



Znak sprawy: DTD-7.0530.2.2019

W odpowiedzi na Pana petycję z dnia 13 sierpnia 2019 r. w sprawie *podjęcia prac mających na celu zmianę przepisów RID/ADR w dziale 5.4 oraz prawa krajowego w ten sposób, by obowiązywał wymóg, by treść dokumentu przewozowego była podawana co najmniej w języku angielskim lub niemieckim lub francuskim a nie jak jest obecnie w języku urzędowym państwa nadania i w jednym z podanych powyżej języków, oraz o usunięcie z polskiej ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych zapisów pozwalających na karanie za brak w dokumencie przewozowym zapisów w języku państwa nadania, gdy dokument przewozowy jest sporządzony po angielsku lub niemiecku lub francusku*, stosownie do art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870), przedstawiam poniższe informacje.

Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzona w Genewie 30 września 1957 r. (Dz. U. z 2019 r. poz. 769), jak i Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiący załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 2017 r. poz. 1355) są umowami międzynarodowymi, ratyfikowanymi przez Polskę, które są opublikowane w polskiej wersji językowej.

Mając na uwadze, że dokumentacja określona w dziale 5.4. Umowy ADR/Regulaminu RID zawiera niezbędne informacje dotyczące danego przewozu i dlatego też musi być zrozumiała dla wszystkich podmiotów mających związek z takim przewozem. Dodatkowo proponowana zmiana miałaby dotyczyć wszelkich przewozów (zarówno międzynarodowych jak i krajowych) ponieważ, zgodnie z ustaleniami pkt 5 preambuły Dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych: *ADR, RID i ADN określają jednolite zasady bezpiecznego transportu międzynarodowego towarów niebezpiecznych. Aby ujednoczyć w całej Wspólnocie warunki przewozu towarów niebezpiecznych i zapewnić funkcjonowanie wspólnego rynku transportu, zasady te powinny zostać również rozszerzone na transport krajowy*. Dyrektywa 2008/68/WE została implementowana do polskiego porządku prawnego ustawą z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 382, z późn. zm.), dlatego też przepisy Umowy ADR/Regulaminu RID obowiązują również w przewozach krajowych. Natomiast, zgodnie z art. 27 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997r. (Dz. U. Nr 78 poz. 483), w Rzeczypospolitej Polskiej językiem urzędowym jest język polski.

Wnioskowana zmiana budzi zatem szereg wątpliwości, ponieważ *przed organami administracji publicznej dokonuje się czynności w języku polskim, odnosi się to również do dokumentów* (wyrok NSA z dnia 6 września 2001 r. V SA 165/01, z dnia 21 maja 2002 r. II SA 4033/01 - Wokanda 2002 nr 12 str. 39), natomiast zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 7 października 1999 r. o języku polskim (Dz. U. z 2019 r. poz. 1480) stanowi, iż na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w obrocie z udziałem konsumentów oraz przy wykonywaniu przepisów z zakresu prawa pracy używa się języka polskiego, jeżeli:

- 1) konsument lub osoba świadcząca pracę ma miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w chwili zawarcia umowy oraz
- 2) umowa ma być wykonana lub wykonywana na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

więpodległa

POLSKA
BYTUJĄCE GOZYSKANIA
NIERODZIELNOŚĆ

Posiłkując się Wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego z dnia 13 września 2005 r. K 38/04 należy wskazać, iż *język komunikacji w obrocie konsumenckim oraz w stosunkach pracowniczych powinien być więc zrozumiały dla konsumenta i pracownika, ma być skutecznym narzędziem przekazania informacji o prawach i obowiązkach składających się na treść stosunków łączących strony. Odpowiedni, zrozumiały dla obu stron, język umowy jest więc zarazem podstawową przesłanką realnego wykonania obowiązków informacyjnych ciążących na stronie profesjonalnej zarówno na etapie nawiązywania stosunku prawnego, jak i jego wykonywania. Można wstępnie przyjąć stanowisko, że brak odpowiednich rozwiązań w systemie prawnym, gwarantujących urzeczywistnienie ochrony strony słabszej przed nieuczciwymi praktykami polegającymi na nadużywaniu zaufania słabszego uczestnika obrotu, wykorzystywaniu istniejącego po jego stronie deficytu informacji, poprzez narzucanie mu niezrozumiałego języka komunikacji, będzie stanowił zarazem naruszenie art. 76 Konstytucji.*

Nadmienić należy również, że tematyka dotycząca stosowania wyłącznie określonych języków w dokumentach przewozowych była już poruszana na arenie międzynarodowej i nie spotkała się ona z przychylnym przyjęciem.

Mając na uwadze powyższy stan prawny, resort infrastruktury nie będzie wnioskował o zmianę przepisu 5.4 Umowy ADR/Regulaminu RID we wskazanym przez Pana zakresie.

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia
Ministra Infrastruktury
Krzysztof Tomczak

Z-ca Dyrektora
Departamentu Transportu Drogowego