

PRZEJAZD ZORGANIZOWANEJ GRUPY KIBICÓW ORAZ ICH PRZEWÓZ

DOI: 10.26399/iusnovum.v12.1.2018.06/m.drozd

MATEUSZ DRÓŹDŹ*

1. UWAGI WSTĘPNE

W środkach masowego przekazu bardzo często pojawiają się informacje na temat negatywnych wydarzeń, jakie mają miejsce podczas przejazdu zorganizowanych grup kibiców, przede wszystkim na mecze piłki nożnej¹. Bardzo często błędnie wskazuje się, że zachowanie takich osób jest spowodowanym tym, że ich przejazd nie jest regulowany żadnymi przepisami, a tym samym nie grożą za to odpowiednie sankcje karne, czy też cywilnoprawne.

Przejazd oraz przewóz kibiców, w tym na określone imprezy masowe, są uregulowane przede wszystkim przepisami prawa przewozowego², Kodeksu cywilnego³ oraz w pewnej części także odpowiednimi przepisami, wydanymi przez związki sportowe⁴. Normy dotyczące samego przejazdu zorganizowanej grupy uczestników imprezy masowej (ale nie kibiców), po ostatniej nowelizacji ustawy o bezpieczeń-

* dr, radca prawny, adiunkt w Katedrze Prawa Gospodarczego na Wydziale Prawa i Administracji Uczelni Łazarskiego w Warszawie; mateuszdrozd@drozd.net.pl

¹ Zob. np. M. Sadecki, *Dlaczego kibic jedzie na mecz za darmo, a uczeń do szkoły musi już płacić?*, „Gazeta Wyborcza”, 29 października 2012 r.; M. Pietraszewski, *Policja chce, by kibicom sprawdzano bilet na przejazd*, *Gazeta Wyborcza*, 6 czerwca 2013 r.; Kos ab, *Zadyma Widzewiaków w policję w Katowicach*, www.dzienniklodzki.pl, 21 października 2012 r.

² Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz.U. Nr 53, poz. 272 ze zm.), dalej: Prawo przewozowe lub pr.prz.

³ Ustawa z 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz.U. Nr 16, poz. 93 ze zm.), dalej: k.c. lub Kodeks cywilny.

⁴ Zarządu PZPN z 10 lipca 2007 r. w sprawie przyjęcia regulaminu w zakresie bezpieczeństwa podczas rozgrywek organizowanych przez PZPN i Ekstraklasę S.A. Wersja 2007; Uchwała Zarządu Polskiego Związku Piłki Nożnej z 20 lutego 2013 r. nr II/85 w sprawie zasad udziałów kibiców drużyny gości na meczach piłki nożnej podczas rozgrywek szczebla centralnego organizowanych przez PZPN i Ekstraklasę S.A., dostępne pod adresem strony internetowej: www.pzpn.pl.

stwie imprez masowych⁵ zostały także zawarte w Kodeksie wykroczeń⁶. Możliwość wykonania przewozu kibiców wielokrotnie jest zależna od spełnienia norm zawartych w ustawie o transporcie drogowym⁷, czy w chociażby w ustawie o transporcie kolejowym⁸. Co więcej, obowiązki związane z takim przejazdem bardzo często wynikają z umowy, która zazwyczaj zawierana jest przez stowarzyszenia kibiców, które dzięki odpowiednim przepisom prawa o stowarzyszeniach⁹, posiadają osobowość prawną. Wykorzystanie przez kibiców odpowiednich środków transportu, może wiązać się także z obowiązkiem przestrzegania odpowiednich przepisów wewnętrznych danego przewoźnika¹⁰. Część norm, które są związane z tą problematyką (jednakże określają one obowiązki związane z przejazdem kibiców, ale nie już bezpośrednio jego przebieg) są także zawarte w samej ustawie o bezpieczeństwie imprez masowych¹¹.

Nie jest więc tak, że przejazd oraz przewóz uczestników na określoną imprezę masową ma charakter niesformalizowany. Zachowanie kibiców oraz wydarzenia z tym związane podlegają więc odpowiednim normom. Przejazdy oraz przewozy te są bardzo często połączone z wykorzystaniem publicznych środków transportu, a co za tym idzie, korzystanie z niego jest obwarowane pewnymi obowiązkami, których niewykonanie może doprowadzić do odpowiedzialności karnej lub cywilnej. Należy jednak podkreślić, że określone obowiązki nie dotyczą tylko i wyłącznie kibiców, ale także przewoźnika.

2. POJĘCIE ZORGANIZOWANEGO PRZEJAZDU KIBICÓW

Przedstawienie problematyki przejazdu zorganizowanych grup kibiców wymaga wyjaśnienia terminu – „zorganizowana grupa kibiców”. Termin ten jest używany, np. w aktach wewnętrznych poszczególnych związków sportowych¹² oraz Policji¹³. Jednakże, w żadnym z nich nie został on zdefiniowany. Zbliżony termin – „zor-

⁵ Ustawa o zmianie ustawy o bezpieczeństwie imprez masowych oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2015 r., poz. 1707).

⁶ Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz.U. z 2015 r., poz. 1094 ze zm. – t.j.); dalej: k.w.

⁷ Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. z 2001 r. Nr 125, poz. 1371); dalej: ustawa o transporcie drogowym, u.t.d.

⁸ Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2003 r. Nr 86, poz. 789); dalej: ustawa o transporcie kolejowym, u.t.o.k.

⁹ Ustawa z 7 kwietnia 1989 r. – Prawo o stowarzyszeniach (Dz.U. z 2001 r. Nr 79, poz. 855 – t.j.).

¹⁰ Zob. np. regulamin przewozu osób, rzeczy i zwierząt przez spółkę PKP Intercity SA z dnia 21 czerwca 2013 r., dostępne pod adresem strony internetowej: www.intercity.pl.

¹¹ Ustawa z dnia 20.3.2009 r. o bezpieczeństwie imprez masowych (Dz.U. z 2013 r., poz. 611 – t.j.), dalej jako u.b.i.m. lub ustawa o bezpieczeństwie imprez masowych.

¹² Zob. akty prawne przywołane w przypisie nr 4.

¹³ Zarządzenie nr 982 Komendanta Głównego Policji z dnia 21 września 2007 r. w sprawie zasad organizacji i trybu wykonywania przez Policję zadań związanych z rozpoznaniem, zapobieganiem, zwalczaniem przestępstw i wykroczeń popełnianych w związku z imprezami sportowymi oraz gromadzenia i przetwarzania informacji dotyczących bezpieczeństwa masowych imprez sportowych (Dz. Urz. KGP z 2007 r. Nr 17, poz. 129); dalej: Zarządzenie 982.

ganizowany przejazd uczestników imprezy masowej” został zawarty w k.w., ale jego zdefiniowanie pozostawiono doktrynie oraz orzecznictwu. Dlatego na samym początku należy przedstawić znaczenie językowe pojęcia „zorganizowana grupa” a potem „kibic”.

Termin – „zorganizowany” według definicji słownikowej oznacza urządzony, ujęty w pewne formy, podporządkowany pewnym regułom, wprowadzający pewny ład¹⁴. Jedno zaś ze znaczeń terminu – „grupa” wskazuje, że jest to zespół ludzi spełniający określone zadanie¹⁵. „Kibic” oznacza zaś, według słownikowego znaczenia, widza przyglądającego się rozgrywkom sportowym itp., często jako sympatyk lub doradca jednej z drużyn¹⁶. Połączenie znaczeń językowych tych terminów wskazuje, że „zorganizowana grupa kibiców” to zespół osób, przyglądającym się danemu widowiskowi sportowemu, która charakteryzuje się pewnymi formami zorganizowania. Taka definicja nie odpowiada jednak potrzebom praktycznym i wymaga jeszcze dookreślenia. Problem jednak w tym, o czym była mowa wcześniej, że pomimo tego, że różne akty prawne używają przedmiotowych terminów, to ich nie definiują, co niezmiernie rzadko czyni także też doktryna.

Definicję zorganizowanej grupy przedstawił w jednej ze swoich uchwał Sąd Najwyższy¹⁷. Sprawa ta dotyczyła problematyki zniesławienia grupy osób. SN wskazał w tej sprawie, że przez pojęcie grupy osób rozumieć należy zespół ludzi połączonych – choćby czasowo – wspólnym celem, interesem, właściwościami lub inną wyodrębnioną więzią. Tak rozumianą grupę według Sądu Najwyższego mogą stanowić np.: członkowie rodziny, mieszkańcy domu, zespół pracowniczy, osoby wykonujące dany rodzaj działalności, a także uczestnicy wspólnej wycieczki. W mojej ocenie, w celu uzupełnienia tego stanowiska, należy dodać, że termin – „zorganizowanie” należy rozumieć także jako pewien proces podporządkowania pewnym regułom, zarówno pod względem podmiotowym, jak i przedmiotowym. Podmiotowy aspekt oznacza zorganizowanie pewnej grupy ludzi, ustalenia ich wewnętrznych norm i zasad. Przedmiotowy aspekt zorganizowania dotyczy określenia pewnych form działania oraz zachowań. Reasumując, w mojej ocenie, niezbędnym elementem zorganizowania jest, jak wskazał w uchwale SN, stworzenie pewnej grupy, która posiada przede wszystkim wyznaczony przez nią cel, którym może być np. wspólny wyjazd na imprezę masową.

W celu ograniczenia zakresu przedstawionej powyżej definicji, należałoby się odnieść także do definicji kibica. W mojej ocenie nie musi być on zawsze uczestnikiem imprezy masowej. Pojęcie kibica nie zostało zdefiniowane w u.b.i.m., ani w innym akcie normatywnym. Definicja tego terminu została zamieszczona w Zarządzeniu nr 982. W § 1 ust. 2 pkt 2 tego aktu wskazano, że przez „kibiców” należy rozumieć wszystkich widzów przebywających na imprezach sportowych lub przemieszczających się w celu uczestniczenia w tych imprezach.

¹⁴ S. Skorupka, H. Auderska, Z. Lempicka (red.), *Mały słownik języka polskiego*, Warszawa 1969, s. 1018.

¹⁵ *Ibidem*, s. 212.

¹⁶ *Ibidem*, s. 270.

¹⁷ Uchwała SN z dnia 7 kwietnia 2006 r., sygn. akt III CZP 22/06, OSNC 2007, nr 2, poz. 23.

W doktrynie przedstawiono pewne propozycje zdefiniowania terminu – „kibic”. W Małej Encyklopedii Sportu wskazano, że kibic to: „widz przyglądający się rozgrywkom sportowym, bywalec stadionów i hal sportowych, sympatyk klubu, drużyny lub zawodnika. Kibic jest nosicielem specyficznego typu zachowań zwanych kibicowaniem, różniących się od zachowań uznawanych w sytuacjach pozasportowych i wprowadzających nowe formy wyrażania przeżyć i emocji sportowych”¹⁸. Na definicję tego terminu wskazał także P. Pałaszewski, który słusznie zwrócił uwagę, że „kibic piłkarski, czy inaczej, fan, entuzjasta, zwolennik piłki nożnej jest uczestnikiem życia sportowego. Poświęca meczom swojej ulubionej drużyny bardzo dużo uwagi. Swój czas wolny dostosowuje do terminarza meczów swojej drużyny, tak by móc uczestniczyć w nich”. Słusznie wskazuje P. Pałaszewski, że „kibica interesuje atmosfera spotkania, murawa boiska i wydarzenia na nim zachodzące, pseudokibica wydarzenia «pozaboiskowe». Kibice walczą na głośniejszy doping i efektowniejsze oprawy, pseudokibice na pięści”¹⁹. Termin „kibic”, jak słusznie wskazują D. Antonowicz, R. Kossakowski i T. Szlendak, ulega ciągłej modyfikacji i kibice mogą być podzieleni np. na tzw. „fanów areny” oraz kibiców fanatycznych²⁰.

Bazując na przedstawionych powyżej definicjach należy wskazać, że termin – „kibic” nie zawsze oznacza – uczestnika imprezy masowej²¹. Do grupy kibiców należy zaliczyć osoby, której są zwolennikami swojej drużyny, uczestniczą w jej meczach lub innych wydarzeniach i poświęcają mu swój prywatny czas. Kibic może, ale nie musi być koniecznym uczestnikiem imprezy masowej. Dla przykładu, może być wobec niego orzeczony zakaz wstępu na imprezy masowe (tym samym nie powinien być on uczestnikiem imprezy masowej) a swojej drużynie może kibicować w inny sposób, biorąc np. udział w innych formach działalności kibiców, dla przykładu w akcjach promujących dobre imię swojego klubu, organizowanych przez stowarzyszenie sympatyków.

Mając na względzie przedstawione powyżej definicje należy wskazać, że zorganizowany przejazd kibiców oznacza takie poruszanie się kibiców (niekoniecznie uczestników imprez masowych), które należy rozumieć jako pewien proces podporządkowania zarówno pod względem podmiotowym, jak i przedmiotowym. Nie ulega wątpliwości, że takim przejazdem jest podróż pociągiem lub autobusem. Wydaje się, że nie jest nim przejazd własnym środkiem transportu (jest to przejazd niezorganizowany), ze względu na brak wspólnych norm, reguł (w rozumieniu społecznym, nie prawnym), które by regulowały taki przejazd, chyba że np. tworzy on

¹⁸ *Mała encyklopedia sportu*, A–K, Wydawnictwo „Sport i Turystyka”, Warszawa 1984, s. 268.

¹⁹ P. Pałaszewski, *Przekaz medialny a rzeczywistość stadionowa. Rozważania nt. wizerunku kibica piłkarskiego w mediach*, [w:] M. Gołda, J. Sobczak, W. Machura (red.), *Media czwarta władza?*, tom II, Poznań – Opole 2011, s. 296; D. Antonowicz, T. Szlendak, R. Kossakowski, *Ostatni bastion anty-konsumeryzmu? Kibiccie industrialni w dobie komercjalizacji sportu*, „*Studia Socjologiczne*” 2011, nr 3.

²⁰ D. Antonowicz, R. Kossakowski, T. Szlendak, *Aborygenci i konsumenci. O kibicowskiej wspólnocie, komercjalizacji futbolu i stadionowym apartheidzie*, Warszawa 2015, s. 128.

²¹ Termin także nie został zdefiniowany w aktach normatywnych. Na temat wątpliwości oraz kontrowersji związanych z tym terminem zob. M. Dróždź, *Ustawa o bezpieczeństwie imprez masowych. Komentarz*, Warszawa 2015, s. 31–32.

zorganizowaną kolumnę pojazdów²², gdzie jednym z warunków koniecznych jest poddanie kierujących jednemu kierownictwu²³. W przypadku, gdy kibice podczas przejazdu utworzą „doraźnie” kolumnę samochodów, to przejazd ten nie może być uznany za zorganizowany przejazd kibiców²⁴. W takiej sytuacji nie może być on uznany także za przewóz kibiców, który różni się od przejazdu tym, że jest on wykonywany, co do zasady, przez przewoźnika. Każdy przewóz kibiców będzie więc przejazdem kibiców, ale nie każdy przejazd (można go podzielić na ten zorganizowany i niezorganizowany) jest ich przewozem (kiedy np. kibice poruszają się własnym środkiem transportu).

3. PRZEWÓZ ZORGANIZOWANEJ GRUPY KIBICÓW – OKREŚLENIE RODZAJU PRZEJAZDU

Przedstawiona powyżej analiza terminu – „zorganizowany przejazd kibiców” wskazuje, że może on w określonych przypadkach stanowić ich przewóz. W doktrynie oraz orzecznictwie nie podjęto się jednak szczegółowej analizy problemu – jaki jest rodzaj takiego przewozu na gruncie norm o charakterze publicznoprawnym i tym samym nie odpowiedziano na podstawowe pytanie, czy przewóz ten jest regulowany tylko przez pr. prz., czy też np. przez przepisy ustawy o transporcie drogowym, czy też ustawy o transporcie kolejowym? Wydaje się także, że przewóz kibiców może w określonych sytuacjach regulowany przede wszystkim przez przepisy k.c.

Na samym początku należałoby odpowiedzieć, czy przejazd kibiców należy uznać za przewóz regularny, wahałdowy, regularny specjalny, czy też za okazjonalny w rozumieniu u.o.t.d., ale także u.o.t.k.? Te dwie formy przejazdu są najczęściej wybieraną formą przejazdu kibiców, którzy podróżują za swoją drużyną przede wszystkim na terenie Polski.

Zgodnie z art. 4 pkt. 7 u.t.d. przewóz regularny oznacza publiczny przewóz osób i ich bagażu w określonych odstępach czasu i określonymi trasami, na zasadach określonych w pr.prz. Dla uznania danego przewozu osób za przewóz regularny konieczna zatem jest jego cykliczność i dostępność dla każdego potencjalnego klienta, który dowiedział się o przewozie z ogłoszenia o powszechnym charakterze²⁵. Tym samym, za przewóz ten nie można generalnie uznać przewozu kibiców. Fani zazwyczaj najmują określony środek transportu wyłącznie dla swojej grupy w celu przejazdu na daną imprezę masową i stąd nie ma on charakteru regularnego.

²² Zorganizowaną kolumną jest grupa pojazdów, która jest pod kierownictwem jednego kierowcy – osoby odpowiedzialnej za ruch i porządek reszty z nich w kolumnie. Należy jednak pamiętać, że nie stanowi zorganizowanej przypadkowej połączenie jadących bezpośrednio jeden za drugim tego rodzajów pojazdów. R. Stefański, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2008, s. 312.

²³ *Ibidem*.

²⁴ Słusznie wskazuje R. Stefański, że nie jest kolumną uprzywilejowaną grupa pojazdów z kibicami, ponieważ autobusy oraz auta wykorzystywane przez kibiców nie są pojazdami uprzywilejowanymi. Zob. R. Stefański, *Prawo o ruchu...*, s. 424; J. Szyposz, *Pojazdy uprzywilejowane*, Policyjne Centrum informacyjne z dnia 12 stycznia 2006 r.

²⁵ R. Strachowska, *Komentarz do art. 4 ustawy o transporcie drogowym*, LEX/el., 2012.

Tak samo przejazd kibiców nie może być uznany, co do zasady, za przewóz regularny specjalny, który stanowi szczególny rodzaj przewozu regularnego osób²⁶. Zasadniczą cechą wyróżniającą przewóz regularny specjalny od przewozu regularnego jest jego niepubliczny charakter²⁷. Przewóz regularny specjalny nie jest ogólnodostępny i dotyczy określonej grupy osób, z wyłączeniem innych osób²⁸. Te dwa rodzaje przewozu różnią się od siebie jedynie kategorią osób, których dotyczy przewóz, natomiast wszelkie inne przesłanki konieczne do spełnienia są ze sobą tożsame. W przypadku przewozów regularnych specjalnych wystarczy regularność oraz przewożenie określonej kategorii osób (np. uczniów²⁹ lub pracowników) i stąd też trudno uznać za nie sporadyczne wyjazdy na mecze np. piłki nożnej³⁰. Dodatkowo przewóz regularny specjalny wymaga np. rozkładu jazdy, który w praktyce przejazdu kibiców nie jest ustalany.

Co do zasady, zorganizowany przejazd kibiców nie będzie także przewozem okazjonalnym. Zgodnie z art. 4 pkt. 11 u.t.d. przewóz okazjonalny oznacza przewóz osób, który nie stanowi przewozu regularnego, przewozu regularnego specjalnego albo przewozu wahałowego. Definicja ta wzbudza w doktrynie wiele wątpliwości³¹. Przewóz okazjonalny wykonuje się pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 osób łącznie z kierowcą (z art. 18 ust. 4a u.t.d.). Zgodnie z art. 18 ust. 4b u.t.d. dopuszcza się przewóz okazjonalny: pojazdami zabytkowymi, samochodami osobowymi (prowadzonymi przez przedsiębiorcę świadczącego usługi przewozowe albo zatrudnionego przez niego kierowcę, na podstawie umowy zawartej w formie pisemnej w lokalu przedsiębiorstwa, po ustaleniu opłaty ryczałtowej za przewóz przed rozpoczęciem tego przewozu; zapłata za przewóz regulowana jest na rzecz przedsiębiorcy w formie bezgotówkowej, dopuszcza się wniesienie opłat gotówką w lokalu przedsiębiorstwa) – niespełniającymi kryterium konstrukcyjnego określonego w ust. 4a, czyli pojazdu samochodowego przeznaczonego konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 osób łącznie z kierowcą, i będącymi wyłączną własnością przedsiębiorcy lub stanowiącymi przedmiot leasingu tego przedsiębiorcy. Uważam, że przewóz kibiców, nawet samochodami, nie może być uznany za okazjonalny, bo koszty poniesione przez pasażerów uiszczane są wyłącznie w celu pokrycia tych poniesionych przez kierowcę, który zabiera pasażerów „przy okazji” jego wyjazdu na dany mecz. Stąd

²⁶ Zob. np. wyrok NSA z dnia 6 maja 2008 r., sygn. akt OSK 1306/06, niepubl; wyrok NSA z dnia 21 sierpnia 2007 r., sygn. akt OSK 1274/06, LEX nr 382714.

²⁷ R. Strachowska, *Komentarz do art. 4 ustawy o transporcie drogowym*, LEX/el., 2012.

²⁸ Jak słusznie stwierdził WSA w Warszawie w uzasadnieniu do wyroku z dnia 6 czerwca 2006 r., VI SA/Wa 228/06, Wspólnota 2007, nr 8, s. 31 – „usługi polegające na przewozie określonej kategorii pasażerów w określonych odstępach czasu i określonymi trasami, przy założeniu, że pasażerowie są zabierani na z góry określonych przystankach i dowożeni na z góry określone przystanki, za ustaloną opłatą, uważa się za specjalne usługi regularne”.

²⁹ Szerzej na temat wątpliwości z tych związanych zob. R. Strachowska, *Komentarz do art. 4 ustawy o transporcie drogowym*, LEX/el., 2012.

³⁰ Zob. wyrok NSA z 19 kwietnia 2013 r., sygn. akt II GSK 165/12, LEX nr 1337102.

³¹ Zob. np. R. Strachowska, *Komentarz do art. 4 ustawy o transporcie drogowym*, LEX/el., 2012.

też wyjazd prywatnymi autami np. na mecz siatkówki nie będzie zazwyczaj przewozem okazjonalnym na gruncie u.t.d.³².

Zorganizowany przejazd kibiców będzie, w większości przypadków, mógł być uznany za przewóz wahałdowy. Zgodnie z definicją legalną przewozu wahałdowego, zawartą w art. 4 pkt. 10 u.t.d., termin ten oznacza przewóz osób, który cechuje wielokrotność, przewóz zorganizowanych grup osób tam i z powrotem, pomiędzy tymi samymi miejscami początkowymi i docelowymi. Ponadto, aby dany przewóz mógł zostać zakwalifikowany jako ten wahałdowy w rozumieniu przepisów ustawy o transporcie drogowym, musi on spełniać kumulatywnie dwa warunki: grupa osób dowieziona do miejsca docelowego wraca do miejsca początkowego, miejsce początkowe oznacza miejsce rozpoczęcia usługi przewozowej, zaś miejsce docelowe to miejsce zakończenia usługi przewozowej, z uwzględnieniem w każdym przypadku okolicznych miejscowości leżących w promieniu 50 km³³. Dodatkowo należy wskazać, że regularność wykonywania przewozów nie wyklucza dopuszczalności zmian w czasowym rozkładzie jazdy i trasach przejazdów. Powyższe stanowisko znajduje odzwierciedlenie w orzecznictwie Naczelnego Sądu Administracyjnego³⁴, aczkolwiek jest to kwestia bardzo kontrowersyjna. Mimo wszystko, wydaje się jednak, że przewóz kibiców na imprezy masowe, czy też inne wydarzenia, może być uznany za wahałdowy, ponieważ odbywa się on zazwyczaj w odstępach tygodniowych lub dwutygodniowych, gdzie przewozi się określoną grupę osób tam i z powrotem.

Częstokrotnie kibice dla swojego przejazdu używają także wynajętych pociągów i także na gruncie u.o.t.k. pojawiły się wątpliwości w przedmiocie określenia rodzaju takiego przewozu. Przede wszystkim na podstawie norm zawartych w tym akcie należy uznać, inaczej niż w przypadku transportu drogowego, że jest to przewóz okazjonalny. Następuje on zazwyczaj wskutek wykorzystania zamówionego pociągu pozaplanowego (dodatkowego). Definicja pasażerskiego przewozu okazjonalnego zawarta została także w art. 4 pkt 22a u.o.t.k. Zgodnie z tą definicją pasażerski przewóz okazjonalny to jednorazowy przewóz w zakresie pasażerskiego transportu kolejowego mający na celu zaspokojenie potrzeb przewozowych nieprzewidzianych w realizowanych na danej linii przewozach w ramach umowy o świadczenie usług publicznych lub na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu³⁵ (różni się ona więc znacząco od tej definicji przewozu okazjonalnego zawartej w u.t.d.). Zgodnie z art. 28y u.o.t.k. okazjonalny przewóz na linii kolejowej

³² Wyrok WSA we Wrocławiu z 17 czerwca 2014 r., sygn. akt. III SA/Wr 124/14, opublikowany na stronie internetowej: www.orzeczenia-nsa.pl.

³³ Wyrok WSA w Olsztynie z dnia 12 lutego 2015 r., sygn. akt II SA/OI 1301/14, LEX nr 1649892; Wyrok NSA w Warszawie z dnia 28 stycznia 2015 r., sygn. akt II GSK 2180/13, LEX nr 1769745.

³⁴ Zob. np. wyrok NSA z dnia 19 kwietnia 2013 r. sygn. akt II GSK 165/12, niepubl.; wyrok NSA z dnia 27 listopada 2013 r. sygn. akt II GSK 1179/12, LEX nr 1769745.

³⁵ Zob. A. Celewjska, [w:] P. Wajda (red.), M. Wierzbowski (red.), A. Błachnio-Parzych, A. Celewjska, P. Cizak, E. Grudzień, R. Iwański, M. Karcz-Kaczmarek, R. Lewicka, M. Lewicki, A.K. Modrzejewski, D. Opalska, A. Ostanek, M. Pawełczyk, M. Przybylska, M. Rypina, E. Skorczyńska, R. Stankiewicz, R. Strachowska, M. Szreniawska, T. Warchoł, M. Wasiak, M. Wincenciak, K. Wlazlak, P.W. Zawadzka, *Komentarz do art. 4 ustawy o transporcie kolejowym*, LEX, 2014.

realizowany jest w granicach wolnej przepustowości infrastruktury. Jak wskazał w jednym ze swoich stanowisk Prezes UTK³⁶, celem okazjonalnego przewozu pasażerskiego ma być zaspokojenie potrzeb przewozowych nieprzewidzianych przez organizatora publicznego transportu zbiorowego w umowie o świadczenie usług publicznych i nieujętych w decyzjach o przyznaniu danemu przewoźnikowi otwartego dostępu. Jak wskazuje dalej Prezes UTK, realizacja takiego przewozu powinna wynikać z „zaobserwowanej przez przewoźnika potrzeby zapewnienia dowozu osób na mające się odbyć określone wydarzenie, które może mieć dowolny charakter – festiwal, mecz, koncert, zjazd, inne masowe spotkanie, czy też wynikać z realizacji przez przewoźnika zamówionego dodatkowego przewozu dedykowanego np. na wyjazd biznesowy, integracyjny, kolonijny itd. W odróżnieniu od okazjonalnego przewozu pasażerskiego, regularny przewóz osób nie ma z góry precyzyjnie określonego, konkretnego jednorazowego celu, w jakim jest realizowany. Co więcej, jednorazowego przewozu nie można traktować wyłącznie jako jednego przejazdu tam i z powrotem. Nie ma tutaj także znaczenia jego powtarzalność – np. mecze ligowe na tym samym obiekcie sportowym. Jest to w takim przypadku zbiór przewozów jednorazowych, gdyż dotyczą one dowozu kibiców na każdy mecz z osobna, np. na podstawie zapotrzebowania zgłoszonego przewoźnikowi przez organizatora meczu”³⁷. Tym samym, w mojej ocenie, można taki zorganizowany przejazd kibiców uznać za przewóz okazjonalny, aczkolwiek należy pamiętać, że często przewóz taki następuje wskutek przejazdu pociągami ujętymi w rocznym rozkładzie jazdy, aczkolwiek trudno wtedy uznać, że ma on charakter zorganizowany, tym bardziej, że następuje on na podstawie indywidualnie nabytego biletu, chyba że odbywa się on na podstawie umowy przewozu grupowego.

4. ZORGANIZOWANY PRZEJAZD KIBICÓW – UMOWA PRZEWOZU GRUPOWEGO LUB CZARTER ŚRODKA TRANSPORTOWEGO

Należy wskazać, że zorganizowane grupy kibiców podróżowały po terenie Polski przede wszystkim na podstawie umowy tzw. przewozu grupowego. Zgodnie z art. 19 pr. prz. jest ona zawierana pomiędzy organizatorem takiego przewozu a przewoźnikiem, czyli na rachunek i w interesie innych osób – uczestników grupowego przewozu³⁸. Jest to więc umowa o świadczenie na rzecz osoby trzeciej (*pactum in favorem tertii*). Umowa ta była korzystna dla przewoźników, ponieważ zgodnie z art. 21 pr.prz. w grupowym przewozie osób do obowiązków organizatora należy nadzór nad przestrzeganiem przez uczestników przewozu grupowego przepisów porządkowych, a przede wszystkim organizator³⁹ i uczestnik ponoszą odpowiedzialność solidarną za wyrządzone szkody w mieniu przewoźnika, chyba że strony

³⁶ Pasażerski przewóz okazjonalny – stanowisko Prezesa UTK; opublikowany na stronie internetowej: www.utjk.gov.pl.

³⁷ Ze stanowiska Prezesa UTK.

³⁸ T. Szanciło, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2008, s. 123.

³⁹ Oczywiście organizatorowi przysługują określone uprawnienia z art. 17 oraz art. 18 pr.prz. Zob. szerzej np. T. Szanciło, *Prawo przewozowe...*, s. 133.

umówią się inaczej. Tym samym w razie szkód spowodowanych np. w pociągu, przewoźnikowi przysługiwało określone roszczenie względem organizatora oraz uczestnika. W praktyce jednak, umowa ta jest coraz rzadziej wykorzystywana. Kibice w przypadku wykorzystywania środków ujętych w rocznym rozkładzie jazdy zawierają zazwyczaj pojedyncze umowy przewozu, co w praktyce powoduje wiele problemów, ponieważ w takiej sytuacji przejazd jest niezorganizowany (co oczywiście nie zwalnia uczestnika przejazdu od stosowania norm, określających jego obowiązki, które zawarto np. w art. 15 pr.prz.). Co więcej, w celu oddzielenia podróży zorganizowanych grup kibiców z pozostałymi uczestnikami przejazdu ujętego w rocznym rozkładzie jazdy, coraz częściej przewoźnik zawiera ze stowarzyszeniami kibiców umowę czarteru środka transportu (błędnie, w mojej ocenie nazywaną w praktyce umową najmu środka transportu)⁴⁰ a nie umowę przewozu grupowego.

Przedmiotem umowy czarteru jest określona powierzchnia użytkowa środka transportowego, uzależniona od liczby przewożonych pasażerów lub rodzaju i ciężaru ładunku oraz zapewnienie profesjonalnego, odpowiednio przygotowanego do wykonania przewozu personel. Tym samym taką umowę można uznać za umowę nienazwaną, która zawiera w sobie elementy umowy najmu, ale w mojej ocenie, również świadczenia usług. Umowa ta jest zawierana na określony czas, to jest na okres rozpoczęcia i zakończenia podróży. Jak wskazuje M. Stec, umowa czarteru środka transportu różni się od umowy przewozu zasadniczo trzema cechami:

- 1) ryzyko niezapełnienia zakontraktowanej pojemności środka transportowego ponosi czarterujący, tj. wynagrodzenie za czarter nie jest uzależnione od liczby przewiezionych osób lub wagi czy liczby przewożonych rzeczy, wystarczy bowiem, że środek transportowy był dyspozycji czarterującego,
- 2) organizacja przewozu jest dokonywana przez czarterującego a nie przewoźnika,
- 3) czarterujący kieruje czynnościami transportowymi, np. decyduje o trasie przewozu⁴¹.

W praktyce umowa czarteru jest zawierana z zarządem stowarzyszenia kibiców. Na jej podstawie, przewoźnik wynajmuje pociąg lub autobus oraz zapewnia obsługę tego środka transportu (np. konduktorską i trakcyjną), za co stowarzyszenie jest zobowiązane zapłacić określone wynagrodzenie. W umowie tej zawarte są ustalenia szczegółowe, które określają np. odpowiedzialność stowarzyszenia w razie uszkodzenia lub braku w środku transportu, ale także te regulujące kwestię jego przekazania. Umowa ta w mojej ocenie jest najlepszym rozwiązaniem w przedmiocie przejazdu zorganizowanych grup kibiców, ponieważ zapewnia sympatykom określone prawa, a także minimalizuje ewentualne naruszenie przez kibiców porządku prawnego.

5. PODSUMOWANIE

Kwestia przejazdu zorganizowanych grup kibiców oraz ich przewozu jest bardzo złożona. Wymaga ona nie tylko znajomości norm prawa publicznego, ale i prywatnego. Zazwyczaj kibice podróżują środkami Polski pociągiem lub autobusem.

⁴⁰ Szerzej zob. E. Turski, *Umowa przewozu a umowa najmu środka transportu*, MoP 1999, Nr 10.

⁴¹ M. Stec, [w:] T. Mróz, M. Stec, *Prawo gospodarcze prywatne*, Warszawa 2005.

Sytuacja ta wymaga stosowania norm wynikających przede wszystkim z u.t.d. oraz u.o.t.k. Dodatkowo stosunki cywilnoprawne pomiędzy uczestnikiem przejazdu lub organizatorem a przewoźnikiem są regulowane przez pr. prz. i k.c. Należy także pamiętać, że uczestnicy przejazdu muszą się stosować do norm wynikających np. z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 listopada 2004 r. w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych⁴², czy chociażby przepisów wewnętrznych ustalonych przez przewoźników⁴³. Dodatkowo należy pamiętać, że organizatorzy turystyki oraz krajowi przewoźnicy realizujący publiczny transport zbiorowy są także zobowiązani do przekazywania pewnych informacji dot. przejazdu kibiców na podstawie u.b.i.m.⁴⁴. Przejazd zorganizowanej grupy kibiców został także unormowany przez Stałą Grupę Ekspertów Rady Bezpieczeństwa Imprez Sportowych⁴⁵ w uchwale nr 3 z dnia 22 stycznia 2013 r. w sprawie rekomendacji w zakresie przejazdów kibiców. Akt ten zawiera szereg propozycji, które pomimo że w dużej mierze dotyczą przejazdu koleją, powinny być stosowane w zakresie przejazdu zorganizowanych grup kibiców.

Nie jest więc tak, jak wskazuje się przede wszystkim w środkach masowego przekazu, że przejazd zorganizowanych grup kibiców oraz ich przewóz jest nieuregulowany. Kazyistyka w tym przedmiocie jest bardzo obszerna. Tym samym kolejne, w mojej ocenie zbędne, próby uregulowania tej kwestii, jak uczyniono to ostatnio podczas ostatnich zmian u.b.i.m., są pozbawione, w mojej ocenie, merytorycznej argumentacji⁴⁶. Kwestia zapewnienie bezpieczeństwa i eliminacji społecznych zachowań podczas przejazdu zorganizowanych grup kibiców lub ich przewozu, w szczególności piłkarskich jest już odpowiednio unormowana także na gruncie np. prawa cywilnego.

BIBLIOGRAFIA

- Antonowicz D., Szlendak T., Kossakowski R., *Ostatni bastion anty-konsumeryzmu? Kibiccie industrialni w dobie komercjalizacji sportu*, „Studia Socjologiczne” 2011, nr 3.
Celewjska A., [w:] P. Wajda, M. Wierzbowski (red.), A. Błachnio-Parzych, A. Celewjska, P. Ciszak, E. Grudzień, R. Iwański, M. Karcz-Kaczmarek, R. Lewicka, M. Lewicki,

⁴² Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 listopada 2004 r. w sprawie przepisów porządkowych w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych, czy chociażby te ustalone przez przewoźników (Dz.U. z 2015 r. poz. 50 – j.t.).

⁴³ Zobacz np. akt prawny przywołany w przypisie nr 10.

⁴⁴ Dla przykładu, organizator turystyki przekazuje informacje np. o przemieszczaniu się osób uczestniczących w masowych imprezach sportowych, w tym meczach piłki nożnej, i ich pobycie w miejscach organizowania tych imprez oraz informacje o środkach transportu, z jakich korzystają, miejscach zbiórek, trasach przejazdów oraz o liczebności grup uczestników; Do przekazywania tych informacji nie są więc zobowiązani inni przewoźnicy. Zob. M. Drózdź, *Ustawa o bezpieczeństwie...*, s. 321.

⁴⁵ Została ona utworzona na podstawie § 7 ust. 2 Zarządzenia nr 84 Prezesa Rady Ministrów z dnia 1 października 2012 r. w sprawie Rady Bezpieczeństwa Imprez Sportowych.

⁴⁶ Zob. szerzej M. Drózdź, *Ustawa o bezpieczeństwie...*, s. 392–393.

A.K. Modrzejewski, D. Opalska, A. Ostanek, M. Pawełczyk, M. Przybylska, M. Rypina, E. Skorzynska, R. Stankiewicz, R. Strachowska, M. Szreniawska, T. Warchoń, M. Wasiak, M. Wincenciak, K. Właźlak, P.W. Zawadzka, *Komentarz do art.4 ustawy o transporcie kolejowym*, LEX 2014.

Dróżdź M., *Ustawa o bezpieczeństwie imprez masowych. Komentarz*, Warszawa 2015.

Kos ab, *Zadyma Widzewiaków w policję w Katowicach*, www.dzienniklodzki.pl, 21 października 2012 r.

Pałaszewski P., *Przekaz medialny a rzeczywistość stadionowa. Rozważania nt. wizerunku kibica piłkarskiego w mediach*, [w:] M. Gołda, J. Sobczak, W. Machura (red.), *Media czwarta władza?*, tom II, Poznań–Opole 2011.

Pietraszewski M., *Policja chce, by kibicom sprawdzano bilet na przejazd*, *Gazeta Wyborcza*, 6 czerwca 2013 r.,

Sadecki M., *Dlaczego kibic jedzie na mecz za darmo, a uczeń do szkoły musi już płacić?*, „*Gazeta Wyborcza*”, 29 października 2012 r.

Skorupka S., Auderska H., Lempicka Z. (red.), *Mały słownik języka polskiego*, Warszawa 1969.

Stec M., [w:] T. Mróz, M. Stec, *Prawo gospodarcze prywatne*, Warszawa 2005.

Stefański R., *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2008.

Strachowska R., *Komentarz do art.4 ustawy o transporcie drogowym*, LEX/el., 2012.

Szanciło T., *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2008.

Szyposz J., *Pojazdy uprzywilejowane*, Policyjne Centrum informacyjne z dnia 12 stycznia 2006 r.

Turski E., *Umowa przewozu a umowa najmu środka transportu*, MoP 1999, Nr 10.

PRZEJAZD ZORGANIZOWANEJ GRUPY KIBICÓW ORAZ ICH PRZEWÓZ

Streszczenie

Artykuł opisuje najważniejsze, zdaniem autora, regulacje dotyczące przejazdu oraz przewozu zorganizowanych grup kibiców. W pracy opisano przepisy ustaw z zakresu prawa publicznego, jak i prywatnego, które regulują przedmiotową kwestię, ale także zaproponowano definicję terminu „przejazd zorganizowanej grupy kibiców”. Celem artykułu jest także wyjaśnienie wątpliwości, jakie wiążą się z omawianymi przepisami. W pracy podkreślono, że przejazd i przewóz są kompleksowo regulowane przez różne normy i stąd tworzenie w tym zakresie kolejnych przepisów może być niezasadne.

Słowa kluczowe: przewóz, prawo przewozowe, zorganizowana grupa kibiców, środek transportu, przewoźnik

TRAVEL OF AN ORGANIZED GROUP OF FANS AND THEIR TRANSPORTATION

Summary

The article describes the most important, in the author's opinion, regulations governing the travel and transportation of organized groups of fans. The paper describes the statutory provisions of public and private law which regulate the issue, but also proposes a definition of the

term “travel of an organized group of fans”. This article aims at clarifying doubts that arise from the interpretation of the aforementioned regulations. The article also highlights that the travel and transportation are comprehensively regulated by different standards, and hence the drafting of other provisions in this area may be pointless.

Keywords: transportation, transportation law, organized group of fans, means of transport, carrier

Cytuj jako:

Drózdź M., *Przejazd zorganizowanej grupy kibiców oraz ich przewóz*, „Ius Novum” 2018 (Vol. 12) nr 1, s. 100–111. DOI: 10.26399/iusnovum.v12.1.2018.06/m.drozd

Cite as:

Drózdź, M. (2018) ‘Travel of an organized group of fans and their transportation’. *Ius Novum* (Vol. 12) 1, 100–111. DOI: 10.26399/iusnovum.v12.1.2018.06/m.drozd