

Paweł ANDRZEJCZAK
Wyższa Szkoła Zawodowa im. Witelona, Legnica
andrzejczyk@o2.pl

Jarosław BRODNY
Politechnika Śląska, Gliwice
jaroslaw.brodny@polsl.pl

WPŁYW CZASU PRACY KIEROWCY NA DZIAŁALNOŚĆ PRZEDSIĘBIORSTWA TRANSPORTOWEGO

Streszczenie. Transport jest jednym z podstawowych działów gospodarki światowej i ma on fundamentalny wpływ na jej rozwój oraz rozwój całej cywilizacji. Sytuacja wygląda podobnie również w Polsce. Sprawnie i efektywnie działający transport stanowi bowiem podstawę do rozwoju innych dziedzin gospodarki. W szczególności dotyczy to transportu towarowego, którego zadaniem jest sprawne, szybkie i tanie przemieszczanie różnego typu towarów. Można założyć, że podstawą dobrze działającej gospodarki rynkowej jest efektywny transport. Aby spełniał on swoją rolę w gospodarce, muszą być spełnione określone warunki. Jednym z nich są uwarunkowania prawne dotyczące czasu pracy kierowców w przedsiębiorstwach transportowych. Praktyka pokazuje, że w tym obszarze występują poważne problemy związane z obowiązującymi regulacjami prawnymi, które w istotny sposób utrudniają prace kierowców oraz przedsiębiorstw transportowych. W artykule skoncentrowano się na wyjaśnieniu tego problemu. W tym celu przeprowadzono badania ankietowe wśród kierowców oraz właścicieli przedsiębiorstw transportowych. Na podstawie uzyskanych wyników podjęto próbę określenia, jak obecne uwarunkowania prawne są przestrzegane przez kierowców oraz jaki mają wpływ na efektywność przedsiębiorstw transportowych. Otrzymane wyniki dowodzą, że w wielu przedsiębiorstwach przepisy te stanowią poważną barierę rozwoju.

Słowa kluczowe: transport, przedsiębiorstwo transportowe, czas pracy kierowcy, transport samochodowy, kierowca zawodowy

INFLUENCE OF A DRIVER'S WORKING TIME ON THE OPERATION OF A TRANSPORT COMPANY

Abstract. Transport is one of the basic sectors of the global economy. It has a fundamental impact on the development of the global economy as well as the entire civilization. The importance of transport for economic development in Poland is also enormous since efficiently and effectively operating transport is the basis for the advancement of other sectors of the economy. In particular, it concerns freight transport, which task is to move various types of goods efficiently, quickly and cheaply. It can be assumed that effective transport is the key to a well-functioning market economy. However, to fulfil its role in the economy certain conditions must be met. One of them are legal conditions concerning drivers' working time in transport companies. Practice shows there are serious problems in this area. They are related to the applicable legal regulations, which significantly impede the work of drivers and transport companies. The article focuses on explaining this problem. For this purpose, a survey was conducted among drivers and owners of transport companies. Based on the results obtained, an attempt was made to determine how current legal conditions are observed by drivers and what impact they have on the efficiency of transport companies. The obtained results prove that in many enterprises these provisions constitute a serious barrier to their development.

Keywords: transport, transports company, driver working time, car transport, professional driver

1. Wprowadzenie

Rozwój przedsiębiorstw transportowych w Polsce zapoczątkowany został przemianami społeczno-gospodarczymi lat dziewięćdziesiątych, a w dalszej kolejności akcesją państwa do struktur Unii Europejskiej. Polityka regionalna Wspólnoty kładzie szczególny nacisk na kwestie transportu, ponieważ jest on czynnikiem determinującym konkurencyjność poszczególnych regionów Unii Europejskiej oraz innych części geograficznych świata.

Zasadniczym miernikiem pozwalającym na ocenianie transportu jest tzw. dostępność transportowa, której pomiar dokonywany jest na podstawie analizy transportu. Poprawa dostępności transportowej uzależniona jest od tempa rozwoju infrastruktury transportu w danym kraju. Mówiąc o dostępności usług w obszarze transportu, nie sposób nie wspomnieć o dwóch wskaźnikach, a mianowicie: wielkości obszaru ciężenia, który wyrażany jest stosunkiem powierzchni do liczby punktów transportowych, oraz spójnością systemu transportowego wyrażoną wzajemnym powiązaniem poszczególnych gałęzi transportu¹.

¹ Małek P.: *Ekonomika transportu*. PWE, Warszawa 1977.

W celu prowadzenia dalszych analiz konieczne jest zdefiniowanie pojęcia transportu, ponieważ jego wyjaśnienie będzie stanowiło podstawę do dalszych rozważań dotyczących rozwoju przedsiębiorstw transportowych w Polsce. Transport jest działem gospodarki narodowej zaspokajającym potrzeby fizycznego przemieszczania się towarów i osób. Dobrze rozwinięta sieć transportowa umożliwi realizację idei mobilności zawodowej pracowników, a w przypadku przewozów towarowych determinuje efektywność wymiany handlowej w ujęciu wewnętrznym i międzynarodowym². Dostępna literatura prezentuje wiele odmiennych definicji transportu. Jedna z nich mówi, że transport rozumiany jest jako proces technologiczny wszelkiego przenoszenia na odległość, czyli przemieszczanie osób przedmiotów lub energii³. Jest to podejście czynnościowe do transportu, a ujęcie podmiotowe pojmuje transport, jako technicznie, organizacyjnie i ekonomicznie wydzielone z innych czynności, celowe przemieszczanie wszelkich ładunków i osób⁴.

Podjmując rozważania w obszarze transportu, nie sposób odnieść się do systemu transportowego, pojmowanego jako całość zagadnień technicznych, ekonomicznych, prawnych, a także organizacyjnych, które są charakterystyczne w procesie wzajemnego oddziaływania poszczególnych rodzajów transportu i które determinują charakter relacji pomiędzy transportem a innymi działami gospodarki narodowej⁵. Schemat systemu transportowego wraz z jego otoczeniem przedstawiono na rysunku 1⁶. Zasadne wydaje się także szersze zastosowanie narzędzi informatycznych, które z powodzeniem wspomagają procesy produkcyjne w innych dziedzinach gospodarki^{7,8,9}.

Analizując przedstawiony schemat, można zauważyć, że podstawowe znaczenie w całym systemie, oprócz środków technicznych, mają ludzie. Na każdym poziomie funkcjonowania systemu znaczenie człowieka jest bardzo duże. W szczególności dotyczy to kierowców, na których faktycznie spoczywa obowiązek wykonywania najistotniejszego etapu w całym procesie transportu.

² Urbanyi-Popiołek I.: Ekonomiczne i organizacyjne aspekty transportu. Wydawnictwo Uczelniane Wyższej Szkoły Gospodarki, Bydgoszcz 2013.

³ Tarski I.: *Ekonomika i organizacja transportu międzynarodowego*. PWE, Warszawa 1993.

⁴ Madeyski M., Lissowska E., Marzec J.: *Wstęp do nauki o transporcie*. SGPiS, Warszawa 1971.

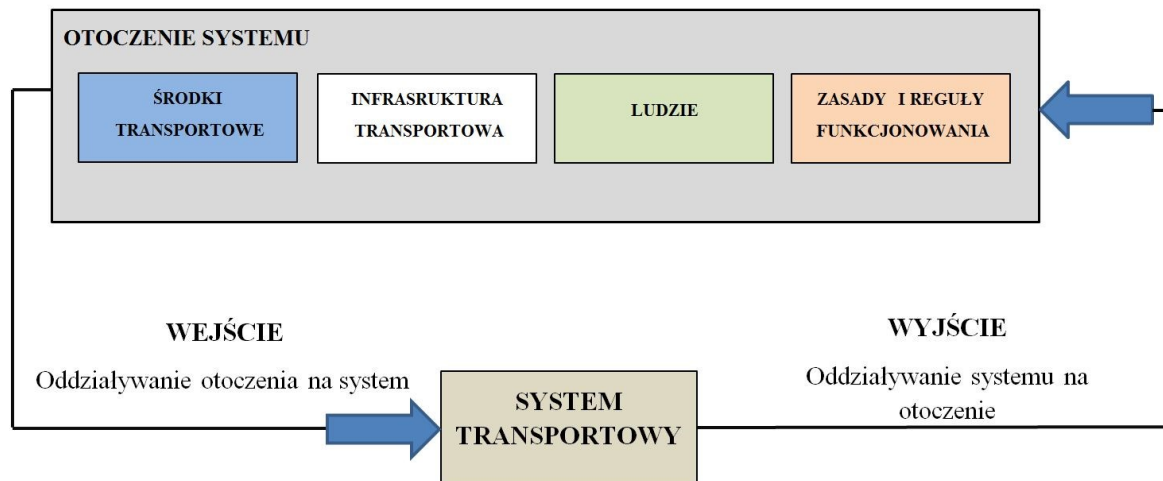
⁵ Liberadzki B., Mindur L. (red.): *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*. Instytut Technologii Eksploatacji, Warszawa-Radom 2007.

⁶ Stajniak M.: *Transport i spedycja*. Podręcznik do kształcenia w zawodzie technik logistyki. Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2007.

⁷ Brodny J., Tutak M., Michalak M.: The use of the TGŚP module as a database to identify breaks in the work of mining machinery. *BDAS 2017*, p. 441-452. DOI: 10.1007/978-3-319-58274-0_35.

⁸ Brodny J., Tutak M., Michalak M.: A Data Warehouse as an Indispensable Tool to Determine the Effectiveness of the Use of the Longwall Shearer. *BDAS 2017*, p. 453-465. DOI: 10.1007/978-3-319-58274-0_36.

⁹ Stecula K., Brodny J., Tutak M.: Use of intelligent informatics module for registration and assessment of causes of breaks in selected mining machines. *ISPEM 2017*, p.74-84. DOI: 10.1007/978-3-319-64465-3_8.



Rys. 1. Schemat systemu transportowego

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Stajniak M.: Transport i spedycja. Podręcznik do kształcenia w zawodzie technik logistyki. Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2007.

Cały proces transportu realizowany jest przez przedsiębiorstwa transportowe. Wykonują one te usługi, polegające na przemieszczaniu ludzi oraz towarów z jednego miejsca do innego za pomocą specjalistycznych środków technicznych. Rola tych przedsiębiorstw w Polsce jest silnie uzależniona od rozwoju całej gospodarki. Transport jest bowiem jednym z najważniejszych czynników determinujących gospodarczy rozwój państwa. Rozwój transportu integruje ze sobą rynki handlowe, umożliwia zwiększanie rozmiarów produkcji i kreuje wzrost gospodarczy kraju. Zachodzące we współczesnym świecie procesy globalizacji powodują, że aby dana gospodarka była konkurencyjna, to musi mieć dobrze zorganizowaną infrastrukturę transportową. Gęsta sieć dobrej jakości połączeń drogowych, kolejowych i lotniczych jest istotnym czynnikiem pobudzającym gospodarkę przez zachęcanie do wymiany handlowej oraz rozwój przemysłu. W szczególności dotyczy to przemysłu opartego na technologiach, które wymagają ciągłego dostępu do półproduktów i surowców poddawanych procesom przetwórczym. Elementy te, podobnie jak gotowe produkty, muszą być dostarczone do odbiorców w odpowiednim czasie i stanie. Powoduje to, że znaczenie przedsiębiorstw transportowych w każdej gospodarce, a w szczególności wolnorynkowej, jaką jest gospodarka Polska, nabiera ogromnego znaczenia.

W myśl prawodawstwa Unii Europejskiej, które jest nadrzędne wobec prawodawstwa krajowego, przedsiębiorstwo transportowe oznacza osobę fizyczną, osobę prawną lub związek albo grupę osób niemających osobowości prawnej, niezależnie od tego, czy działa zarobkowo czy nie, lub jednostkę państwową, niezależnie od tego, czy ma ona osobowość prawną czy też podlega organowi, który ma osobowość prawną, która zarobkowo lub na potrzeby własne wykonuje przewozy drogowe¹⁰.

¹⁰ Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), art. 1w /Oświadczenie rządowe z dn. 10.12.2013 r. w sprawie mocy obowiązującej zmian do DzU. 2014.409 pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r., przyjętych w Genewie w dniach 27 listopada 2003 r., 16 marca 2006 r. i 20 czerwca 2010 r., DzU. 2014.409.

Należy mieć także świadomość, że przedsiębiorstwo transportowe odznacza się swoistą specyfiką, która polega na tym, iż jego działalność ma charakter usługowy, to znaczy, że podmiot gospodarczy wytwarza i dostarcza usługi, które nie mają charakteru materialnego, rzeczowego. Są one niematerialne i nietrwałe, odznaczają się także nierozłącznością oraz nierozdzielnością z osobą wykonawcy, a także niemożnością nabycia prawa własności.

Można więc przyjąć, że w gospodarce wolnorynkowej system transportowy oparty jest na przedsiębiorstwach transportowych, a jego efektywność, bardzo istotna dla rozwoju gospodarczego kraju, zależna jest od efektywności poszczególnych przedsiębiorstw. Zauważalny jest ścisły związek rozwoju gospodarczego kraju z kondycją przedsiębiorstw transportowych, dlatego oczywista powinna być troska i pomoc państwa w działalności tych przedsiębiorstw.

Praktyka wskazuje, że nie jest to takie oczywiste. Okazuje się bowiem, że wprowadzane uregulowania prawne dotyczące funkcjonowania przedsiębiorstw transportowych w niektórych obszarach znacznie utrudniają tę działalność. Szczególnie kontrowersyjnym obszarem jest czas pracy kierowców. Unormowania prawne w tym zakresie wywołują bardzo zróżnicowane reakcje, zarówno wśród właścicieli przedsiębiorstw transportowych, jak i kierowców. Z tego też względu Autorzy artykułu przeprowadzili badania ankietowe, z wykorzystaniem specjalnie do tego opracowanej aplikacji internetowej, w celu określenia, jaki wpływ na działalność przedsiębiorstw transportowych mają uwarunkowania prawne w zakresie czasu pracy kierowców. Badania przeprowadzono wśród 1610 kierowców zawodowych. Część wyników tych badań przedstawiono w niniejszej publikacji. Dodatkowo omówiono także regulacje prawne w tym zakresie. Autorzy mają nadzieję, że prezentowana praca będzie kolejnym głosem w dyskusji nad optymalnym modelem funkcjonowania przedsiębiorstw transportowych w Polsce.

2. Uregulowania prawne w zakresie czasu pracy kierowców

Jednym z najistotniejszych aspektów funkcjonowania przedsiębiorstw transportowych w branży TSL (transport, spedycja i logistyka) jest ich otoczenie prawne, które stanowi spore wyzwanie zarówno dla samych właścicieli firm, jak i dla ich pracowników. Podstawowym aktem prawnym dotyczącym Prawa pracy, niezależnie od sektora gospodarki w Polsce, jest Kodeks pracy. Reguluje on najważniejsze sprawy dotyczące stosunku pracy, a także niektóre inne zagadnienia z nim związane – w tym: kto, jak długo i w jakich warunkach może pracować¹¹.

¹¹Andrzejczyk P., Fajfer P.: Branża TSL w przykładach i ćwiczeniach. Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2016.

Należy tu zauważyć, iż sam Kodeks pracy jest niewystarczający dla pełnego uregulowania zasad pracy kierowców zawodowych, dlatego też zarówno w Polsce, jak i w innych krajach (w tym w Unii Europejskiej) funkcjonuje wiele dodatkowych regulacji prawnych. Określają one ile czasu kierowca wykonujący przewóz zarobkowy może pracować, jako prowadzący pojazd oraz jak długo może pracować przy innych czynnościach, np. przy załadunku. Najistotniejsze akty prawne, które uwzględniają kwestię czasu pracy kierowcy w transporcie drogowym to¹²:

- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (DzU. nr 92, poz. 879 z późn. zm.). Zastąpiła ona ustawę z dnia 24 sierpnia 2001 r. o czasie pracy kierowców (DzU. Nr 123, poz. 1354) i jest wykonaniem Dyrektywy (WE) nr 2002/15, Parlamentu Europejskiego i Rady Europy z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego.
- 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 Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85.
- Umowa Europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzona w Genewie dnia 1 lipca 1970 r., a ratyfikowana przez Polskę dnia 30 sierpnia 1999 r. (DzU. z 1999 r. nr 94, poz. 1087).
- Kodeks pracy – na mocy art. 4 Ustawy o czasie pracy kierowców, w zakresie nieuregulowanym tą ustawą (DzU. z 1998 r. Nr 21, poz. 94, z późn. zm.).

Poruszając problematykę czasu pracy kierowców w odniesieniu do organizacji i funkcjonowania podmiotu gospodarczego, należy mieć świadomość istnienia swego rodzaju dualizmu uwarunkowań prawnych w obszarze prawodawstwa polskiego i Unii Europejskiej. Należy także mieć świadomość, że czas pracy kierowcy nie jest określeniem tożsamym w odniesieniu do norm prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowców. Wynika to z faktu, że sam czas pracy kierowców określany jest przez uwarunkowania prawa krajowego, tj. ustawy o czasie pracy kierowców, zaś zapisy determinujące okresy prowadzenia pojazdów, a także wymiar przysługujących kierowcom przerw zapisane są w Rozporządzeniu nr 561/2006 w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych w zakresie transportu drogowego.

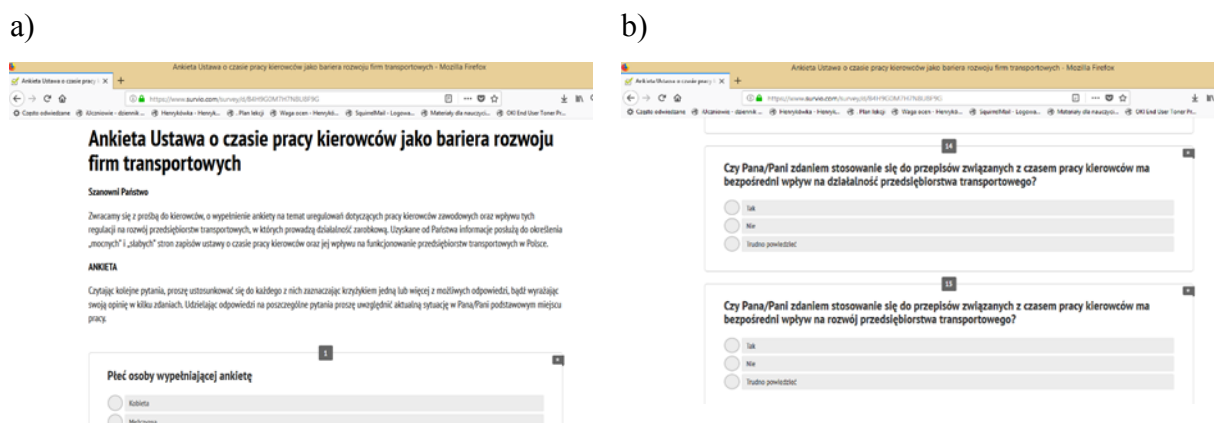
Ze względu na mnogość aktów prawnych w tym zakresie oraz ich zawilóść, Autorzy opracowania postanowili przeprowadzić badania wśród zawodowych kierowców (samochodów ciężarowych oraz autobusów), wykonujących przewozy krajowe i zagraniczne, odnośnie do ich opinii na temat obowiązujących unormowań prawnych w zakresie czasu pracy kierowców. Celem badań było określenie czy i w jakim stopniu te unormowania są znane kierowcom, jak oceniają ich jasność i przejrzystość oraz jaki wpływ mają na rozwój przedsiębiorstw transportowych.

¹² Ibidem.

3. Normy czasu pracy kierowcy a rzeczywistość – wyniki badań

W celu określenia stopnia znajomości regulacji prawnych w zakresie czasu pracy kierowców przeprowadzono badania ankietowe wśród kierowców kilkunastu przedsiębiorstw transportowych. Badania wykonano w okresie od początku lipca do końca listopada 2016 r. Autorzy artykułu potraktowali je jako wstępne. Plan dalszych badań obejmować będzie znacznie szerszy zakres tematyczny oraz większą liczbę respondentów. W badaniach, których wyniki prezentowane są w pracy, kierowcy mogli wypełniać kwestionariusz zarówno w wersji tradycyjnej, czyli papierowej, jak i elektronicznej z wykorzystaniem specjalnie opracowanej przeglądarki internetowej.

Każdy zainteresowany mógł odnaleźć kwestionariusz ankiety pod następującym adresem: <https://www.surveio.com/survey/d/B4H9G0M7H7N8U8F9G>, pod którym krył się interaktywny, gotowy do wypełnienia, arkusz kalkulacyjny (rys. 1). Charakterystyka uczestników biorący udział w badaniu ze względu na płeć oraz wiek przedstawiona została w tabeli 1.



Rys. 1. Metryczka (a) i kwestionariusz ankiety (b)
Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 1

Charakterystyka kierowców biorących udział w badaniach

Płeć badanych kierowców	Liczba badanych	Udział procentowy
Kobieta	41	2,5%
Mężczyzna	1569	97,5%

Wiek badanych kierowców	Liczba badanych	Udział procentowy
18-20 lat	26	1,6%
21-25 lat	94	5,8%
26-30 lat	172	10,7%
31-45 lat	682	42,4%
46-50 lat	403	25,0%
51-55 lat	148	9,2%
56-60 lat	48	3,0%
Powyżej 61 lat	37	2,3%

Źródło: Opracowanie własne.

W badaniach wzięło udział 1610 kierowców z całej Polski. Spośród wszystkich badanych 2,5% respondentów stanowiły kobiety, które coraz chętniej zasilają szeregi kierowców zawodowych. Analizując wiek badanych kierowców, można stwierdzić, że dominującą grupę stanowią osoby w przedziale od 26 do 55 lat (łącznie 1405 osób, czyli ponad 87%).

W tabeli 2 przedstawiono podział badanych ze względu na staż pracy w zawodzie oraz formę prawną przedsiębiorstwa transportowego, w którym badani kierowcy byli zatrudnieni.

Tabela 2

Podział badanych ze względu na staż pracy i formę prawną przedsiębiorstwa, w którym byli zatrudnieni

Staż pracy w zawodzie kierowcy	Liczba badanych	Udział, %
do 5 lat	115	7,1
5-10 lat	392	24,3
10-15 lat	733	45,5
powyżej 15 lat	370	23,0
Forma prawna przedsiębiorstwa transportowego	Liczba badanych	Udział, %
Przedsiębiorstwo państwowe	130	8,1
Spółka cywilna	671	41,7
Spółka kapitałowa	636	39,5
Jeden właściciel w ramach własnej działalności gospodarczej	170	10,6
Inna	3	0,2

Źródło: Opracowanie własne.

Z pozyskanych informacji wynika, że największą grupę badanych stanowili kierowcy pracujący w zawodzie powyżej 10 lat, natomiast najmniejszą – grupa pracujących krócej niż 5 lat w zawodzie. Respondenci wywodzą się z firm o różnej formie własności. Wśród badanych znaleźli się kierowcy zatrudnieni u przedsiębiorców prowadzących jednoosobową działalność gospodarczą oraz w przedsiębiorstwach znajdujących się w rękach Skarbu państwa, a także w różnego rodzaju spółkach kapitałowych.

Kolejne pytania znajdujące się w ankiecie dotyczyły rodzaju urządzeń, jakie wykorzystywane były przez badanych do rejestracji czasu pracy oraz czy zasady rejestrowania oraz rozliczania czasu pracy kierowcy są dla nich zrozumiałe (tabela 3).

Tabela 3

Rodzaje stosowanych urządzeń rejestrujących oraz zrozumienie obowiązujących zasad rejestrowania i rozliczania czasu pracy kierowcy

Rodzaj obsługiwanego tachografu	Liczba badanych	Udział, %
Analogowe	440	27,3
Cyfrowe	973	60,4
Analogowe i cyfrowe	243	15,1
Czy zasady rejestrowania i rozliczania czasu pracy są zrozumiałe	Liczba badanych	Udział, %
Tak	1191	74
Nie	419	26

Źródło: Opracowanie własne.

Badani kierowcy do rejestrowania swojego czasu pracy używali dwóch rodzajów urządzeń rejestrujących, tj. tachografów cyfrowych oraz analogowych. Obecnie tachografy analogowe powoli przechodzą do historii, ponieważ nowe regulacje prawne narzucają na producentów nowych pojazdów montowanie w nich tachografów cyfrowych. Należy także zauważyć, że 26% badanych kierowców przyznaje się do faktu, że nie rozumie zasad rejestrowania oraz rozliczania czasu pracy kierowców. Oznacza to, że nawet kierowcy, którzy pracują w zawodzie dłużej niż 5 lat także mają trudności w interpretacji uregulowań związanych z wykonywaną pracą.

W kolejnych pytaniach zwrócono się do badanych o podanie informacji dotyczących najtrudniejszych do interpretacji przez kierowców, zagadnień związanych z ich czasem pracy oraz wiedzą odnośnie do omijania zapisu tachografu i ustawy o czasie pracy kierowcy. Zestawienie wyników odpowiedzi na te pytania przedstawiono w tabeli 4.

Tabela 4

Zestawienie najtrudniejszych do interpretacji przez kierowców zagadnień związanych z czasem pracy oraz wiedzą dotyczącą omijania zapisu tachografu i ustawy o czasie pracy

Najtrudniejsze do interpretacji zagadnienia związane z czasem pracy kierowców	Liczba badanych	Udział, %
Obsługa tachografu	254	15,8
Dobór wykresówek	184	11,4
Ewidencjonowanie czasu pracy	423	26,3
Zgrywanie danych z tachografu cyfrowego	333	20,7
Planowanie pracy zgodnie z przepisami	670	41,6
Planowanie przerw zgodnie z przepisami	353	21,9
Interpretacja przepisów ustawy o czasie pracy kierowców	178	11,1
Inna	2	0,1
Czy kiedykolwiek spotkał/a się Pan/Pani z próbami „omijania” zapisów tachografu?	Liczba badanych	Udział, %
Tak	1226	76,1
Nie	384	23,9
Czy kiedykolwiek spotkał/a się Pan/Pani z próbami „omijania” zapisów zawartych w ustawie o czasie pracy kierowców?	Liczba badanych	Udział, %
Tak	1323	82,2
Nie	287	17,8

Źródło: Opracowanie własne.

Uzyskane wyniki wskazują, że część kierowców nie rozumie obowiązujących przepisów dotyczących czasu pracy. Jednak uważają, że przepisy te poprawiają ich komfort pracy. Jest to o tyle interesujące, że służby kontrolujące przestrzeganie czasu pracy kierowcy oraz ustawodawca jednoznacznie twierdzą, że wprowadzane unormowania służą między innymi poprawie warunków pracy, w sposób umożliwiający swobodne planowanie zadań transportowych bez naruszeń tych norm. Natomiast z przeprowadzonych badań wynika, że normy te są często niezrozumiałe dla osób, które planują prace kierowców oraz dla samych kierowców. Aż 30% z nich nie rozumie zapisów aktów prawnych związanych z regulacjami prawnymi

dotyczącymi czasu pracy kierowców. Jednocześnie prawie 20% kierowców uważa, że regulacje związane z ich pracą wcale nie wpływają na podniesienie ich komfortu pracy.

Problem ten w pewnej części wyjaśniają odpowiedzi badanych na kolejne pytania ankiety, których wyniki przedstawiono w tabeli 5.

Tabela 5

Ocena przepisów o czasie pracy kierowcy oraz zakres proponowanych zmian przez badanych

Jak oceniasz przepisy o czasie pracy kierowców?*	Liczba badanych	Udział, %
Są prawidłowe	125	7,8
Są prawidłowe, ale wymagają doprecyzowania	399	24,8
Są zbyt rygorystyczne	533	33,1
Są mało elastyczne	713	44,3
Są za łagodne	177	11,0
W jakim zakresie powinny zostać zmienione przepisy o czasie pracy kierowców?*	Liczba badanych	Udział, %
Dobowy czas prowadzenia pojazdu	220	13,7
Dobowy czas pracy kierowcy	462	28,7
Sposób odbierania przerw w trakcie pracy	553	34,3
Maksymalny okres prowadzenia pojazdu bez przerwy	736	45,7
Nic nie powinno się zmienić	79	4,9
Inna	0	0

* pytanie wielokrotnego wyboru odpowiedzi

Źródło: Opracowanie własne.

Uzyskane odpowiedzi wskazują, że obecnie obowiązujące regulacje prawne są mało elastyczne oraz niedostosowane do realiów drogowych. Często zapisy nie uwzględniają także stanu infrastruktury drogowej jaka jest w kraju. Należy tu zauważyć że niespełna 8% badanych uważa, że przepisy są prawidłowe i nie trzeba ich zmieniać. Największa bolączka kierowców to maksymalny okres prowadzenia pojazdów bez przerw oraz sposób odbierania przerw w trakcie pracy. Kierowcy zgłaszają, że obecnie obowiązujące normy ograniczają ich możliwości realizacji zadań transportowych oraz w małym stopniu uwzględniają specyfikację zawodu kierowcy. W szczególności dotyczy to infrastruktury, która ma bardzo istotny wpływ na przestrzeganie norm pracy. Planowanie zadań transportowych przy obecnym stanie infrastruktury w Polsce jest bardzo utrudnione. Brak jest np. odpowiedniej liczby parkingów, na których mogliby oni odebrać np. wymagane prawem przerwy. Właśnie dlatego czasami kierowcy podejmują działania w celu omijania przepisów odnośnie do czasu pracy. Jest to także związane w ogromną konkurencją, jaka panuje na rynku usług transportowych. Wymusza to obniżanie kosztów jednostkowych przy zachowaniu odpowiedniej jakości i terminowości realizowanych usług. Z tego też względu część kierowców negatywnie postrzega niektóre z uregulowań prawnych, widząc w nich zagrożenie dla swojej egzystencji. Uważają oni, że funkcjonujące normy prawne związane z ich zawodem mają zły wpływ na warunki psychofizyczne na ich stanowisku pracy. Świadczą także o tym wyniki ich odpowiedzi na kolejne pytania ankiety, przedstawione w tabeli 6.

Tabela 6

Wpływ przepisów dotyczących czasu pracy kierowców na ich stan psychofizyczny oraz czynniki wpływające negatywnie na rozwój działalności transportowej

Jaki wpływ mają przepisy o czasie pracy kierowców na ich stan psychofizyczny?*	Liczba badanych	Udział, %
Bardzo dobry, zapisy ustawy uwzględnia wszelkie aspekty psychofizyczne funkcjonowania kierowców, dzięki jej zapisom kierowcy są zawsze wypoczęci	639	39,7
Dobry, zapisy ustawy uwzględnia większość aspektów psychofizycznych funkcjonowania kierowców, dzięki jej zapisom kierowcy są zazwyczaj wypoczęci	573	35,6
Neutralny, zapisy ustawy nie mają żadnego wpływu na funkcjonowanie kierowców w rzeczywistych warunkach pracy	348	21,6
Zły, zapisy ustawy nie uwzględnia większości aspektów psychofizycznych funkcjonowania kierowców, przez zapisy w niej zawarte kierowcy są często zmęczeni	429	26,6
Bardzo zły, zapisy ustawy nie uwzględnia żadnych aspektów psychofizycznych funkcjonowania kierowców, przez zapisy w niej zawarte kierowcy są często zmęczeni, pracują w warunkach, które są wbrew cyklowi dobowemu organizmu ludzkiego	456	28,3
Inna	0	0
Czynniki negatywnie wpływające na rozwój przedsiębiorstw transportowych w Polsce*	Liczba badanych	Udział, %
Duża konkurencja	146	9,1
Skomplikowane przepisy prawne i podatkowe	678	42,1
Brak wykwalifikowanych pracowników	350	21,7
Niewypłacalność kontrahentów/długi okres oczekiwania na zapłatę	352	21,9
Podatki, świadczenia socjalne	88	5,5
Stan rynku/gospodarki	165	10,2
Koszty	251	15,6
Dostęp do źródeł finansowania	361	22,4
Administracja lokalna	111	6,9
Częste kontrole przez służby typu: Policja, ITD, PIP, ZUS itp.	858	53,3
Ustawa o czasie pracy kierowców/Konwencja AETR	454	28,2
Dostępność infrastruktury transportowej	105	6,5
Nieelastyczne prawo pracy	53	3,3
Inna	0	0

* pytanie wielokrotnego wyboru odpowiedzi

Źródło: Opracowanie własne.

Uzyskane wyniki wskazują, że aż 54,9% kierowców uważa, że regulacje prawne w zakresie czasu ich pracy mają zły, a nawet bardzo zły wpływ na ich stan psychofizyczny. Uważają, że normy te nie uwzględnia żadnych aspektów psychofizycznych ich funkcjonowania, jako kierowców. Kierowcy, którzy pracują bazując na normach prawnych, są często zmęczeni. Pracują w warunkach, które są wbrew cyklowi dobowemu organizmu ludzkiego. Takie odczucia kierowców przekładają się bezpośrednio na stwierdzenie, iż regulacje prawne dotyczące branży transportowej w znacznym stopniu stanowią barierę dla jej rozwoju.

Dodatkowo bardzo uciążliwe i stresujące są częste kontrole drogowe oraz mnogość służb, które mogą kontrolować kierowców na drodze. Kierowcy zwracają też uwagę na skomplikowane przepisy związane z zarówno samym funkcjonowaniem przedsiębiorstwa transportowego, jak i regulacji dotyczących ich czasu pracy.

4. Podsumowanie

Analizując wpływ czasu pracy na rozwój przedsiębiorstw transportowych, należy uwzględnić fakt, że transport samochodowy jest najczęściej wybieranym środkiem przewozu osób i towarów z miejsca nadania do miejsca odbioru oraz stanowi ogniwo spajające praktycznie wszystkie gałęzie gospodarki. Dla prawidłowego działania transportu istotne znaczenie, oprócz szybkiego i taniego dostarczania towarów, ma także bezpieczeństwo. Obejmuje ono bezpieczeństwo przewożonego ładunku oraz środowiskowe, a także bezpieczeństwo pracowników zatrudnionych w sektorze, ze szczególnym uwzględnieniem kierowców. Należy także pamiętać o tym, że transport samochodowy stanowi integralną część całego systemu transportowego. Powoduje to, że nie może on stwarzać zagrożenia dla ruchu drogowego. Wydaje się, że ten czynnik miał zasadniczy wpływ na opracowane i wprowadzone regulacje prawne w zakresie czasu pracy kierowców.

Jednak należy także dokonać analizy sensu wprowadzanych zmian z ekonomicznego punktu widzenia oraz jasności przepisów, a także możliwości ich praktycznego wprowadzenia. Środowisko kierowców zawodowych oraz przedsiębiorców transportowych bardzo różnie ocenia obowiązujące przepisy. Część osób jest z nich zadowolona i je akceptuje, znaczna jednak część uważa, że są zbyt restrykcyjne i nie do końca da się je wprowadzić w krajowej rzeczywistości. Przeprowadzone badania, których część wyników przedstawiono w niniejszej pracy, potwierdzają ten stan. Zasadne zatem wydaje się podjęcie tego tematu i doprowadzenie do szerszej dyskusji nad przyszłym stanem prawnym i organizacyjnym transportu w Polsce.

Na podstawie przeprowadzonych badań można wnioskować, iż obecnie funkcjonujące normy prawne związane z czasem pracy kierowców są postrzegane przez sporą część kierowców jako:

- mało elastyczne oraz niedostosowane do realiów rynku transportu drogowego, a także do ich warunków psychofizycznych,
- niejasne, zbyt skomplikowane, co powoduje trudności w ich interpretacji i w wielu przypadkach prowadzi do łamania zapisów zawartych w tych normach,
- wprowadzane bez odpowiedniego przeszkolenia i uwzględnienia postulatów kierowców oraz przedsiębiorców, co często prowadzi do nieporozumień i skutkuje różnego typu karami i problemami dla tej grupy interesariuszy.

Oceniając obowiązujące unormowania prawne w zakresie czasu pracy kierowców, należy także uwzględnić rozwiązania techniczne, jakie wprowadzane są przez producentów pojazdów do transportu towarów i osób. Dotyczą one głównie układów wspomagających systemy bezpieczeństwa pojazdu, jak również zdolności kierowcy do szybkiego i właściwego reagowania w sytuacjach, które mogą być potencjalnie niebezpieczne. Zachodzą tu ciągłe i bardzo dynamiczne zmiany. Producenci pojazdów opracowują i wprowadzają innowacyjne rozwiązania, które w swych założeniach są przeznaczone dla kierowców zawodowych oraz szeroko rozumianej branży transportowej. Obejmują one rozwiązania związane z odpowiednim przygotowaniem pracowników (np. szkolenia na symulatorach), jak również techniczne układy wspomagające prowadzenie pojazdu, które wspierają kierowcę podczas jazdy. Coraz częściej wykorzystuje się rozwiązania informatyczne do monitoringu pracy kierowcy oraz parametrów pracy pojazdu. Telematyka transportowa staje się rzeczywistością, która ma ułatwić zarządzanie oraz mobilność procesów transportowych. Stwarza to coraz lepsze możliwości optymalizacji procesu transportowego przez zwiększenie jego wydajności, poprawę bezpieczeństwa oraz ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko. Szczególnie istotne znacznie w najbliższych latach może mieć aspekt środowiskowy i związany z tym rozwój energetyki odnawialnej^{13,14,15}.

Zdaniem Autorów zachodzące zmiany w otoczeniu branży transportowej wraz z opiniami i uwagami uczestników procesu transportowego powinny być uwzględnione w pracach nad nowymi uregulowaniami prawnymi w zakresie czasu pracy kierowców.

Bibliografia

1. Andrzejczyk P., Fajfer P.: Branża TSL w przykładach i ćwiczeniach. Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2016.
2. Brodny J., Tutak M., Michalak M.: The use of the TGŚP module as a database to identify breaks in the work of mining machinery. 13-th International Conference Beyond Databases, Architectures and Structures BDAS 2017, Beyond Databases, Architectures and Structures. Towards Efficient Solutions for Data Analysis and Knowledge Representation, p. 441-452. DOI: 10.1007/978-3-319-58274-0_35.
3. Brodny J., Tutak M., Michalak M.: A Data Warehouse as an Indispensable Tool to Determine the Effectiveness of the Use of the Longwall Shearer. 13-th International

¹³ Stecuła K., Brodny J.: Perspectives on renewable energy development as alternative to conventional energy in Poland. SGEM2017 V, p. 717-724. DOI: 10.5593/sgem2017H/43/S29.090.

¹⁴ Stecuła K., Brodny J.: Renewable energy sources as an opportunity for global economic development. SGEM2017. DOI: 10.5593/sgem2017H/43/S29.094.

¹⁵ Tutak M., Brodny J.: Degree of use of alternative sources for energy production for the economical aims in EU countries. SGEM2017, p. 635-642. DOI: 10.5593/sgem2017H/43/S29.080.

- Conference Beyond Databases, Architectures and Structures BDAS 2017, Beyond Databases, Architectures and Structures. Towards Efficient Solutions for Data Analysis and Knowledge Representation, p. 453-465. DOI: 10.1007/978-3-319-58274-0_36.
4. Madeyski M., Lissowska E., Marzec J.: Wstęp do nauki o transporcie. SGPiS, Warszawa 1971.
 5. Małek P.: *Ekonomika transportu*. PWE, Warszawa 1977.
 6. Stecuła K., Brodny J., Tutak M.: Use of intelligent informatics module for registration and assessment of causes of breaks in selected mining machines. *Intelligent Systems in Production Engineering and Maintenance ISPEM 2017. Advances in Intelligent Systems and Computing* 637, p.74-84. DOI: 10.1007/978-3-319-64465-3_8.
 7. Stajniak M.: *Transport i spedycja. Podręcznik do kształcenia w zawodzie technik logistyk*. Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2007.
 8. Tarski I.: *Ekonomika i organizacja transportu międzynarodowego*. PWE, Warszawa 1993.
 9. Stecuła K., Brodny J.: Perspectives on renewable energy development as alternative to conventional energy in Poland. *SGEM2017 Vienna GREEN Conference Proceedings, Vol. 17, Iss. 43, p. 717-724*. DOI: 10.5593/sgem2017H/43/S29.090.
 10. Stecuła K., Brodny J.: Renewable energy sources as an opportunity for global economic development. *SGEM2017 Vienna GREEN Conference Proceedings, Vol. 17, Iss. 43, p. 749-756*. DOI: 10.5593/sgem2017H/43/S29.094.
 11. Tutak M., Brodny J.: Degree of use of alternative sources for energy production for the economical aims in EU countries. *SGEM2017 Vienna GREEN Conference Proceedings, Vol. 17, Iss. 43, p. 635-642*. DOI: 10.5593/sgem2017H/43/S29.080.
 12. Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), art. 1w /Oświadczenie rządowe z dn. 10.12. 2013 r. w sprawie mocy obowiązującej zmian do DzU. 2014.409 pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r., przyjętych w Genewie w dniach 27 listopada 2003 r., 16 marca 2006 r. i 20 czerwca 2010 r. DzU. 2014.409.
 13. Urbanyi-Popiołek I.: *Ekonomiczne i organizacyjne aspekty transportu*. Wydawnictwo Uczelniane Wyższej Szkoły Gospodarki, Bydgoszcz 2013.
 14. Liberadzki B., Mindur L.: *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*. Instytut Technologii Eksploatacji, Warszawa-Radom 2007.