

Grzegorz Koralewski, Iga Karolak, Michał Koralewski, Rafał Wrona

Dyscyplina przestrzegania przepisów bezpieczeństwa ruchu w towarowym transporcie drogowym

JEL: R41 DOI: 10.24136/atest.2019.052
Data zgłoszenia: 15.12.2018 Data akceptacji: 08.02.2019

Artykuł dotyczy problematyki bezpiecznego przewozu towarów samochodowym transportem drogowym w obliczu ciągle rosnącej intensywności ruchu. Dążeniem właścicieli firm przewozowych jest maksymalizacja zysków nawet kosztem nieprzestrzegania obowiązujących przepisów ruchu drogowego zwłaszcza w zakresie norm czasu pracy kierowców. Powoduje to często niebezpieczne zdarzenia w ruchu drogowym skutkiem czego są wypadki, a ich główną przyczyną jest zmęczenie kierowców. W artykule przedstawiono badania dotyczące znajomości przepisów ruchu drogowego, a zwłaszcza dotyczących obowiązujących norm czasu pracy kierowców samochodów ciężarowych. Badaniom podlegały również najczęstsze przyczyny naruszania dyscypliny pracy kierowców powodowanych przez samych kierowców, a także wymuszanych przez właścicieli firm przewozowych, spedytorów lub dyspozytorów. Przeanalizowane zostały również warunki ergonomiczne kabiny i wyposażenie samochodów ciężarowych, a także konsekwencje zdrowotne kierowców zawodowych.

Słowa kluczowe: kierowca zawodowy, transport drogowy, systemy czasu pracy, narzędzia monitorowania ruchu pojazdów

Wstęp

Od czasu wstąpienia przez Polskę do Unii Europejskiej, krajowi przewoźnicy samochodowi są zobowiązani do przestrzegania międzynarodowych aktów prawnych. Najważniejszy z nich to umowa międzynarodowa AETR [1, 3, 4], zwana również konwencją międzynarodowego transportu drogowego. Określa ona zasady zatrudniania kierowców, metody wylizowania czasu pracy oraz konieczność jego ewidencjonowania. Przepisy te odnoszą się do transportu międzynarodowego. Przewozy krajowe regulowane są głównie przez ustawę z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców [2, 12]. Jednak niezależnie od tego, gdzie odbywają się przewozy i w jakim systemie rozliczania czasu pracy muszą być one w pewien sposób rejestrowane. W tym celu wykorzystywane są tachografy. Ich główną funkcją jest zbieranie informacji na temat aktywności kierowcy oraz pojazdu.

Wobec stale rosnącej liczby pojazdów ciężarowych poruszających się po polskich drogach [5] i częstych zdarzeń drogowych, których skutkiem bywają wypadki i kolizje, tym większego znaczenia nabiera dyscyplina przestrzegania przepisów ruchu drogowego. Dotyczy to zwłaszcza czasu pracy kierowców i odpowiedniego odpoczynku. Zmęczeniu i nie wypoczęci kierowcy [7, 10, 11] częściej powodują wypadki i kolizje.

Nieprzestrzeganie czasu pracy kierowców i naruszanie w tym względzie dyscypliny ma różnorakie przyczyny [6]. Są one powodowane przez samych kierowców, bywają wymuszane przez spedytorów, dyspozytorów lub właścicieli firm transportowych, albo wynikają z samej logistyki transportowej [8, 9].

Dlatego celowym wydaje się przeprowadzenie badań, wśród kierowców zawodowych i ich mocodawców, dotyczących przestrzegania czasu pracy kierowców, ergonomicznych uwarunkowań po-

jazdu i kabiny kierowcy oraz aspektów zdrowotnych związanych z wykonywanym zawodem.

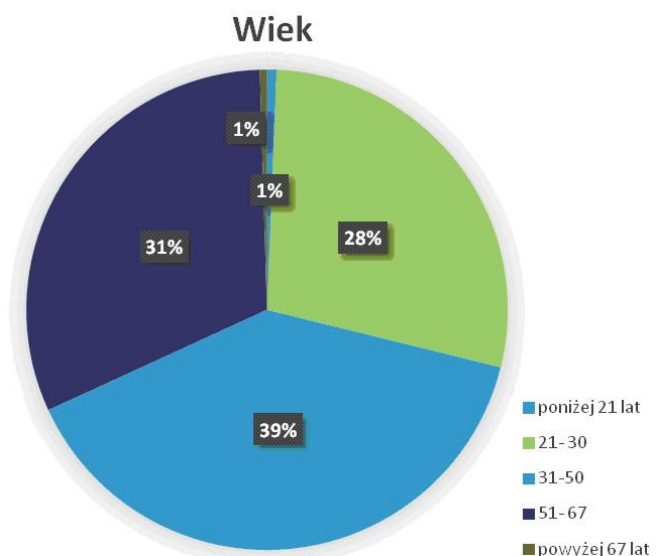
Badania ankietowe przeprowadzono w celu uzyskania odpowiedzi na szczegółowe problemy badawcze, które brzmią następująco:

1. Czy kierowcy przestrzegają postanowień Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowcy?
2. Jakie są przyczyny łamania przepisów dotyczących czasu pracy kierowcy?
3. Czy miejsce pracy (kabina, pojazd) stwarzają dogodne warunki pracy?
4. Jakie systemy wspomagające pracę kierowcy są stosowane w transporcie drogowym?
5. Jaki wpływ na zdrowie ma wykonywanie zawodu kierowcy?

1. Badania przestrzegania norm prawnych przez kierowców samochodowego transportu towarowego

1.1. Charakterystyka badanych kierowców

W badaniu udział wzięło w sumie 388 osób pracujących na stanowisku kierowcy zawodowego. Byli to obywatele polscy, a zdarzający się obywatele innych krajów, zatrudnieni w polskich firmach transportowych zdecydowanie odmawiali odpowiedzi na pytania ankietowanych. Jedynie po ich wymowie (akcent) można było wnioskować, że pochodzą z krajów Europy Wschodniej. Badania ankietowe przeprowadzono w zdecydowanej większości na parkingach zlokalizowanych przy stacjach paliwowych podczas przerw w pracy kierowców i ich odpoczynku.

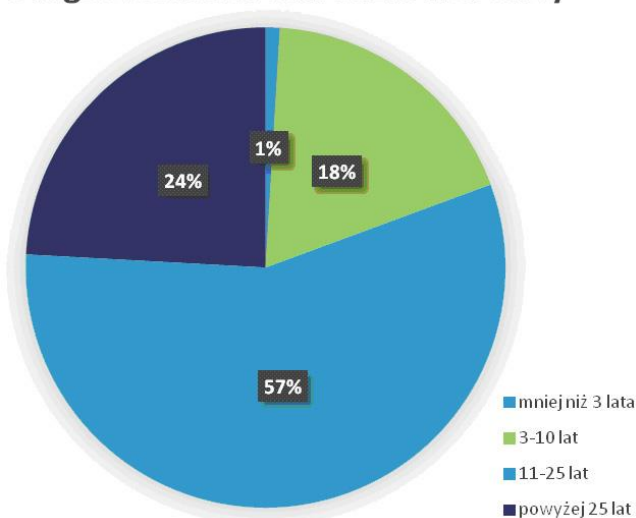


Rys. 1. Struktura wieku ankietowanych kierowców

Pierwsza część badań dotyczyła informacji ogólnych, z których wynika między innymi, że wszyscy ankietowani byli mężczyznami. Struktura wieku była bardzo zróżnicowana. Najwięcej ankietowanych było w przedziale wieku między 31, a 50 lat, natomiast najmniejsze grupy tworzyli kierowcy powyżej 67 i poniżej 21 roku życia (Rys. 1.). Ponad połowa badanych miała od 11 do 25 lat stażu

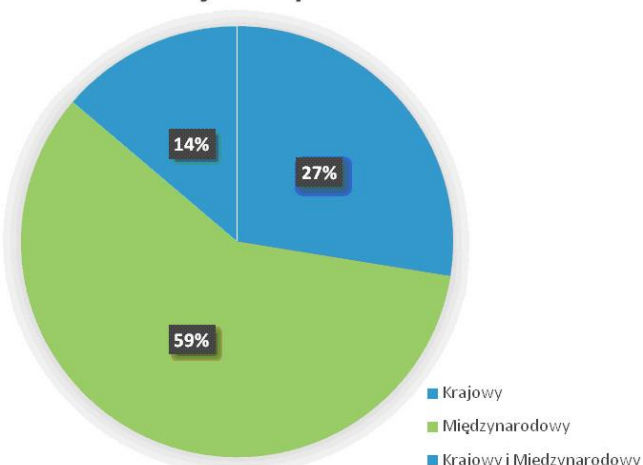
pracy w zawodzie kierowcy. Liczną grupę stanowili również kierowcy pracujący dłużej niż 25 lat (Rys. 2.). Z badań wynika również, że większość kierowców pracuje w transporcie międzynarodowym (Rys. 3.).

Długość stażu w zawodzie kierowcy



Rys. 2. Struktura długości stażu pracy w zawodzie kierowcy

Rodzaj transportu



Rys. 3. Rodzaj wykonywanego transportu, w którym pracują ankietowani kierowcy

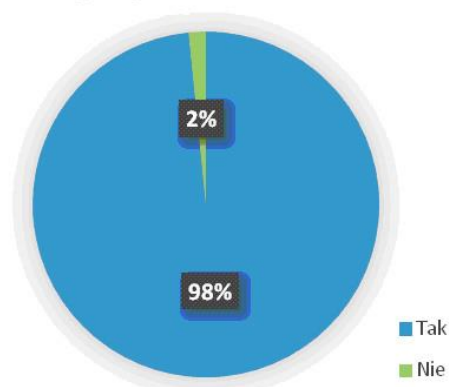
Pierwsza część badań przedstawia obraz przeciętnego, ankietowanego kierowcy. Wynika z niej, że jest to mężczyzna powyżej 30 roku życia, mający długi staż w zawodzie kierowcy, głównie w transporcie międzynarodowym. Analizując strukturę wieku oraz długość pracy w zawodzie, można wywnioskować, że bardzo mało jest młodych kierowców. Oznacza to, że praca na stanowisku kierowcy nie jest zbyt atrakcyjna dla młodych ludzi. Wpływ na to mogą mieć między innymi wysokie wymagania niezbędne do podjęcia pracy. Rysunek 3 dostarczył również informacji dotyczącej tendencji przewozów w Polsce. Wynika z niego, że polskie firmy transportowe są głównie nastawione na przewozy międzynarodowe. Wpływ na to ma głównie otwarcie się granic i globalizacja.

1.2. Badania znajomości przepisów o czasie pracy wśród badanych kierowców

Druga część badań odnosiła się do ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców. Na podstawie uzyskanych wyni-

ków badań można stwierdzić, że postanowienia zawarte w ustawie są jasne dla kierowców. Rozumie je 98% ankietowanych (Rys. 4.).

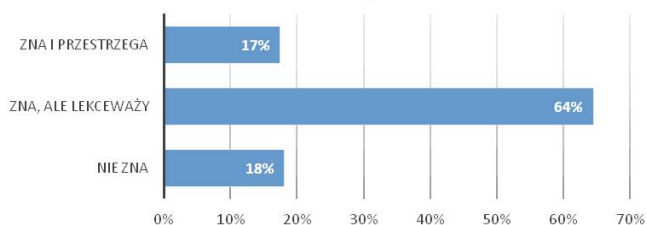
Czy przepisy dotyczące czasu pracy kierowcy są dla Ciebie zrozumiałe?



Rys. 4. Zrozumienie przez kierowców przepisów dotyczących czasu pracy

Ważną rolę w zawodzie kierowcy pełnią spedytorzy, dysponenti środków transportu oraz pracodawcy. To do nich należy organizacja przewozów, a zarazem pracy kierowcy. W związku z tym poproszono kierowców-respondentów by określili poziom znajomości i stosunek do przepisów regulujących czas pracy osób które zarządzają jego pracą (Rys. 5.).

Czy według Ciebie, Twój spedytor/dysponent/ pracodawca rozumie przepisy dotyczące czasu pracy kierowcy?



Rys. 5. Znajomość przez spedytorów, dysponentów i pracodawców przepisów dotyczących czasu pracy kierowców

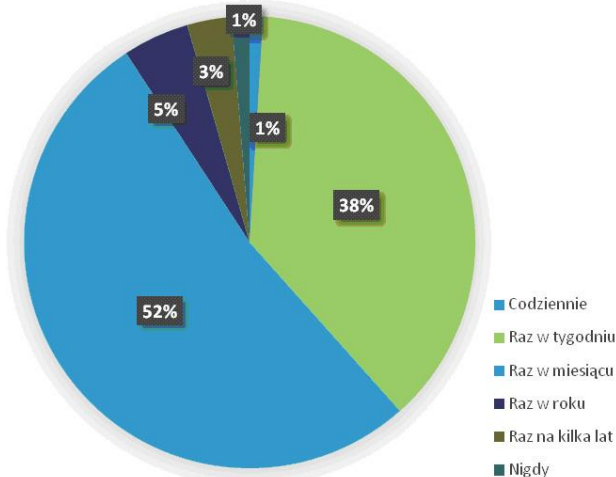
Wyniki badania są w pewien sposób zaskakujące. Według badanych kierowców tylko 17% spedytorów, dysponentów, czy też pracodawców zna i przestrzega regulacji prawnych, które odnoszą się do czasu pracy. Ponad 80% ich nie zna lub zna, ale ich nie przestrzega.

1.3. Dyscyplina przestrzegania czasu pracy kierowców

Kolejne badania odnosiły się do niestosowania do czasu pracy, częstotliwości tego zdarzenia oraz przyczyn i metod manipulacji (Rys. 6,7,8,9). Jedynie czterech ankietowanych kierowców stwierdziło, że nie łamie przepisów. Odpowiedzi wskazują, że ponad połowie kierowców zdarza się to raz w miesiącu. 37% kierowców deklaruje, że zdarza im się to raz w tygodniu. Głównie odnosi się to do przedłużania czasu pracy (39%) oraz czasu jazdy (38%). Najczęstszymi przyczynami są presja wywierana przez spedytora/dysponenta/ pracodawcę, konsekwencje nie wykonania zlecenia w terminie oraz chęć szybkiego powrotu do domu. Kierowcy, by wykonać zleczone im zadania, bądź szybko wrócić do rodziny stosują wiele metod manipulacji czasem pracy. Przeważnie jest to pro-

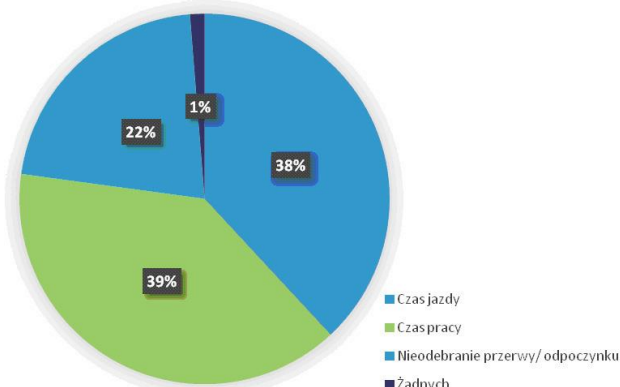
wadzenie samochodu używając nie swojej karty/wykresówki lub jeżdżąc bez nich. Zdarzają się przypadki, gdzie stosowane są urządzenia zakłócające prawidłowe funkcjonowanie tachografu. Przewoźnicy mają też inne metody, jednak nie chcieli zdradzić ich szczegółów.

Jak często zdarza Ci się niestosować do czasu pracy?



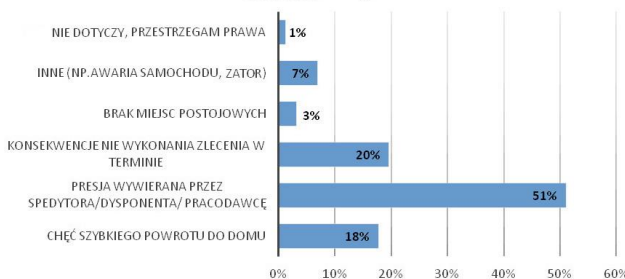
Rys. 6. Częstotliwość nie stosowania się do czasu pracy kierowców

W ciągu ostatniego roku, które przepisy dotyczące czasu pracy złamałeś?



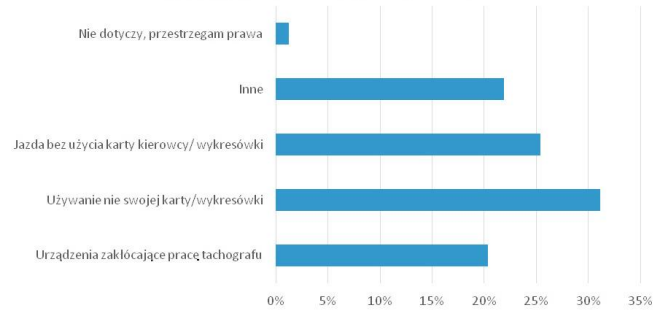
Rys. 7. Najczęściej popełniane wykroczenia w zakresie czasu pracy kierowców

Jakie są przyczyny nieprzestrzegania czasu pracy?



Rys. 8. Przyczyny nieprzestrzegania czasu pracy kierowców

W jaki sposób manipulujesz czasem pracy?

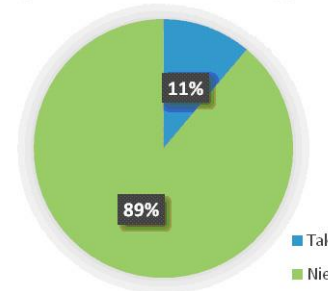


Rys. 9. Metody manipulacji czasem pracy kierowców

1.4. Konsekwencje nieprzestrzegania czasu pracy kierowców

Następne pytanie w ankiecie kierowców dotyczyło wpływu wydłużenia czasu pracy lub jazdy na wystąpienie kolizji bądź wypadku drogowego. Prawie 90% ankietowanych (Rys. 10.) stwierdziło, że nie zdarzyło im się mieć wypadek przez niedostosowanie się do czasu pracy. Jednak z tego wynika, że co dziesiąty kierowca wydłużający czas pracy lub jazdy powoduje zderzenie na drodze. Jest to ogromna liczba wypadków, biorąc pod uwagę fakt, że w Polsce jest zatrudnionych około 625 tysięcy zawodowych kierowców.

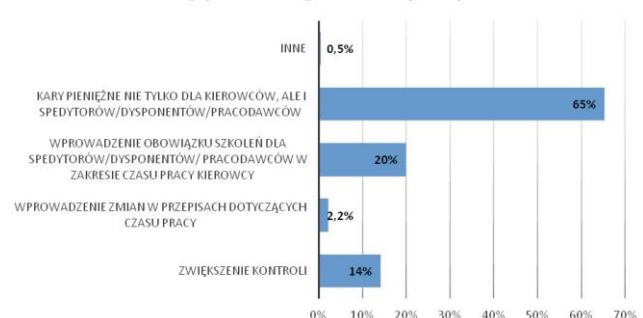
Czy w wyniku wydłużenia czasu pracy lub jazdy spowodowałeś wypadek/kolizję?



Rys. 10. Wpływ nieprzestrzegania czasu pracy na wypadki i kolizje

W badaniu poproszono również kierowców by określili co może wpłynąć na zmianę tendencji do relatywnie częstego nieprzestrzegania czasu pracy (Rys. 11). Aż 65% ankietowanych uważa, że kara pieniężna obciążająca, nie tylko kierowcę, ale również osobę odpowiedzialną za organizację transportu, była by najlepszym rozwiązaniem problemu. Co piąty ankietowany sądzi, że obowiązkowe szkolenia dotyczące czasu pracy dla spedytorów, dysponentów oraz pracodawców miały by wpływ na zmniejszenie liczby łamania prawa w tym zakresie.

Co według Ciebie może wpłynąć na kierowców by przestrzegali czasu pracy?



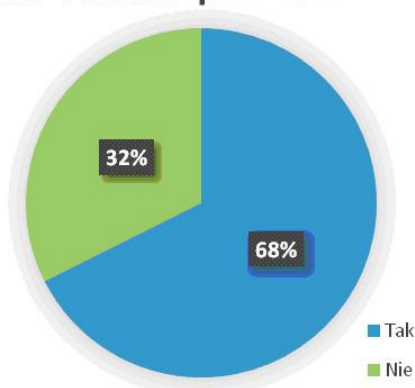
Rys. 11. Rozwiązania, które mogą zniwelować nieprzestrzegania czasu pracy kierowców

2. Ergonomia kabiny i wyposażenie samochodu ciężarowego w opinii kierowców-użytkowników

Następne badania ankietowe dotyczyły ergonomii kabiny samochodu ciężarowego. Zadawane pytania miały na celu zbadanie warunków pracy oraz ich wpływu na zdrowie kierowców. 68% ankietowanych stwierdziło, że kabina i samochód wykorzystywany przez nich do pracy są dostosowane do ich potrzeb. Natomiast pozostała część uważa, że nie odpowiadają ich potrzebom (Rys. 12). Z badań wynika, że znaczna większość kabin nie ma na swoim wyposażeniu sprawnej klimatyzacji i ogrzewania postojowego. Również w wielu samochodach nie ma lodówki.

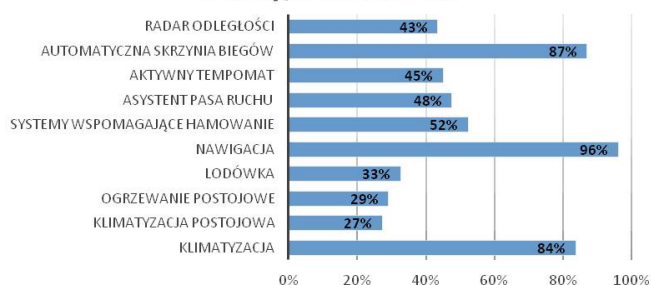
Za to prawie połowa pojazdów wyposażona jest w sprawny system wspomagania hamowania, asystenta pasa ruchu, aktywny tempomat oraz radar odległości. Większość samochodów ciężarowych posiada automatyczne skrzynie biegów oraz klimatyzację. Niemal wszyscy kierowcy używają również nawigacji. Na podstawie otrzymanych wyników, można stwierdzić, że pracodawcy wolą wyposażyć swoją flotę w systemy wspomagające bezpieczną jazdę, kosztem zapewnienia lepszych warunków socjalno-bytowych swoim pracownikom. Warto zauważyć, że wymienione urządzenia stanowią zazwyczaj dodatkowe wyposażenie samochodu, które zwiększa cenę zakupu pojazdu.

Czy Twoje miejsce pracy (samochód, kabina) są dostosowane do Twoich potrzeb?



Rys. 12. Dostosowanie miejsca pracy do potrzeb kierowców

Co znajduje się na wyposażeniu Twojej kabiny/samochodu?

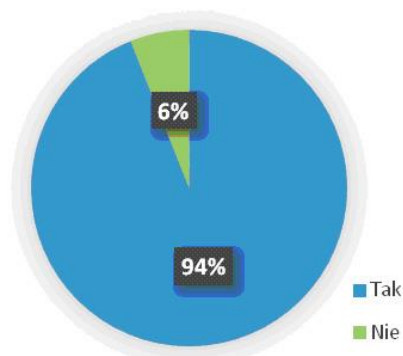


Rys. 13. Wyposażenie samochodów ciężarowych ankietowanych kierowców

Prowadząc analizę dokumentów prawnych regulujących warunki pracy kierowców, można zauważyć, że brakuje w nich norm prawnych dotyczących podstawowego wyposażenia pojazdów ciężarowych. W związku z tym, podczas badania zapytano zawodowych kierowców, czy widzą potrzebę stworzenia takich dokumentów (Rys. 14.). Aż 94% kierowców uważa takie przepisy za nie-

zbędne. Tylko 19 ankietowanych nie widzi potrzeby tworzenia regulacji. Takie wyniki mogą świadczyć, o sporym problemie z zapewnieniem odpowiedniego środowiska pracy przez pracodawców.

Czy uważasz, że powinny istnieć regulacje prawne dotyczące standardów wyposażenia kabiny kierowcy?

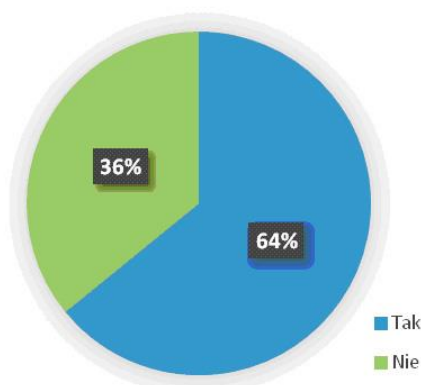


Rys. 14. Potrzeba stworzenia regulacji prawnych dotyczących standardów wyposażenia kabiny

3. Konsekwencje zdrowotne zawodowych kierowców samochodów ciężarowych

Należy pamiętać, że źle zorganizowane miejsce pracy może mieć wpływ na zdrowie pracownika. W tej kwestii wyniki badań, również są zaskakujące (Rys. 15). 64% respondentów deklaruje, że z powodu wykonywanego zawodu ich zdrowie się pogorszyło. Według badanych, zawodowi kierowcy są narażeni głównie na upośledzenie wzroku, otyłość oraz schorzenia kręgosłupa. Wynika to zapewne z siedzącego trybu życia oraz prowadzenia samochodu po zmroku. Podczas wywiadu prowadzonego przed powstaniem ankiety, zasugerowano, że spora część kierowców zmaga się z problemem alkoholowym.

Czy z powodu wykonywania zawodu kierowcy cierpisz na jakieś choroby lub schorzenia?

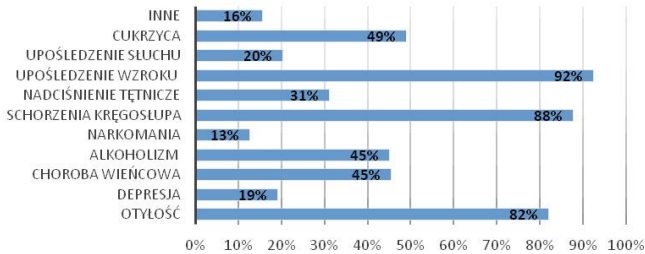


Rys. 15. Wpływ pracy kierowcy zawodowego na występowanie chorób lub schorzeń

Ankieterzy potwierdzili to również w badaniu, określając, że przypadłość ta występuje równie często co cukrzyca, czy choroba wieńcowa serca. Kierowcy mieli również możliwość dopisania innej odpowiedzi i były nią jednogłośnie zaburzenia snu. Uzyskały one podobny wynik co depresja i narkomania, które również są pewnego

rodzaju zaskoczeniem. Źródłem tych chorób, może być nieregularny czas pracy oraz rozłąka z rodziną. Wielu kierowców, szczególnie pracujących w transporcie międzynarodowym boryka się z problemami rodzinnymi ze względu na długi czas rozłąki.

Na jakie według Ciebie choroby i zaburzenia najczęściej są narażeni zawodowi kierowcy



Rys. 16. Choroby i zaburzenia wynikające z pracy na stanowisku kierowcy

Reasumując, struktura wieku ankietowanych, może świadczyć o małym zainteresowaniu młodych ludzi tym zawodem. Brak chęci podjęcia pracy na stanowisku kierowcy, prawdopodobnie może wynikać z warunków pracy. Kierowcy zmagają się z chorobami zawodowymi, do których głównie należą otyłość, schorzenia kręgosłupa oraz pogorszenie wzroku. Wynikają one przeważnie z siedzącego trybu pracy oraz nieregularnych godzin pracy. Niezależnie od pory dnia i pogody kierowcy muszą prowadzić samochód, a wpływa to na ich wzrok, który od jazdy nocą i pod słońce się pogarsza.

Właściciele firm transportowych przy kupnie nowego pojazdu, głównie dbają by posiadał on systemy pozwalające na oszczędności paliwa oraz bezpieczny przewóz. Zapominają jednak, że na bezpieczeństwo ma wpływ głównie kondycja psychiczna i fizyczna ich pracowników. Stąd też niemalże wszyscy ankietowani stwierdzili, iż potrzebne są przepisy, które będą narzucać pracodawcy standardowe wyposażenie kabiny.

Na podstawie otrzymanych wyników badań stwierdzono również, że przepisy ustawy o czasie pracy oraz innych dokumentów prawnych, na których opiera ona swoje założenia są dla znacznej większości kierowców zrozumiałe. Istnieje jednak znikoma grupa, która ma problemy z interpretacją prawa oraz zastosowaniem go w prawidłowym rozliczeniu czasu pracy. Prawdopodobnie są to osoby młode bez dłuższego doświadczenia w zawodzie, jednak powinny one poprosić o pomoc starszych kolegów, którzy wyjaśnią im dokładniej te regulacje. Taki niedobór wiedzy może wynikać z braku zajęć praktycznych podczas kursu na zawodowego kierowcę, gdzie teoria powinna iść w parze z praktyką.

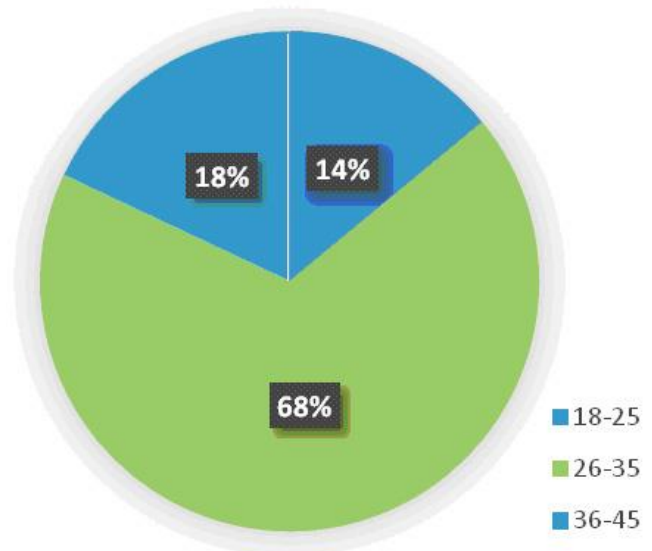
Przepisy regulujące czas pracy zostały stworzone po to, by zapewnić bezpieczeństwo na drodze nie tylko kierowcom, ale innym uczestnikom ruchu. Nieznajomość tych regulacji lub ich lekceważenie przez osoby zajmujące się organizacją transportu, ma swoje odzwierciedlenie w przyczynach łamania prawa. Niestosowanie się do czasu pracy jest bardzo częstym zjawiskiem, wynikającym głównie z presji jaka jest wywierana na kierowcy. Brak współpracy i zrozumienia na płaszczyźnie pracownik-spedytor, dysponent, pracodawca, powoduje bardzo częste łamanie tychże przepisów. Skutkiem czego są wypadki i kolizje. Jak widać z badań, wprowadzenie tachografów cyfrowych nie przyczyniło się do zmniejszenia prób manipulacji tymi urządzeniami. Kierowcy, jako rozwiązanie tego problemu proponują nakładanie kar pieniężnych nie tylko na nich, ale również na zarządzające ich pracą osoby oraz wprowadzenie obowiązkowych szkoleń dla tych osób.

4.Badania spedytorów, dyspozytorów i dysponentów

Drugim przeprowadzonym badaniem, była ankieta sprawdzająca między innymi wiedzę spedytorów i dysponentów w zakresie czasu pracy kierowcy. Została ona podzielona na części, z czego pierwsza odnosiła się do ogólnych informacji w tym, w zasadzie, do systemów monitorowania. Natomiast druga część zawierała trzy problemy sprawdzające podstawową wiedzę odnośnie czasu pracy kierowcy. Zadania zostały utworzone specjalnie na potrzeby badań ankietowych.

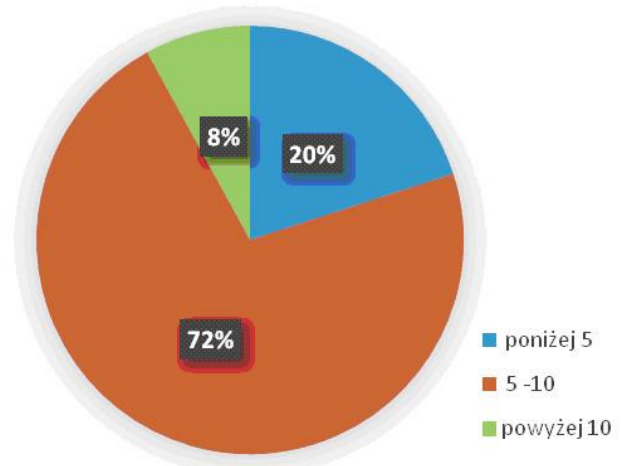
W badaniach udział wzięło łącznie 25 kobiet i 25 mężczyzn, w wieku od 18 do 45 lat (Rys. 17.), odpowiedzialnych za organizację transportu i zarządzanie kierowcami. Są oni czynnymi pracownikami różnych firm transportowych na terenie Polski. 38% ankietowanych organizuje pracę od 5 do 10 kierowcom. Dziesięciu badanych jest odpowiedzialnych za przewozy mniej niż pięciu pojazdów. Przypadki kiedy spedytor lub dyspozytor zarządza więcej niż dziesięcioma pracownikami stanowią 4 % (Rys. 18.).

Wiek



Rys. 17. Struktura wieku ankietowanych spedytorów i dysponentów

Liczba zarządzanych kierowców

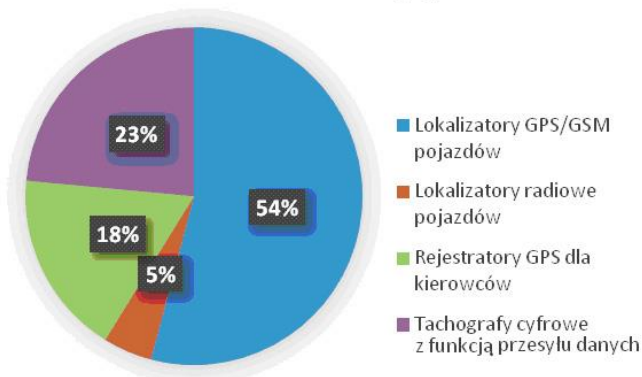


Rys. 18. Liczba zarządzanych podmiotów

W tej części badań zapytano również respondentów, jakie systemy wykorzystywane są u nich w firmach do monitorowania pojazdów i kierowców (Rys. 19.). Można było zaznaczyć kilka odpowie-

dzi. Otrzymane wyniki wskazują, że w polskich przedsiębiorstwach transportowych głównie wykorzystuje się lokalizatory GPS/GSM. Tylko 8% badanych wskazało na lokalizatory radiowe pojazdów. W miejscu pracy 20 ankietowanych wykorzystywane są nowoczesne tachografy cyfrowe posiadające funkcję transferu danych. 30% przedsiębiorstw stosuje rejestratory GPS dla kierowców. Są to systemy instalowane głównie w telefonach komórkowych, które pokazują ich lokalizację.

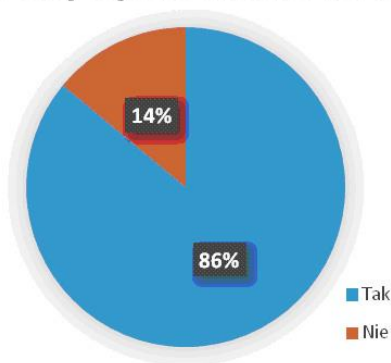
Które z poniższych systemów są stosowane w Twojej firmie



Rys. 19. Systemy namierzenia i monitorowania stosowane w firmach transportowych

Kolejne pytania miały na celu poznanie opinii spedytorów i dysponentów na temat istotności oraz zrozumienia przepisów regulujących czas pracy kierowców. Wszyscy jednogłośnie stwierdzili, że takie przepisy są potrzebne. Jednak 14% ankietowanych nie w pełni je rozumie (Rys. 20.).

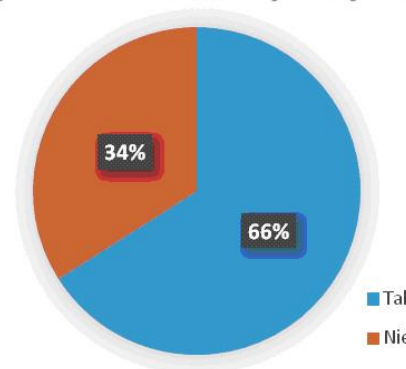
Czy przepisy dotyczące czasu pracy kierowcy są dla Ciebie zrozumiałe?



Rys. 20. Rozumienie przepisów dotyczących czasu pracy kierowcy

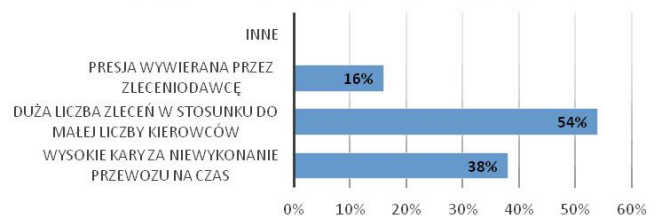
Następnie zapytano ankietowanych, czy zdarzyło im się nakłaniać kierowcę do wydłużenia czasu pracy lub jazdy oraz o wskazanie przyczyny dlaczego tak postąpili. Ponad połowa respondentów przyznała się, że zdarzyło im się nakłaniać do złamania przepisów. Jako główny powód, podano dużą liczbę zleceń w stosunku do pracowników oraz wysokie kary za niewykonanie przewozu w określonym czasie. 16% badanych wskazało również na presję wywieraną przez zleceniodawców. W tym pytaniu istniała możliwość podania innych przyczyn, jednak nikt się nie zdecydował na własną odpowiedź.

Czy zdarzyło Ci się nakłaniać kierowcę do wydłużenia czasu pracy lub jazdy?



Rys. 21. Skłonność do nakłaniania kierowców do przekraczania czasu pracy

Jakie są, według Ciebie przyczyny nakłaniania przez spedytorów/dysponentów kierowców do wydłużenia czasu pracy lub jazdy?



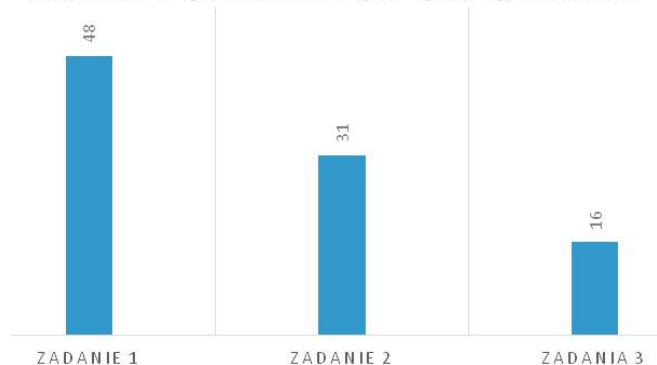
Rys. 22. Przyczyny nakłaniania kierowców do wydłużenia czasu pracy lub jazdy

Druga część badania, to wcześniej sygnalizowane trzy zadania, o następującej treści:

1. Czy kierowca podczas 10 godzin jazdy powinien zrobić 2 przerwy 45 minutowe?
2. Kierowca rozpoczyna dzień pracy. Ma do przejechania 360 km z punktu A do punktu B. Najpierw jednak musi załadować pojazd (czas załadunku to 50 minut). Średnia prędkość z jaką może jechać samochód to 50 km/h. Czy możliwe jest, aby dotarł on do punktu rozładunku przed godziną 16?
3. Czy możliwe jest by ładunek wieziony przez dwuosobową załogę, został dostarczony na godzinę 8.00 w czwartek. Przy założeniach, że odległość jaka dzieli kierowców od celu wynosi 1500 km, prędkość z jaką przemieszcza się pojazd wynosi 60 km/h, a rozpoczęcie dnia pracy następuje w środę o godzinie 13.00. Kierowcy mogą korzystać ze standardowego czasu jazdy oraz przerw.

Poprawnej odpowiedzi na wszystkie pytania w tej części udzieliło zaledwie 13 osób. Najmniej trudności sprawiło zadanie pierwsze, gdyż 48 respondentów udzieliło odpowiedniej odpowiedzi. Najwięcej problemów ankietowani mieli zadaniem trzecim. Wyniki badania są zaskakujące, biorąc pod uwagę fakt deklaracji 86% badanych, iż znają i rozumieją przepisy dotyczące czasu pracy. Problem z rozwiązaniem powyższych zadań może wynikać z braku przestrzegania lub zwracania uwagi na te regulacje prawne w codziennej pracy. W ten sposób potwierdziły się odpowiedzi kierowców ankietowanych w pierwszym badaniu.

LICZBA POPRAWNYCH ODPOWIEDZI



Rys. 23. Liczba poprawnie udzielonych odpowiedzi dla poszczególnych zadań

Struktura wieku badanych wskazuje, że spedytorzy/dysponenci są to osoby głównie młode, do 45 roku życia, które są odpowiedzialne za organizację pracy przeważnie 5 do 10 kierowców. Jako wsparcie w swoich przedsiębiorstwach mogą wykorzystywać systemy monitorowania ruchu pojazdów lub kierowców. Prym w tego typu rozwiązaniach wiodą lokalizatory montowane w samochodach, oparte na systemie GPS i GSM. Niektórzy spedytorzy i dysponenci mogą korzystać z danych przesyłanych przez cyfrowy tachograf. Urządzenie to pozwala śledzić czas pracy kierowcy i dostarcza niezbędnych informacji do dalszego planowania zadań dla konkretnego pracownika. Zważając na fakt, że przepisy dotyczące czasu pracy kierowców są dla nich bardzo ważne, takie rozwiązanie powinno ułatwiać im prace w przepisowym zarządzaniu transportem. Jednak pomimo deklarowanej znajomości tych regulacji w praktyce mają problem z ich zastosowaniem. Może być to powiązane z brakiem stosowania ich w pracy codziennej. Sutkiem tego jest częste wpływaniem na kierowców, aby wydłużyli czasu pracy lub jazdy. Jednakże jako przyczynę nakłaniania do łamania przepisów podają ilość zleceń nieadekwatną do liczby pracowników oraz kary nakładane na przedsiębiorstwo za niewykonanie w terminie zadania.

Podsumowanie

Analiza przeprowadzonych wyników badań dowodzi, że kierowcy pomimo dobrej znajomości przepisów normujących ich czas pracy, relatywnie często je łamią. Zjawisko to dotyczy ponad połowy ankietowanych w kontekście miesiąca. Istnieje tylko znikoma grupa kierowców, którzy deklarują, że nigdy nie zdarzyło im się złamać tych przepisów.

Przyczyn manipulacji czasem pracy należy doszukiwać się w organizacji przewozów. Często spedytorzy lub dysponenci nakładają kierowców do wydłużenia czasu jazdy, ze względu na konieczność terminowego wykonania zlecenia. Problem z dostarczeniem ładunku na czas, wynika głównie z niedostosowania zadania do możliwości kierowcy. Rozwiązaniem mogłyby być obowiązkowe kursy dla osób odpowiedzialnych za organizację przewozów oraz obarczanie ich częścią kary pieniężnej, którą otrzymują kierowcy za niestosowanie się do przepisów.

Większość kierowców uważa, że pojazd którym wykonują usługi transportowe jest dostosowany do ich potrzeb. Jednakże, widzą potrzebę stworzenia przepisów prawnych, które zdefiniują standardowe wyposażenie.

W samochodach ciężarowych stosuje się przeważnie automatyczną skrzynię biegów. Pozwala ona na zwiększenie przebiegów pojazdu oraz odciąża silnik. Inną zaletą automatycznych skrzyni biegów jest zachowanie płynnej jazdy, które przydaje się podczas

transportu zwierząt i ładunków podatnych na wstrząsy. Innymi rozwiązaniami często stosowanymi w tego typu pojazdach są: systemy wspomagające hamowanie, asystent pasa ruchu, aktywny tempomat oraz radar odległości. Zapewniają one nie tylko bezpieczeństwo, ale również ekonomiczne i efektywne prowadzenie samochodu. Dodatkowo przedsiębiorstwa montują w swoich samochodach systemy pozwalające na ciągłe monitorowanie lokalizacji ciężarówki lub pracy kierowcy. Najczęstszymi rozwiązaniami tego typu są lokalizatory GPS/GSM oraz nowoczesne tachografy cyfrowe posiadające funkcję przesyłania danych na odległość.

Pomimo wielu udogodnień, wykorzystywanych w transporcie, zawód ten wiąże się z występowaniem chorób i schorzeń. Najczęściej jest to otyłość, upośledzenie wzroku oraz problemy z kręgosłupem. Wśród kierowców zawodowych istnieje duże prawdopodobieństwo wystąpienia także choroby wieńcowej, nadciśnienia tętniczego, cukrzycy, problemów ze słuchem oraz alkoholizm.

Bibliografia:

1. Dz. U. 1999 Nr 94 poz. 1087 – Oświadczenie Rządowe z dnia 30 sierpnia 1999 r. w sprawie ratyfikacji przez Rzeczpospolitą Polską Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r., oraz ogłoszenia jednolitego tekstu tej umowy.
2. Dz. U. 2004 Nr 92 poz. 879 – Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców
3. Dz. U. UE L z dnia 11 kwietnia 2006 r.) – 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....
4. Dz. U. 2014 poz. 408 – Zmiana do Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r., przyjęte w Genewie w dniach 27 listopada 2003 r., 16 marca 2006 r. i 20 czerwca 2010 r.
5. Gil L., Kozłowski E., Paul K., Olejnik K., Rozwój transportu samochodowego w Polsce w latach 2011–2015. AUTOBUSY Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe, Nr 11/2016, s. 58-62.
6. Gil L., Kryczka M., Ignaciuk P., Kozłowski E., Cholewiński S., Przyczyny nieprzestrzegania przepisów przez kierowców zawodowych. AUTOBUSY Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe, Nr 11/2016, s. 63-66.
7. Gil L., Kruszyńska-Szadzińska M., Erd A., Pieniak D., Walczak A., Odpoczynek w pracy kierowcy zawodowego. AUTOBUSY Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe, Nr 12/2017, s. 110-113.
8. Gil L., Pieniak D., Ignaciuk P., Piernikarski D., Czas pracy kierowcy a logistyka transportu, Autobusy Technika, Eksploatacja, Systemy transportowe Nr 3/2013, s. 352-356.
9. Gil L., Ignaciuk P., Pieniak D., Wpływ zmian w czasie pracy kierowcy na logistykę transportu, Logistyka Nr 2/2014, s. 231-235.
10. Jamroz K., Smolarek L. Analiza wpływu zmęczenia kierowców na ryzyko na drogach krajowych. Drogownictwo Nr 4/2012, s. 17-21.
11. Łuczak A., Żużewicz K. Zmęczenie kierowców a bezpieczeństwo pracy. Bezpieczeństwo pracy: nauka i praktyka Nr 4/2006, s. 22-26.
12. Paluch S. Czas pracy kierowców. Vademecum kierowcy i pracodawcy. Piła 2013.

Compliance with traffic safety regulations in road freight transport

The paper discuss the issues of safe transport of goods by road transport in the aspect of constantly increasing traffic intensity. The aspiration of the transport companies owners is to maximize profits even at the price of non-compliance with applicable traffic regulations, especially in the field of drivers' working hours. It often causes dangerous traffic situations, resulting in accidents, and their main cause is driver fatigue. The paper presents research regarding the knowledge of traffic regulations, in particular on the applicable standards of working time for truck drivers. The most frequent causes of violation of driver's working time frame caused by the drivers themselves, as well as forced by transport companies owners, forwarders or dispatchers were subject to the research. The ergonomic conditions of the driver's cabin and trucks equipment as well as the health consequences of professional drivers were also analyzed.

Keywords: professional driver, road transport, driver's work time frame, traffic monitoring tools

Autorzy:

dr hab. inż. **Grzegorz Koralewski** – Lotnicza Akademia Wojskowa w Dęblinie, Wydział Bezpieczeństwa Narodowego i Logistyki, Instytut Logistyki i Organizacji Transportu, g.koralewski@law.mil.pl

mgr inż. **Iga Karolak** – Urząd Lotnictwa Cywilnego w Warszawie, Biuro Zarządzania Bezpieczeństwem w Lotnictwie Cywilnym, iga.karolak@gmail.com

mgr **Michał Koralewski** – doktorant Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie, michal.koralewski@gmail.com

dr inż. **Rafał Wrona** – Politechnika Lubelska w Lublinie, Wydział Mechaniczny, Instytut Silników Spalinowych, Transportu i Ekologii, Zakład Transportu, r.wrona@pollub.pl