

Bartłomiej Ambrożkiewicz, Beata Nawłatyna, Krzysztof Przystupa

Czas pracy kierowcy samochodu ciężarowego – teoria, a praktyka

JEL: O18 DOI: 10.24136/atest.2018.512

Data zgłoszenia: 19.11.2018 Data akceptacji: 15.12.2018

Celem artykułu jest pokazanie praktycznych i teoretycznych zagadnień związanych z czasem pracy kierowcy w codziennej praktyce. W artykule wymieniono akty prawne regulujące czas pracy kierowców zawodowych. Omówiono przepisy dotyczące tej kwestii. Pokazano przykłady urządzeń przeznaczonych do rejestracji aktywności kierowcy. W części badawczej zamieszczono wyniki analizy przeprowadzonej anonimowej ankiety dotyczącej łamania przepisów w zakresie czasu pracy kierowcy.

Słowa kluczowe: czas pracy kierowcy, regulacje prawne, tachograf

Wstęp

Wymiar czasu pracy kierowcy zawodowego jest jednoznacznie określony przepisami prawa. Celem podstawowym tych przepisów jest określenie czasu pracy kierowców tak aby zapewnić maksymalne bezpieczeństwo na drogach. Regulacje prawne czasu pracy kierowcy są konsekwencją ogromnego wpływu sprawności psychofizycznej kierowców na bezpieczeństwo przewozów [1,2].

1. Regulacje prawne

Na przestrzeni ostatnich lat przepisy związane z czasem pracy kierowcy na terenie Rzeczypospolitej ulegały wielu zmianom. W momencie przystąpienia Polski do Unii Europejskiej przedsiębiorcy sektora przewozowego zostali zobowiązani do dostosowania się do przepisów panujących w transporcie międzynarodowym. Zrównanie zasad funkcjonowania tej gałęzi gospodarki na terenie całej Unii ma również na celu wspomnianą już ogólną poprawę bezpieczeństwa na drogach oraz polepszenie warunków pracy w transporcie drogowym [3-5].

Podstawowymi aktami prawnymi regulującymi przepisy dotyczącymi czasu pracy kierowców są:

- Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszonych się do transportu drogowego.
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym.
- Umowa europejska (AETR) dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe.
- Ustawa o czasie pracy kierowców z dnia 16 kwietnia 2004r.
- Ustawa o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001r.
- Kodeks pracy [3].

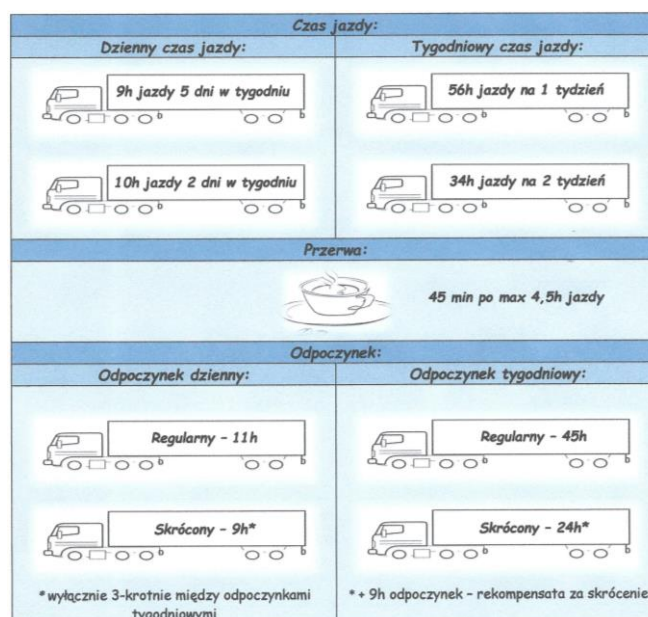
2. Wymiar czasu pracy kierowcy

W myśl obowiązujących przepisów, czas prowadzenia pojazdu przez kierowcę w jednej dobie może maksymalnie wynosić 9 godzin. Istnieje możliwość dwukrotnego wydłużenia czasu jazdy do 10 godzin na dobę w każdym tygodniu. Tydzień kierowcy zawodowego jest liczony od 00:00 w poniedziałek do 24:00 w niedzielę. Kierowca jest ograniczony również przepisami dotyczącymi tygodniowego oraz dwutygodniowego okresu prowadzenia pojazdu. Tygodniowy czas jazdy może maksymalnie liczyć 56 godzin nato-

miast w okresie dwóch kolejnych tygodni całkowity czas prowadzenia pojazdu nie może przekroczyć 90 godzin. Po upływie 4,5 godzinnego czasu jazdy kierowca zobligowany jest do zrobienia przerwy liczącej minimum 45 minut. Według obowiązujących norm kierowca ma prawo do podziału należytnej przerwy na dwa krótsze okresy, z założeniem, że pierwszy okres przerwy musi liczyć co najmniej 15 minut, zaś drugi minimum 30 minut [6-8].

Kierowca podlega także obowiązkowym odpoczynkom dziennym oraz tygodniowym. Odpoczynek dzienny oraz tygodniowy może być wykorzystany w sposób regularny lub w sposób skrócony. Odpoczynek dzienny regularny może być odbierany w jednej części, trwającej 11 godzin bądź może zostać podzielony w konkretnych sytuacjach na dwie części, z zastrzeżeniem, że pierwsza z części musi trwać minimum 3 godziny, a druga co najmniej 9 godzin. Odpoczynek skrócony jest to nieprzerwany okres trwający co najmniej 9 godzin, ale mniej niż 11 godzin. Między dwoma tygodniowymi okresami odpoczynku kierowca ma prawo do trzykrotnego skrócenia swojego odpoczynku. Odpoczynek tygodniowy regularny wynosi minimum 45 godzin, natomiast odpoczynek tygodniowy skrócony mniej niż 45 godzin, ale co najmniej 24 godziny [6-8].

Podane zasady przedstawiono w formie graficznej na Rys. 1, jak widać są one dość zawile.



Rys. 1. Czas pracy kierowcy zawodowego

3. Kontrola czasu pracy kierowcy

Kontrola czasu pracy kierowcy to przedmiot zainteresowania Inspekcji Transportu Drogowego. Zadaniem tego organu kontrolnego jest minimalizowanie niewłaściwych praktyk mających miejsce w transporcie drogowym. Generalnie, naruszenie prawnie wymaganych reguł w zakresie czasu jazdy lub odpoczynku wiąże się ze znaczącymi karami finansowymi. Ustalenie sztywnych norm i surowych kar w stosunku do ogółu kierowców wpływa na ograniczenie ilości uczestników ruchu drogowego pracujących ponad własne siły i jednocześnie będących zagrożeniem dla innych [6].

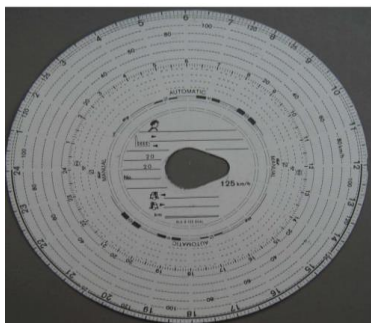
Kontrola czasu pracy kierowcy może być wykonywana w dwóch formach: w doraźnej na drodze oraz stacjonarnej na terenie firmy. W momencie stwierdzenia jakichkolwiek nieprawidłowości oraz naruszeń organ kontrolny wszczynają postępowanie mające na celu nałożenie kary finansowej. Karą według obowiązujących norm może zostać obarczony zarówno kierowca, jak i przedsiębiorca prowadzący działalność w zakresie transportu drogowego. Wysokość kar nie podlega negocjacji, wynika wprost z taryfikatora kar [9].

W celu kontroli zgodności czasów pracy z przepisami stosuje się urządzenia zwane tachografami. Rejestrują one czas prowadzenia pojazdu, czas odpoczynku, czas dyspozycji oraz czas innych czynności związanych z obsługą pojazdu lub ładunku. Obligatoryjnie tachografy montowane są w pojazdach o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony. W użyciu są dwa rodzaje tachografów analogowe oraz cyfrowe. Tachografy analogowe (Rys. 2) to urządzenia starsze, mniej precyzyjne. Zgodnie z przepisami były one montowane w pojazdach zarejestrowanych do 1 maja 2006 r. [7,8].



Rys. 2. Tachograf analogowy [10]

Wynik działania tachografu analogowego jest rejestrowany na tzw. „wykresówce” (Rys. 3).



Rys. 3. Wykresówka [11]

Jest to tarcza papierowa służąca do rejestrowania oraz przechowywania danych. Zapisywane dane są nanoszone na tarczę za pomocą rysika, którego działaniem steruje sam tachograf, urządzenie pracuje w sposób ciągły. Dostęp do zapisanych danych wymaga pracochłonnego i precyzyjnego analizowania zapisanych wykresówek. Po 1 maja 2006 r. w nowych pojazdach montowane są tachografy z zapisem cyfrowym (Rys. 4).



Rys. 4. Tachograf cyfrowy [12]

Urządzenia zapisują te same charakterystyczne czasy, ale robią to bezpośrednio w pamięci elektronicznej. Dostęp do nich jest możliwy za pośrednictwem urządzenia drukującego [7].

4. Metoda badawcza i jej wyniki

Przeprowadzenie analizy zgodności czasów pracy kierowców zawodowych z obowiązującymi przepisami przeprowadzono na podstawie anonimowej, internetowej ankiety. Była ona prowadzona od 22 kwietnia do 1 maja 2018r. W badaniu zadano 11 pytań o różnym poziomie trudności. Wśród zadanych pytań znalazło się 6 pytań kontrolnych. Celem tych pytań było sprawdzenie rzetelności udzielanych odpowiedzi. W ankiecie udział wzięło 100 osób, które deklarowały, że są kierowcami zawodowymi. Ankieta dotyczyła głównie respektowania przepisów w zakresie czasu pracy kierowcy oraz problemu manipulowania czasem pracy. Badani to zarówno kobiety (3%), jak i mężczyźni (97%), o odmiennej długości stażu w zawodzie, wykonujący przewozy na terenie kraju oraz przewozy międzynarodowe. Wszyscy respondenci byli zatrudnieni w przedsiębiorstwach zarejestrowanych na terenie Polski. Główną grupę ankietowanych stanowiły osoby w przedziale wiekowym 21 – 30 lat ze stażem do 5 lat w zawodzie.

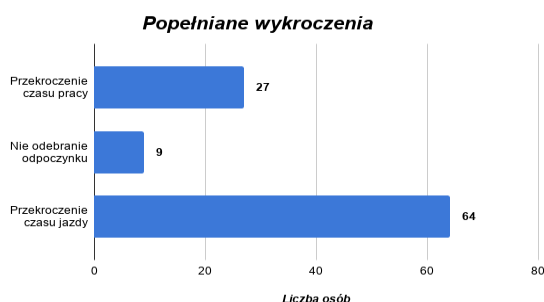
Kierowcy manipulujący czasem pracy narażają się na odpowiedzialność karną, a także stają się realnym zagrożeniem na drodze. W grupie ankietowanych wszyscy potwierdzili, że z praktyki zawodowej znane są im przypadki manipulowania czasem pracy. Na Rys. 5. zamieszczono wyniki odpowiedzi na pytanie: Czy w sposób świadomy manipulowałeś swoim czasem pracy?



Rys. 5. Manipulowanie czasem pracy

Do świadomego manipulowania swoim czasem pracy przyznaje się 76% ankietowanych, 24% badanych robi to w sposób nieświadomy. Deklarowana nieświadomość, według respondentów wynika z braku znajomości obowiązujących przepisów, nieprawidłowej interpretacji obowiązujących zasad a też małej praktyki w tym zawodzie. Niewątpliwie znaczna ilość obowiązujących przepisów oraz ich częste zmienianie zarówno na szczeblu krajowym, jak i europejskim w dużym stopniu utrudniają wykonywanie przewozów zgodnie z prawem. Oceniając wynik pytania należy wziąć pod uwagę, że pytanie dotyczyło bardzo delikatnej kwestii faktu łamania prawa. Tym bardziej znaczącym jest, że 76% respondentów potwierdza świadome manipulowania swoim czasem pracy.

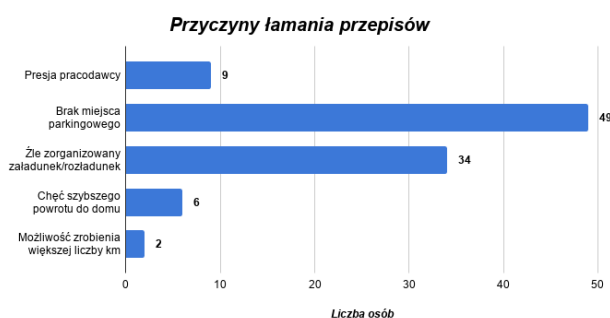
Na Rys. 6 zamieszczono wyniki badań dotyczące rodzaju popełnianych wykroczeń, związanych z rejestrowanymi przez tachograf czasami.



Rys. 6. Wykroczenia popełniane przez kierowców

Najczęściej popełnianym wykroczeniem w grupie badanych było przekroczenie czasu jazdy (64% ankietowanych) 27% respondentów deklaruje przekroczenie czasu pracy, a 9% nie odebranie przepisowego odpoczynku. Ważnym jest, że żaden z ankietowanych udzielając odpowiedzi na to pytanie nie zaprzeczył swojej wcześniejszej wypowiedzi na temat świadomego manipulowania swoim czasem pracy (Rys. 4).

Z odpowiedzi ankietowanych wynika, że wszystkie wykroczenia popełniane są pod wpływem jakiegoś czynnika zewnętrznego. Na Rys. 7 pokazano wyniki badań dotyczące przyczyn łamania przepisów związanych z czasem pracy.



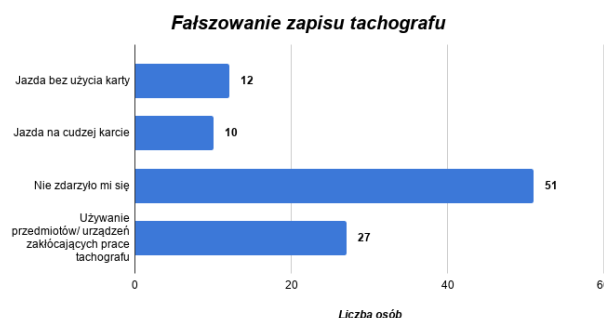
Rys. 7. Przyczyny łamania przepisów w zakresie czasu pracy

Z analizy ankiet wynika, że najczęstszymi przyczynami powodującymi łamanie obowiązujących przepisów dotyczących czasu pracy jest brak miejsca parkingowego (49% ankietowanych wskazało ten powód). Oznacza to, że brak miejsca postojowego jest główną złą przyczyną kierowców. Ze względu na brak możliwości znalezienia należytego parkingu kierowcy zmuszani są do przekraczania czasu prowadzenia pojazdu i robią to z przyczyn niezależnych od siebie. Z roku na rok przybywa firm transportowych specjalizujących się w przewozach ładunków, a infrastruktura parkingowa w krajach UE jest niewystarczająca dla tak dużej liczby pojazdów. Według danych GUS w Polsce w 2017 r. w porównaniu z rokiem poprzednim odnotowano wzrost liczby pojazdów ciężarowych zaledwie o 2,2% co wydaje się pozostawać w sprzeczności z postawioną tezą [13].

Za główną przyczynę łamania przepisów w zakresie czasu pracy 34% badanych uznaje źle zorganizowany załadunek bądź rozładunek. Planowanie tego zakresu zadania transportowego leży po stronie zleceniodawcy. Poprawny mechanizm planowania procesu transportowego zgodnie z Dobrą Praktyką Transportową oraz stosownymi normami należy zarówno do zleceniodawcy, firmy przewoźowej oraz odbiorcy ładunku. Sytuacja taka może oznaczać, że występowanie co najmniej trzech stron umowy powoduje swoiste rozmycie odpowiedzialności. Na podstawie udzielonych odpowiedzi można wnioskować, że terminy załadunków oraz rozładunków często kolidują z możliwościami czasowymi danego kierowcy [14,15].

Przepisy dotyczące czasu pracy pod wpływem presji ze strony pracodawcy łamie 9% ankietowanych. Ze względu na rosnącą konkurencję oraz „goniące” terminy dostaw kierowcy zostają zmuszani przez przewoźników do przeciągania swojego czasu pracy. Tylko 6 osób manipuluje swoim czasem z powodu chęci szybszego powrotu w rodzinne strony. Dwie osoby z spośród ankietowanych narusza prawo, by przejechać większy dystans w krótszym czasie, a tym samym zwiększyć zarobki zarówno swoje, jak i pracodawcy.

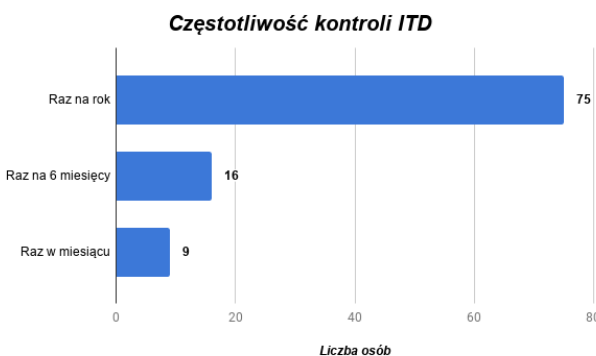
Kolejną istotną kwestią, którą poruszono w ankiecie było fałszowanie zapisów pochodzących z tachografu. Jazda bez użycia karty, stosowanie urządzeń lub przedmiotów zakłócających pracę tachografu, jazda na karcie innego kierowcy to dość często spotykane zjawiska w grupie kierowców ciężarówek. Wyniki dotyczące ingerencji w pracę tachografu zostały zamieszczone na Rys. 8.



Rys. 8. Falszowanie zapisów pochodzących z tachografu

Brak ingerencji w pracę tachografu zadeklarowało 51% ankietowanych natomiast 27% osób zakłamuje zapisy z urządzenia rejestrującego poprzez stosowanie przedmiotów zakłócających jego prawidłową pracę. Mowa tutaj o dość popularnych wyłącznikach do tachografu i magnesach. Głównym celem stosowania tego typu manipulacji jest maksymalne wykorzystanie możliwości pracowników oraz pojazdów, a co za tym idzie przejechania znacznie większej liczby kilometrów oraz wzrostu dochodów przedsiębiorstwa i przewoźnika.

Jazdę bez użycia karty potwierdziło 12% badanych, a jazdę z użyciem cudzej karty 10% respondentów. Metody te służą zaoszczędzeniu czasu oraz pieniędzy przewoźnika. W większości krajów UE za jazdę na cudzej karcie kierowca oraz przewoźnik podlegają surowym karom finansowym. W Danii oraz Wielkiej Brytanii kierowcy za jazdę z użyciem nieswojej karty podlegają karze pozbawienia wolności, w Polsce stosowną karą jest kara finansowa. Następnie ankietowanych zapytano o częstotliwość kontroli drogowych prowadzonych przez Inspekcję Transportu Drogowego. Wyniki dotyczące tej kwestii zostały przedstawione na Rys. 9.



Rys. 9. Częstotliwość kontroli Inspekcji Transportu Drogowego

Aż 75% respondentów oznajmiło, że kontrolom drogowym podlega raz do roku, 16% ankietowanych poddawanych jest rutynowym kontrolom raz na pół roku natomiast 9% raz w miesiącu. Bez wątpienia częstsze oraz bardziej szczegółowe kontrole mogłyby przyczynić się do wzrostu bezpieczeństwa na drogach oraz znaczącego respektowania przepisów dotyczących przewozów drogowych.

Na Rys. 10 przedstawiono wyniki badań dotyczących zaostreżenia kar dla kierowców za popełniane wykroczenia w obrębie czasu pracy.



Rys. 10. Zaostrzenie kar wobec kierowców

Znaczna większość, bo aż 62% badanych opowiedziało się za zaostreżeniem kar dla kierowców popełniających wykroczenia w zakresie czasu pracy natomiast 38% uważa, że na dzień dzisiejszy nie ma takiej konieczności. Wydaje się, że wprowadzenie surowszych kar wpłynęłoby na ograniczenie nielegalnych praktyk występujących w przewozach drogowych oraz wzrostu bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Podsumowanie

Na podstawie przeprowadzonej analizy wydaje się, że na porządku dziennym wśród kierowców ciężarówek występuje manipulowanie czasem pracy oraz ingerencja w pracę urządzeń rejestrujących. Znaczna ilość dość zawyżonych przepisów w wysokim stopniu komplikuje realizowanie transportu w sposób legalny. Być może dobrym rozwiązaniem byłoby uproszczenie obowiązujących przepisów oraz wprowadzanie obowiązkowych terminowych szkoleń dla wszystkich uczestników procesu transportowego.

Kontrole oraz stosunkowo niskie kary finansowe nieznacznie wpływają na minimalizację nielegalnych praktyk w branży transportowej. Przykładowo za jazdę na cudzej karcie kierowca podlega karze 2000zł natomiast za przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu do 1 godziny kierowca zapłaci 100zł. Wydaje się, że warto przemyśleć, czy obowiązujące kary są wystarczające skoro manipulowanie czasem pracy jest nagminne. Tym bardziej, że kierowcy pod wpływem różnych losowych zdarzeń oraz presji ze strony pracodawcy decydują się na pracę ponad własne siły oraz manipulowanie swoim czasem pracy. Zjawiska pracy ponad siły, manipulacji w zakresie czasu pracy itp. bezpośrednio wpływają na poziom bezpieczeństwa na drogach w tym pozostałych uczestników ruchu drogowego [2, 16].

Bibliografia:

1. Sobczak S., Wąchała J., Ocena wpływu systemu kontroli kierowcy na poprawę bezpieczeństwa w transporcie drogowym w opinii kierowców, *Autobusy*, 2017 nr 9.

2. Sudowski M., Mrugańska B., Zapewnienie bezpieczeństwa transportu drogowego, a manipulacje czasem pracy kierowców zawodowych, *Zeszyty Naukowe Politechniki Poznańskiej* 2017 nr 73.
3. Bodziony M., Kądziołka T., Kochanek A., Kowalski S., Analiza czasu pracy w aspekcie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, *Autobusy*, 2016 nr 6.
4. Orzechowski M., Mroziak M., Danielecki K., Wybrane aspekty analizy czasu pracy kierowcy, *„Autobusy”* 2018 nr 9.
5. Przystupa K., Ograniczenia w ruchu pojazdów ciężarowych na terenie Polski i Unii Europejskiej, *Autobusy*, 2017, nr 12.
6. Matejczyk E., Wegner – Kowalska J., Prasolek Ł., Hrycyk A., Czas pracy kierowców po zmianach od 2 marca 2016 r., *Wiedza i Praktyka*, Warszawa 2016.
7. Paluch S., Czas pracy kierowców vademecum kierowcy i pracodawcy, SPH Credo, Piła 2013.
8. Muczyński M., Kupczewski R., Podręcznik dla zawodowych kierowców, Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, Warszawa 2017.
9. Matejczyk E., Sawicka A., Kontrole i kary ITD – jak się od nich odwołać, *Wiedza i Praktyka*, Warszawa 2016.
10. www.merapoltik.pl/pl/tachografy.htm.
11. <https://sklep.servotherm.pl/tarcza-haug-180-kmh-automatic-tachograf-analogowyp-40.html>.
12. www.sofiba.pl/wiedza/tachografy-cyfrowe/5-tachograf-cyfrowy-actiasmartach.
13. <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-wyniki-dzialalnosci-w-2017-roku,9,17.html>
14. Przystupa K., *Dobra praktyka transportowa. Wybrane zagadnienia, Przemysł Spożywczy*, 2015, nr 8, vol. 69.
15. Topolski M., Planowanie optymalnej trasy przejazdu transportu samochodowego z wykorzystaniem miękkich metod obliczeniowych, *Autobusy*, 2016 nr 6.
16. Gil L., Kruszyńska – Szadzińska M., Erd A., Pieniak D., Walczak A., *Odpozynek w pracy kierowcy zawodowego, Autobusy*, 2017 nr 12.

Working time of a truck- theory, and practice

The aim of the article is to show practical and theoretical issues related to the driver's working time in everyday practice. The article lists legal acts regulating the working time of professional drivers. Rules regarding this matter were discussed. Examples of devices designed to record driver activity are shown. The research part includes the results of the analysis of an anonymous questionnaire concerning violation of regulations in the field of driver's working hours.

Keywords: driver's working hours, legal regulations, tachograph

Autorzy:

mgr inż. Bartłomiej Ambrożkiewicz – Politechnika Lubelska, Wydział Mechaniczny, Katedra Automatyzacji, b.ambrozkiwicz@pollub.pl / Inżynier ds. Testów, FLT-Kraśnik S.A., bambrozkiwicz1@flt.krasnik.pl,

dr inż. Krzysztof Przystupa – Politechnika Lubelska, Wydział Mechaniczny, Katedra Automatyzacji, k.przystupa@pollub.pl

inż. Beata Nawłatyna – dyplomant Katedry Automatyzacji, Wydział Mechaniczny, Politechnika Lubelska.