



Ministerstwo Infrastruktury
RPW/9617/2022 P
Data: 2022-02-21

Pan
Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury
Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Warszawa, dnia 18 lutego 2022 r.

Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna (dalej jako PKP S.A.) oraz Przewodniczący Centralnego Zespołu ds. Bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach, działającego na podstawie *Porozumienia w sprawie przyjęcia do stosowania: „Strategii działań zmierzających do poprawy stanu bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach”*, zawartego w Warszawie w dniu 8 października 2015 roku pomiędzy Komendantem Głównym Policji, Komendantem Głównym Straży Granicznej, Komendantem Głównym Żandarmerii Wojskowej, a spółkami kolejowymi¹, zwracają się z uprzejmą prośbą o zainicjowanie prac legislacyjnych zmierzających do rozszerzenia rozdziału 11 *Przepisy karne ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984)*, zwanej dalej „ustawą”, o art. 65a, którego proponowane brzmienie przedstawia się następująco:

Art. 65a 1. Kto bez zgody dysponenta lub przewoźnika kolejowego, umieszcza rysunek lub napis na pojeździe kolejowym lub w inny sposób istotnie narusza zewnętrzną powierzchnię nadwozia pojazdu kolejowego, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3.

2. Jeżeli następstwem czynu jest konieczność czasowego wyłączenia z eksploatacji pojazdu kolejowego, sprawca podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5.

3. W razie skazania lub warunkowego umorzenia postępowania za czyn określony w ust. 1 lub 2 sąd nakłada obowiązek naprawienia szkody wyrządzonej przestępstwem w całości lub części.

Powyższe podyktowane jest znaczną skalą występowania problemu niszczenia mienia w postaci nanoszenia farby w aerozolu oraz innych substancji malujących (dalej: *graffiti*)

¹ Polskie Koleje Państwowe S.A., PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., PKP Energetyka S.A., TK Telekom sp. z o.o., PKP Intercity S.A., PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., PKP Cargo S.A., PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o., POLREGIO sp. z o.o., Koleje Wielkopolskie sp. z o.o., „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o., Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o., Szybka Kolej Miejska sp. z o.o. CTL Logistics sp. z o.o., LOTOS Kolej sp. z o.o., „Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o., Koleje Śląskie sp. z o.o., PKP TELKOL sp. z o.o., CARGO Master sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Obrotu Surowcami Wtórnymi „DEPOL” sp. z o.o., BARTEX sp. z o.o., Koleje Dolnośląskie S.A.

na pojazdy kolejowe, a także różnymi kwalifikacjami czynu ~~dotychczas~~ dokonanych dewastacji, które przyjmowane są przez organy prokuratury.

Spółki kolejowe z tytułu niszczenia mienia ponoszą wysokie straty finansowe. Warto przy tym zauważyć, że określając koszty związane z przywróceniem pojazdu do stanu sprzed pomalowania, spółki kolejowe uwzględniają:

- a) koszty związane z usuwaniem graffiti z powierzchni poszycia pojazdu (środki do usuwania graffiti, środki do usuwania smug powstałych po pomalowaniu graffiti, koszty pracy pracowników zatrudnionych do czyszczenia pojazdów),
- b) koszty naprawy malatury. Z uwagi na trwałość powłoki antygraffiti ~~po trzykrotnym~~ zmyciu graffiti specjalistycznymi preparatami konieczna jest naprawa malatury, w tym powłoki lakieru antygraffiti,
- c) koszty transportu pojazdu.

W przypadku stwierdzenia aktu dewastacji mienia, spółki kolejowe zgłaszają sprawę odpowiednim służbom, bardzo często występując z wnioskiem o ściganie i ukaranie sprawcy z art. 288 § 1 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (kk) (Dz. U. z 2021 r. poz. 2345, z późn. zm.), w zw. z art. 115 § 21 kk ze względu na:

1. **Pomniejszenie wartości użytkowej pojazdu kolejowego oraz konieczność jego czasowego wyłączenia z eksploatacji** – sprawcy nanosząc graffiti zamalowują również napisy eksploatacyjne pojazdu, mające wpływ na bezpieczeństwo, tj. określające masy hamujące rzeczywiste i masy ogólne pojazdów, co w konsekwencji może skutkować błędnym sporządzeniem karty próby hamulca. **Nieczytelne oznaczenia pojazdu powodują, że ten nie spełnia warunków dopuszczenia do eksploatacji**, gdyż jest oznakowany niezgodnie z warunkami określonymi w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 918) oraz niezgodnie z normami: PN-EN 15877-1+A1:2019-01 Kolejnictwo – Znaki na pojazdach kolejowych – Część 1: wagony towarowe oraz PN-EN 15877-2:2013-12 Kolejnictwo – Znaki na pojazdach kolejowych – Część 2: Znaki zewnętrzne na wagonach pasażerskich, pojazdach trakcyjnych, lokomotywach i na maszynach prac torowych.
2. **Kosztowny proces usunięcia graffiti** – każdy akt dewastacji pojazdu kolejowego w postaci graffiti wymaga przeprowadzenia naprawy powłoki lakierniczej. Dodatkowo do kosztów naprawy należy wliczyć koszt naniesienia powłoki zabezpieczającej (tzw. lakieru antygraffiti) oraz nałożenia nowej malatury. Co warto podkreślić - zgodnie z kartami technicznymi wyrobów zalecane jest maksymalnie trzykrotne zmywanie powłoki lakierniczej przy użyciu specjalistycznych preparatów do momentu konieczności naprawienia malatury.

3. **Chuligański charakter czynu** – sprawca dokonując dewastacji pojazdu kolejowego, będącego publicznym środkiem transportu, jest w pełni świadom, iż rezultat jego działania zostanie zauważony przez nieokreśloną liczbę osób.

Niestety, nie zawsze złożony wniosek o ukaranie sprawców z art. 288 § 1 kk podzielają organy ścigania, kwalifikując nanoszenie graffiti jako wykroczenie z art. 63a ustawy z dnia 20 maja 1971 r., Kodeks wykroczeń (kw) (Dz. U. z 2021 r. poz. 2008, z późn. zm.). W następstwie powyższego, coraz częściej zdarza się, że przewoźnik kolejowy składa zażalenie o odmowie wszczęcia dochodzenia do właściwego Sądu Rejonowego wykazując, że art. 288 § 1 kk stanowi prawidłową kwalifikację czynu. W jednym z przypadków Sąd Rejonowy w Gnieźnie uchylił zaskarżone uprzednio przez przewoźnika kolejowego postanowienie i przekazał sprawę (sygnatura akt II Kp 24/19) Prokuraturze Rejonowej w Gnieźnie do dalszego prowadzenia konkludując, że założenie, iż pojazd kolejowy nie został uszkodzony w rozumieniu art. 288 § 1 kk, z uwagi na fakt, iż w dalszym ciągu może być wykorzystywany zgodnie z jego przeznaczeniem, pozostaje sprzeczne z wykładnią przepisu art. 288 § 1 kk, a także z zasadami logicznego rozumowania.

Reasumując należy zauważyć fakt, iż graffiti naniesione na pojazd kolejowy niszczy jego malaturę w stopniu nie pozwalającym na jego dalsze użytkowanie, dlatego też czyn ów w opinii strony kolejowej, winien być kwalifikowany zgodnie w myśl przepisów karnych.

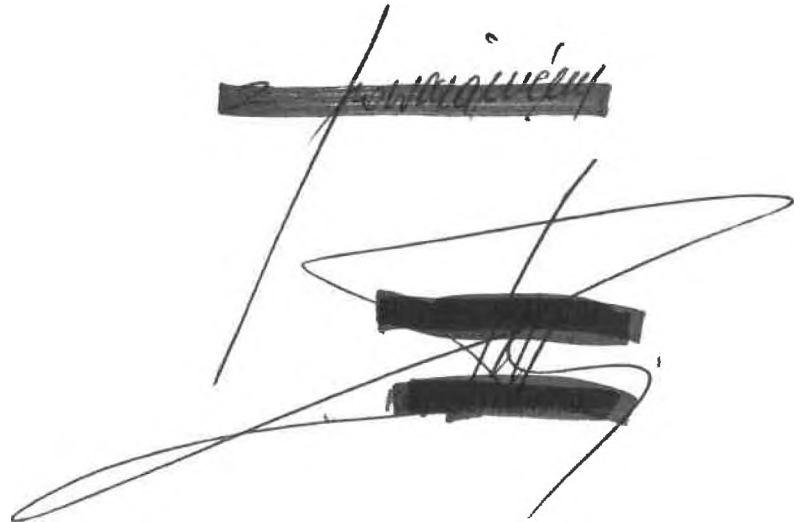
Mając na uwadze powyższe, Członkowie *Centralnego Zespołu ds. Bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach* podjęli dialog w przedmiotowej sprawie z przedstawicielami Prokuratury Krajowej rozważając możliwości zaimplementowania odpowiednich zmian w kk, bądź w ustawie. Ostatecznie przyjęto, iż najwłaściwszym byłoby umieszczenie ich w ustawie, w Rozdziale 11 *Przepisy karne*, jako art. 65a. Utrudniłoby to krytykę opartą na argumencie wprowadzenia do kk przepisów obejmujących jedynie jeden środek transportu. **Prokuratura Krajowa w pełni poparła inicjatywę Członków Centralnego Zespołu (...)**, zaznaczając, iż wprowadzenie nowego typu czynu zabronionego penalizującego zachowanie polegające na umieszczeniu tzw. graffiti na taborze kolejowym, z równoczesnym dopełnieniem regulacji zobowiązującymi sprawcę do podjęcia działań kompensacyjnych, jako w pełni uzasadnione. Korespondencja prowadzona z Prokuraturą Krajową stanowi załącznik do niniejszego pisma.

Należy również zwrócić uwagę na fakt, iż obecna kwalifikacja prawna czynu niszczenia mienia (graffiti) powoduje, że Polska staje się krajem atrakcyjnym dla obcokrajowców praktykujących czyny nanoszenia graffiti (tzw. turystyka graffiti), którzy znając doskonale uwarunkowania prawne, czują się całkowicie bezkarni i dokonują dewastacji pojazdów kolejowych niszcząc ich malaturę. Skala tego zjawiska będzie rosła, jeśli nie ulegnie zmianie kwalifikacja prawna przedmiotowych czynów, a tą uregulować może wprowadzenie odpowiednich przepisów.

Mając na uwadze powyższe PKP S.A. oraz Przewodniczący Zespołu ds. Bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach, zwracają się z uprzejmą prośbą o podjęcie prac legislacyjnych w ww. zakresie.

Załączniki:

- pismo PKP S.A.
- pismo Prokuratury Krajowej

A handwritten signature in black ink is written over a thick black horizontal redaction bar. Below the signature, there are two more thick black horizontal redaction bars, with some faint, illegible handwritten marks between them.A thick black horizontal redaction bar covers a signature. Below the redaction, a few lines of handwritten text are visible, but they are mostly obscured by the redaction.

Do wiadomości:

- Członkowie Centralnego Zespołu ds. bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach

Sprawa prowadzi:

Biuro
tel.
e-mail

A large, thick black redaction bar covers the contact information for the case handler, including the office name, telephone number, and email address.