



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-2-1.0530.6.2024
Warszawa, 09 grudnia 2024

ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWENIA PETYCJI

Działając na podstawie art. 13 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870), po rozpatrzeniu petycji w sprawie ujednoczenia sankcji karnych za naruszenia bezpieczeństwa w transporcie drogowym, kolejowym, wodnym i morskim, analogicznie do sankcji przewidzianych w Prawie Lotniczym, uprzejmie informuję, że przedłożona petycja została rozpatrzona negatywnie.

W petycji wnoszący zwrócił się o dokonanie nowelizacji *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. 2024 r. poz. 1251), *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym* (Dz. U. z 2024 r. poz. 1539, z późn. zm.), *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym* (Dz. U. z 2024 r. poz. 697 i 731), *ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej* (Dz. U. z 2022 r. poz. 1097 z późn. zm.), *ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim* (Dz. U. z 2024 r. poz. 1068), poprzez wprowadzenie sankcji karnych analogicznych do przepisów przewidzianych w *ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze* (Dz. U. z 2023 r. poz. 2110, z późn. zm.), w szczególności zawartych w art. 212 ust. 1 lit. a tej ustawy. W tym zakresie zostały przedstawione postulaty i argumenty za ujednoczeniem sankcji karnych.

Ponadto w petycji wskazano, że brak spójności w systemie sankcji prawnych prowadzi do rażącej nierówności, a istniejące dysproporcje są niedopuszczalne i rażąco niesprawiedliwe.

Odnosząc się wskazanego w petycji postulatu braku spójności sankcji karnych *ustawy - Prawo o ruchu drogowym, ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o żegludze śródlądowej, ustawy o bezpieczeństwie morskim*, z przepisami przewidzianymi w Prawie lotniczym, należy wskazać, że każda z tych gałęzi transportu zawiera sankcje za naruszenia przepisów dotyczących bezpieczeństwa, które są dostosowane do danego rodzaju transportu.

Na podstawie przepisu art. 92 ust. 1-2 i 5 *ustawy o transporcie drogowym* kierujący wykonujący przewóz drogowy z naruszeniem obowiązków lub warunków przewozu drogowego, podlega karze grzywny. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego, wysokość grzywien za poszczególne naruszenia, a w przypadku niektórych naruszeń numer grupy naruszeń oraz wagę naruszeń wskazane w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403, określa załącznik nr 1 do *ustawy o transporcie drogowym*.

Przedmiotem ochrony jest bezpieczeństwo transportu drogowego i uczestników ruchu drogowego, życie, zdrowie i mienie osób trzecich. Na konieczność wykonywania działalności w zakresie transportu drogowego tak, by odbywała się ona z zachowaniem tych wartości, tj. w sposób bezpieczny, bez zagrożenia życia, zdrowia i mienia innych osób, wskazywał – Trybunał Konstytucyjny (wyrok z 31.3.2008 r., SK 75/06, OTK-A 2008, Nr 2, poz. 30).

Ponadto zgodnie z art. 92a ust. 1 i 2 *ustawy o transporcie drogowym* za naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego karze pieniężnej podlega:

- podmiot wykonujący przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem,
- zarządzający transportem lub osoba fizyczna wyznaczona uprawnioną do wykonywania zadań zarządzającego transportem w jego imieniu, a także każda inna osoba wykonująca czynności związane z przewozem drogowym.

Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego wskazanych powyżej podmiotów, wysokości kar pieniężnych za poszczególne naruszenia, a w przypadku niektórych naruszeń numer grupy naruszeń oraz waga naruszeń, określa załącznik nr 3 i 4 *ustawy o transporcie drogowym*. Celem nałożenia na przedsiębiorcę kary pieniężnej jest zapewnienie należytego wykonywania działalności gospodarczej w postaci świadczenia przewozów drogowych i zagwarantowanie bezpieczeństwa innym uczestnikom ruchu drogowego. Ma więc ona przede wszystkim znaczenie prewencyjne, a nie represyjne (tak jak w przypadku grzywny) i jest narzędziem prawnym służącym do wymuszenia na przewoźnikach respektowania określonych w przepisach prawa nakazów i zakazów, Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Lublinie z dnia 7 marca 2017 r., III SA/Lu 1053/16.

W odniesieniu do przepisów w transporcie kolejowym należy zauważyć, że w art. 65 *ustawy o transporcie kolejowym*, ustawodawca zawarł przepisy karne związane z jej naruszeniem, które można nazwać wykroczeniami kolejowymi.

W art. 65 ust. 1 *ustawy o transporcie kolejowym* ustawodawca penalizuje m.in. dopuszczenie do wykonywania czynności związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego osobę, która takich kwalifikacji nie posiada. Ponadto należy mieć na uwadze, że jeżeli pracownik transportu kolejowego spowoduje wypadek lub poważny wypadek w transporcie kolejowym, podlega odpowiedzialności karnej na ogólnych zasadach - wyrok Sądu Rejonowego w Bielsku Podlaskim z dnia 23 czerwca 2015 r., sygn. akt VII K144/15, LEX nr 1866100, tj. na podstawie przepisów *ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny* (Dz. U. z 2024 r. poz. 17), jak również służbowej u pracodawcy. Jeżeli taki pracownik doprowadzi do incydentu w transporcie kolejowym, podlega odpowiedzialności porządkowej na podstawie przepisów *ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy* (Dz. U. z 2023 r. poz. 1465) i odpowiedzialności dyscyplinarnej u pracodawcy (np. odsunięcie od wykonywania pracy na danym stanowisku).

Biorąc pod uwagę przepisy *ustawy o bezpieczeństwie morskim* informuję, że zgodnie z jej przepisem w art. 127 ust. 1, kto:

- 1) używa międzynarodowych sygnałów wzywania pomocy lub używa sygnału, który mógłby być wzięty za międzynarodowy sygnał wzywania pomocy, w celu innym niż potrzeba wskazania, że statek znajduje się w niebezpieczeństwie na morzu i wzywa pomocy;
 - 2) bez upoważnienia używa oznakowania zastrzeżonego dla Służby SAR;
 - 3) nie przekazuje, zgodnie z ustawą, posiadanych wiadomości o zagrożeniu życia ludzkiego na morzu;
 - 4) nie dopełnia obowiązku liczenia lub rejestrowania osób odbywających podróż morską statkiem pasażerskim lub jachtem komercyjnym, innym niż jacht komercyjny odpłatnie udostępniany bez załogi;
 - 5) wykonuje obowiązki członka załogi pomimo zawieszonych uprawnień;
 - 6) używa lub udostępnia jacht morski do prowadzenia działalności, o której mowa w art. 5 pkt 9, nie spełniając wymogów ustawy dotyczących jachtów komercyjnych;
 - 7) prowadzi statek morski lub statek żeglugi śródlądowej, jacht morski lub śródlądowy, lub wykonuje obowiązki w zakresie bezpieczeństwa statku, jego ochrony lub zapobiegania zanieczyszczeniu środowiska morskiego, w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego;
 - 8) określa VGM kontenera różniącą się od masy kontenera o więcej niż 5%;
 - 9) nie informuje dyrektora urzędu morskiego o stwierdzonych różnicach między masą kontenera a VGM określoną przez załadowcę większych niż 5% lub o stwierdzeniu, że masa kontenera przekracza maksymalną masę brutto określoną na tabliczce uznania kontenera;
 - 10) określa VGM w dokumencie lub komunikacie, który jest podpisany przez osobę inną niż osoba odpowiedzialna;
 - 11) ładuje na statek kontener nieopatrzony informacją o VGM lub kontener o masie różniącej się od VGM o więcej niż 5% lub przekraczającej maksymalną masę brutto określoną na tabliczce uznania kontenera;
 - 12) nie zapewnia obowiązywania na terminalu procedur, o których mowa w art. 101a ust. 7;
 - 13) określa VGM metodą inną niż metoda 1 lub 2;
 - 14) używa do określenia VGM niecertyfikowanych lub niezalegalizowanych urządzeń pomiarowych lub nie używa w ogóle tych urządzeń;
 - 15) stosuje metodę 2, nie posiadając zatwierdzenia właściwego dyrektora urzędu morskiego;
 - 16) nie informuje właściwego dyrektora urzędu morskiego o zmianach dotyczących osoby Odpowiedzialnej;
 - 17) nie przechowuje przez okres 3 lat dokumentacji potwierdzającej określenie VGM na certyfikowanych lub zalegalizowanych urządzeniach pomiarowych lub dokumentacji wskazującej osobę odpowiedzialną
- podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” dla celów emerytalnych i rentowych.

Tej samej karze podlega, zgodnie z ust. 2 ww. artykułu:

- 1) armator, o którym mowa w art. 88 ust. 4, który po uzyskaniu od kapitana statku informacji o zdarzeniach mających wpływ na bezpieczeństwo statku lub zagrażających bezpieczeństwu morskemu, nie skontaktuje się niezwłocznie z właściwą Służbą VTS;
- 2) armator, kapitan lub przedstawiciel kapitana statku, który nie dopełni ciążącego na nim obowiązku przekazywania informacji zgodnie z art. 41 ust. 2;
- 3) armator, kapitan lub przedstawiciel kapitana statku zmierzającego do portu polskiego albo portu państwa członkowskiego Unii Europejskiej, w przypadku statku o polskiej przynależności, który nie przekazuje kapitanowi portu informacji dotyczących identyfikacji statku, portu przeznaczenia, przewidywanego czasu przybycia do portu przeznaczenia i przewidywanego czasu wyjścia z portu oraz liczby wszystkich osób na statku;
- 3a) armator lub kapitan jachtu komercyjnego innego niż jacht komercyjny odpłatnie udostępniany bez załogi, który nie posiada ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej prowadzącego jacht ani ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków obejmującego wszystkie osoby znajdujące się na jachcie, zgodnie z art. 110 ust. 3;
- 4) dowódca jednostki pływającej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, kapitan statku służby państwowej specjalnego przeznaczenia, jachtu morskiego, statku o wartości historycznej o długości do 45 m, a także statku rybackiego o długości do 45 m, który przed wejściem do portu i przed jego opuszczeniem nie przekaze kapitanowi portu informacji o statku lub będzie manewrować statkiem niezgodnie z uzyskanym zezwoleniem na wejście lub wyjście;
- 5) pilot morski, który w trakcie wykonywania usług pilotowych stwierdzi lub poweźmie uzasadnione podejrzenie, że stan statku wykazuje braki, które mogłyby utrudnić bezpieczną żeglugę statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego i nie poinformuje o powyższym właściwego organu inspekcyjnego;
- 6) podmiot zarządzający portem, przystanią morską lub obiektem portowym, który stwierdzi lub poweźmie uzasadnione podejrzenie, że stan statku wykazuje braki, które mogłyby zagrażać bezpieczeństwu statku lub które mogłyby stanowić zagrożenie zanieczyszczeniem środowiska morskiego, i nie poinformuje o powyższym właściwego organu inspekcyjnego.

Należy również wskazać, że zgodnie z art. 128 *ustawy o bezpieczeństwie morskim*, podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej "Monitor Polski" dla celów emerytalnych i rentowych kapitan, który:

- 1) narusza wymagania dotyczące bezpieczeństwa statku określone w ustawie oraz umowach międzynarodowych;
- 2) nie dokładając należytej staranności, przyczynił się do zatrzymania statku przez organ inspekcyjny z powodu niespełnienia przez statek wymogów dotyczących bezpieczeństwa morskiego;
- 3) nie dopełnia ciążącego na nim obowiązku zgłoszenia statku do inspekcji;
- 4) narusza przepisy dotyczące:
 - a) ruchu statków na morzu terytorialnym,
 - b) zasad bezpieczeństwa żeglugi określonych postanowieniami rozdziału V Konwencji SOLAS,

- c) obowiązku posiadania przez statek przewożący ziarno luzem dokumentu stanowiącego dowód spełnienia wymagań przewidzianych w rozdziale VI Konwencji SOLAS;
- 5) wyprowadza statek z portu wbrew zakazowi organu inspekcyjnego;
- 6) nie stosuje się do nakazu opuszczenia portu, bazy przeładunkowej lub morza terytorialnego albo zakazu wejścia do portu lub bazy przeładunkowej bądź też w inny sposób narusza ustalony porządek portowo-żeglugowy;
- 7) narusza wymagania dotyczące bezpieczeństwa pasażerów w pasażerskiej żegludze krajowej, wykraczając poza obszar lub strefę przeznaczoną dla żeglugi statku o odpowiedniej klasie.

Zaznaczyć należy, iż zgodnie z art. 128 ust. 2 *ustawy o bezpieczeństwie morskim*, tej samej karze podlega także:

- 1) kapitan statku znajdującego się w polskich obszarach morskich, który nie poinformuje niezwłocznie najbliższej brzegowej stacji radiowej lub Służby VTS o wszystkich zdarzeniach, które mają wpływ na bezpieczeństwo statku lub zagrażają bezpieczeństwu morskemu;
- 2) kapitan statku, do którego mają zastosowanie przepisy Kodeksu ISM, jeżeli nie poinformuje armatora o zdarzeniu mającym wpływ na bezpieczeństwo statku oraz zagrażającym bezpieczeństwu morskemu.

W zakresie żeglugi śródlądowej sankcje karne uregulowane zostały w art. 58-62 *ustawy o żegludze śródlądowej*.

Reasumując, biorąc pod uwagę powyższe przepisy w zakresie sposobu uregulowania odpowiedzialności prawnej w dziedzinie transportu drogowego, kolejowego, a także gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej trudno jest zgodzić się z argumentacją zawartą w petycji, że przepisy karne są bardziej łagodne dla innych gałęzi transportu niż w lotnictwie.

Mając na uwadze powyższe, postulaty zawarte w petycji nie mogą zostać uwzględnione.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 13 ust. 2 *ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach* sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Z poważaniem,

Z poważnienia Ministra Infrastruktury

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Renata Rychter

Dyrektor

Departamentu Transportu Drogowego

Informacja na temat przetwarzania danych osobowych

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1), informuję, że:

- 1) administratorem Pani/Pana danych osobowych jest *minister właściwy do spraw transportu* z siedzibą w Warszawie, przy ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, zwany dalej „Administratorem danych”;
- 2) Pani/Pana dane osobowe przetwarzane będą w celu rozpatrzenia petycji na podstawie ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) oraz ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2020 r. poz. 256, z późn. zm.)
- 3) podstawą przetwarzania Pani/Pana danych osobowych jest konieczność wypełnienia obowiązków prawnych ciążyących na Administratorze danych wynikających z ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach oraz ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego. W przypadku wyrażenia przez Panią/Pana zgody na udostępnienie imienia i nazwiska na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego, podstawą prawną przetwarzania jest udzielona zgoda;
- 4) Administrator danych przewiduje możliwość powierzenia przetwarzania danych innym podmiotom świadczącym na rzecz Administratora danych usługi z zakresu IT;
- 5) podanie danych osobowych jest dobrowolne, ale konsekwencją niepodania danych będzie pozostawienie petycji bez rozpoznania zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach;
- 6) posiada Pani/Pan prawo do:
 - żądania dostępu do treści swoich danych osobowych, ich sprostowania lub ograniczenia przetwarzania,
 - wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania danych osobowych w zakresie w jakim przetwarzanie nie wynika z obowiązku prawnego ciążyącego na Administratorze danych,
 - cofnięcia zgody i usunięcia danych w zakresie udostępnienia imienia i nazwiska na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego, co jednak nie będzie miało wpływu na zgodność z prawem przetwarzania, którego dokonano na podstawie zgody przed jej wycofaniem,
 - wniesienia skargi do organu nadzorczego - Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
- 7) Pani/Pana dane osobowe nie podlegają zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji, w tym profilowaniu;
- 8) Pani/Pana dane osobowe w zakresie rozpatrywania petycji będą przechowywane przez Administratora danych przez okres niezbędny do załatwienia sprawy, a następnie przez okres 25 lat, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz.U. z 2020 r. poz. 164), po tym czasie wraz z dokumentacją zostaną przekazane do właściwego archiwum państwowego jako materiał archiwalny;
- 9) dane kontaktowe do Inspektora ochrony danych w Ministerstwie Infrastruktury: Inspektor ochrony danych, Ministerstwo Infrastruktury, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, adres e-mail: inspektor.RODO@mi.gov.pl. Z Inspektorem ochrony danych można się kontaktować we wszystkich sprawach dotyczących przetwarzania przez Administratora danych Pani/Pana danych osobowych oraz korzystania z praw związanych z tym przetwarzaniem danych.