

Kancelaria Prawna Viggen s.c. Kraków dnia 29.05.2013 roku

Mariusz Miąsko Małgorzata Miąsko

ul. Częstochowska 6

32-085 Modlnica

Ministerstwo Spraw Zagranicznych

Aleja Jana Chrystiana Szucha 23,

Warszawa

WNIOSEK

dot.: pilnej potrzeby implementacji do polskiego systemu prawnego treści znowelizowanej umowy AETR z dnia 1 lipca 1970 r. sporządzonej w Genewie, dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe.

W nawiązaniu do rozmowy telefonicznej z dnia 29.05.2013 roku z przeprowadzonej z pracownikiem Ministerstwa Spraw Zagranicznych, w sprawie konieczności implementacji do polskiego systemu prawnego znowelizowanej umowy AETR, zwracam się do Pana Ministra z uprzejmą prośbą o dokonanie ogłoszenia w Dzienniku Ustaw znowelizowanej treści przedmiotowej umowy międzynarodowej.

UZASADNIENIE:

Pomimo nowelizacji, która miała miejsce w 2010 roku nadal nie doszło do ogłoszenia jej treści a więc nowelizacja umowy AETR nie została zaimplementowana do polskiego systemu prawnego.

Umowa AETR, (oprócz Rozporządzenia WE Parlamentu Europejskiego i Rady nr 561/2006 z dnia 15 marca 2006r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego), powinna stanowić jedno z podstawowych źródeł prawa transportowego a także w pewnym zakresie również jedno z źródeł prawa pracy dla załóg pojazdów (ciężarowych oraz autokarów) realizujących międzynarodowe przewozy drogowe.

Rola i waga przedmiotowej umowy jest kluczowa dla funkcjonowania przedsiębiorców branży transportowej, ponieważ AETR określa zasady realizacji transportu w zakresie okresów prowadzenia, przerw i odpoczynków a także użytkowania o urządzeń pomiarowych (tachografów) na przeważającym obszarze Europy.

Po przeanalizowaniu stanu prawnego w przedmiotowej materii sędzę, że wbrew powszechnemu przekonaniu obowiązującemu w środowisku branży transportowej oraz wśród organów kontrolnych takich jak Inspekcja Transportu Drogowego, Policja i innych służb, umowa AETR w znacznej części **aktualnie nie obowiązuje na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej**. Świadczy o tym fakt, iż jej aktualna treść (po nowelizacji) nie została ogłoszona w Dzienniku Urzędowym.

Treść AETR, jako umowy międzynarodowej (niezależnie od ratyfikacji), podlega moim zdaniem obowiązkowi ogłoszenia w Dzienniku Ustaw zgodnie z treścią art. 18 ust. 1 ustawy z 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych (Dz.U. z 2000 r. nr 39, poz. 443).

Genetycznie, źródłem przedmiotowego obowiązku jest art 87 ust. 1 oraz art 88 ust. 3 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej („umowy międzynarodowe ratyfikowane za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie są ogłoszone w trybie wymaganym dla ustaw. (...)”).

Umowa międzynarodowa w odróżnieniu od rozporządzeń unijnych nie wywołuje więc skutku bezpośredniego względem określonych w niej podmiotów, jeśli nie zostanie uprzednio ogłoszona.

Obowiązek przedłożenia umowy do ogłoszenia spoczywa na Ministerstwie Transportu oraz Ministerstwie Spraw Zagranicznych z uwagi na okoliczność, że najpóźniej do 2010 r. umowa AETR musiała zostać dostosowana (i została dostosowana) do uregulowań wynikających z rozporządzenia WE nr 561/2006.

Informacje uzyskane ze strony Europejskiej Komisji Gospodarczej¹ jednoznacznie potwierdzają, iż 20 września 2010 r. miała miejsce nowelizacja treści umowy AETR poprzez jej ujednoczenie z niektórymi uregulowaniami rozporządzenia 561/2006 WE.

Wbrew powszechnemu przekonaniu ujednoczona treść umowy AETR w mojej ocenie nie odzwierciedla w pełni na poziomie literalnym wszystkich instytucji prawa, określonych w rozporządzeniu 561/2006 WE. Można jednak co do zasady uznać, że zadość czyni intencji ustawodawcy w zakresie ujednoczenia norm czasu prowadzenia, przerw i odpoczynków kierowcy. Należy dla porządku nadmienić, że polski ustawodawca nie ma wpływu na aktualną znowelizowaną treść umowy AETR.

Reasumując, w mojej ocenie, po nowelizacji przedmiotowej umowy **należało już w roku 2010 dokonać tłumaczenia oraz ogłoszenia w Dzienniku Ustaw aktualnej treści, tego podstawowego dla transportu aktu prawnego.**

Do dnia dzisiejszego nie dopełniono tego obowiązku. Potwierdza to analiza systemowa publikacji źródeł prawa. Jedyne tekst umowy AETR został ogłoszony w Dzienniku Ustaw z 1999 r. nr 94, poz. 1087 (po jej uprzedniej ratyfikacji z dnia 30 sierpnia 1999 roku).

Jedyną aktualizacją dotychczasowego stanu prawnego w zakresie treści przedmiotowej umowy, było obwieszczenie Ministra Spraw Zagranicznych z 4 sierpnia 2008 r. o sprostowaniu błędu w art. 9 umowy AETR.

Pragnę zaznaczyć, że poprawy przedmiotowego błędu Minister Spraw Zagranicznych dokonał **także po mojej pisemnej interwencji oraz sugestii prawidłowej treści przedmiotowego unormowania.**

Od tego czasu nie dokonano już żadnego ogłoszenia, pomimo iż w międzyczasie doszło do bardzo istotnej nowelizacji.

W związku z powyższym w mojej ocenie, formalnie rzecz ujmując, na terenie Rzeczypospolitej Polskiej nadal źródłem prawa jest treść umowy AETR opublikowanej w Dzienniku Urzędowym z 1999 roku.

Jednak treść ta uległa nowelizacji 30 września 2010 roku, jednocześnie treść dotychczasowa została uchylona (w zakresie obowiązującym w rozporządzeniu 3820-85 EWG, które regulowało okresy prowadzenia, przerw i odpoczynków przed wejściem w życie rozporządzenia 561/2006 WE).

Dlatego też **nie można w ogóle uznać, jakoby umowa AETR w zakresie objętym nowelizacją stanowiła obecnie źródło prawa na terenie Rzeczypospolitej Polskiej.**

Niezależnie od powyższego w mojej ocenie umowa AETR stanowi źródło powszechnie obowiązującego prawa w pozostałym zakresie (nie objętym nowelizacją z dnia 30 września 2010 roku – np. w zakresie odnoszącym się do tachografów).

Zwracam się więc z uprzejmą prośbą do Ministerstwa o pilne ogłoszenie znowelizowanej treści Umowy AETR, stanowiącej jedno z podstawowych źródeł obowiązującego prawa w zakresie prowadzenia przerw i odpoczynków kierowców w międzynarodowym transporcie drogowym rzeczy i osób.

Rzeczpospolita Polska jest prawdopodobnie jedynym krajem Europejskim, w którym co prawda ratyfikowano umowę AETR ale wbrew powszechnemu przekonaniu nie obowiązuje ona w pełnym zakresie od blisko 3 lat.

Należy zauważyć, że (moim zdaniem mylnie) przekonanie o obowiązywaniu przedmiotowej umowy jest tak silne, iż organy kontrolne w wytycznych oraz wewnętrznych materiałach szkoleniowych informują o obowiązywaniu wspomnianych uregulowań w zakresie wynikającym z rozporządzenia 3820-85 EWG.

Natomiast ZMPD, na własnej stronie internetowej informuje, iż obowiązuje wersja umowy AETR oparta na rozporządzeniu 561/2006 WE. ZMPD dostarcza także dla własnych członków na własnej stronie wersję znowelizowanej umowy, (która została przetłumaczona przez ZMPD) sugerując, że jest to wersja aktualnie obowiązująca.

W mojej ocenie wystarczająco wykazałem, że obydwa powyższe stanowiska są sprzeczne z aktualnym stanem prawnym w przedmiotowym zakresie.

Na uwagę zasługuje jeszcze jedna ważna okoliczność. W wersji tłumaczenia Załącznika do umowy AETR, (przetłumaczonej przez ZMPD – zgodnie z adnotacją znajdującą się na dokumencie) w art 8 ust. 6b znalazł się istotny błąd w tłumaczeniu normy, której źródłem jest art 29 rozporządzenia 1073/2009 WE.

Z tłumaczenia wynika jednoznacznie, że w drodze odstępstwa można dokonać wydłużenia okresów prowadzenia (aktywności) pomiędzy dwoma tygodniowymi okresami odpoczynków tygodniowych „o 12 odcinków 24-godzinnych”. Tym czasem w oryginalnej wersji przytoczonej normy należy zwrócić uwagę, iż legislator unijny unormował przedmiotowy zakres w ten sposób, iż kierowca może dokonać wydłużenia okresu aktywności „do 12 odcinków 24-godzinnych” pomiędzy dwoma tygodniowymi odpoczynkami („By way of derogation from paragraph 6 (a), a driver engaged in a single service of international carriage of passengers, other than a regular service, may postpone the weekly rest period **for up to twelve consecutive 24- hour periods following a previous regular weekly rest period, provided that**”).

Warto zwrócić uwagę na wspomnianą okoliczność, ponieważ w pierwotnej wersji tłumaczenia art 29 rozporządzenia 1073/2009 WE, także w polskiej wersji językowej dopuszczono się analogicznego błędu („Article 29 Amendment to Regulation (EC) No 561/2006 In Article 8 of Regulation (EC) No 561/2006, the following paragraph shall be inserted: ‘6a. By way of derogation from paragraph6, a driver engaged in a single occasional service of international carriage of passengers, as defined in Regulation (EC) No 1073/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 on common rules for access to the international market for coach and bus services , may postpone the weekly rest period **for up to 12 consecutive 24-hour periods following a previous regular weekly rest period, provided that:**’”).

Błąd ten został skorygowany po dwóch interwencjach pisemnych Kancelarii Prawnej Viggen s.c. z dnia 15.04.2010 roku oraz 08.06.2010 roku w ówczesnym Ministerstwie Infrastruktury. Pisma stanowią załącznik nr 1 i nr 2 do niniejszego wniosku.

Ministerstwo Infrastruktury podzieliło przedstawione przeze mnie stanowisko. Poniżej prezentujemy wybrane fragmenty stanowiska Ministerstwa Infrastruktury z dnia 15.06.2010 r

„Dnia 4 czerwca 2010 r. wszedł w życie art. 29 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1073/2009 (...)

Zgodnie z tym przepisem kierowca wykonujący pojedynczą usługę okazjonalną w międzynarodowym przewozie osób może odłożyć tygodniowy okres odpoczynku do maksimum 12 kolejnych okresów dwudziestoczworgodzinnych po poprzednim regularnym tygodniowym okresie odpoczynku(...)”

Pełny tekst został zamieszczony na stronie ministerstwa pod linkiem: http://www.mi.gov.pl/2-48246aace63f1-1792742-p_1.htm

W związku z powyższym zwracam się do Pana Ministra z uprzejmą prośbą o zajęcie pozytywnego stanowiska w zakresie mojego wniosku.

Mariusz Miąsko