

Pismo Stowarzyszenie Inspektorów Pracy Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 11.09.2013 roku.

Houston! Mamy problem! (5) Czyli o (nie)obowiązaniu w Polsce umowy międzynarodowej AETR i wynikających stąd konsekwencjach.

Wydaje się że niewiele sytuacji może nas już zaskoczyć, ale wygląda na to, że w naszym kraju, wbrew powszechnemu przekonaniu i praktyce jej stosowania - nie obowiązują kluczowe zapisy umowy międzynarodowej AETR. Powszechnie wiadomo, że okresy prowadzenia, przerw i odpoczynków na obszarze Unii Europejskiej, EOG i Szwajcarii, regulują przepisy rozporządzenia 561/2006 WE. W pozostałej części Europy, np. w krajach Wspólnoty Niepodległych Państw, dokąd trafia znacząca część polskiego eksportu oraz w części Azji, obowiązują uregulowania umowy międzynarodowej AETR. Jednak odpowiednie władze RP **zapomniały opublikować umowę AETR** po jej nowelizacji, co w świetle uregulowań Konstytucji RP czyni, że nowelizacja **nie weszła do obiegu prawnego naszego kraju, i co dla nas istotne – nie stanowi źródła prawa pracy**. Wyjaśnić przy tym należy, że nie można stosować dotychczasowych norm z umowy AETR, ponieważ w roku 2010 zostały one uchylone i co za tym idzie przestały obowiązywać. Jakoś przez trzy lata nikt tego nie zauważył, więc nadal nakładane są na przewoźników wykonujących transport poza UE kary - powołując się na nie obowiązującą umowę AETR. Mało tego, ponieważ ustawa o czasie pracy kierowców powołuje się w odniesieniu do kierowców wprost na nieobowiązującą umowę AETR – uznać należy tę ustawę za źródło prawa, delikatnie rzecz ujmując – kontrowersyjne. Przez te trzy lata przewoźnicy nie wiedzieli, że umowa AETR w Polsce nie obowiązuje w wersji znowelizowanej i wykorzystywali instytucje czasu pracy umowy AETR zamiast Kodeksu Pracy. Zresztą jak się okazało, nie wiedzieli o tym ani Ministerstwo Spraw Zagranicznych ani Ministerstwo Transportu. **Tak więc przedsiębiorcy prowadzili i nadal prowadzą ewidencje czasu pracy (a także wyliczenia wynagrodzeń) w oparciu o inne instrumenty prawne, niż by należało oraz na podstawie nie obowiązujących uregulowań**. Na przykład znowelizowana treść umowy AETR pozwala na odbiór skróconych odpoczynków trwających 24 godziny (tygodniowy) i 9 godzin (dzienny), podczas gdy ustawa o czasie pracy kierowców nakazuje odbiór dłuższych odpoczynków 35 godzinnych (tygodniowych) oraz 11 godzinnych (dziennych). Równie istotnych różnic jest zresztą znacznie więcej. Tak więc nieświadomie przedsiębiorcy narazili się przynajmniej teoretycznie na sankcje za naruszanie obowiązujących norm gwarantujących kierowcom odpoczynkiienne i tygodniowe), czy też związane z ponownym rozpoczęciem pracy w tej samej dobie pracowniczej. Zaskakujące jest w jaki sposób ITD może nakładać kary na przewoźników i nie wiedzieć przez 3 lata, że w części dotyczącej okresów prowadzenia, przerw i odpoczynków - podstawa prawna do ich nałożenia po prostu nie istnieje? Okazać się też może, że na skutek skargi kierowcy skierowanej np. do PIP wszczęta zostanie kontrola, a pracodawca ukarany zostanie za naruszanie przepisów o czasie pracy kierowców właśnie dlatego, że stosując w latach 2010-2013 uregulowania AETR naruszył obowiązujące w Polsce przepisy prawa pracy!

Od dłuższego czasu problem usiłuje rozwiązać kancelaria Prawna Viggen Sp. j. z siedzibą w Modlnicy k. Krakowa. Prezes Pan Mariusz Miąsko osobiście zaangażowany w sprawę stwierdził: *„Dla przewoźników obecna sytuacja ma skutek pozytywny, ponieważ należy im się zwrot środków z tytułu kar nałożonych za przekroczenia norm podczas przejazdów realizowanych poza obszarem Unii Europejskiej EOG i Szwajcarii. Jednak dla Państwa to wielki blamaż”*. Z prowadzonej przez ww. Kancelarię korespondencji w tej sprawie zestawień można prawdziwą księgę. Tylko nie wiadomo czy to dzieło dramatyczne, czy komiczne. I jaki by można jej nadać tytuł. Może *Liber ignorantorum*. Jak dowiedzieliśmy się od Pana Mariana Miąsko – skierował on przed kilkoma już miesiącami zapytania w tej sprawie do dwu kluczowych w zakresie kontroli czasu pracy kierowców instytucji. Jak na razie jedna z nich się głęboko zastanawia, druga zaś wyniosło milczy.

W świetle oficjalnego stanowiska Ministerstwa Sprawy Zagranicznych (załączony skan) ta sprawa jest oczywista, należy jedynie oczekiwać na szybkie naprawienie błędu i rozwiązanie istniejącego poważnego problemu.

Optymistyczne w tej historii jest to, że kompetencje i zaangażowanie jednego obywatela *pro publico bono* mogą jednak wpłynąć na funkcjonowanie organu państwowego, który ma właśnie tymże obywatelom, a nie abstrakcyjnemu urzędnicznemu służyć. A w tę ideę jako stowarzyszenie już zaczęliśmy powątpiewać. Działanie Pana Prezesa Miąsko uznać należy za przykład doniosłego społecznie działania strażniczego.

Przypominamy także przy tej okazji, iż nasze Stowarzyszenie włączyło się aktywnie w propagowanie postaw „whistleblowerskich”, oraz społeczny projekt ustawy regulującej to zagadnienie (temat obecny np. na stronie www.siprp.pl i stronie Fundacji im. Stefana Batorego)

Dziękujemy Kancelarii Prawnej Viggen za przekazane informacje i dokumenty, a Panu Prezesowi życzymy dalszych sukcesów w walce z niekompetencją i absurdami prawa.