

Adam Redmer, Alina Sułkowska
Politechnika Poznańska

Czas pracy kierowców – wpływ uregulowań prawnych na pracochętność realizacji przewozów krajowych (cz. 2)

Tab. 3. Wykaz stanów prawnych w zakresie czasu pracy kierowców i czasu prowadzenia pojazdu obowiązujących w Polsce w latach 2000 – 2010.

Nr stanu prawnego	Stan prawny z dnia	Akt prawny regulujący:	
		czas pracy kierowców	czas prowadzenia pojazdu
1	1.01.2000	–	Umowa AETR ⁷
2	1.01.2003	Ustawa z dnia 24 sierpnia 2001 ³	Umowa AETR ⁷ - przewozy międzynarodowe. Ustawa z dnia 24 sierpnia 2001 ³
3	1.05.2004	Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 ²	Rozporządzenie EWG nr 3820/85 ¹⁷
4	11.04.2007	Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 ²	Rozporządzenie WE nr 561/2006 ²⁰
5	10.05.2007	Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 ² i jej nowelizacja z dnia 26 kwietnia 2007 ¹²	Rozporządzenie WE nr 561/2006 ²⁰
6	6.06.2009	Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 ² i jej nowelizacja z dnia 07 maja 2009 ¹⁵	Rozporządzenie WE nr 561/2006 ²⁰

Źródło: opracowanie własne



Rys. 2. Doła kierowcy z punktu widzenia przepisów o czasie prowadzenia pojazdu z obowiązującymi aktualnie ograniczeniami czasowymi. Źródło: opracowanie własne.

Co więcej, analizowane ustawy obowiązywały w różnych okresach czasu, różnych stanów prawnych w zakresie niejednokrotnie równoległe. W efekcie, czasu pracy kierowców i czasu prowa-

Tab. 4. Obowiązujące w Polsce unormowania prawne dotyczące czasu pracy kierowców dla każdego ze stanów prawnych na przestrzeni lat 2000 – 2010.

	STAN PRAWNY					
	1* (01.01.2000)	2 (01.01.2003)	3 (01.05.2004)	4 (11.04.2007)	5 (10.05.2007)	6 (06.06.2009)
CZAS PRACY						
Podstawowy czas pracy						
przeciętny czas pracy na dobę w 5 dniowym tygodniu pracy		8 h	8 h	8 h	8 h	8 h
przeciętny tygodniowy czas pracy		40 h	40 h	40 h	40 h	40 h
Przedłużenie dobowego czasu pracy						
kierowcy zatrudnieni w transporcie drogowym wg rozkładu czasu pracy (na dobę)		10 h	10 h	10 h	10 h	10 h
pozostali kierowcy (na dobę)		12 h	12 h	12 h	12 h	12 h
okres rozliczeniowy		miesiąc	miesiąc	miesiąc	miesiąc	miesiąc
przedłużenie okresu rozliczeniowego		3 miesiące	3 miesiące	3 miesiące	3 miesiące	3 miesiące
Praca w porze nocnej						
max czas pracy kierowców na dobę w przypadku wykonywania pracy w porze nocnej			10 h	10 h	10 h	10 h
liczba godzin pracy w porze nocnej, od której obowiązuje ograniczenie wynikające z pory nocnej			≥ 4 h	≥ 4 h	≥ 4 h	
PRZERWA						
min dobowy czas pracy, który wymaga wprowadzenia przerwy		6 h	6 h	6 h	6 h	6 h
min długość przerwy		15 min	15 min	15 min	15 min	15 min
czas przerwy			>30min (czas pracy<9 h) >45 min (czas pracy>9 h)	>30min (czas pracy<9 h) >45 min (czas pracy>9 h)	15 min (dobowy wymiar godzin ≥ 6 h)	15 min (dobowy wymiar godzin ≥ 6 h)
czas dzielonych przerw		≥ 15 min	≥ 15 min	≥ 15 min	≥ 15 min	≥ 15 min
czas, w którym muszą być wykorzystane przerwy		≤ 6 h	≤ 6 h	≤ 6 h	≤ 6 h	≤ 6 h
ODPOCZYNEK						
dobowy nieprzerwany odpoczynek			11 h	11 h	11 h	11 h
tygodniowy nieprzerwany odpoczynek			35 h	35 h	35 h	35 h
skrócenie związane z przejściem na inną zmianę				24 h		24 h

* do 2003 roku w Polsce uregulowaniom prawnym podlegał jedynie czas prowadzenia pojazdu.
Źródło: opracowanie własne na podstawie 2, 3, 7, 12, 13, 17, 20.

dzenia pojazdu. Data wejścia w życie kolejnego stanu prawnego stanowi datę kończącą stan poprzedni, za wyjątkiem ostatniego stanu prawnego, w przypadku którego uwzględniono akty prawne do dnia 15 sierpnia 2010 roku (jest to najpóźniejszy stan prawny uwzględniony w artykule). Zestawienie stanów prawnych wraz z wykazem aktów prawnych regulujących czas pracy kierowców i czas prowadzenia pojazdu przedstawia tabela 3.

Zasady regulacji czasu pracy kierowców i czasu prowadzenia pojazdu w Polsce i ich zmiany na przestrzeni ostatnich 10 lat

Podczas dnia pracy kierowcy wyróżnia się kilka rodzajów jego aktywności. Z punktu widzenia obowiązujących obecnie przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu²⁰ są to:

- okresy prowadzenia pojazdu
- przerwy w prowadzeniu pojazdu
- odpoczynki dobowe i tygodniowe.

Z punktu widzenia przepisów dotyczących czasu pracy kierowców są to:

- czas pracy
- czas dyżuru – „czas, w którym kierowca pozostaje poza normalnymi godzinami pracy w gotowości do wykonywania pracy”²
- okresy tak zwanej „innej pracy” – są to okresy czasu kiedy kierowca wykonuje pracę inną, niż prowadzenie pojazdu
- przerwy
- odpoczynki.

Zarówno w jednym, jak i drugim przypadku dopuszczalny (maksymalny), czy wymagany (minimalny) czas realizacji każdej z aktywności kierowcy oraz wytyczne, kiedy należy je uwzględnić, regulowały na przestrzeni lat stosowne akty prawne właściwe danemu stanowi prawnemu (tabela 3). Jednak niemal każ-

Tab. 5. Obowiązujące w Polsce unormowania prawne dotyczące czasu prowadzenia pojazdu dla każdego ze stanów prawnych na przestrzeni lat 2000 – 2010.

	STAN PRAWNY					
	1 (01.01.2000)	2 (01.01.2003)	3 (01.05.2004)	4 (11.04.2007)	5 (10.05.2007)	6 (06.06.2009)
OKRESY PROWADZENIA POJAZDU						
Dzienny okres prowadzenia pojazdu						
max czas prowadzenia pojazdu	9 h	9 h	9 h	9 h	9 h	9 h
wydłużenie max czasu prowadzenia pojazdu	10 h	10 h	10 h	10 h	10 h	10 h
liczba dni w tygodniu kiedy można przedłużyć czas prowadzenia pojazdu	2	2	2	2	2	2
Tygodniowy okres prowadzenia pojazdu						
liczba dobowych okresów po których następuje odpoczynek tygodniowy	6**	6**	6**	6***	6***	6***
tygodniowy czas prowadzenia pojazdu				56 h	56 h	56 h
całkowity czas prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni	<90 h	<90 h	<90 h	<90 h	<90 h	<90 h
ODPOCZYNEK						
Odpoczynek dobowy						
dobowy nieprzerwany odpoczynek	11 h	11 h	11 h	11 h	11 h	11 h
skrócenie dobowego odpoczynku	9 h	9 h	9 h	9 h	9 h	9 h
liczba dni w tygodniu kiedy można skrócić odpoczynek	3	3	3	3	3	3
czas na "oddanie" skróconego odpoczynku	Tydzień	Tydzień	tydzień			
Odpoczynek tygodniowy						
tygodniowy nieprzerwany odpoczynek	45 h	45 h	45 h	45 h	45 h	45 h
skrócenie tygodniowego odpoczynku	36 h (siedziba firmy, dom) 24 h (w innym miejscu)	36 h (siedziba firmy, dom) 24 h (w innym miejscu)	36 h (siedziba firmy, dom) 24 h (w innym miejscu)	24 h	24 h	24 h
liczba przypadków w dwutygodniowym okresie, kiedy można skrócić odpoczynek tygodniowy				1	1	1
czas na "oddanie" skróconego odpoczynku	3 tygodnie	3 tygodnie	3 tygodnie	3 tygodnie	3 tygodnie	3 tygodnie
długość innego odpoczynku do którego możemy dołączyć rekompensatę za skrócony odpoczynek	8 h	8 h	8 h	9 h	9 h	9 h
liczba części na jakie można podzielić odpoczynek tzw. „odpoczynek dzielony”	2 lub 3	2 lub 3	2 lub 3	2	2	2
wymagana długość przerw - „odpoczynek dzielony”	jedna z przerw min. 8 h	jedna z przerw min. 8 h	jedna z przerw min. 8 h	pierwsza przerwa min 3 h, druga przerwa min. 9 h	pierwsza przerwa min 3 h, druga przerwa min. 9 h	pierwsza przerwa min 3 h, druga przerwa min. 9 h
łącznie czas odpoczynku dobowego w przypadku odbierania „odpoczynku dzielonego”	12 h	12 h	12 h	12 h	12 h	12 h
czas na odebranie wszystkich części „odpoczynku dzielonego”	24 h		24 h			
PRZERWA						
czas prowadzenia pojazdu po którym następuje przerwa	4,5 h	4,5 h	4,5 h	4,5 h	4,5 h	4,5 h
czas przerwy	45 min	45 min	45 min	45 min	45 min	45 min
ilość części, na które można podzielić przerwę	3	3	3	2	2	2
czas dzielonych przerw	> 15 min	> 15 min	> 15 min	15 min + 30 min	15 min + 30 min	15 min + 30 min
czas, w którym muszą być wykorzystane dzielone przerwy	≤ 4,5 h	≤ 4,5 h	≤ 4,5 h	≤ 4,5 h	≤ 4,5 h	≤ 4,5 h

** odpoczynek odbierany po nie więcej niż sześciu dziennych okresach prowadzenia

*** odpoczynek odbierany nie później niż po zakończeniu sześciu okresów 24 godzinnych licząc od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku
Źródło: opracowanie własne na podstawie 2, 3, 7, 12, 13, 17, 20).

de z wprowadzanych uregulowań prawnych zakładało szereg wyjątków, z których kierowca mógł skorzystać pod określonymi warunkami i w określonych przepisami sytuacjach.

W tabelach 4 i 5 zaprezentowano podstawowe unormowania prawne dotyczące odpowiednio czasu pracy kierowców oraz czasu prowadzenia pojazdu dla każdego z sześciu wskazanych wcześniej stanów prawnych.

Rozwiązaniem pozwalającym przyspieszyć proces transportowy, eliminując konieczność postoju pojazdu w trakcie ustawowych przerw, jest zastosowanie

transportu intermodalnego, który polega na przewożeniu ładunków z wykorzystaniem minimum dwóch różnych gałęzi transportu (najczęściej drogowego, kolejowego, wodnego), przy zastosowaniu jednej i tej samej jednostki ładunkowej (na przykład kontenera, nadwozia BDF) lub całego pojazdu, bez przeładunku samych wyrobów wraz ze zmieniającymi się sukcesywnie gałęziami transportu.

Trudno jest tak zaplanować i – co bardziej istotne – wykonać przewóz, aby na przykład czas przyjazdu pojazdu był niemal równy z czasem rozpoczęcia odprawy promowej lub wjazdem na wagon kolejowy. W efekcie kierowca musi niejednokrot-

nie czekać nawet kilka godzin na możliwość wjazdu na prom/wagon, dlatego też prawo odnoszące się do czasu prowadzenia pojazdu²⁰ dopuszcza, by kierowca oczekując na możliwość kontynuacji przewozu mógł rozpocząć odpoczynek dobowy i przerwać go na czas wjazdu i zjazdu z innego środka transportu, z zaznaczeniem, że czas potrzebny na wjazd i zjazd plus czas potrzebny na wykonanie wszystkich formalności przewozowych nie może zająć łącznie więcej niż 1 godzinę. Ważnym jest, że podczas przeprawy promowej lub jazdy pociągiem kierowca musi mieć zapewnione miejsce do spania²⁰. W efekcie, rozwiązanie intermodalne pozwala niejako uwzględnić czas odpoczynku kierow-

cy w czasie realizacji przewozu, a w trakcie samego przewozu promowego czy kolejowego nie wstrzymywać przemieszczania ładunku na czas odpoczynku.

Czas pracy kierowców – jak widzą to inni

Zarówno temat czasu pracy kierowców, jak i czasu prowadzenia pojazdu, był niejednokrotnie poruszany w różnych opracowaniach prasowych, książkowych oraz na portalach internetowych, wzbudzając wiele kontrowersji. Z całą pewnością wpływ na to ma fakt, że przepisy prawne są mocno skomplikowane. Nie bez znaczenia pozostaje tu też szczególnie charakter i specyfika pracy kierowców^{24, 25}, która skutkuje w efekcie częstym wprowadzaniem nowych ustaw, czy ich nowelizacji. Kontrowersje dotyczą szerokiego wachlarza kwestii. Od błędów w zapisach ustaw⁴, poprzez wpływ uregulowań prawnych na ograniczoną zdolność realizacji przewozów przez przewoźników^{26, 27, 28} i – tym samym – krytyczny stosunek przedsiębiorców do wprowadzanych zmian, zwłaszcza tych, jakie niosło za sobą nowe rozporządzenie Wspólnoty Europejskiej²⁰, wydłużające czas przerw w prowadzeniu pojazdu w odniesieniu do przerw dzielonych oraz ograniczające czas prowadzenia pojazdu w wymiarze tygodniowym, aż po wpływ wprowadzania nowych przepisów na wzrost cen za przewozy, wynikający z konieczności zatrudnienia większej liczby kierowców do wykonania tej samej pracy^{26, 29} lub też konieczności opłacania kar za opóźnienia w terminach realizacji dostaw³⁰. Prezentowane opinie są dość jednoznaczne, jednak żaden z ich autorów nie przedstawił wiarygodnych analiz na konkretnych danych, które poparłyby postulowane tezy.

Przedsiębiorcy dostrzegają jedynie negatywny wpływ zmian w w/w ustawach na pracę kierowców, które „wymuszają większe zatrudnienie”²⁸, a co za tym idzie „wzrost kosztów funkcjonowania firm”²⁶ oraz „podwyżki frachtów, a w kon-

sekwencji wzrost cen towarów”²⁶, nie zważając na podstawowy cel, który przyświecał ustawodawcom – poprawę bezpieczeństwa⁹. Zdaniem Tadeusza Wilka²⁶, dyrektora Departamentu Transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, środki, jakie powzięto do rozwiązania problemu wypadków na drogach mogą okazać się mało skuteczne, ponieważ – jak wskazują statystyki – kierowcy pojazdów ciężarowych powodują niewielką liczbę wypadków; wypadki z udziałem pojazdów ciężarowych do ogólnej liczby wypadków mają się jak 1 do 10 w Europie i jak 1 do 5 w Polsce³¹. Niestety, zdarzenia te, z racji masy jaką ma pojazd ciężarowy, najczęściej kończą się tragicznie²⁶.

Jak widać problematyka czasu pracy kierowców jest szeroko poruszana, zarówno na łamach prasy, Internetu, jak i książek. Autorzy rozważają zasadność zmian jakie zachodzą w przepisach, odwołując się do ewentualnych konsekwencji wprowadzenia nowego prawa, niestety prezentowane opinie oparte są jedynie na przypuszczeniach, nie popartych żadnymi badaniami.

Analiza wpływu uregulowań prawnych na pracołłonność realizacji przewozów krajowych

W celu porównania zmian, jakie zachodziły zarówno w ustawach dotyczących czasu pracy kierowców, jak i czasu prowadzenia pojazdu i ich wpływu na pracołłonność realizacji przewozów, autorzy artykułu przeprowadzili analizę, mającą wykazać, na realnym przykładzie, wpływ, jaki wywarły zmiany w ustawach na pracę kierowców. Analiza dotyczyła pracy kierowcy wykonującego przewozy towarowe w krajowym transporcie drogowym, pokonującego na zmianę trzy powtarzające się trasy:

- trasa 1 – krótka: Poznań – Leszno – Śrem – Kórnik – Poznań (171 km)
- trasa 2 – średnia: Poznań – Bydgoszcz – Toruń – Poznań (369 km)

- trasa 3 – długa: Poznań – Warszawa – Poznań (764 km).

Trasy były zróżnicowane głównie pod względem długości, ale także liczby punktów przeładunku towaru. Kierowca realizujący omawiany przewóz pracował samodzielnie (nie będąc członkiem załogi). Należy zauważyć, że w przeprowadzanej analizie kierowca nie uczestniczył w procesie załadunku, ani rozładunku i czas ten przeznaczal na przerwę.

Przeprowadzona analiza zakładała maksymalne wykorzystanie potencjalnej wydajności kierowcy, dlatego też po zakończeniu jednej trasy, kierowca od razu, o ile pozwalały na to przepisy, ewentualnie po stosownej przerwie, ruszał w kolejną trasę.

Przewozy odbywały się na przestrzeni 4 miesięcy (01.03.2009 – 30.06.2009), co przy założeniu maksymalnego wykorzystania potencjalnej wydajności kierowcy daje 116 dni roboczych. Realizacja przewozów obejmowała następujące działania:

- czynności administracyjne – wszelkie działania podjęte w celu prowadzenia dokumentacji, odbywające się przed i po zakończeniu przewozu
- prowadzenie pojazdu – przemieszczanie się po poszczególnych odcinkach trasy z ładunkiem
- przygotowanie do przeładunku – podstawienie pojazdu na miejsce przeładunku, rozplombowanie, otwarcie naczepy oraz wszelkie czynności związane z obsługą dokumentacji
- przeładunek
- obsługę po przeładunku – odbiór dokumentacji związanej z ładunkiem, zamknięcie naczepy i jej zaplombowanie.

Czas przeznaczony na czynności administracyjne (10 minut), przygotowanie do przeładunku (15 minut) i obsługa po przeładunku (10 minut) jest stały dla wszystkich tras i punktów przeładunku. Czas prowadzenia został obliczony na podstawie długości danego odcinka trasy³²

²⁴ Ciborski Piotr, „Czas pracy kierowców 2005. Obowiązujące regulacje”, Gdańsk, 2005.

²⁵ Polska Gazeta Transportowa, nr 2 z 10.01.2001.

²⁶ <http://www.praca.pl/site/s.guide.type.news.module.page.id.141.html> (dostęp: 12.10.2009)

²⁷ http://www.trucks.com.pl/dzialy/07/0703/przewoznicy_naszsprawy_0703a.htm (dostęp: 12.10.2009)

²⁸ http://www.turinforo.pl/p/ak_id_15017_, czas_pracy_kierowcy_kierowca_zawodowy_prawo_praca_kierowcow_odpoczynek.html (dostęp: 12.10.2009).

²⁹ <http://www.abak.info/news.php?id=2166> (dostęp: 12.10.2009).

³⁰ <http://www.epoznan.pl/index.php?section=news&subsection=news&id=5629> (dostęp: 12.10.2009).

³¹ Polska gazeta transportowa nr 5 01.02.2006.

³² Charakterystyki tras wygenerowano przy pomocy mapy internetowej „NAVTEQ Map24” <http://www.map24.interia.pl>

Tab. 6. Zestawienie wartościowych rezultatów analizy realizacji towarowych przewozów krajowych dla poszczególnych stanów prawnych w zakresie regulacji czasu pracy kierowców i czasu prowadzenia pojazdu obowiązujących w Polsce w latach 2000 – 2010.

Stan prawny	Liczba zrealizowanych tras			Liczba przejechanych kilometrów	Liczba przewiezionych jednostek ładunkowych	Łączny czas pracy kierowcy [hhh:mm]	Łączny czas prowadzenia pojazdu [hhh:mm]	Średni dobowy czas pracy [hh:mm]	Średni dobowy czas prowadzenia [hh:mm]
	krótka	średnia	długa						
1	33	33	32,5	39 821	5 910	-	782:22	-	8:53
2	28	28	27,5	33 750	5 010	719:18	662:41	8:34	7:53
3	28	27,5	27	33 155	4 940	697:11	651:12	8:23	7:50
4	28	28	27	33 322	4 980	702:59	655:05	8:40	8:04
5	28	28	27	33 322	4 980	702:59	655:05	8:40	8:04
6	28	28	27	33 322	4 980	702:59	655:05	8:40	8:04

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 7. Zestawienie procentowych rezultatów analizy realizacji towarowych przewozów krajowych dla poszczególnych stanów prawnych w zakresie regulacji czasu pracy kierowców i czasu prowadzenia pojazdu obowiązujących w Polsce w latach 2000 – 2010 – stan prawny 1 = 100%.

Stan prawny	Liczba zrealizowanych tras			Liczba przejechanych kilometrów	Liczba przewiezionych jednostek ładunkowych	Łączny czas pracy [hhh:mm]	Łączny czas prowadzenia [hhh:mm]	Średni dobowy czas pracy [hh:mm]	Średni dobowy czas prowadzenia [hh:mm]
	krótka	średnia	długa						
1	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	-	100,00%	-	100,00%
2	84,85%	84,85%	84,62%	84,75%	84,77%	100,00%	84,70%	100,00%	88,74%
3	84,85%	83,33%	83,08%	83,26%	83,59%	96,93%	83,23%	97,86%	88,18%
4	84,85%	84,85%	83,08%	83,68%	84,26%	97,73%	83,73%	101,17%	90,81%
5	84,85%	84,85%	83,08%	83,68%	84,26%	97,73%	83,73%	101,17%	90,81%
6	84,85%	84,85%	83,08%	83,68%	84,26%	97,73%	83,73%	101,17%	90,81%

Źródło: opracowanie własne.

oraz średniej prędkości z jaką pojazd porusza się na danym odcinku³³. Natomiast czas przeznaczony na przeładunek został wyznaczony na podstawie liczby jednostek ładunkowych rozładowanych, jak i załadowanych na pojazd w danym punkcie przeładunku. Analizę przeprowadzono dla każdego z sześciu stanów prawnych, które zostały pokazane w tabeli 3.

Należy zauważyć, że oprócz ograniczeń wynikających z aktów prawnych odnoszących się do czasu pracy kierowców i czasu prowadzenia pojazdu, kierowca wykonujący przewóz podlega dodatkowo przepisom zawartym w rozporządzeniach Ministra Infrastruktury, w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych pojazdów na drogach. Ograniczenia wynikające z tych przepisów również wzięto pod uwagę podczas analizy.

W efekcie otrzymano rezultaty przedstawione w tabeli 6, uwzględniające między innymi liczbę przejechanych kilometrów, czy przewiezionych jednostek ładunkowych (palet) w analizowanym okresie czasu. Pokazane w tabeli średnie wartości czasu pracy i czasu prowadzenia pojazdu odnoszą się wyłącznie do dni, w których kierowca faktycznie pracował. Tabela 7 przedstawia rezultaty analizy pokazane w ujęciu procentowym – zmiany

pokazano w odniesieniu do stanu prawnego numer 1 (= 100%). Ponieważ stan prawny 1 nie zakładał ograniczeń związanych z czasem pracy kierowców, nie prowadzono pomiaru tego czasu, a co za tym idzie, nie uwzględniono go w tabeli. Dlatego w tym przypadku dane w tabeli odnoszą się jedynie do stanów od 2 do 6.

Należy podkreślić, że rozplanowanie dnia pracy kierowcy, w odniesieniu do konkretnego przewozu, co miało miejsce w przeprowadzanej analizie, jest zadaniem bardzo subiektywnym. Możliwych jest tu wiele wariantów, zależnych od osoby planującej przewozy. Dlatego też przy ponownym przeprowadzeniu analiz możliwe są pewne rozbieżności w uzyskiwanych wynikach, zarówno poprawiające uzyskane rezultaty, jak i pogarszające wykazaną poniżej wydajność kierowcy. Jednak w ogólnym zarysie będą one bardzo zbliżone do tych przedstawionych w tabelach 6 i 7.

Podsumowanie

Z danych zawartych w tabelach 6 i 7 jasno wynika, że największą wydajność kierowcy osiągnęli, gdy obowiązywały przepisy oznaczone stanem prawnym 1. Wydajność kierowcy, wykonującego prze-

wóz zgodnie z normami określonymi przez stan prawny 1 jest o około 15 – 17% wyższa, niż podczas przewozów regulowanych pozostałymi stanami prawnymi. Taki stan rzeczy spowodowany jest najprawdopodobniej faktem, iż regulacje te nie dotyczyły czasu pracy kierowców, a jedynie czasu prowadzenia pojazdu. A trzeba podkreślić, że przepisy dotyczące czasu pracy kierowców są bardziej rygorystyczne. W odniesieniu do przejechanych kilometrów jest to 7 000 km więcej (w porównaniu do późniejszych stanów prawnych, co może się przekładać na przychód rządu mniej więcej 20 000 zł w ciągu 4 miesięcy), oraz około 1 000 sztuk dostarczonych jednostek ładunkowych więcej (przy założeniu realizacji tras pojazdem o pojemności 34 europalet).

Różnica między kolejnymi stanami prawnymi nie jest już tak drastyczna, jak w przypadku „przejścia” ze stanu prawnego 1 do 2. Rezultaty przedstawiające wydajność kierowcy dla pozostałych stanów prawnych (2, 3, 4, 5, 6) są bardzo podobne; różnica pomiędzy nimi wynosi około 1% liczby tras zrealizowanych w analizowanym okresie, co w przełożeniu na liczbę przewiezionych jednostek ładunkowych daje liczbę 30 – 70 dostarczonych jednostek ładunkowych mniej

³³ Przy określaniu prędkości posłużono się mapami prędkości zamieszczonymi na stronie internetowej firmy „NaviExpert” <http://www.naviexpert.pl/o-produkcje/warstwy-naviexpert/community-traffic.html>

w ciągu 4 miesięcy pracy lub 400 do 600 przejechanych kilometrów mniej.

Warto podkreślić pewne zależności, jakie zaobserwowano w odniesieniu do średniego, dobowego czasu pracy i czasu prowadzenia pojazdu. W wyniku wejścia w życie stanu prawnego 2, oraz późniejszych stanów prawnych, dobowy czas prowadzenia pojazdu został znacznie skrócony o około 9 – 12% (około godziny na dobę), w porównaniu do czasu osiąganego, gdy obowiązywał stan prawny 1.

Odnosząc się do wpływu zmian uregulowań prawnych na pracochłonność realizacji przewozów należy podkreślić, że zmiany w prawie istotnie i negatywnie wpłynęły na pracochłonność realizacji przewozów towarowych na terenie Polski, powodując wzrost pracochłonności wykonywanych przewozów. Zmiany te można było najwyraźniej zaobserwować przy wprowadzaniu w życie założeń umowy AETR⁷ (10 styczeń 1993 roku), gdzie wcześniej nie obowiązywały żadne ograniczenia w odniesieniu do czasu pracy kierowców oraz gdy wchodziły w życie założenia ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 roku³, która oprócz norm związanych z czasem prowadzenia pojazdu wprowadziła też ograniczenia, co do czasu pracy kierowców. Kolejne zmiany również ograniczały wydajności kierowców. Jednak wbrew obiegowej opinii, przedstawionej w akapicie „Czas pracy kierowców – jak widzą to inni”, stopień, w jakim wpływały one na pracochłonność realizacji przewozów towarowych, był niewielki. Należy podkreślić, że uzyskane rezultaty można odnosić jedynie do przewozów o charakterze zbliżonym do opisanego w artykule. W przypadku wykonywania przewozu na krótszych trasach z dużą liczbą punktów przeładunku wpływ zmian w przepisach, szczególnie zmiana wprowadzona Rozporządzeniem WE nr 561/2006²⁰, dotycząca sposobu odbierania dzielonych przerw w prowadzeniu pojazdu, może mieć, zgodnie z obiegową opinią, bardziej odczuwalny wpływ na pracochłonność realizacji przewozów towarowych, gdyż wymusza na kierowcach odebranie jednej, 30-minutowej przerwy zamiast dwóch 15-minutowych. W przypadku dużej liczby punktów przeładunku, przerwy na przeładunek są relatywnie krótkie. Dlatego kierowcom wykonującym takie przewozy łatwiej było zastosować dwie 15-minutowe przerwy, w trakcie których

pojazd był rozładowywany, a oni nie uczestnicząc w tym procesie odbierali taką przerwę, niż jedną 30-stominutową. Badania w zakresie wpływu długości czasu prowadzenia samochodu ciężarowego na koncentrację kierowcy, przejawiającą się w bezbłędności śledzenia sygnałów³⁴, w pełni popierają i wskazują na słusność stosowanych ograniczeń w wymiarach czasowych²⁰. Wątpliwość budzi jednak sposób przedstawiania tych przepisów przewoźnikom i kierowcom. Aby zapoznać się z obowiązującymi obecnie przepisami kierowca musi zapoznać się i, co gorsza, odnosić do kilku dokumentów. Głównym powodem takiego stanu rzeczy jest brak ustanowienia przez polskich ustawodawców jednego, spójnego dokumentu, obejmującego uregulowania dotyczące wszystkich aspektów związanych z czasem pracy i czasem prowadzenia pojazdu. Konieczność odnoszenia się raz do przepisów europejskich, innym zaś razem do przepisów zawartych w polskich ustawach i ich wspólne stosowanie w przewozach krajowych wprowadza niemały chaos i prowokuje często ich niewłaściwą interpretację oraz dezorientację kiedy i którą ustawę stosować.

Streszczenie

Problematyka poprawy bezpieczeństwa na drogach, jest szeroko poruszana, zarówno na forach krajowych, jak i międzynarodowych. Jednym ze sposobów na ograniczenie występowania niebezpiecznych zdarzeń drogowych jest walka z przemęczeniem, jakie towarzyszy kierowcom, podczas wykonywania przewozu. Dlatego też zarówno w prawie polskim, jak i europejskim występuje szereg uregulowań prawnych odnoszących się zarówno do czasu pracy kierowców, jak i czasu prowadzenia pojazdu. W ramach artykułu podjęto próbę sprawdzenia wpływu kolejnych zmian zachodzących w przepisach, obowiązujących na terenie Polski, wprowadzanych w życie w latach 2000 – 2010, na pracochłonność realizacji przewozów w towarowym transporcie zarobkowym. W tym celu przeanalizowano przebieg przewozu towarowego, przeprowadzonego na podstawie 3 różnych tras, zróżnicowanych pod względem długości oraz liczby punktów przeładunku. Analiza zakładała wykonywanie przewozu towarowego dla 6 różnych stanów prawnych, obowią-

zujących na terenie Polski w latach 2000 – 2010. Po przeprowadzeniu analizy dokonano porównania uzyskanych rezultatów oraz oceny wpływu zmian zachodzących w uregulowaniach prawnych na pracochłonność realizacji przewozów. W efekcie stwierdzono, że zgodnie z obiegową opinią, zmiany w prawie spowodowały wzrost pracochłonności realizacji przewozów towarowych na terenie Polski (poprzez ograniczanie wydajności kierowców). Aczkolwiek największy wzrost owej pracochłonności, rzędu 16%, nastąpił w chwili wprowadzenia w życie ustawy o czasie pracy kierowców z dnia 24 sierpnia 2001 roku; późniejszy wpływ ustawodawstwa na pracochłonność realizacji przewozów był znikomy.

Summary

Driver's working time – an impact of law regulations on a labour intensity of domestic transport

The road safety is an extensively discussed issue on national and international public forums last years. One of the possible ways in decreasing number of dangerous situations on roads is to reduce fatigue of drivers carrying out transportation tasks. As a result the Polish and the European Union law restricts driver's working time and vehicle's driving time as well. The article is an attempt to verify the impact of the successive Polish law regulations (introduced between year 2000 and 2010), restricting driver's working time and vehicle's driving time on a labour intensity of domestic transport. To do this, three transportation tasks (differing by length and a number of transshipment operations), carried out alternately have been analyzed. The analysis covered the six particular law statuses that have been in force in Poland between year 2000 and 2010. Based on the carried out analysis a comprehensive comparison and evaluation of the impact of the particular law regulations restricting driver's working time and vehicle's driving time on a labour intensity of domestic transport have been done. As a result the general conclusion drawn is that, according to a common opinion, the successive law regulations caused increased labour intensity of domestic transport. However, the highest (about 16%) increase of a labour intensity of domestic transport has been caused by the act regulating driver's working time introduced on 24 of August, 2001. In turn, consecutive law regulations have insignificant impact on a labour intensity of domestic transport.

³⁴ Bieńczyk K., Starkowski D., Zwierzycki W., *Samochodowy transport krajowy i międzynarodowy*, t. II „Przepisy prawne”, Poznań, 2007.