

Kierowca pracuje nawet wtedy, gdy nie jedzie

Nie tylko czas jazdy – a całość wykonanej przez kierowcę pracy ma znaczenie. W myśl nowej ustawy o transporcie drogowym przekroczenie przeciętnego i maksymalnego tygodniowego czasu pracy grozi dużymi sankcjami. Zrozumienie skomplikowanych przepisów wydaje się nastęrczać transportowcom wielu problemów. W ciągu ostatnich czterech miesięcy numer alarmowy Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców dzwonił ponad dwa tysiące razy. Aż 436 rozmów dotyczyło ściśle określonego problemu – jak planować czas pracy w tygodniu. Nie dziwi też fakt, że początek roku to moment szczególnego poruszenia wśród przewoźników. W grudniu minął najbardziej popularny - trzymiesięczny okres rozliczeniowy i dopiero teraz, analizując dane kierowców, okaże się, czy przeciętny czas pracy w tym okresie nie został przekroczony. A kontroli przestrzegania tego właśnie przepisu będzie coraz więcej.

Problem z opóźnionym zapłonem

Od 3 września 2018 r. obowiązuje zmieniona wersja ustawy o transporcie drogowym. Nowe regulacje dotyczą zarówno kierowców, zarządzających transportem, właścicieli firm, jak i służb kontrolnych. Omawiając zmiany, zwraca się uwagę szczególnie na cztery naruszenia dotyczące całkowitego czasu pracy. Pierwsze to przekroczenie więcej niż 6 godzin pracy bez odpowiedniej przerwy. Drugie – przekroczenie limitu 10 godzin, jeżeli wystąpiła praca w nocy. Trzecie – przekroczenie 60 godzin pracy w tygodniu. Te trzy naruszenia łatwo było wskazać. Eksperti rozwiali już wątpliwości, a branża transportowa zdążyła przyzwyczaić się do nowego prawa. Natomiast o czwartym zagadnieniu, czyli przekroczeniu przeciętnie 48 godzin pracy w tygodniu, wielu przewoźników przypomniało sobie dopiero teraz. Dlaczego tak późno, tłumaczy **Kamil Wolański, ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców:**

Wskazany w Kodeksie Pracy „okres rozliczeniowy” dla przedsiębiorstw w Polsce wynosi 1 miesiąc i można go utożsamiać chociażby z koniecznością rozliczenia nadgodzin „na bieżąco”. Jednak w większości firm przewozowych takie podsumowania prowadzone są po upływie 3 miesięcy, co pozwala lepiej regulować i planować pracę kierowców, którzy, w zależności od ilości pracy, wyjeżdżają np. na tydzień lub 3 tygodnie. Inna, choć rzadziej stosowana opcja z uwagi na spełnienie określonych warunków, to rozliczanie po upływie 4 miesięcy. Omawiane zmiany w prawie weszły w życie we wrześniu ubiegłego roku, a okresy rozliczeniowe najczęściej ustanawiane są kwartalnie, zgodnie z odpowiednimi miesiącami roku kalendarzowego, czyli w naszym przypadku, od października do grudnia. Dlatego w tych firmach dane z kart pojazdów zgrane zostały w styczniu i dopiero teraz możliwe jest dokładne sprawdzenie, czy ustawowe 48 godzin pracy nie zostało przekroczone w poprzednim pełnym okresie rozliczeniowym.

Kłopot czy wyzwanie

Jeśli przedsiębiorca dopiero teraz odkrył nieprawidłowość, zaskoczenie to nie wszystko – kary finansowe mogą okazać się bardzo dotkliwe. – *Gdy przekroczymy średnią godzin pracy w tygodniu, to kara nie będzie dotyczyła tego, o ile ten limit został naruszony w skali miesiąca, lecz będzie naliczana na każdy z tygodni, w którym praca była dłuższa niż 48 godzin. To skomplikowane obliczenie, które może stanowić nie lada wyzwanie – ocenia ekspert.* W nowej sytuacji są również inspektorzy. Prowadzili już co prawda kontrole, by wykazać, czy przewoźnicy stosują się do zapisów ustawy o transporcie drogowym, ale teraz mogą już sprawdzać wszystkich przedsiębiorców pod tym kątem

bez obaw, że okres rozliczania utrudni im dostęp do pełnej dokumentacji. Z nasilających się kontroli zdają sobie sprawę zarówno kierowcy, jak i właściciele firm, którzy częściej niż dotąd szukają informacji na temat obliczania średniego czasu pracy w tygodniu. – *Najwięcej zapytań kierowanych do naszych ekspertów dyżurujących przy telefonie alarmowym OCRK, dotyczy właśnie naruszeń czasu pracy. We wrześniu i październiku najczęściej pytano nas o limit 10 godzin pracy w nocy, a teraz mamy wzmożoną ilość próśb o wsparcie w interpretacji przepisów regulujących zasady naliczania przeciętnego czasu pracy w tygodniu* – mówi **Kamil Wolański**.

Czas jazdy a czas pracy kierowcy

Kondycja psychofizyczna kierowcy jest istotnym czynnikiem wpływającym bezpośrednio na bezpieczeństwo na drodze. Aby zachować maksymalną szybkość reakcji i zdolność prawidłowej oceny sytuacji, powinien on przestrzegać minimalnych okresów przerw i odpoczynków oraz maksymalnych okresów jazdy i pracy. To logiczna zależność, ale okazuje się, że rozróżnienie czasu pracy kierowcy od czasu jazdy naraża transportowców na wiele problemów.

Do tej pory polscy przedsiębiorcy skupiali się na przepisach unijnych, kładących największy nacisk na optymalne proporcje między jazdą a odpoczynkiem osoby kierującej pojazdem. Niewielką uwagę przykładano jednak do całości czasu pracy kierowcy, a przez czas i trasę rozumiemy nie tylko samą jazdę, czyli poruszanie się pojazdu, ale także inne czynności jak na przykład rozładunek, załadunek, tankowanie, czyszczenie samochodu, oczekiwanie w kolejce na granicy czy po prostu stanie w korku. To wszystko także wpływa na zmęczenie szoferów – wyjaśnia ekspert OCRK. Niezbędne jest zatem dokładne zrozumienie przepisów i przestrzeganie ich oraz zapewnienie pracownikom odpowiednich szkoleń.

Wysoka cena zaniedbania

Szczególnie dotkliwe dla przewoźników mogą okazać się zmiany w taryfikatorze. Dostosowano go do unijnego rozporządzenia 403/2016, a naruszenia podzielono na poważne (PN), bardzo poważne (BPN) i najpoważniejsze (NN). Ich klasyfikacja powiązana jest z KREPTD (Krajowym Rejestrem Elektronicznym Przedsiębiorców Transportu Drogowego). Wielokrotne popełnianie wykroczenia może spowodować utratę tzw. dobrej reputacji i skutkować tym, że nie będzie można wykonywać zawodu przewoźnika drogowego. Dodatkowo, jeśli służby kontrolne stwierdzą kilka nieprawidłowości jednocześnie, maksymalna kara dla przedsiębiorcy wystawiona podczas jednej kontroli drogowej wyniesie już nie – jak było do 3 września 2018 roku – 10 tys. PLN, a 12 tys. PLN. Obciążenie finansowe za naruszenia stwierdzone podczas jednej kontroli dla osoby zarządzającej wzrasta do 3 tys. PLN. Kierowcy muszą pamiętać, że zbyt swobodna interpretacja przepisów, nieprawidłowe operowanie selektorem czy błędne wprowadzanie danych do tachografu cyfrowego też podlega grzywnie. Na 8 tys. PLN ustalono karę za fałszowanie ewidencji czasu pracy. Tyle samo zapłacimy za nieudostępnienie odpowiedniej dokumentacji do kontroli. Co to oznacza w praktyce? Niezależnie od skali naruszeń, próba ich zatuszowania będzie wiązała się z wysokimi karami. Na szczególną uwagę zasługują również zasady odbierania odpoczynków tygodniowych, które powinny być znane zarówno pracownikom, jak i pracodawcom, gdyż kontrole w tym zakresie nie kończą się pouczeniem. W zrozumieniu przepisów wspierają transportowców partnerzy i eksperci z zakresu prowadzenia ewidencji czasu pracy, co pozwoli uniknąć nieprawidłowości i nieprzyjemnych konsekwencji.