyrażonych wolności. W zasadzie także każda z dalszych „wolności” konstytucyjnych jest w swej istocie takim czy innym przejawem wykorzystywania wolności osobistej. W ścisłym związku z wolnością osobistą pozostaje nietykalność osobista, którą można określić jako zagwarantowaną możliwość utrzymywania przez jednostkę swojej tożsamości i integralności tak fizycznej, jak i psychicznej oraz zakaz jakiejkolwiek, bezpośredniej i pośredniej ingerencji z zewnątrz, naruszającej tę integralność. Nietykalność osobista posiada też szczególnie silny związek z przyrodzoną godnością ludzką i jako pewien aspekt egzystencji człowieka posiada wymiar absolutny i ustawy nie mogą jej ograniczać (*vide* – Paweł Sarnecki [w:] *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej, Komentarz*, III tom, Wydawnictwo Sejmowe, Warszawa 2003, tezy do art. 41, s. 1 - 2).

Jednakże przywołane wyżej unormowanie art. 41 ust. 1 ustawy zasadniczej dopuszcza pozbawienie lub ograniczenie wolności, zastrzegając, że może ono nastąpić tylko na zasadach i w trybie określonych w ustawie. Rzecz oczywista, że ograniczenie takie musi spełniać konstytucyjne przesłanki dopuszczalności ograniczeń w zakresie korzystania z wolności i praw chronionych w ustawie zasadniczej.

W świetle orzecznictwa Trybunału Konstytucyjnego, wzorzec kontroli, zawarty w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP, określa przesłanki dopuszczalności

ustanawiania ograniczeń wolności i praw jednostki. W aspekcie formalnym wymaga on, by ograniczenia te były ustanawiane tylko w ustawie, w aspekcie materialnym dopuszcza natomiast ustanawianie ograniczeń tylko wtedy, gdy są one konieczne w demokratycznym państwie dla zachowania wymienionych w tym przepisie wartości (*vide* – wyrok z dnia 5 maja 2004 r., sygn. P 2/03, OTK ZU Nr 5/A/2004, poz. 39, s. 544).

Trybunał Konstytucyjny podkreślał również niejednokrotnie, że przesłanka konieczności ograniczenia w demokratycznym państwie, sformułowana w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP, mieści w sobie postulat niezbędności, przydatności i proporcjonalności *sensu stricto* wprowadzanych ograniczeń. Nie ulega wątpliwości, iż spełnienie powyższych postulatów wymaga bliższej analizy w każdym przypadku ograniczenia prawa lub wolności, w szczególności przez skonfrontowanie wartości i dóbr chronionych daną regulacją z tymi, które w jej efekcie podlegają ograniczeniu, jak również przez ocenę metody realizacji ograniczenia. Niezależnie jednak od tego, Trybunał Konstytucyjny wielokrotnie stawał na stanowisku, iż ocena spełnienia poszczególnych kryteriów, składających się na zasadę zakazu nadmiernej (nieproporcjonalnej) ingerencji, wymaga pewnego zrelatywizowania, stosownie do charakteru poszczególnych praw i wolności jednostki. Surowsze standardy oceny przykładać należy do regulacji praw i wolności osobistych i politycznych niż do praw ekonomicznych i socjalnych (por. wyroki: z dnia 12 stycznia 1999 r., sygn. P. 2/98, OTK ZU Nr 1/1999, poz. 2, s. 18 oraz powołane tam orzecznictwo, jak również z dnia 3 października 2000 r., sygn. K. 33/99, OTK ZU Nr 6/2000, poz. 188, s. 1003 – 1004).

Zdaniem Trybunału Konstytucyjnego, z zasady proporcjonalności wynika wymóg doboru takiego środka ograniczenia wolności lub praw, który służyłby osiągnięciu zamierzonego celu, z uwzględnieniem postulatu adekwatności. W pojęciu „ograniczenia koniecznego” zawiera się nie tylko materialnoprawne określenie treści ograniczenia, ale też dopuszczalność

stosowania środków niezbędnych dla zapewnienia respektowania owego ograniczenia przez adresatów normy ograniczającej (por. wyrok z dnia 11 października 2011 r., sygn. P 18/09, do chwili obecnej niepublikowany w OTK ZU, w wersji dostępnej na stronie internetowej TK s. 17).

W końcu – orzekając o niezgodności art. 45 w związku z art. 7 ust. 2 pkt 1 i pkt 3 oraz w związku z art. 20 ust. 1 zdanie pierwsze ustawy z dnia 26 stycznia 1984 r. – Prawo prasowe, w zakresie, w jakim wprowadza odpowiedzialność karną za wydawanie czasopisma drukowanego bez rejestracji, między innymi z art. 31 ust. 3 Konstytucji RP – Trybunał Konstytucyjny stanął na stanowisku, że wprowadzenie odpowiedzialności prawnokarnej w zaskarżonej regulacji stanowi nadmierną, nieproporcjonalną ingerencję, naruszającą zasadę adekwatności i zasadę proporcjonalności *sensu stricto*, stanowiące elementy składowe zasady proporcjonalności, wynikającej z art. 31 ust. 3 Konstytucji (por. wyrok z dnia 14 grudnia 2011 r., sygn. SK 42/09, do chwili obecnej niepublikowany w OTK ZU, w wersji nadesłanej przez Trybunał Prokuratorowi Generalnemu s. 51).

Zakwestionowany przepis art. 87b Prawa przewozowego do pewnego stopnia zdaje się korespondować z wprowadzonym do tej ustawy, tą samą ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, unormowaniem art. 33a ust. 8. Zgodnie z tym przepisem, w przypadku, o którym mowa w ust. 7 pkt 2, do czasu przybycia funkcjonariusza Policji lub innych organów porządkowych, podróżny obowiązany jest pozostać w miejscu przeprowadzania kontroli albo w innym miejscu wskazanym przez przewoźnika lub organizatora publicznego transportu zbiorowego albo osobę przez niego upoważnioną. Z kolei, przepis art. 33a ust. 7 pkt 2 stanowi, że przewoźnik lub organizator publicznego transportu zbiorowego albo osoba przez niego upoważniona ma prawo, w razie niezapłacenia należności i nieokazania dokumentu (umożliwiającego stwierdzenie tożsamości podróżnego) – ująć podróżnego i niezwłocznie oddać go w ręce policji lub innych organów



porządkowych, które mają zgodnie z przepisami prawo zatrzymania podróznego i podjęcia czynności zmierzających do ustalenia jego tożsamości.

W tym miejscu wypada odnotować, że instytucja tak zwanego „ujęcia obywatelskiego” znana jest polskiej procedurze karnej (art. 243 Kodeksu postępowania karnego). Tym samym, wyposażenie podmiotu kontrolującego pasażera w prawo ujęcia tegoż pasażera, co do którego istniałoby uzasadnione podejrzenie dopuszczenia się wykroczenia szalbierstwa, w celu niezwłocznego oddania go w ręce Policji lub innych organów porządkowych, które mają prawo zatrzymania podróznego i podjęcia czynności zmierzających do ustalenia jego tożsamości, wydaje się pozostawać w granicach względnej swobody prawodawczej ustawodawcy.

W żadnym wypadku nie należy jednak utożsamiać prawa kontrolera do tak rozumianego ujęcia pasażera z dopuszczeniem przez ustawodawcę do stosowania przez tegoż kontrolera środków przymusu bezpośredniego. Z oczywistych względów, wszelkie istotne regulacje dotyczące stosowania takich środków, jak określenie podmiotu uprawnionego do ich stosowania, rodzajów środków przymusu bezpośredniego, przypadków (celów, warunków) oraz sposobu ich stosowania muszą być zawarte w akcie normatywnym rangi ustawy. Jednakże analiza ustawy – Prawo przewozowe oraz ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zdaje się prowadzić do wniosku, że żadna z tych ustaw nie zawiera przepisów upoważniających przewoźnika lub organizatora publicznego transportu zbiorowego albo osobę przez niego upoważnioną do stosowania wobec pasażerów środków przymusu bezpośredniego, w rozumieniu nadanym temu pojęciu przez ustawodawstwo normujące działanie licznych służb mundurowych oraz specjalnych (jak przykładowo Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Żandarmerii Wojskowej, Straży Granicznej, Służby Celnej, Służby Więziennej itp.).

Do chwili obecnej nie zostało zrealizowane upoważnienie – zawarte w art. 15 ust. 4 Prawa przewozowego – do wydania przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw administracji publicznej rozporządzenia określającego przepisy porządkowe związane z przewozem osób i bagażu środkami transportu publicznego, trudno więc antycypować, jakie treści zostaną zawarte w tym rozporządzeniu, jeżeli zostanie ono wydane. Z pewnością, jednak, ewentualne umieszczenie w rozporządzeniu samoistnych regulacji, dotyczących środków przymusu bezpośredniego, należałoby uznać za niedopuszczalne.

Podobnie rzecz się ma z przepisami porządkowymi wydawanymi przez organy stanowiące jednostek samorządu terytorialnego na podstawie ust. 5 i 6 w art. 15 Prawa przewozowego. Przykładowo można wskazać, że podjęte na podstawie art. 15 ust. 5 Prawa przewozowego uchwały Rady miasta stołecznego Warszawy w sprawie regulaminu przewozu osób i bagażu środkami lokalnego transportu zbiorowego w m. st. Warszawie nie zawierają regulacji uprawniających przewoźnika lub organizatora publicznego transportu zbiorowego albo osoby przez niego upoważnione do stosowania wobec podróżnego środków przymusu bezpośredniego, co niewątpliwie należy uznać za rozwiązanie prawidłowe.

W tym miejscu wypada również odnotować, że kontrolerzy są pracownikami przewoźnika lub organizatora publicznego transportu zbiorowego, zatrudnionymi najczęściej na podstawie umowy o pracę lub umowy zlecenia. Z całą pewnością kontroler nie jest funkcjonariuszem żadnej z funkcjonujących w Polsce służb powołanych do ochrony bezpieczeństwa państwa ani porządku publicznego. Tym samym, nie sposób przypisać kontrolerowi statusu funkcjonariusza publicznego.

Z kolei, brzmienie przepisu art. 33a ust. 8 Prawa przewozowego upoważnia do wysnucia wniosku, że uprawnienie podmiotu przeprowadzającego kontrolę do zobowiązania podróżnego do pozostania w miejscu

przeprowadzenia kontroli lub w innym wskazanym miejscu dopuszczalne jest jedynie w celu niezwłocznego oddania tegoż podróznego w ręce Policji lub innych organów porządkowych, a w praktyce – w celu uniemożliwienia owemu podróznemu ucieczki. Nie wydaje się natomiast, by podmiot kontrolujący mógł zostać wyposażony przez ustawodawcę w prawo wkroczenia w sferę konstytucyjnie chronionej wolności osobistej podróznego (art. 41 ust. 1 ustawy zasadniczej) w celu zwykłego zdyscyplinowania podróznego w stosunku do podmiotu kontrolującego, a zwłaszcza podporządkowania tegoż podróznego arbitralnym, niezwiązanym z realnym niebezpieczeństwem ucieczki, poleceniom kontrolera.

W tym miejscu, niejako na marginesie, należałoby odnotować, że w doktrynie dominuje pogląd (sformułowany na tle ustalania relewantności pytania prawnego), że w razie powzięcia co do przepisu, który ma być przesłanką rozstrzygnięcia, wątpliwości natury konstytucyjnej, należy w pierwszej kolejności dążyć do ich usunięcia w drodze znanych nauce prawa reguł interpretacyjnych i kolizyjnych, w szczególności – jeżeli to możliwe – w drodze wykładni zgodnej z Konstytucją RP (por. Zdzisław Czeszejko-Sochacki, *Procedury kontroli konstytucyjności norm* [w:] *Studia nad prawem konstytucyjnym*, red. Janusz Trzciniński i Bogusław Banaszak, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław 1997 r., s. 74 oraz Andrzej Kabat, *Pytania prawne do Trybunału Konstytucyjnego*, BWP Justitia, Białystok 1995 r., s. 78).

Również Trybunał Konstytucyjny, orzekając w przedmiocie pytania prawnego, wyraził pogląd, że jeżeli orzekający w konkretnej sprawie sąd powszechny poweźmie wątpliwości natury konstytucyjnej co do przepisu, który ma być podstawą rozstrzygnięcia, powinien w pierwszej kolejności dążyć do ich usunięcia w drodze wykładni zgodnej z Konstytucją RP (por. postanowienie z dnia 15 maja 2007 r., sygn. P 13/06, OTK ZU Nr 6/A/2007, poz. 57, s. 852).

Analiza omawianego przepisu art. 33a ust. 8 Prawa przewozowego, w kontekście przytoczonych poglądów doktryny i orzecznictwa Trybunału Konstytucyjnego, zdaje się prowadzić do wniosku, że odpowiednio wąska, a więc zgodna z Konstytucją RP, wykładnia tego unormowania pozwala na przyjęcie, iż nie musi ono godzić w standardy ustawy zasadniczej, zwłaszcza jeżeli regulację rozpatruje się w oderwaniu od przepisu art. 87b ocenianej ustawy.

Uzyskanie wykładni zgodnej z literą Konstytucji RP nie wydaje się natomiast możliwe w odniesieniu do kwestionowanego art. 87b Prawa przewozowego, w obowiązującym w chwili obecnej brzmieniu. Przepis ten – co należy przypomnieć – penalizuje zachowanie podróżnego, 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.

Kwestionowana regulacja nie precyzuje, że odnosi się ona jedynie do podróżnego, który w czasie kontroli dokumentów przewozu osób lub bagażu, mimo braku odpowiedniego dokumentu przewozu, odmawia zapłacenia należności i okazania dokumentu, umożliwiającego stwierdzenie jego tożsamości. Z brzmienia przepisu nie wynika również, czy i jaki zachodzi związek między opisanym zachowaniem podróżnego a ujęciem tegoż podróżnego przez kontrolera, ani nawet, czy takie ujęcie w ogóle miało miejsce. Penalizacja zachowania podróżnego nie została ograniczona do sytuacji, gdy tenże podróżny zbiegł lub choćby podjął realną próbę ucieczki z miejsca kontroli, w celu uniemożliwienia zatrzymania go przez Policję lub inny uprawniony organ porządkowy. W końcu, obowiązujące brzmienie przepisu umożliwia pociągnięcie do odpowiedzialności za wykroczenie również takiego podróżnego, który oczekiwał na przybycie funkcjonariusza policji albo innej

służby porządkowej w pobliżu miejsca kontroli i poniósł odpowiedzialność za wykroczenie określone w art. 87a Prawa przewozowego lub art. 121 § 1 Kodeksu wykroczeń albo – w wyniku poddania się czynnościom prowadzonym przez funkcjonariusza – nie został pociągnięty do odpowiedzialności za żadne z tych wykroczeń.

Innymi słowy, przepis art. 87b Prawa przewozowego, w obowiązującym brzmieniu, jedynie w niewielkim zakresie prowadzi do zwalczania wykroczenia szalbierstwa popełnianego na szkodę przewoźnika lub organizatora publicznego transportu zbiorowego. Oceniane unormowanie służy natomiast zdyscyplinowaniu podróżnego podczas jego kontaktów z kontrolerem oraz wymusza podporządkowanie się tegoż podróżnego poleceniom kontrolera, niezależnie od tego, czy polecenia te są adekwatne do zaistniałej sytuacji.

Polecenia wydawane przez kontrolera podróżnemu zawsze stanowią ograniczenie wolności osobistej tegoż pasażera. Tym samym, polecenia takie można uznać za uprawnione jedynie wtedy, gdy są konieczne dla przeprowadzenia kontroli, uzyskania opłaty taryfowej – w przypadku, gdy pasażer nie posiada odpowiedniego dokumentu przewozowego, lub uzyskania wglądu w dokument pasażera stwierdzający jego tożsamość – w przypadku odmowy uiszczenia opłaty taryfowej, a ewentualnie również dla ujęcia i niezwłocznego przekazania (celem zatrzymania) funkcjonariuszowi Policji lub innego uprawnionego organu porządkowego pasażera, który dopuścił się szalbierstwa, a następnie podjął działania zmierzające bezpośrednio do uniknięcia takiego zatrzymania (a więc w praktyce – podjął próbę ucieczki). W innych przypadkach wydawanie poleceń pasażerowi przez kontrolera nie wydaje się ani konieczne, ani adekwatne do zaistniałej sytuacji.

Wymuszanie realizacji omawianych poleceń poprzez sankcję za wykroczenie musiałoby spełniać wspomniane wyżej wymogi konieczności oraz adekwatności, by mogło zostać uznane za uprawnione w świetle orzecznictwa Trybunału Konstytucyjnego. W analizowanym przypadku wprowadzenie

sankcji za wykroczenie w odniesieniu do pasażera budzi natomiast bardzo poważne wątpliwości, zwłaszcza że może ono sprzyjać arbitralności poleceń wydawanych przez kontrolera. W końcu, jak wywiedziono we wcześniejszej części uzasadnienia niniejszego wniosku, kontrolera nie sposób uznać za funkcjonariusza publicznego, a, tym samym, dodatkowa ochrona jego pozycji w odniesieniu do pasażera nie wydaje się uzasadniona.

Biorąc powyższe pod uwagę, należy uznać, że przepis art. 87b ustawy – Prawo przewozowe, w brzmieniu nadanym ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, przez to, że:

- odnosi się do każdego kontrolowanego podróżnego, a nie tylko podróżnego, który w czasie kontroli dokumentów przewozu osób lub bagażu, mimo braku odpowiedniego dokumentu przewozu, odmawia zapłacenia należności i okazania dokumentu, umożliwiającego stwierdzenie jego tożsamości,
- nakazuje, pod groźbą kary, podróżnemu pozostanie 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, niezależnie od tego, czy podróżny swoim działaniem zmierza bezpośrednio do uniemożliwienia zatrzymania go przez funkcjonariusza Policji lub innych uprawnionych służb porządkowych,

jest niezgodny z art. 31 ust. 3 w związku z art. 41 ust. 1 ustawy zasadniczej.

Z tych wszystkich względów, wnoszę jak na wstępie.



*Andrzej Soremet*