

WYBRANE ASPEKTY ANALIZY CZASU PRACY KIEROWCY

DOI: 10.24136/atest.2018.316

Data zgłoszenia: 30.08.2018. Data akceptacji: 25.09.2018.

Wprowadzenie przepisów rozporządzenia WE nr 561/2006 oraz umowy AETR ujednoliciło w Europie zasady dotyczące czasu pracy kierowcy. Dzięki temu kierowcy wykonujący przewozy międzynarodowe muszą stosować się do tych samych lub bardzo zbliżonych do siebie przepisów. Kierowcy podczas wykonywania pracy muszą pamiętać o wszystkich przepisach dotyczących czasu pracy kierowcy.

Urządzenia rejestrujące aktywności kierowców, czyli tachografy, pozwalają organom kontrolującym przede wszystkim na weryfikację przestrzegania przepisów dotyczących ich czasu pracy.

1. WYPADKI ZWIĄZANE ZE ZMĘCZENIEM KIEROWCY

Wprowadzenie przepisów dotyczących czasu pracy kierowcy miało na celu przede wszystkim zwiększenie bezpieczeństwa zarówno kierowców zawodowych jak i wszystkich innych uczestników ruchu drogowego.

Przepisy dotyczące czasu pracy kierowcy mają na celu przede wszystkim narzucenie kierowcy odbywania odpoczynków w jeździe. Z raportu policji dotyczącego wypadków drogowych w 2016 roku wynika, że zmęczenie lub zaśnięcie zostało oficjalnie uznane jako przyczyna spowodowania 655 wypadków (2,3% ogółu), w których 98 osób zmarło (4,3% ogółu), a 981 zostało rannych (2,7% ogółu) [1]. Nie jest to duży odsetek, ale nie jest wykluczone, że zmęczenie mogło mieć wpływ na inne przyczyny zdarzeń na drodze. Można tylko się domyślać, jak dużo większe byłyby te liczby, gdyby czas pracy kierowców zawodowych nie był w żaden sposób kontrolowany.

2. AKTY PRAWNE I KONTROLA AKTYWNOŚCI KIEROWCY

Przepisy dotyczące czasu pracy kierowcy obowiązujące w Polsce zmieniały się z biegiem lat. Miało to na celu dostosowanie ich do tych, obowiązujących na terenie całej Unii Europejskiej. Pomimo rozporządzeń mówiących o zasadach przestrzegania czasu pracy kierowcy we Wspólnocie, nie mogło obyć się bez przepisów takich jak Ustawa o Transporcie Drogowym, która rozstrzyga między innymi o wysokościach kar za dane naruszenie przepisów. Przestrzegania przepisów kontroluje przede wszystkim Inspekcja Transportu Drogowego oraz Państwowa Inspekcja Pracy [2].

Po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej, aktem prawnym regulującym czas pracy kierowcy jest rozporządzenie WE nr 561/2006, które obowiązuje na terenie całej wspólnoty. Oznacza to, że kierowca wjeżdżając do innego kraju (należącego do Unii Europejskiej) musi przestrzegać takich samych przepisów jak w kraju ojczystym.

Państwowa Inspekcja Pracy oraz Inspekcja Transportu Drogowego podczas kontroli sprawdzają wszystkie aktywności kierowcy, ale dla bezpieczeństwa na drogach najważniejsze jest przestrzega-

nie przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, czasu przerw oraz odpoczynków.

3. PRZEPISY DOTYCZĄCE CZASU PRACY KIEROWCY

Kierowca musi pamiętać o maksymalnym czasie prowadzenia pojazdu oraz czasie pracy w ciągu jednego dnia, ale również w ciągu całego tygodnia a nawet dwóch kolejnych tygodni. Dodatkowo kierowca nie może skrócić minimalnego czasu przerwy. Czas dziennego i tygodniowego odpoczynku można skracać zgodnie z obowiązującymi przepisami. Za każde naruszenie przepisów zarówno na kierowcę jak i przedsiębiorcę mogą zostać nałożone kary pieniężne oraz mandaty.

Najważniejsze informacje dotyczące czasu pracy kierowcy zawarte w rozporządzeniu WE nr 561/2006 to [3]:

- doba robocza trwa maksymalnie 24 godziny i rozpoczyna się od momentu zakończenia odpoczynku dziennego,
- tydzień od godziny 00:00 w poniedziałek do godziny 24:00 w niedzielę,
- maksymalny czas prowadzenia pojazdu bez przerwy to 4 godziny i 30 minut,
- przerwa powinna trwać co najmniej 45 minut,
- przerwa może być podzielona na dwie części z czego pierwsza musi trwać co najmniej 15 minut a druga 30 minut,
- maksymalny czas prowadzenia pojazdu w ciągu jednej doby roboczej to 9 godzin,
- maksymalny czas prowadzenia pojazdu w ciągu jednej doby roboczej może być dwukrotnie w ciągu tygodnia wydłużony do 10 godzin,
- regularny dzienny odpoczynek powinien trwać co najmniej 11 godzin,
- dzienny odpoczynek może zostać trzykrotnie skrócony w ciągu tygodnia do 9 godzin,
- regularny dzienny odpoczynek może zostać podzielony na dwie części z czego pierwsza nie może być krótsza niż 3 godziny, zaś druga krótsza niż 9 godzin,
- maksymalny czas prowadzenia pojazdu w ciągu jednego tygodnia to 56 godzin,
- regularny odpoczynek tygodniowy powinien trwać co najmniej 45 godzin,
- odpoczynek tygodniowy może zostać skrócony do 24 godzin,
- w okresie dwutygodniowym, kierowca musi odebrać co najmniej jeden regularny odpoczynek tygodniowy,
- maksymalny czas prowadzenia pojazdu w dwóch kolejnych tygodniach to 90 godzin.

Przepisy umowy AETR obowiązującej poza terenami Unii Europejskiej nie różnią się znacznie od tych zawartych w rozporządzeniu WE nr 561/2006.

Wprowadzone w celu umożliwienia kontrolowania czasu pracy kierowców tachografy analogowe gromadzą dane na wykresów-

kach. Wraz z rozwojem technologii zostały one zastąpione tachografami cyfrowymi. W odróżnieniu od swoich poprzedników, gromadzą one dane we wbudowanej pamięci oraz w pamięci karty kierowcy. Jest to dużo wygodniejsze, ponieważ kierowcy nie muszą wozić w pojeździe stosu pustych oraz wypełnionych wykresówek. To samo dotyczy się przedsiębiorców – również nie muszą oni przechowywać wypełnionych wykresówek na wypadek kontroli.

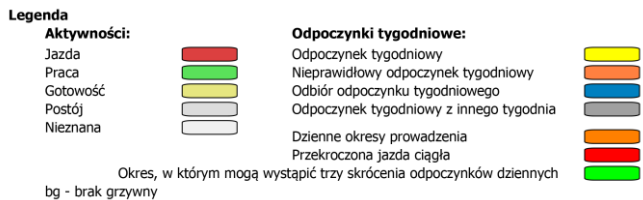
Zawodowi kierowcy prowadzący pojazdy podlegające przepisom dotyczącym czasu pracy kierowcy, łamiąc je narażają na konsekwencje nie tylko siebie, ale również swojego pracodawcę. Należy pamiętać, że niektóre, czasem nieświadome naruszenia przepisów mogą automatycznie spowodować naruszenia kolejnych.

4. ANALIZA CZASU PRACY KIEROWCY

Do analizy czasu pracy kierowców bardzo przydatne są programy komputerowe. Umożliwiają one nie tylko wygodnie i przejrzysto przeglądać i analizować aktywności kierowców, ale również przechowują dane oraz automatycznie wykrywają wszelkie wykroczenia, których kierowca się dopuścił. Jednym z takich programów, na podstawie którego analizowany jest czas pracy kierowcy w tej publikacji jest program Tachospeed.

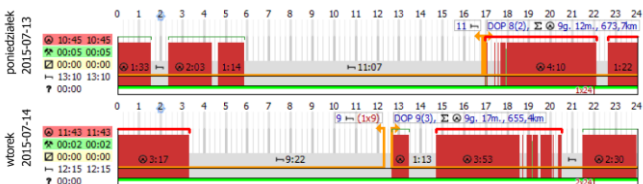
Program Tachospeed umożliwia odczyt i analizę danych pobranych z pamięci tachografów oraz z karty kierowcy, karty kontrolnej oraz karty warsztatowej. Ponadto program analizuje obrazy z zeskanowanych wykresówek i również analizuje przetworzone dane. Program podczas pracy sprawdza każdy okres aktywności opierając się na przepisach zawartych w rozporządzeniu WE nr 561/2006 oraz w umowie AETR.

Program Tachospeed przedstawia aktywności kierowcy korzystając z legendy przedstawionej na rysunku 1.1.



Rys. 1.1. Legenda przedstawiająca sposób wyświetlania informacji o aktywności kierowcy w programie Tachospeed [Źródło: opracowanie własne]

Analizując czas pracy kierowców w tej publikacji skupiono się na konkretnych przykładach, gdzie kierowcy naruszyli przepisy w różny sposób. W tym przypadku można zaobserwować bardzo prosty błąd, ale zarazem częsty – wydłużenie czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy spowodowany skróceniem przerwy.



Rys. 1.2. Fragment danych z programu Tachospeed – wydłużenie czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy [Źródło: opracowanie własne]

Na rysunku 1.2 pierwszą czerwoną linią nad okresem aktywności rozpoczynającym się o godzinie 16:58 w poniedziałek zana-

czono okres, w którym dokonano wykroczenia. W szczegółach tej aktywności znajdują się następujące informacje:

Tabela 1.1

Szczegóły aktywności kierowcy w okresie naruszenia przepisów – wydłużenie czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy [Źródło: opracowanie własne]

Godzina rozpoczęcia aktywności	16:58
Godzina zakończenia aktywności:	22:07
Czas jazdy	4h 33 min

Z tabeli 1.1 wynika, że dany okres aktywności trwał dokładnie 5 godzin i 9 minut. Znając dokładny czas jazdy – 4 godzin i 33 minut, można bez problemu wyliczyć czas przerwy ze wzoru:

$$\text{Długość okresu aktywności} - \text{czas jazdy} = \text{czas przerwy}$$

$$5 \text{ godzin } 9 \text{ minut} - 4 \text{ godzin } 33 \text{ minut} = 36 \text{ minut}$$

Czas przerwy po maksymalnie 4,5h prowadzenia pojazdu powinien trwać co najmniej 45 minut, przy odbieraniu go w częściach – pierwsza co najmniej 15 minut, druga 30 minut. W analizowanym okresie po pierwsze nie występuje 45 minut nieprzerwanej przerwy, po drugie żadna przerwa nie trwa dłużej niż 30 minut.

Bardzo podobna sytuacja jest oznaczona drugą czerwoną linią nad okresem aktywności rozpoczynającym się o godzinie 22:38 w poniedziałek zaznaczono okres, w którym dokonano wykroczenia. W szczegółach tej aktywności znajdują się następujące informacje:

Tabela 1.2

Szczegóły aktywności kierowcy w okresie naruszenia przepisów – wydłużenie czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy [Źródło: opracowanie własne]

Godzina rozpoczęcia aktywności	22:38
Godzina zakończenia aktywności:	03:17
Czas jazdy	4h 39 min

Z tabeli 1.2 wynika, że dany okres aktywności trwał dokładnie 4 godziny i 39minut. Oznacza to, że okres jazdy nie był przerywany.

Przedstawione powyżej dwa wykroczenia nie podlegają jednak karze podczas kontroli, pod warunkiem, że wykroczenie takie będzie odpowiednio uzasadnione.

Na rysunku 1.2 trzecią czerwoną linią nad okresem aktywności rozpoczynającym się o godzinie 14:41 we wtorek zaznaczono okres, w którym dokonano wykroczenia. W szczegółach tej aktywności znajdują się następujące informacje:

Tabela 1.3

Szczegóły aktywności kierowcy w okresie naruszenia przepisów – wydłużenie czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy [Źródło: opracowanie własne]

Aktywność	Godzina rozpoczęcia	Godzina zakończenia	Długość aktywności
Jazda	14:41	18:34	3h 53min
Przerwa	18:34	18:42	8min
Jazda	18:42	18:44	2min
Przerwa	18:44	18:53	9min
Jazda	18:53	19:08	15min
Inna praca	19:08	19:10	2min
Jazda	19:10	19:24	14min
Przerwa	19:24	19:32	8min
Jazda	19:32	20:03	31min

Przerwa	20:03	20:05	2min
Jazda	20:05	20:08	3min
Przerwa	20:08	20:20	12min
Jazda	20:20	20:29	9min

Z tabeli 1.3 można odczytać, że czas jazdy trwał łącznie 5 godzin i 7 minut. Żadna z przerw nie trwała nawet 15 minut, dlatego naruszono w tym przypadku przepisy. Za takie wykroczenie według taryfikatora przysługują następujące kary [4]:

- Dla przedsiębiorstwa 150zł – l.p. 5.2.1. załącznika nr 3 do ustawy o transporcie drogowym,
- Dla przedsiębiorstwa 200zł – l.p. 5.2.2. załącznika nr 3 do ustawy o transporcie drogowym,
- Dla kierowcy 300zł – l.p. 4.2. załącznika nr 3 do ustawy o transporcie drogowym.

5. PODSUMOWANIE

Przepisy dotyczące czasu pracy kierowcy wprowadzone zostały w celu zapobiegania przemęczaniu się kierowców zawodowych, a co za tym idzie spowodować zmniejszenie ilości wypadków spowodowanych tym właśnie czynnikiem. Przestrzeganie tych przepisów powinien mieć na uwadze nie tylko sam kierowca, ale również przedsiębiorca. Kary za naruszenie tych przepisów nakładane są zarówno na prowadzącego pojazd, jak również przełożonego.

LITERATURA

[1] <http://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>

[2] Prasolek Ł., *Czas pracy kierowców. Procedury, rozliczenia, wzory*. 4. wydanie, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2013

[3] Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r.

[4] Ustawa o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 r.

Selected aspects of analysis of driver's working time

The introduction of the provisions of Regulation EC No 561/2006 and AETR agreement in Europe has consolidated the ruler on driving times. As a result, drivers working in international transport must apply to the same or very similar legislation. Drivers need to remember all the rules on drivers' hours.

Equipment used for recording driver activities, called tachographs allow control authorities to verify compliance.

Autorzy:

mgr. inż. **Orzechowski Miron** – Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny; miron.orzechowski@zut.edu.pl

dr hab. inż. **Mroziak Małgorzata** – Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny; malgorzata.mroziak@zut.edu.pl

dr hab. inż. **Danilecki Krzysztof** – Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny; krzysztof.danilecki@zut.edu.pl