

Wirtualne przemieszczenia nowym sposobem inspekcji na wielotysięczne kary

Niejednokrotnie zdarza nam się myśleć, że co jakiś czas pojawiają się nowe „triki” wśród służb kontrolnych, mające na celu kolejne, nie zawsze słuszne nakładanie kar na kierowców lub dążenia do ukarania osób zarządzających firmami transportowymi.



Jakub Ordon,
Ekspert OCRK

Takiego przeświadczenia można nabrać dowiadując się, że zatrudniany przez nas kierowca otrzymał mandat tuż po dojechaniu do pojazdu i rozpoczęciu pracy, a my jako przedsiębiorcy jesteśmy obciążeni odpowiedzialnością za dopuszczenie do naruszenia przepisów o obowiązkowym odpoczynku lub stosowaniu urządzeń rejestrujących.

Nie tylko czas pracy

Sytuacja związana jest z przemieszczaniem kierowcy „do” lub „z” pojazdu w sposób wskazany w art. 9 Rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Zgodnie z jego wskazaniem, jeśli kierowca jest dowożony do swojego pojazdu (w którym rozpocznie pracę), a pojazd ten nie znajduje się ani w miejscu zamieszkania kierowcy, ani w bazie pracodawcy (gdzie kierowca zazwyczaj pracuje), wówczas kierowca zmuszony jest ujawnić ten okres w ewidencji, a to na wykresówkach, a to na danych na karcie kierowcy. Ponadto okres ten nie jest traktowany jako odpoczynek, ani przerwa, lecz jako czas „gotowości”. Jeśli nie wysłaliśmy kierowcy autobusem lub pociągiem do miejsca rozpoczęcia pracy i zmuszony on był do samodzielnego prowadzenia pojazdu, np. osobowego (jest to pojazd nieobjęty zakresem rozporządzenia), wówczas ta aktywność kierowcy

traktowana jest jako „inna praca”. Sytuacja ta obowiązuje również w drodze powrotnej. Rejestracja w/w aktywności musi znaleźć się zarówno na wykresówkach kierowców, jak i mieć swój ślad w danych karty kierowcy. Co więcej, jeśli okres dojazdu lub powrotu będzie trwał dość długo, koniecznym jest uwzględnienie tego w planie pracy.

Przykładowo, jeśli firma zatrudnia kierowcę, który rozpoczyna pracę w Niemczech i dojeżdża sam pojazdem osobowym do miejsca, w którym podejmuje pracę, np. po 5 godzinach prowadzenia pojazdu,

wykresówki wskazując zarówno miejsce rozpoczęcia jak i zakończenia wykonywania zadania. To zjawisko zauważalne jest również w ruchu międzynarodowym, gdzie istnieje obowiązek wprowadzania do tachografów cyfrowych kraju rozpoczęcia i zakończenia pracy (w przypadku Hiszpanii dodatkowo regionów). Różnice w nazewnictwie między miejscem (krajem) zakończenia dnia pracy, a kolejnym miejscem rozpoczęcia dnia pracy są bardzo szybko wyłapywane przez służby kontrolne. Następnym elementem kontroli są przejechane kilometry pojazdu,

Jeśli kierowca jest dowożony do swojego pojazdu, a pojazd ten nie znajduje się ani w miejscu zamieszkania kierowcy, ani w bazie pracodawcy, wówczas kierowca zmuszony jest ujawniać ten okres w ewidencji.

pracodawca musi uwzględnić fakt, iż kierowca ten jest w pracy już od 5 godzin, tym samym istnieje konieczność pomniejszenia puli godzin pracy kierowcy w wymiarze dobowym i tygodniowym, ponieważ nie można zaliczyć tego okresu ani do przerwy, ani do odpoczynku.

Częstokroć kierowcy nie rejestrują tej aktywności ręcznie w należyty sposób (świadomie szukając „oszczędności czasowych” lub nieświadomie z roztargnieniem). Wówczas służby kontrolne od razu zauważą dość proste do określenia naruszenie przepisów, zarówno w zakresie użytkowania tachografów, jak i nieprzestrzegania norm rozporządzenia 561/2006.

Panaceum – monitoring zapisów

Te wirtualne (niezarejestrowane) przemieszczanie, dość dobrze widoczne jest w przypadku użytkowania pojazdów wyposażonych w tachografy analogowe, gdzie każdego dnia pracy należy używać nowej

sprawdzenie miejsc załadunków lub rozładunków, czy też miejsc odbioru zaświadczeń o dniach wolnych. Ta całość dokumentacji w sposób jednoznaczny umożliwi określenie miejsc, w których na przestrzeni czasu znajdował się kierowca. To też musi mieć swoje odzwierciedlenie w ewidencji czasu pracy, a jeśli nie ma, wówczas kontrolujący nie zważa się przed wymierzeniem kary zarówno w zakresie niewłaściwej obsługi urządzeń rejestrujących, jak i nieprzestrzegania norm czasu pracy, przerw i odpoczynków.

Panaceum na w/w zjawisko to dobrze wyszkolona kadra kierowców oraz bardzo skrupulatny i niestety czasochłonny monitoring właściwych ręcznych zapisów wprowadzanych przez kierowców za czas przejazdów do lub z miejsca pracy. Dlatego najlepiej powierzyć to zadanie profesjonalnej firmie wspierającej działalność przewoźników, takiej jak np. Ogólnopolskie Centrum Rozliczania Kierowców. ◀

Jakub Ordon, ekspert OCRK
www.ocrk.pl



Jeśli okres dojazdu lub powrotu będzie trwał dość długo, koniecznym jest uwzględnienie tego w planie pracy