



Znak sprawy: DTD-7.0530.2.2022

Pan

ePuap: [REDACTED]

ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Minister Infrastruktury, działając na podstawie art. 13 *ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach* (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) po rozpatrzeniu petycji z dnia 22 czerwca 2022 r., w sprawie „*zmiany ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych w ten sposób, by stosowanie kar było ostatecznością w przypadku, gdy uczestnik przewozu nie dostosuje się do przepisów*” w kontekście stwierdzenia, iż „*W przepisie 1.8.3.3 w obowiązkach doradcy wskazano, że ma on „wprowadzić” plan ochrony zgodnie z działem 1.10 podczas, gdy przepis międzynarodowy wymaga jedynie sprawdzenia, czy taki dokument „istnieje”.*”, informuję, co następuje.

Zgodnie z przepisem 1.10.3.2.1 *Umowy dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r.* (Dz. U. z 2021 r. poz. 874, z późn. zm.): „Przewoźnicy, nadawcy i inni uczestnicy przewozu wymienieni w 1.4.2 i 1.4.3, biorący udział w przewozie towarów niebezpiecznych dużego ryzyka (patrz tabela 1.10.3.1.2) lub materiałów promieniotwórczych dużego ryzyka (patrz tabela 1.10.3.1.3), powinni przyjąć, wdrożyć i stosować plan ochrony, który powinien obejmować co najmniej elementy określone w 1.10.3.2.2.”. Natomiast przepis 1.8.3.3 ADR określa, że „ (...) Obowiązki doradcy obejmują również śledzenie następujących praktyk i procedur związanych z działalnością przedsiębiorstwa, o którym mowa: (...) - wprowadzenia planu ochrony, o którym mowa w 1.10.3.2.”. Należy podkreślić, iż wersja tłumaczenia na język polski jest tożsama z wersją oryginału.

Zatem ww. przepisy ADR określają, kto plan ochrony powinien przyjąć, wdrożyć i stosować oraz jakie elementy powinien on obejmować. Natomiast obowiązkiem doradcy jest sprawdzenie, czy plan ochrony został wprowadzony, jeżeli zaistniały przesłanki zgodnie z 1.10.3.2 co do jego sporządzenia.

Odnośnie do propozycji, aby „stosowanie kar było ostatecznością w przypadku, gdy uczestnik przewozu nie dostosuje się do przepisów”, należy przypomnieć, że zgodnie z art. 109 ust. 1 pkt 1 *ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych* (Dz.U. z 2021 r. poz. 756 i z 2022 r. poz. 209), „Nie nakłada się kary pieniężnej, o której mowa w art. 107 i art. 108, jeżeli: okoliczności sprawy i dowody wskazują, że odpowiednio uczestnik przewozu lub podmiot prowadzący kursy nie miał wpływu na powstanie naruszenia, a naruszenie nastąpiło wskutek działania osób trzecich lub wskutek zdarzeń i okoliczności, którym podmiot nie mógł zapobiec.”.

Mając na względzie, że w petycji wskazano propozycję zmiany przepisu art. 107 *ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych* w następujący sposób cyt.: „(organ) nakłada karę” na „(organ) może nałożyć karę”, należy wyjaśnić, że sankcje we wszystkich reżimach prawnych są sformułowane według jednego wzorca – tzn. jest wskazany zakaz oraz środki podjęte wobec danego podmiotu za nieprzestrzeganie normy. Sankcja administracyjna nie powinna być pozostawiana do uznania organu administracji publicznej. Instytucja odstępstwa od nałożenia sankcji, o której mowa

niepodległa

POLSKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

w powołanym powołanych powyżej przepisach stosowana jest bowiem obligatoryjnie w przypadku zaistnienia przesłanek enumeratywnie wymienionych w ww. przepisach. W tym kontekście resort infrastruktury obecnie nie planuje zmian w tym zakresie.

POUCZENIE

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

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia
Ministra Infrastruktury

Olga Tworek

Z-ca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego