

WIOLETTA BINKOWSKA

Mgr, doktorantka w Katedrze Historii Doktryn Politycznych i Prawnych Wydział Prawa i Administracji, Uniwersytet Jagielloński, ul. Gołębia 24, 31-007 Kraków, e-mail: wioletta.binkowska@doctoral.uj.edu.pl

ANTON PASHKEVICH

Dr inż., Katedra Systemów Transportowych, Politechnika Krakowska, ul. Warszawska 24, 31-155 Kraków, e-mail: anton.pashkevich@gmail.com

Problematyka czasu pracy kierowców w transporcie drogowym: przepisy, kary, dalsze kierunki rozwoju¹

Streszczenie: Planowanie, rejestrowanie i kontrolowanie czasu pracy kierowców to ważne i trudne zadania, z którymi na co dzień mają do czynienia przedsiębiorstwa zajmujące się przewozem ładunków oraz pasażerów transportem drogowym. Czas pracy kierowców z jednej strony ma związek z efektywnością realizacji kontraktu, a w konsekwencji wpływ na wynagrodzenie, z drugiej natomiast – wywiera bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. W związku z tym przepisy regulujące go ulegają licznym nowelizacjom, a nad ich przestrzeganiem czuwa Państwowa Inspekcja Pracy i Inspekcja Transportu Drogowego. W artykule, oprócz przeglądu głównych aktów prawnych reglamentujących czas pracy kierowców oraz kary za nieprzestrzeganie tych przepisów, zostało przedstawione studium przypadku dotyczące analizy możliwych konsekwencji łamania tego prawa na przykładzie wybranej firmy transportowej.

Słowa kluczowe: transport drogowy, czas pracy kierowców, prawo transportowe.

Przegląd głównych przepisów

Przepisy dotyczące czasu pracy kierowców w transporcie drogowym można podzielić względem zasięgu na międzynarodowe, unijne oraz krajowe. Na poziome międzynarodowym podstawowym aktem prawnym jest Umowa Europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR). Jest to norma międzynarodowa obowiązująca poza terytorium Unii Europejskiej. Natomiast w Unii Europejskiej dla czasu pracy kierowców największe znaczenie mają zaprezentowane poniżej akty prawne:

- Dyrektywa 2002/15/WE,
- Rozporządzenie nr 561/2006,
- Dyrektywa 2006/22/WE,
- Rozporządzenie nr 1073/2009,
- Rozporządzenie nr 165/2014.

Za pierwszy podstawowy unijny dokument dotyczący organizacji czasu pracy kierowców można uważać **Dyrektywę 2002/15/WE** z dnia 11 marca 2002 roku w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego. Przyjęcie tego aktu prawnego spowodowało wyłączenie gałęzi transportu z zakresu działania Dyrektywy 93/104/WE z dnia 23 listopada 1993 roku, która do tej pory regulowała różne aspekty organizacji czasu

pracy. Celem Dyrektywy 2002/15/WE było zdefiniowanie minimalnych wymogów w stosunku do organizacji czasu pracy, co miało poprawić bezpieczeństwo i stan zdrowia kierowców oraz bezpieczeństwo drogowe. Ten akt prawny wprowadził ograniczenie dla średniego tygodniowego czasu pracy do 48 godzin, z zastrzeżeniem, że może on być podwyższony aż do 60 godzin po warunkiem, że średni czas pracy za okres 4 miesięcy nie przewyższa 48 godzin. [1]

Zarówno **Rozporządzenie nr 561/2006**, jak i **umowa AETR** zawierają obecnie praktycznie tożsame rozwiązania. Różnią się jedynie zakresem obowiązywania: Rozporządzenie nr 561/2006 odnosi się do transportu drogowego odbywającego się na terytorium Unii Europejskiej, natomiast umowa AETR dotyczy kierowców, którzy wykonują międzynarodowy transport drogowy całkowicie lub częściowo poza granicami Unii Europejskiej. Na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez długi okres obowiązywała pierwsza wersja umowy AETR – pomimo licznych uaktualnień. W dniu dzisiejszym, wszystkie kolejne zmiany zostały już wprowadzone i tak, jak Rozporządzenie nr 561/2006, uwzględnione w niej zostały kwestie dotyczące minimalnego dziennego odpoczynku, przerw oraz dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu. Rozporządzenie nr 561/2006, jak i umowa AETR, dotyczą kierowców wykonujących transport drogowy pojazdami lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej ponad 3,5 t albo powyżej 9 miejsc łącznie z kierowcą, którzy: (1) są zarejestrowani w Unii Europejskiej lub państwach będących stronami umowy – prawo obowiązuje na całej trasie; (2) są zarejestrowani w państwach trzecich – wtedy dotyczy tylko części trasy przebiegającej na terytorium państwa UE lub będącego stroną umowy AETR. Reasumując, na terytorium UE wszystkich przewoźników wykonujących usługę transportową obowiązują te same wytyczne, niezależnie od tego, czy dany przewóz będzie wykonywany wyłącznie w granicach Unii Europejskiej, czy na jakimś odcinku poza jej granicami [2, 3].

Rozporządzenie nr 561/2006 również uprościło przeprowadzanie kontroli kierowców oraz nakładanie kar. Podczas kontroli kierowcy muszą okazać na żądanie właściwych służb kartę kierowcy zawierającą dane w postaci cyfrowej na temat swojej aktywności z ostatnich 29 dni lub wykresówki z danego dnia i 28 dni wstecz, a także odręczne zapisy i wydruki sporządzane w ciągu ostatnich 29 dni. Bardziej klarowny i jednolity system zmniejsza prawdopodobieństwo wystąpienia błędów podczas kontroli. Wcześniej

¹ ©Transport Miejski i Regionalny, 2019. Wkład autorów w publikację: W. Binkowska 60%, A. Pashkevich 40%.

występowały wątpliwości dotyczące na przykład regulacji, jakie należy stosować podczas przewozu, albo jak odbierać odpoczynek, czy ile posiadać wykresówek. Poza tym przedsiębiorcy spoza Unii Europejskiej podlegają obecnie takiej samej kontroli jak unijni. Za przykład może posłużyć sytuacja, gdy kierowcy przekraczając wschodnią granicę Unii Europejskiej, czyli wjeżdżając na terytorium Polski, mieli kontrolowane wykresówki tylko z aktualnego tygodnia [4]. Poprzednio obowiązujące przepisy były bardzo liberalne.

Rozporządzenie nr 561/2006 oraz umowa AETR zawierają również unormowania dotyczące cyfrowych urządzeń rejestrujących – tachografów cyfrowych – co ułatwia jednolite traktowanie kierowców z Unii Europejskiej i pozostałych państw.

Dyrektywa 2006/22/WE z dnia 15 marca 2006 roku ustanowiła minimalne warunki, jakie trzeba spełnić, żeby zrealizować wspomniane wyżej wymogi. Ta dyrektywa wprowadziła również minimalną liczbę kontroli, która w roku 2010 wynosiła dla kierowców przynajmniej 3% dni ich pracy. Te kontrole muszą przeprowadzać państwa członkowskie, aby sprawdzać, jak są respektowane przepisy dotyczące przerw, odpoczynków oraz czasu prowadzenia pojazdów. Przepisy Dyrektywy 2006/22/WE, jak również Dyrektywy 2002/15/WE uzupełniają Rozporządzenie nr 561/2006, szczególnie jeżeli chodzi o czas pracy kierowców oraz egzekwowanie przepisów [5].

Warto wspomnieć również **Rozporządzenie nr 1073/2009** z dnia 21 października 2009 roku, które wprowadziło tzw. zasadę 12 dni dla kierowców autokarów. Pozwala ona im przekładać czas odpoczynku tygodniowego do momentu ukończenia 12 kolejnych dni. Dotyczy to okazjonalnych międzynarodowych przewozów pasażerskich, które obejmują co najmniej dobę przerwy w czasie podróży [6].

Rozporządzenie nr 165/2014 zostało stworzone w celu dostosowania prawa do nowych technologii. Reguluje ono wymagania dotyczące tachografów, w związku z czym jest powiązane bezpośrednio z Rozporządzeniem nr 561/2006.

Nowe uregulowania, zgodnie z Rozporządzeniem nr 165/2014, przewidują brak konieczności zaświadczenia o nieprowadzeniu pojazdu, jeśli kierowca oddalił się od niego i nie może używać tachografu – wystarczy wprowadzić manualnie te dane na kartę kierowcy lub na wykresówkę. Była to odpowiedź legislatora na potrzeby kierowców, którzy wcześniej, odbierając np. tygodniowy odpoczynek, musieli uzyskiwać od przedsiębiorcy zaświadczenie o nieprowadzeniu pojazdu w celu przedstawiania go służbom w państwach tranzytowych w czasie kontroli. Było to dość problematyczne, zwłaszcza gdy baza firmy znajdowała się kilkadziesiąt kilometrów od miejsca wypoczynku. Z drugiej strony, przedsiębiorca jest nadal zobowiązany do wystawiania zaświadczeń w przypadku:

- przebywania kierowcy na zwolnieniu lekarskim,
- wykorzystywania przez kierowcę urlopu wypoczynkowego,

- w sytuacji, gdy prowadził pojazd wyłączony z zakresu stosowania omawianego rozporządzenia lub umowy AETR.

Kolejną istotną zmianą wprowadzoną Rozporządzeniem nr 165/2014 jest zwiększenie dwukrotnie (z 50 km do 100 km) odległości, jaka może zostać pokonana od bazy przedsiębiorstwa, pojazdami lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nie przekraczającej 7,5 tony, które są użyte w celu przewiezienia materiałów, sprzętu lub urządzeń potrzebnych kierowcy w czasie pracy bez tachografu [7]. Przepis ten ma zastosowanie, jeśli opisane zadania nie są głównym zajęciem kierowcy.

Pojawił się również katalog wymogów, jakie muszą spełnić producenci pojazdów wyposażonych w tachografy, warsztaty i instalatorzy urządzeń:

- nieposzlakowana reputacja,
- właściwe przeszkolenie pracowników,
- posiadanie urządzeń niezbędnych do przeprowadzania badań i zadań.

Nie zostało doprecyzowane, w jaki sposób „nieposzlakowana reputacja” będzie weryfikowana ani co należy rozumieć pod pojęciem „odpowiednie przeszkolenie”. Ma zostać to określone osobno w każdym państwie członkowskim. Kontrola firm produkujących, instalatorów i warsztatów ma się odbywać co 2 lata. Chodzi tu głównie o kwestie zabezpieczenia urządzeń zapisujących czas pracy przed ingerencją. Przewidziano również możliwość niezapowiedzianych audytów. Karą za nieprawidłowości ma być okresowa lub stała utrata zatwierdzenia.

Wszystko to ma zapewnić większą efektywność działania tachografów i ich kontroli przez warsztaty i inspekcje zwłaszcza, że akt przewiduje korzystanie z urządzeń cyfrowych nowej generacji. Kwestią przyszłości pozostaje na razie możliwość bezpiecznego udostępnienia danych zapisanych przez tachograf, na przykład w aplikacji na smartfonie kierowcy. Można stwierdzić, że łatwiejszy dostęp do danych z tachografów pomoże zoptymalizować ruch kołowy na głównych europejskich trasach.

Nowym zapisem jest również odbiór i zapis danych dotyczących pojazdu, bazując na sygnale GPS, co zautomatyzuje zapis danych dotyczących czasu pracy. Do tej pory to kierowca ręcznie wprowadzał dane o początku i końcu dziennego okresu pracy. Urządzenie zapisujące ma również przysyłać dane dotyczące:

- najdłuższej przerwy w zasilaniu,
- próbie naruszenia zabezpieczenia,
- usterce czujnika,
- błędzie danych dotyczących ruchu,
- konflikcie ruchu pojazdów,
- prowadzeniu auta bez ważnej karty kierowcy,
- włożeniu karty kierowcy podczas prowadzenia pojazdu,
- danych dotyczących regulacji czasu,
- danych kalibracyjnych,
- numerze rejestracyjnym pojazdu,
- prędkości pojazdu.

Ma to na celu również ochronę przed nadużyciami i manipulacjami.

Inaczej będzie wyglądać sama kontrola. Tachografy wyposażono w urządzenia nadawczo-odbiorcze krótkiego zasięgu, natomiast odpowiednie służby otrzymują sprzęt umożliwiający wysłanie żądania aktualnych danych od przejeżdżającego pojazdu. Pomoże to w typowaniu pojazdów do kontroli. W oparciu o nowe przepisy funkcjonariusze mogą również skierować pojazd do kontroli w zatwierdzonym warsztacie, gdy zachodzi uzasadnione podejrzenie manipulacji w tachografie.

Informacje o karcie kierowcy można znaleźć we wspólnej bazie „Tachonet”. Zapobiegać to ma wydawaniu jednemu kierowcy kilku kart w różnych krajach, a także ułatwiać postępowanie, gdy taka karta zostanie skradziona, zgubiona lub zniszczona – dane te będą dostępne dla kontrolujących, niezależnie od kraju pochodzenia kierowcy.

Od wejścia w życie przepisów technicznych było 36 miesięcy na opracowanie systemu inteligentnych tachografów. Od tego momentu, czyli od 15 czerwca 2018 roku, wszystkie nowe bądź nowo rejestrowane pojazdy muszą być wyposażone w te urządzenia. Upowszechnienie się systemu potrwa co najmniej kilka lat. Rozporządzenie nr 165/2014 określa również maksymalny czas, do kiedy służby powinny otrzymać odpowiedni sprzęt umożliwiający kontrolę: ma to być 15 lat od chwili powstania obowiązku instalacji inteligentnych tachografów [8].

W poszczególnych państwach obowiązują dodatkowe przepisy krajowe. W Polsce za podstawowe akty prawne zawierające informacje dotyczące czasu pracy kierowców uznać możemy:

- Ustawę z dnia 16 kwietnia 2004 roku o czasie pracy kierowców,
- Ustawę z dnia 5 lipca 2018 roku o tachografach,
- Ustawę z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym,
- Kodeks Pracy.

Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 roku o czasie pracy była stworzona głównie w celu wdrożenia Dyrektywy 2002/15/WE w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego [9]. Z drugiej strony, jednym z celów Ustawy z dnia 5 lipca 2018 roku o tachografach była regulacja stosowania Rozporządzenia nr 165/2014 na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej [10]. Ustawa z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym określa niektóre aspekty pracy kierowców, w tym naruszeń przepisów oraz aktualne wielkości kar za te naruszenia [7].

Naruszenia i kary związane z czasem pracy kierowców

Naruszenia dotyczące czasu pracy kierowców najczęściej dotyczą czasu prowadzenia pojazdu. Czas prowadzenia pojazdów na terenie Unii Europejskiej reguluje Rozporządzenie nr 561/2006 i Rozporządzenie Komisji UE 2016/403 (odnośnie wagi naruszeń), a w Polsce Ustawa z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym oraz Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 roku o czasie pracy kierowców.

Rozporządzenie nr 561/2006 szczegółowo określa minimalne okresy odpoczynku kierowców, a także maksymalny czas prowadzenia pojazdu, zarówno w przypadku wykonywania przewozu drogowego rzeczy, jak i osób. Zasady obowiązujące we Wspólnocie Europejskiej mają za zadanie dostosowanie czasu pracy kierowcy do jego psychofizycznych możliwości. Ma to mieć wpływ na poprawę bezpieczeństwa na drogach. Aby przybliżyć tematykę kar, należy podać definicje prawne niektórych pojęć:

- Kierowca – osoba prowadząca pojazd nawet przez krótki czas lub, która przewożona jest w pojeździe w celu podjęcia w ramach swoich obowiązków jego prowadzenia, gdy zajdzie taka potrzeba.
- Czas pracy kierowców – to czas, w którym pozostają na swoich stanowiskach pracy, będąc do dyspozycji podmiotu, dla którego wykonują owe czynności albo pozostają w gotowości do pracy [9 – art. 6].
- Dzienny czas prowadzenia pojazdu – łączny czas prowadzenia pojazdu, od zakończenia ostatniego dziennego odpoczynku do rozpoczęcia kolejnego albo pomiędzy dziennym a tygodniowym odpoczynkiem. Zgodnie z Rozporządzeniem nr 561/2006 kierowca może prowadzić pojazd dziennie maksymalnie 9 godzin. Dwa razy w tygodniu dzienny czas prowadzenia pojazdu może zostać przedłużony do maksymalnie do 12 godzin. Tydzień definiuje się tu od godziny 00:00 w poniedziałek do 24:00 w niedzielę.
- Tygodniowy czas prowadzenia pojazdu – łączny czas prowadzenia pojazdu w tygodniu. Zgodnie z Rozporządzeniem nr 561/2006 jest to maksymalnie 56 godzin. Jest to ściśle powiązane z limitem dwutygodniowym, który wynosi 90 godzin (jeśli kierowca w 1 tygodniu pracował przez maksymalny czas 56 godzin, to w 2 tygodniu nie może pracować więcej niż 34 godziny).
- Przerwa w prowadzeniu pojazdu – czas, w którym kierowca nie może prowadzić pojazdu ani wykonywać żadnej innej pracy – powinien być wykorzystywany wyłącznie do odpoczynku. W praktyce oznacza to, że po czasie prowadzenia pojazdu przez 4,5 godz. kierowca jest zobligowany do przerwy wynoszącej przynajmniej 45 minut, ewentualnie może rozpocząć okres odpoczynku. Istnieje również możliwość podzielenia 45 minutowej przerwy na przerwę 15 minutową i przerwę 30 minutową, chyba że kierowca rozpoczyna okres odpoczynku.
- Dzienny okres odpoczynku – okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem. Obejmuje on: regularny dzienny odpoczynek (trwający nieprzerwanie co najmniej 11 godzin – ewentualnie dzielony 3 godziny+ 9 godzin) i skrócony dzienny odpoczynek (trwający nieprzerwanie przynajmniej 9 godzin, lecz krócej niż 11 godzin).
- Odpoczynek tygodniowy – rozpoczyna się nie później niż po sześciu 24-godzinnych okresach, licząc od zakończenia poprzedniego odpoczynku tygodniowego. Dzieli się na regularny tygodniowy odpoczynek (trwa co najmniej 45 godzin) i skrócony dzienny odpoczynek (co najmniej 24 godziny i mniej niż 45 godzin).

Kierowcy zawodowi są zobligowani do przestrzegania zasad dotyczących:

- czasu prowadzenia pojazdów,
- przerw,
- odbierania odpowiednich odpoczynków.

Egzekwowaniem prawa w tym względzie zajmuje się Inspekcja Transportu Drogowego, Państwowa Inspekcja Pracy, policja, straż graniczna, służba celna. Kary za nieprzestrzeganie przepisów są dotkliwe i dochodzą do kilkudziesięciu tysięcy złotych.

Przewoźnik zobowiązany jest do zorganizowania pracy swoich kierowców w taki sposób, aby ci mogli przestrzegać przepisów prawa. W tym celu: informuje o obowiązujących normach, wydaje polecenia, a także prowadzi ewidencję czasu pracy i przeprowadza regularne kontrole w tym zakresie. Przewoźnik może również sporządzać harmonogram pracy i odpoczynku dla każdego kierowcy. Poważne naruszenie norm dotyczących czasu pracy może być przyczyną cofnięcia licencji lub zezwoleń w zakresie przewozu.

5 lipca 2018 sejm uchwalił nowy taryfikator kar dla firm transportowych – była to część nowelizacji Ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym. Zmiany te weszły w życie 3 września 2018 i obejmują w największym zakresie kary dla kierowców, firm transportowych oraz zarządzających transportem. W taryfikatorze przewidziano podział wykroczeń na poważne naruszenie (PN), bardzo poważne naruszenie (BPN), najpoważniejsze naruszenie (NN).

Podział ten odnosi się bezpośrednio do katalogu zawartego w Rozporządzeniu Komisji UE 2016/403 (tab. 1), precyzującego ustalenia Rozporządzenia nr 561/2006, a kategorie te mają swój przelicznik. Na przykład 3 PN na jednego kierowcę, popełnione w ciągu roku, będą równe 1 BPN. 3 BPN będą natomiast powodem do wszczęcia procedury w sprawie utraty dobrej reputacji. Poważniejsze jeszcze będą następstwa NN – ma tu wystarczyć jedno złamanie przepisów, aby uruchomić procedurę w sprawie utraty dobrej reputacji. Liczba naruszeń będzie przeliczana przez wielkość firm oraz liczbę zatrudnionych przez nią kierowców (stąd „na kierowcę”). Ministerstwo Infrastruktury podaje ponadto, że wszczęcie postępowania dotyczącego „dobrej reputacji” uzależnione będzie także od częstotliwości występowania naruszeń.

Istotne jest, że naruszenia ze wszystkich trzech kategorii mogą być popełnione nie tylko przez zarządzającego transportem i przewoźnika drogowego, lecz również przez kierowcę. Dodatkowo służby kontrolne z różnych krajów mają automatycznie przekazywać sobie informacje o naruszeniach z wymienionych kategorii. Dlatego też będą się one sumowały – niezależnie od kraju, w którym doszło do naruszenia.

Mówiąc o karach związanych z naruszeniem czasu pracy kierowcy, szczególnie czasem prowadzenia pojazdu, należy wspomnieć o tachografach, których regulacja znajduje się w wyżej wspomnianym Rozporządzeniu nr 165/2014 oraz Ustawie z dnia 5 lipca 2018 roku o tachografach. Naruszenia

Tabela 1

| Grupy naruszeń przepisów Rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady Europejskiej | | | | | |
|---|--|---------------------|-------------|---|---|
| Podstawa prawna | Rodzaje naruszenia BPN (5 pkt) | Poziom przewinienia | | | |
| | | PN (3 pkt) | NMW (1 pkt) | | |
| Okres prowadzenia pojazdu | | | | | |
| Art. 6 ust. 1 | Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 9 h, jeżeli jego wydłużenie do 10 h nie jest dozwolone | 9h <...< 10h | | | X |
| | | 10h <...< 11h | | X | |
| | | 11h <...< | X | | |
| | Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 10 h, jeżeli jego wydłużenie jest dozwolone | 10h <...< 11h | | | X |
| 11h <...< 12h | | | X | | |
| 12h <...< | | X | | | |
| Art. 6 ust. 2 | Przekroczenie tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu | 56h <...< 60h | | | X |
| | | 60h <...< 70h | | X | |
| | | 70h <...< | X | | |
| Art. 6 ust. 3 | Przekroczenie łącznego czasu prowadzenia pojazdu w ciągu 2 kolejnych tygodni | 90h <...<100h | | | X |
| | | 100h <...< 112h 30 | | X | |
| | | 112h 30 <...< | X | | |
| Przerwy | | | | | |
| Art. 7 | Przekroczenie czasu nieprzerwanego prowadzenia pojazdu | 4h 30 <...< 5h | | | X |
| | | 5h <...< 6h | | X | |
| | | 6h <...< | X | | |
| Okresy odpoczynku | | | | | |
| Art. 8 ust. 2 | Niespełnianie wymogu 11h dziennego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone | 10h <...< 11h | | | X |
| | | 8h 30 <...< 10h | | X | |
| | | ... < 8h 30 | X | | |
| | Niespełnianie wymogu 9 h skróconego dziennego okresu odpoczynku, jeżeli skrócenie jest dozwolone | 8h <...< 9h | | | X |
| | | 7h <...< 8h | | X | |
| | | ... < 7h | X | | |
| Niespełnianie wymogu 3 h + 9 h dziennego czasu odpoczynku | 3h + (8h <...< 9h) | | | X | |
| | 3h + (7h <...< 8h) | | X | | |
| | 3h + (...< 7h) | X | | | |
| Art. 8 ust. 5 | Niespełnianie wymogu 9 h dziennego okresu odpoczynku w przypadku załogi kilkuosobowej | 8h <...< 9h | | | X |
| | | 7h <...< 8h | | X | |
| | | ... < 7h | X | | |
| Art. 8 ust. 6 | Niespełnianie wymogu 24 h skróconego tygodniowego okresu odpoczynku | 22h <...< 24h | | | X |
| | | 20h <...< 22h | | X | |
| | | ... < 20h | X | | |
| | Niespełnianie wymogu 45 h tygodniowego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone | 42h <...< 45h | | | X |
| 36h <...< 42h | | | X | | |
| | | ... < 36h | X | | |

Źródło: opracowanie własne na podstawie [11]

z nim związane mogą generować wysokie kary m.in. za ukrywanie, likwidowanie, niszczenie, podrabianie lub przebranie danych zarejestrowanych na wykresówkach lub przechowywanych i pobranych z tachografu lub karty kierowcy; czy też za podłączenie do tachografu niedozwolonego urządzenia, przedmiotu wykonanego lub przeznaczonego do celów podrabiania lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachograf lub korzystanie z tego urządzenia lub przedmiotu.

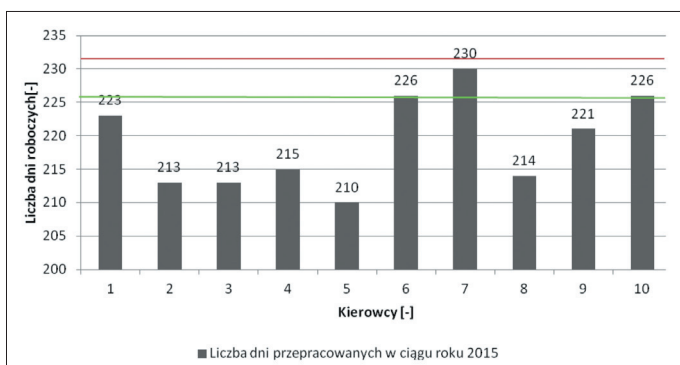
Studium przypadku – analiza dotycząca naruszeń norm czasowych i obsługi tachografu

Analiza czasu pracy kierowców jest kwestią niezwykle istotną dla przedsiębiorstwa transportowego. Po pierwsze, umożliwia optymalne planowanie czasu, po drugie, pozwala wychwycić najczęstsze naruszenia i zredukować liczbę kar, po trzecie, pozwala zweryfikować efektywność pracy osób zatrudnionych. Celem poniżej przedstawionego studium przypadku jest analiza dotycząca naruszeń przez kierowców norm czasowych zawartych w Rozporządzeniu nr 561/2006 oraz naruszeń przez kierowców Rozporządzenia nr 165/2014 pod względem obsługi tachografu dla wybranego przedsiębiorstwa.

Dla analizy została wybrana firma zajmująca się przewozami ładunków głównie o zasięgu krajowym, która w wybranym dla analizy okresie zatrudniała 10 kierowców. Zostały udostępnione szczegółowe dane z okresu całego roku 2015 o czasie pracy kierowców, w poszczególnych dniach, rodzaju wykonywanej pracy, czasie i godzinach odpoczynku, rodzaju pojazdu, który obsługiwali oraz pokonanej drodze.

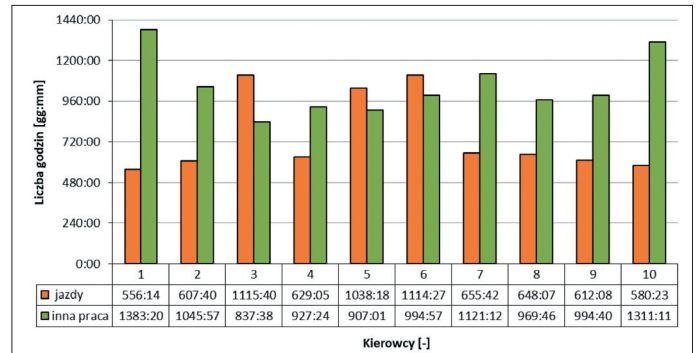
Żeby określić ogólny stan rzeczy dotyczący pracy zatrudnionych kierowców w 2015 roku w wybranym przedsiębiorstwie, zaprezentowane zostaną sumaryczne dane dla poszczególnych kierowców z liczbą przepracowanych dni, przejechanych kilometrów oraz godzin prowadzenia pojazdów i wykonywania innej pracy.

Na początku analizy warto zwrócić uwagę na liczbę dni roboczych w wybranym przedsiębiorstwie. Rysunek 1 przedstawia wykres przepracowanych dni przez poszczególnych kierowców. W roku 2015 liczba dni roboczych dla osób pracujących krócej niż 10 lat wynosił 232 (linia czerwona na rys. 1), dla osób pracujących powyżej 10 lat – 226 (linia zielona na rys. 1). Kierowcy numer 6, 7 oraz 10 mieli najwięcej przepracowanych dni w ciągu roku.



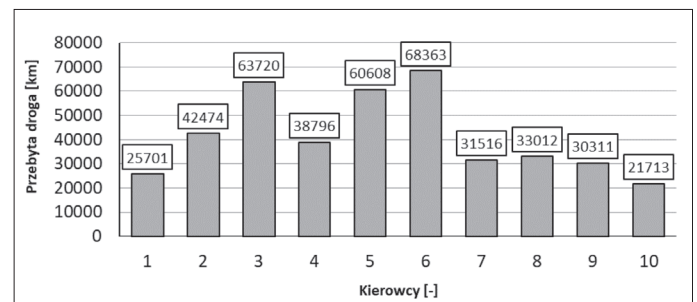
Rys. 1. Liczba dni roboczych dla poszczególnych kierowców za 2015 rok
Źródło: opracowanie własne

Kolejny wykres przedstawiony na rysunku 2 pokazuje podział czasu pracy kierowców na prowadzenie pojazdu oraz wykonywanie innej pracy. Aż 70% kierowców więcej czasu wykonywało czynności inne niż prowadzenie pojazdu. Wynika to ze specyfiki działalności przedsiębiorstwa, które organizuje pracę kierowców zgodnie ze swoimi potrzebami.



Rys. 2. Suma godzin jazdy oraz innej pracy dla poszczególnych kierowców w 2015 roku
Źródło: opracowanie własne

Kolejną wartością poddaną analizie była długość przebytej przez kierowców drogi. Na rysunku 3 można zauważyć, że kierowcy numer 3, 5 oraz 6 przejechali największą liczbę kilometrów, co potwierdza fakt, że prowadzili pojazd najdłużej ze wszystkich kierowców (rys. 2). Natomiast kierowca numer 1 prowadzi pojazd przez najmniejszą liczbę godzin ze wszystkich, więc mogłoby się wydawać, że przebyta droga także będzie najkrótsza. Jednak, jak wskazuje rysunek 3, to kierowca numer 10 przebył tej drogi najmniej. Zatem nie zawsze czas jazdy określa długość przebytej drogi. Decydujące mogą być tu czynniki indywidualne, takie jak styl prowadzenia pojazdu lub obiektywne np. warunki atmosferyczne, jakość drogi, remonty na trasie etc.



Rys. 3. Przebyta droga przez poszczególnych kierowców w roku 2015
Źródło: opracowanie własne

W tabeli 2 zaprezentowane są dane dotyczące naruszeń Rozporządzenia nr 561/2006 dokonanych przez kierowców w roku 2015 i hipotetyczne punkty, które kierowca mógł otrzymać w przypadku kontroli drogowej przez uprawnione służby.

Można tu wyodrębnić najczęstsze przewinienia kierowców. Dla przedsiębiorcy jest to sygnałem, na co zwrócić uwagę przy szkoleniach czy ocenie pracowniczej. Wyróżnia się kierowca oznaczony numerem 6, który ma największą liczbę godzin spędzonych w trasie, przejechał również najwięcej kilometrów, a mimo to otrzymał tylko 5 punktów za naruszenia. Odmienne prezentuje się sytuacja kierowcy numer 8, który pod kątem przejechanych kilometrów i czasu spędzonego na prowadzeniu pojazdu oscyluje poniżej średniej, a jednocześnie uzyskał drugi najwyższy wynik liczby punktów otrzymanych za naruszenia.

Tabela 2

| Rodzaj naruszenia oraz liczba punktów, jakie kierowca mógłby otrzymać w roku 2015 podczas kontroli drogowej | | | | | | | | | | | | |
|---|-----------------|----------|---|----|---|---|---|----|----|----|----|------|
| Rodzaj naruszenia | | Kierowca | | | | | | | | | | Suma |
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 10 h, jeżeli jego wydłużenie jest dozwolone | 10 h <...< 11h | | | 1 | | | | | | | | 1 |
| Przekroczenie czasu nieprzerwanego prowadzenia pojazdu | 4h 30 <...< 5h | 1 | 1 | 2 | 3 | | | 3 | 4 | | | 14 |
| | 5h <...< 6h | | | 3 | 3 | | | 12 | 12 | 9 | | 39 |
| | 6h <... | | | 10 | | | | | 5 | | | 15 |
| Niespełnianie wymogu 11 h dziennego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone | 8h 30 <...< 10h | | | 3 | | | | | | | | 3 |
| Niespełnianie wymogu 9 h skróconego dziennego okresu odpoczynku, jeżeli skrócenie jest dozwolone | 8h <...< 9h | 1 | | 4 | | | | | | 1 | 1 | 7 |
| | ... < 7h | | | 5 | | | 5 | | | | | 10 |
| Suma | | 2 | 1 | 28 | 6 | 0 | 5 | 15 | 21 | 10 | 1 | |

Źródło: opracowanie własne

Kolejnym interesującym przykładem są dane dotyczące naruszeń Rozporządzenia nr 165/2014 pod względem obsługi tachografu i ewentualne punkty, które mogłyby zostać naliczone. Ich prezentacja znajduje się w tabeli 3.

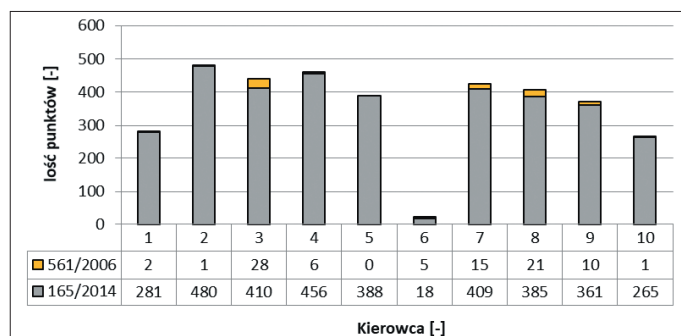
Tabela 3

| Punkty, jakie otrzymałby kierowca w czasie kontroli w 2015 roku | | | | | | | | | | | | |
|---|--|----------|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----|-----|-----|------|
| Rodzaj naruszenia | | Kierowca | | | | | | | | | | Suma |
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | |
| Używanie wykresówki lub kart kierowcy przez okres dłuższy, niż ten, na który jest przeznaczona wraz z utratą danych | | 5 | 45 | | 10 | | | | | 10 | | 70 |
| Niespełnianie wymogu ręcznego wprowadzania danych w stosownych przypadkach | | 265 | 385 | 360 | 360 | 385 | | 380 | 330 | 315 | 240 | 3020 |
| Niepoprawne stosowanie przełączników | | | 25 | 30 | 40 | | 15 | | | 10 | | 120 |
| Brak imienia lub nazwiska na wykresówce | | | | | | | | | 35 | | | 35 |
| Brak daty rozpoczęcia lub zakończenia używania wykresówki | | 3 | 21 | | 24 | | | 15 | 9 | 6 | 6 | 84 |
| Brak miejsca rozpoczęcia lub zakończenia używania wykresówki | | | 1 | | 4 | | | 8 | 1 | | 3 | 17 |
| Brak numeru rejestracyjnego na wykresówce | | | 2 | | 1 | | | | | | | 3 |
| Brak na wykresówce wskazania licznika długości drogi (przy rozpoczęciu) | | 6 | | | 12 | | | 3 | 9 | 15 | 9 | 54 |
| Brak na wykresówce wskazania licznika długości drogi (przy zakończeniu) | | 2 | 1 | | 5 | | | 3 | 1 | 5 | 7 | 24 |
| Niewprowadzenie symbolu państwa w urządzeniu rejestrującym | | | | 20 | 3 | 3 | | | | | | 26 |
| Suma | | 281 | 480 | 410 | 456 | 388 | 18 | 409 | 385 | 361 | 265 | |

Źródło: opracowanie własne

Tutaj również wyróżnia się kierowca numer 6, który znacznie odstaaje od swoich kolegów z wynikiem zaledwie 18 punktów, przy średniej dla zespołu 345,3 punktu.

Aby lepiej zobrazować różnice pomiędzy ewentualnymi karami dla wszystkich kierowców, dane przedstawiono w postaci wykresu na rysunku 4.



Rys. 4. Liczbę punktów, jaką kierowcy mogli otrzymać w czasie kontroli w roku 2015

Źródło: opracowanie własne

Na rysunku 4 wyliczona liczba punktów za naruszenia w zakresie obsługi urządzeń zapisujących czas pracy, czyli tachografów jest wielokrotnie większa niż liczba punktów za naruszenia reżimu pracy. Ta tendencja została zachowana również w Rozporządzeniu nr 165/2014, w którym ustawodawca przewiduje najostrejsze kary za naruszenia pierwszego rodzaju. A wprowadzany sukcesywnie system nowych tachografów, zdalnie przesyłających dane, na pewno przyczyni się do zwiększenia rewindykacji kar.

Warto w tym miejscu poruszyć również kwestię ryzyka w zakresie występowania kar. Wykonująca kontrolę w tym zakresie Inspekcja Transportu Drogowego stosuje specjalny system oceny podmiotów przewozowych [12], a także prowadzi rejestr przedsiębiorstw w Centralnej Ewidencji Naruszeń, gdzie zapisywane są naruszenia popełniane przez dane przedsiębiorstwa. Na podstawie tych danych Inspekcja Transportu Drogowego przygotowuje wykaz przedsiębiorstw o wysokim współczynniku ryzyka.

Ocena wystąpienia ryzyka wyliczana jest na podstawie wyników z przeprowadzonych kontroli drogowych w danym roku dla danego przedsiębiorstwa za pomocą następującego wzoru [12]:

$$wr = \frac{(n_1 \cdot w_1) + (n_2 \cdot w_2) + (n_3 \cdot w_3)}{m} \quad (1)$$

gdzie:

- w – współczynnik ryzyka,
- n_1 – łączna liczba NMW (naruszeń mniejszej wagi),
- n_2 – łączna liczba PN (poważnych naruszeń),
- n_3 – łączna liczba BPN (bardzo poważnych naruszeń),
- w_1 – wartość punktowa dla NMW wynosi 1,
- w_2 – wartość punktowa dla PN wynosi 3,
- w_3 – wartość punktowa dla BPN wynosi 5,
- m – liczba kontroli danego podmiotu w roku.

Gdy współczynnik oceny ryzyka określony na dany rok przez Główny Inspektorat Drogowy zostanie przekroczony, to przedsiębiorstwo podlega obowiązkowo kontroli w roku następnym. Przykładowo w roku 2013 wynosił on – 50 pkt, 2014 – 35, 2015 – 30, 2016 – 20, 2017 – 31, współczynnik oceny ryzyka za rok 2018 nie został jeszcze oficjalnie ustalony.

Czas pracy kierowców w wybranym przedsiębiorstwie był tak zorganizowany, że co prawda nie zostały przekroczone dopuszczalne normy czasu prowadzenia pojazdu, które wynikają z Rozporządzenia nr 561/2006 (kierowcy przez większość dni prowadzili pojazd w przedziale od dwóch do czterech godzin dziennie), jednak wiąże się to z niewykorzystaniem dziennych norm prowadzenia pojazdu. Inna praca była wykonywana przez kierowców najczęściej przez 4 do 6 godzin. Mogłoby się wydawać, że pracownicy nie popełniają naruszeń, lecz analiza pokazuje zgoła odmienne dane. W analizowanym przedsiębiorstwie doszło do licznych naruszeń związanych z czasem prowadzenia pojazdu, odbieraniem odpowiednich odpoczynków i przerw oraz dokumentacją okresów aktywności, jak również wychwycono błędy wynikające z użytkowania tachografu.

Podsumowanie

Przepisy dotyczące omawianej tematyki można podzielić na normujące czas pracy i kontrolujące sposób jego przestrzegania. Z analizy aktów prawnych można wywnioskować, że: czas pracy kierowcy, włącznie z krytycznym jego elementem – czasem prowadzenia pojazdu – jest w obecnym stanie prawnym wyczerpująco opisany i jasno uregulowany. Jednocześnie nasuwa się spostrzeżenie, że przepisy dotyczące kontroli wymagają i wymagać będą ciągłych nowelizacji, aby nadążyć za szybkim rozwojem technologii. Aktualnie wprowadzane inteligentne tachografy i odpowiednio inteligentne urządzenia dla ich kontroli powinny ułatwić życie nie tylko kontrolerom, ale także firmom transportowym oraz kierowcom – minimalizując one bowiem zakres nadużyć.

Analizując przepisy dotyczące naruszeń i kar oraz biorąc pod uwagę badania dotyczące studium przypadku, można zauważyć następujące tendencje: naruszenia związane z czasem prowadzenia pojazdu występują w mniejszej liczbie niż naruszenia związane z korzystaniem z tachografu. Można wywnioskować zatem, iż korzystanie z tego urządzenia wymaga praktyki. Problem ten powinien rozwiązać się samoistnie w najbliższym czasie, gdyż nowe urządzenia będą prostsze w obsłudze i będą wymagać niewielkiej ingerencji kierowcy.

Potwierdzenie rozwoju trendów dotyczących lepszego zorganizowania czasu pracy kierowców oraz jego kontroli odzwierciedla wniesiony 31 maja 2017 roku pakiet wniosków pod nazwą „Europa w ruchu”. Obecnie projekt po poprawkach oczekuje na pierwsze czytanie.

Literatura

1. Dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego.
2. Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85.
3. Umowa Europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowo (AETR), sporządzona w Genewie dnia 1 lipca 1970 r.
4. Matejczyk E., Wegner-Kowalska J., Prasolek Ł., Hrycak A., *Czas pracy kierowców – najnowsze zmiany : wzory dokumentów, porady ekspertów, przykłady rozliczeń*, Wydawnictwo Wiedza i Praktyka, Warszawa 2017.
5. Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania Rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG.
6. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające Rozporządzenie (WE) nr 561/2006.
7. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. 2001 nr 125 poz. 1371).
8. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego.
9. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. 2004 nr 92 poz. 879).
10. Ustawa z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (Dz.U. 2018 poz. 1480).
11. Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniające Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniające załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady.
12. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2010 r. w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców (Dz.U. 2010 nr 72 poz. 462).
13. Paluch S., *Czas pracy kierowców: vademecum kierowcy i pracodawcy*, Wydawnictwo SPH Credo, Piła 2013.