

Piotr Gorzelańczyk, Karolina Głów

# Analiza czasu pracy kierowców w przedsiębiorstwie transportowym w świetle istniejących przepisów prawnych

JEL: R41 DOI: 10.24136/atest.2019.081

Data zgłoszenia: 15.12.2018 Data akceptacji: 08.02.2019

*Czas pracy kierowcy jest nieodzownym elementem wykonywania transportu drogowego. W artykule omówione zostaną przepisy prawne normujące problematykę czasu pracy kierowców oraz możliwości rejestracji tego czasu przez odpowiednie urzędy rejestrujące. Na podstawie danych udostępnionych przez przedsiębiorstwo, analizie poddana zostanie ilość i wysokość kar nałożonych na poszczególnych kierowców w danym okresie czasu. W poniższym artykule przytoczone będą również przykłady, jak skutecznie zmniejszać, bądź nawet wyeliminować ilość popełnianych wykroczeń. Omówienie tego tematu posłużyć ma zrozumieniu, jak istotny w dziedzinie transportu jest czas pracy kierowców i jak wielką odpowiedzialnością zostają obciążeni kierowcy wykonujący operację transportową.*

**Słowa kluczowe:** czas pracy kierowcy, przedsiębiorstwo transportowe.

## Wstęp

Praca kierowcy nie należy do łatwych. Wiąże się z nią bardzo często duże ryzyko, godziny, a nawet dni spędzone za kierownicą. Od kierowców wymaga się szczególnej sprawności psychofizycznej. Wymuszona, przez wiele godzin nie zmieniana pozycja, wzmożona uwaga oraz koncentracja. To tylko kilka z wielu wymagań wiążących się z tym zawodem. Stres towarzyszący dostarczeniu nieraz bardzo drogiego ładunku na czas, jest często powodem wielu naruszeń norm związanych z czasem pracy. Aby zapewnić kierowcom lepsze warunki pracy oraz aby zapewnić większe bezpieczeństwo na drogach, poprzez nienarażanie innych uczestników ruchu na potencjalne wypadki spowodowane przez przemęczonych kierowców, ich czas pracy został unormowany przez 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, a także Ustawę o czasie pracy kierowców z dnia 16 kwietnia 2004 roku z późniejszymi zmianami. Przestrzeganie wszystkich zapisów zawartych w regulacjach prawnych jest przez kierowców obowiązkowe. Wszelkie odstępstwa od reguł wiążą się z wysokimi mandatami karnymi nakładanymi zarówno na kierowców, jak i na przedsiębiorstwo transportowe. Egzekwowanie przepisów przez inspektorów PIP i ITD umożliwia obowiązek rejestrowania czasu pracy kierowcy. Rejestracji podlega nie tylko czas prowadzenia pojazdu, ale również czas odpoczynków, dyspozycyjność, czy inne prace takie, jak między innymi: załadunek, rozładunek, czynności administracyjne, itp.

Rejestracja tego czasu odbywa się za pomocą urządzeń rejestrujących, którymi są tachografy cyfrowe lub coraz rzadziej tachografy analogowe. Pracodawca ma obowiązek przechowywania zarejestrowanych danych o czasie pracy kierowców przez okres 3 lat. Dane te mogą zostać w każdej chwili skontrolowane przez właściwy organ (tj. przez inspektorów PIP i ITD). Zarejestrowane naruszenia podlegają wysokim mandatom karnym, które zwiększają

koszty prowadzenia przedsiębiorstwa. Ilość naruszeń może zależeć od wielu czynników. Są nimi przede wszystkim staż pracy kierowców który przekłada się na doświadczenie oraz prawidłowe zaplanowanie odpoczynków na trasie. Na tej podstawie, można stwierdzić, że zawód kierowcy wiąże się z bardzo dużą odpowiedzialnością, nie tylko za przewożony ładunek, ale nade wszystko odpowiedzialnością za zdrowie i życie kierowcy oraz innych uczestników ruchu drogowego. Jednym ze sposobów zmniejszenia ryzyka kolizji lub wypadku drogowego jest stosowanie się do norm limitujących czas pracy kierowców.

## 1. Czas pracy

Temat czasu pracy kierowcy na terenie Unii Europejskiej oraz wszystko co z nim związane, uregulowane jest przez rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. Rozporządzenie to zostało wydane z uwagi na:

- ujednoczenie przepisów, w celu umożliwienia służbom kontrolnym jednolitego ich egzekwowania,
- zapewnienie kierowcom właściwych warunków pracy,
- zapewnienie bezpieczeństwa na drogach przez eliminację z ruchu przemęczonych kierowców.

W Polsce stosowanym aktem regulującym to zagadnienie jest również Ustawa o czasie pracy kierowców z dnia 16 kwietnia 2004 roku z późniejszymi zmianami. Zarówno Rozporządzenie (WE) nr 561/2006, jak i Ustawa o czasie pracy kierowców są stosowane do przewozu drogowego:

- osób - wtedy, gdy konstrukcja pojazdu pozwala na przewóz więcej niż 9 osób wraz z kierowcą,
- rzeczy - wtedy, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdu lub zespołu pojazdów przekracza 3,5 tony.

Do przewozów wykonywanych poza obszarem Unii Europejskiej, stosuje się umowę AETR, która opracowana została przez Europejską Komisję Gospodarczą ONZ dnia 1 lipca 1970 r. w Genewie. Umowa AETR dotyczy pojazdów, które są zarejestrowane na terenie państw trzecich, nie będących stroną AETR, tylko na częściowym odcinku trasy, przy czym odcinek ten wykonywany jest na terenie krajów będących stronami AETR lub na terenie Wspólnoty oraz pojazdów, które są zarejestrowane w krajach będących stronami AETR lub na terenie Wspólnoty, na odcinku całej trasy [1].

Celem umowy AETR oraz Rozporządzenia WE 561/2006 jest przede wszystkim poprawienie bezpieczeństwa drogowego, regulacja warunków zatrudnienia w transporcie drogowym oraz usprawnienie i rozwój przewozów rzeczy i osób. Czas pracy kierowcy to nie tylko czas prowadzenia pojazdu przez kierowcę. Zalicza się do niego ogół działań podejmowanych przez kierowcę, mających związek z wykonywaniem przez niego przewozem. Można więc go zdefiniować jako okres od chwili rozpoczęcia do czasu zakończenia wykonywania zadania przewozowego.

Kolejnym z omawianych pojęć jest czas prowadzenia pojazdu. Jest to czas, w którym kierowca prowadzi pojazd. Musi to jednak zostać zarejestrowane przez tachograf cyfrowy, analogowy lub w niektórych przypadkach takich, jak np. podczas uszkodzenia tachografu, za pomocą wpisu manualnego wykonanego przez kierowcę. Czas ten nie może przekroczyć 9 godzin na dobę, jednak może

zostać przedłużony do 10 godzin, lecz nie więcej niż dwa razy w tygodniu. Po 4,5 godziny prowadzenia pojazdu nastąpić powinna przerwa trwająca nie mniej niż 45 minut. Istnieje możliwość podzielenia tej przerwy na dwie części. Pierwsza z nich trwać musi co najmniej 15 minut, natomiast kolejna nie mniej niż 30 minut. Każda przerwa równa lub dłuższa 45 minut kończy jeden z okresów prowadzenia, zaczyna zaś drugi.

Istnieje możliwość przedłużenia dziennego czasu prowadzenia pojazdu o 15 minut, jeśli przedłużenie czasu prowadzenia pojazdu nie zagraża bezpieczeństwu drogowemu, a umożliwi znalezienie przez kierowcę bezpiecznego i odpowiedniego miejsca postoju. Kierowca w takiej sytuacji zobowiązany jest do odrębnego wskazania przyczyny odstępstwa na planie pracy lub na wykresówce urządzenia rejestrującego. Przyczyna musi zostać wskazana zaraz po przybyciu na miejsce postoju [2].

Ważnym uwarunkowaniem prawnym jest również art. 21 Rozporządzenia 561/2006 WE, w którym zapisano, by praca kierowcy odbywająca się w porze nocnej nie trwała dłużej niż 10 godzin w ramach jednej doby. System organizacji czasu pracy kierowcy rozróżniono jako: podstawowy, zadaniowy, równoważny, przerywany oraz mieszany. System czasu pracy zależy od specyfiki pracy. Pozwala przede wszystkim na uniknięcie naruszeń i wykroczeń spowodowanych przekroczeniem dopuszczalnego dziennego czasu pracy. Wybór odpowiedniego systemu powinien być przeprowadzony indywidualnie, zależnie od rodzaju wykonywanego przewozu (osób, rzeczy), dozwolonego czasu na dostawę towaru, potrzeb kadrowych, itp. W przedsiębiorstwie transportowym nie ma konieczności stosowania tylko jednego systemu dla wszystkich kierowców, możliwe jest dobieranie indywidualnego systemu czasu pracy dla każdego kierowcy.

W obszarze czasu pracy kierowcy występuje również pojęcie dyżuru. Jest to czas, w którym kierowca jest w stanie gotowości do podjęcia czynności kierowania pojazdem lub innej pracy ujętej w umowie. Zazwyczaj jest on pełniony w zakładzie pracy, tak więc o ile dyżur ten nie jest pełniony w domu, to kierowcy należy się czas wolny od pracy proporcjonalny do czasu pełnionego dyżuru lub adekwatne wynagrodzenie wynikające z umowy.

## 2. Pomiar i kontrola czasu pracy

Zgodnie z artykułem 25 Ustawy o czasie pracy kierowców, na kierowcach i przedsiębiorstwie ciąży obowiązek prowadzenia ewidencji związanej z czasem pracy kierowców. Dopuszczalnych jest kilka form tejże ewidencji [3]:

- zapis na tzw. wykresówce,
- wydruk z tachografu cyfrowego,
- zapisy ręczne,
- wydruk z karty kierowcy,
- inne dokumenty, na których rejestrowany jest czas pracy kierowcy oraz rodzaj czynności wykonywanej w danej chwili.

Urządzeniem rejestrującym jest urządzenie instalowane w pojazdach, które automatycznie lub półautomatycznie rejestruje czas pracy kierowców. Istnieją dwa podstawowe urządzenia, które rejestrują czas pracy kierowcy. Są nimi tachograf analogowy oraz tachograf cyfrowy. Tachografy te rejestrują poza czasem prowadzenia pojazdu między innymi:

- prędkość, z jaką porusza się pojazd,
- okresy czasowe przerw i odpoczynków oraz inne aktywności kierowcy,
- długość drogi, jaką przebył pojazd,
- wykryte usterki.

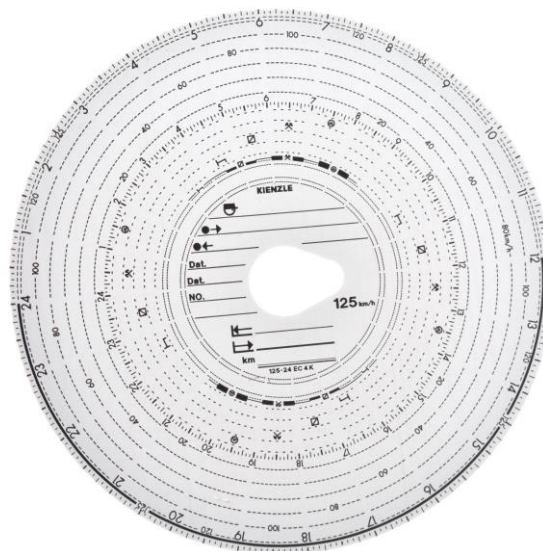
Każdy z tachografów musi być legalizowany co 24 miesiące. Niedopilnowanie tego obowiązku grozi poważnymi sankcjami nakładanymi na przewoźnika. Legalizacja jest formą sprawdzenia i po-

twierdzenia przez odpowiedni organ faktu, że dany tachograf spełnia wszelkie wymogi i może być.

Ważne jest również prawidłowe używanie tachografu przez kierowcę, który musi umiejętnie przełączać go na różne rodzaje aktywności, zależnie od wykonywanej w danej chwili czynności. Aby ułatwić jego używanie, wprowadzone zostały cztery podstawowe symbole, które określają rodzaj aktywności.

Tachograf analogowy pozwala dokumentować na wykresówkach (rys. 1) następujące rodzaje aktywności: postój, jazdę, inną pracę, dyspozycyjność, przebytą odległość oraz prędkość. Wśród tachografów analogowych wyróżniamy 2 rodzaje:

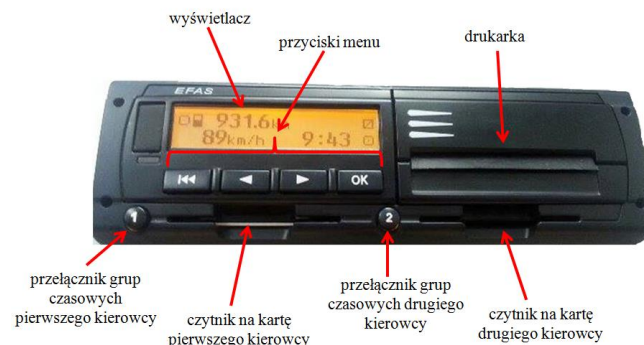
- tachograf ręczny - w którym wymagane jest, by kierowca przełączał selektor na wykonywane w chwili czynności,
- tachograf automatyczny - w którym w chwili ruszenia pojazdu automatycznie zostaje załączony selektor jazdy, a wszystkie inne wykonywane czynności kierowca przełącza manualnie.



Rys. 1. Wykresówka tachografu analogowego [7]

Tachograf cyfrowy (rys. 2) jest urządzeniem rejestrującym szczegółowe dane dotyczące czasu pracy kierowców. Zasada jego działania jest podobna do działania tachografu analogowego. Jediną zasadniczą różnicą jest to, że w tachografie cyfrowym zapis nie jest dokonywany na wykresówkach, lecz na karcie chipowej oraz w pamięci tachografu. Z racji tego, że tachografy takie są mniej zawodne, w większości przedsiębiorstw odchodzi się już od tachografów analogowych na rzecz instalacji tachografu cyfrowego. Jego użytkowanie jest również bardziej komfortowe dla kierowców.

Na rynku dostępne są 4 główne marki tachografów cyfrowych: Actia, Stoneridge, Siemens VDO i Delphi Grundig.



Rys. 2. Panel sterowniczy tachografu cyfrowego [4]

W tachografach produkowanych od 1 października 2011 r. zastosowanie znajduje „reguła jednej minuty”. Oznacza ona, że rejestrowany jest ten stan danej minuty, który w niej przeważa (jeżeli kierowca przez 29 sekund wykonywał jazdę, a przez kolejne 31 sekund odpoczął - czas odpoczynku).

Użycie tachografu cyfrowego jest niemożliwe bez posiadania karty kierowcy. To właśnie dzięki niej tachograf identyfikuje wszelkie dane kierowcy. Karta taka wydawana jest na okres 5 lat. Dane są na niej przechowywane przez okres 28 dni, zatem zanim upłynie ten czas, wszelkie dane należy skopiować na inny nośnik. Kartę tę należy umieścić w tachografie przed rozpoczęciem jazdy. W chwili jej włożenia następuje pobranie między innymi danych osobowych kierowcy, daty i godziny.

Kierowca może posiadać tylko jedną kartę kierowcy. W przypadku zgubienia, uszkodzenia lub kradzieży karty, kierowca może prowadzić pojazd bez niej nie dłużej niż przez 15 dni. Okres ten może zostać nieznacznie przedłużony, jeżeli kierowca udowodni, że wykorzystał go w celu zjechania do bazy przedsiębiorstwa.

Przedsiębiorstwo posługuje się tzw. Kartą przedsiębiorcy. Ma ona kolor żółty i używana jest tylko przez właściciela firmy. Wydawana jest na okres 5 lat. Dzięki tej karcie przedsiębiorca ma możliwość dostępu do wszystkich danych umieszczonych w tachografie związanych z daną firmą w celu ich wyświetlenia, pobrania i drukowania, a także zablokowania dostępu innej firmy do danych własnego przedsiębiorstwa.

W tachografie cyfrowym wykorzystuje się również kartę używaną przy naprawie tachografów lub ich kalibracji i jest nią karta warsztatowa. Używana jest ona przez producenta przyrządu rejestrującego i umożliwia wprowadzenie do tachografu danych. Jej okres ważności wynosi jeden rok. Posiada ona dodatkowe zabezpieczenie w postaci kodu PIN. Karta warsztatowa ma kolor czerwony.

Ostatnią kartą chipową jest karta kontrolna koloru niebieskiego. Jak sama nazwa wskazuje, przeznaczona jest ona dla służb kontrolnych. Służy do przeglądania i kontrolowania danych zapisanych na tachografie i karcie kierowcy, które służby kontrolne mają możliwość w każdej chwili pobrać.

Wszelkie dane dotyczące pracy kierowcy są drukowane bądź też wyświetlane na wyświetlaczu tachografu. Druki są generowane przez wbudowaną w tachograf drukarkę [5].

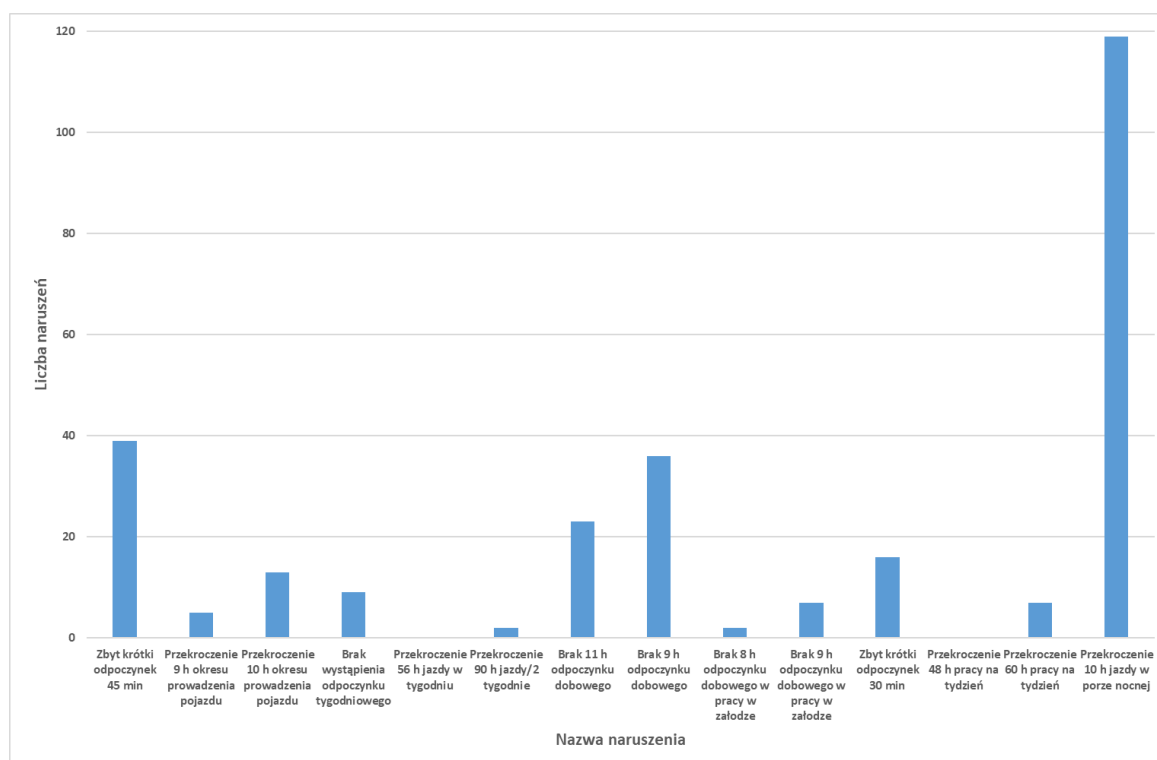
### 3. Kary przewidziane przez prawo związane z czasem pracy

Właściciel przedsiębiorstwa transportowego musi liczyć się z dodatkowymi kosztami będącymi skutkiem nieznamośności lub nieprzestrzegania przepisów o czasie pracy kierowcy. Na kary z tym związane muszą przygotować się również kierowcy, bowiem dokładnie tak, jak za przekroczenie prędkości, tak również za nieprzestrzeganie określonych norm czasu pracy grożą im solidne kary. Mandat kierowca może otrzymać również za niekompletną dokumentację czasu pracy, bądź też za niewłaściwe stosowanie urządzenia rejestrującego. W związku ze stwierdzeniem naruszeń przepisów określonych w art. 4 pkt 22 ustawy o transporcie drogowym kara grzywny w stosunku do kierującego pojazdem wynosi od 50 do 2000zł, kara grzywny w stosunku do osoby zarządzającej przedsiębiorstwem lub zarządzającej transportem w przedsiębiorstwie wynosi od 200 do 2000zł, natomiast kara nakładana w drodze decyzji administracyjnej na podmiot wykonujący przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem wynosi od 50 do 10000zł [6].

Nieprzestrzeganie uwarunkowań prawnych dotyczących czasu pracy kierowcy może okazać się bardzo kosztowne, zarówno dla kierowcy, jak i przedsiębiorcy. Nieprzestrzeganie norm czasu pracy kierowców może mieć czasami o wiele poważniejsze konsekwencje niż otrzymanie mandatu karnego. Skrócony czas reakcji i mniejsza sprawność kierowcy mogą być przyczyną poważnych wypadków drogowych.

### 4. Opis badań

Celem badań jest analiza czasu pracy kierowców zatrudnionych w przedsiębiorstwie transportowym. Badane przedsiębiorstwo zajmuje się głównie krajowymi oraz międzynarodowymi przewozami chłodniczymi. W firmie tej zatrudnionych jest dziesięciu kierowców, w oparciu o ich pracę zrealizowane zostały badania. Poddane analizie zostały dane zapisane przy wykorzystaniu tachografu cyfrowego, na karcie kierowcy, dotyczące czasu pracy poszczególnych



Wyk. 1. Liczba naruszeń występująca w analizowanym przedsiębiorstwie

kierowców przez okres 6 miesięcy. Okres ten jest dostatecznie długi, by wykryć wszelkie naruszenia i wywnioskować, z jakimi problemami dotyczącymi norm czasu pracy, borykają się kierowcy zatrudnieni w przedsiębiorstwie transportowo-spedycyjnym i z czego mogą one wynikać. Ewidencja poza danymi dla służb kontrolnych, może również posłużyć pracodawcy np. podczas wypłacania pracownikom rekompensaty za pracę w godzinach nadliczbowych, a nade wszystko służy do codziennej kontroli przestrzegania przez kierowców norm czasu pracy.

## 5. Analiza naruszeń czasu pracy

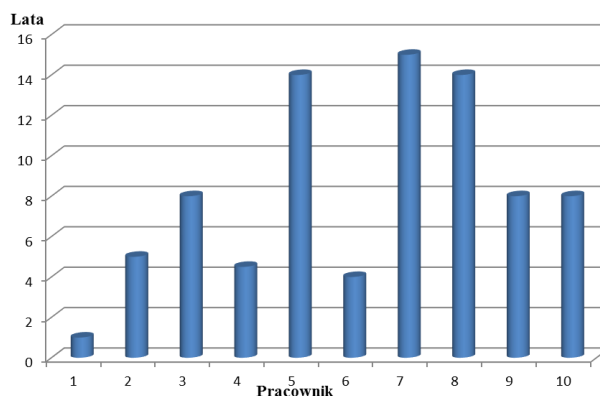
Analiza przeprowadzona została na podstawie raportów naruszeń kierowców z okresu sześciu miesięcy. Raporty te zawierają wszelkie odstępstwa od określonych przez prawo norm czasu pracy. Wskazują dokładną datę i godzinę naruszenia oraz wysokość kary pieniężnej, jaką ponieść musi przedsiębiorca w związku z tym odstępstwem. Na podstawie analizowanych raportów dokonano podsumowania ilości wykrytych naruszeń, które zostały przedstawione w tabeli 1 oraz na wykresie 1.

Po analizie danych zawartych w tabeli 1 oraz na wykresie 1 stwierdzić można, że najczęstszym wykroczeniem, które zdarzało się kierowcom, było przekroczenie 10-godzinnej jazdy w porze nocnej. Może być to wynikiem ich niekompletnej wiedzy w dziedzinie czasu pracy, którą pracodawca powinien niezwłocznie uzupełnić. Dodatkowe szkolenia ograniczyłyby bowiem ryzyko zwiększania kosztów przedsiębiorstwa związanych z karami pieniężnymi za nieprzestrzeganie przez kierowców norm czasu pracy. Nie jest to jednak jedyny argument. Wnioskować można więc, że obca jest kierowcom wiedza na temat pracy w tej porze doby. Narzucone normy mówią, że jeżeli kierowca choć przez kilka minut pracował w porze nocnej (22:00 – 6:00), to w danej dobie czas jego pracy nie może przekraczać 10 godzin.

Przy analizie wykroczeń nie należy pomijać również faktu, iż niemało odstępstw od narzuconych norm dotyczy zbyt krótkich odpoczynków, które są przecież podstawą do zregenerowania sił kierowcy. Najważniejszym argumentem przemawiającym za koniecznością przestrzegania norm czasu pracy, jest jednak fakt zapewnienia bezpieczeństwa zdrowia i życia innych uczestników ruchu drogowego. Zawód kierowcy wiąże się więc z dużym niebezpieczeństwem oraz jeszcze większą odpowiedzialnością. Każde

nawet najmniejsze rozkojarzenie może doprowadzić do katastrofy. Kolejnym czynnikiem mobilizującym do stosowania norm czasu pracy jest wysokość kar za naruszenia. Każde niezastosowanie się do przepisów wiąże się z nałożeniem mandatu zarówno na kierowcę, jak i na przedsiębiorstwo, w efekcie czego znacznie wzrastają koszty wykonywanych zleceń. Wysokość konkretnych mandatów może wydawać się niedużą, jednak suma wszystkich kar daje duże nakłady finansowe, które może być dla przedsiębiorstwa sporym obciążeniem finansowym (ponad 31 tys. zł).

Zauważalne jest, że kary za naruszenia kilku kierowców są rekordowo duże, natomiast suma kar pracowników z najmniejszą ilością naruszeń jest nawet 26 razy mniejsza od najwyższych. W związku z tym dokonano sprawdzenia wieku kierowców. Okazuje się, że kierowcy oznaczeni numerami 5, 7, 8 są osobami zatrudnionymi w przedsiębiorstwie od około 15 lat. Staż pozostałych jest natomiast o wiele krótszy. Są to kierowcy zatrudnieni w firmie od roku do 8 lat. W związku z powyższym, można stwierdzić, że poziom stażu i doświadczenia kierowców jest głównym czynnikiem sumy kar za naruszenia. Status ich zatrudnienia przedstawiony jest na wykresie 2.



Wyk. 2. Długość stażu zatrudnienia kierowców w latach

Zatem wnioski, które wysnuć można było już po analizie sum nałożonych kar, są adekwatne do stażu zatrudnienia kierowców. Pierwszym krokiem, jaki podjąć powinien przedsiębiorca w celu

Tab. 1. Podsumowanie ilościowe naruszeń

Naruszenia	Kierowca										Łączna ilość naruszeń
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Zbyt krótki odpoczynek 45 min	23	1	3	0	5	1	3	0	3	0	39
Przekroczenie 9 h okresu prowadzenia pojazdu	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
Przekroczenie 10 h okresu prowadzenia pojazdu	5	1	2	1	1	2	0	0	1	0	13
Brak wystąpienia odpoczynku tygodniowego	1	0	0	0	0	0	0	0	8	0	9
Przekroczenie 56 h jazdy w tygodniu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Przekroczenie 90 h jazdy/2 tygodnie	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Brak 11 h odpoczynku dobowego	3	2	1	2	1	10	1	0	3	0	23
Brak 9 h odpoczynku dobowego	13	4	3	4	0	10	1	1	0	0	36
Brak 8 h odpoczynku dobowego w pracy w załodze	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Brak 9 h odpoczynku dobowego w pracy w załodze	1	1	0	2	0	0	0	0	1	2	7
Zbyt krótki odpoczynek 30 min	0	0	0	0	0	3	0	0	0	13	16
Przekroczenie 48 h pracy na tydzień	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Przekroczenie 60 h pracy na tydzień	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	7
Przekroczenie 10 h jazdy w porze nocnej	19	5	9	4	11	46	3	1	1	20	119
<b>Łączna ilość naruszeń danego kierowcy</b>	<b>70</b>	<b>14</b>	<b>18</b>	<b>13</b>	<b>18</b>	<b>72</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>28</b>	<b>35</b>	<b>278</b>
<b>Suma kar nałożonych na przedsiębiorcę [zł]</b>	<b>7850</b>	<b>2000</b>	<b>1600</b>	<b>2700</b>	<b>400</b>	<b>6500</b>	<b>300</b>	<b>700</b>	<b>4850</b>	<b>4700</b>	<b>31600</b>

zmniejszenia ilości wykroczeń, jest organizacja szkoleń z dziedziny czasu pracy. Zapobieganie kolejnym wykroczeniom jest o tyle ważne, iż stanowią one niepotrzebne, dodatkowe koszty dla przedsiębiorcy. Otrzymane przez dziesięciu kierowców, w czasie pół roku mandaty narzucają na firmę kwotę 31 600 zł, co daje średni koszt miesięczny w wysokości 5 266 zł.

Skutecznym rozwiązaniem wydaje się również nagradzanie kierowców z najmniejszą ilością naruszeń czasu pracy premiami. Byłyby one na pewno aspektem motywującym do sumienniejszego planowania trasy przewozu oraz poszerzania swojej wiedzy w dziedzinie norm czasu pracy kierowcy poprzez regularne wysyłanie pracowników na szkolenia.

### Podsumowanie

Przeprowadzone badania dotyczyły rejestrowania czasu pracy 10 kierowców na przestrzeni czasu 6 miesięcy i porównaniu ich z istniejącymi przepisami prawnymi. Konfrontacja przeanalizowanych rejestrów z normami czasu pracy pozwoliła na wykrycie wszelkich popełnionych przez kierowców naruszeń. Dzięki badaniom udało się ustalić, jakie przekroczenie zdarza się kierowcom najczęściej oraz z czego może to wynikać. Po sprawdzeniu okresów, przez jakie kierowcy są zatrudnieni w przedsiębiorstwie transportowym, zauważyć można, że spora część tych naruszeń uwarunkowana jest niewielkim stażem pracy kierowców. Najlepszym sposobem na eliminację, bądź chociaż zmniejszenie liczby nałożonych kar są cykliczne szkolenie kierowców w dziedzinie ich czasu pracy. Ponadto wielu naruszeniom można byłoby również zapobiec poprzez dokładniejsze planowanie przebiegu trasy i postojów pracowników. Kwota wynika z popełnionych przekroczeń jest kwotą stosunkowo dużą. Są to koszty dodatkowe, które można by było przeznaczyć np. na premie dla pracowników.

### Bibliografia:

1. <http://www.akademia-tp.pl/konwencja-aetr.htm>

2. [http://www.gitd.gov.pl/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0017/42443/rozporzadzenie-we-nr-561.pdf](http://www.gitd.gov.pl/__data/assets/pdf_file/0017/42443/rozporzadzenie-we-nr-561.pdf)
3. <http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20040920879>
4. Transport, red. Rydzkowski Włodzimierz, red. Wojewódzka- Król Krystyna, wyd. 3 zm., Warszawa, Wydaw. Naukowe PWN, 2000
5. Podręcznik kierowcy zawodowego, Ryszard Stodolny, Wyd. Ośrodek Edukacji Zawodowej u Stodolnych Spółka z o.o., 2014
6. <http://www.bialystok.witd.gov.pl/images/pdf/taryfikator.pdf>
7. <https://5.allegroimg.com/original/0ca809/ac6e6cd14f6ab7182548adefe415>

---

### Analysis of working time in a transport enterprise in the light of existing regulations

Driver's working time is an indispensable element of road transport. The article will discuss legal regulations for the drivers' working time and the possibility of registering this time by appropriate recording devices. Based on the data provided by the company, the number and amount of penalties imposed on individual drivers in a given period of time will be analyzed. The following article will also provide examples of how to effectively reduce or even eliminate the number of offenses committed. Discussing this topic will serve to understand how important in the field of transport is the working time of drivers and how much responsibility is put on a driver performing a transport operation.

**Keywords:** working time, transport company.

### Autorzy:

dr inż. **Piotr Gorzelańczyk** – Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa im. St. Staszica w Pile, Instytut Politechniczny. E-mail: [piotr.gorzelańczyk@pwsz.pila.pl](mailto:piotr.gorzelańczyk@pwsz.pila.pl).

inż. **Karolina Głow** – Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa im. St. Staszica w Pile, Instytut Politechniczny.