

Mateusz SUDOWSKI\*, Beata MRUGALSKA\*\*

## ZAPEWNIENIE BEZPIECZEŃSTWA TRANSPORTU DROGOWEGO A MANIPULACJE CZASEM PRACY KIEROWCÓW ZAWODOWYCH

DOI: 10.21008/j.0239-9415.2017.074.16

W artykule omówiono problematykę bezpieczeństwa transportu drogowego. Następnie przedstawiono uwarunkowania prawne czasu pracy kierowcy zawodowego. Stanowiły one podstawę teoretyczną do przeprowadzonych badań ankietowych w wybranej grupie kierowców zawodowych.

Celem niniejszego artykułu było zobrazowanie problemu manipulacji wśród zawodowych kierowców. Przeprowadzona analiza wyników badań ankietowych pozwoliła ustalić główne przyczyny oraz sposoby manipulacji czasem pracy kierowców. Wyniki tych prac mogą stanowić podstawę do dalszych rozważań na temat konieczności wprowadzenia zmian organizacyjnych i technologicznych w celu zminimalizowania lub zlikwidowania problemu manipulacji czasem pracy, a w efekcie tych działań – mogą posłużyć do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

**Słowa kluczowe:** bezpieczeństwo, kierowca zawodowy, manipulacje czasem pracy, transport drogowy

### 1. WPROWADZENIE

Zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie drogowym obejmuje przewóz ludzi, rzeczy oraz wszystkich uczestników ruchu drogowego (Krystek, 2009; Odważny et al., 2014). A zatem jego skuteczność zależy od:

- środków transportu,
- uczestników ruchu drogowego,

---

\* Absolwent Wydziału Inżynierii Zarządzania Politechniki Poznańskiej.

\*\* Wydział Inżynierii Zarządzania Politechniki Poznańskiej, Katedra Ergonomii i Inżynierii Jakości.

- ruchu drogowego,
- przewożonych ładunków (Starkowski et al., 2010, s. 347).

Większość kolizji i wypadków drogowych jest wynikiem działalności człowieka (GUS, 2016; Caban et al., 2012). Z badań prowadzonych przez brytyjskich naukowców wynika, że czynnik ludzki stanowi 95% przyczyn wypadków drogowych. Nowoczesne systemy i układy pojazdów w pewnym stopniu umożliwiają zmniejszenie skutków tych zdarzeń (Starkowski et al., 2010). Jednak w przypadku kierowców zawodowych często dochodzi do manipulacji czasem pracy, czyli świadomego naruszania regulacji w celu fałszowania zapisów danych z urządzeń rejestrujących. Zagadnienie to jest znane przede wszystkim służbom kontrolnym, właścicielom firm transportowych oraz kierowcom zawodowym. Na oszustwa oraz próby ingerencji w czas pracy kierowcy zwracają również uwagę europejscy inspektorzy (Adametz et al., 2012; Zając et al., 2011).

## 2. UWARUNKOWANIA PRAWNE CZASU PRACY KIEROWCY

Czas prowadzenia pojazdów i czas odpoczynku kierowcy na terenie Unii Europejskiej uregulowany jest w „Rozporządzeniu Wspólnoty Europejskiej 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 roku” oraz w umowie AETR (europejska umowa o pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowy). Prawo określa normy czasu prowadzenia pojazdu, a także czasu przerwy oraz odpoczynku kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy oraz osób. Z kolei kary za nieprzestrzeganie tych norm są regulowane przez przepisy krajowe danego państwa. Wynika to z potrzeby wyrównania konkurencyjności firm transportowych, poprawienia bezpieczeństwa na drogach, a także egzekwowania przepisów przez państwa członkowskie.

Przepisy zawarte w wymienionym rozporządzeniu obowiązują we wszystkich państwach członkowskich Unii Europejskiej, w Szwajcarii oraz w państwach Europejskiego Obszaru Gospodarczego (Norwegię, Islandię i Lichtenstein) od 1 kwietnia 2007 r. Wcześniej czas prowadzenia pojazdów i czas odpoczynku kierowcy regulowało rozporządzenie 3820/85 Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej i dyrektywa numer 899. Rozporządzenie EWG 3820/85 sprawiało trudności w egzekwowaniu, wykładni, stosowaniu i monitorowaniu przepisów w jednolity sposób. Obecnie obowiązujące przepisy ujęte w tym rozporządzeniu są bardziej zrozumiałe, a ich stosowanie jest łatwiejsze dla branży transportowej oraz dla organów sprawujących nad nią kontrolę.

Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowy z dnia 1 lipca 1970 r. (AETR) wchodzi w zakres rozporządzenia 561/2006. AETR ma zastosowanie podczas transportu drogowego rzeczy i osób pojazdami, które są zarejestrowane w dowolnym państwie członkowskim

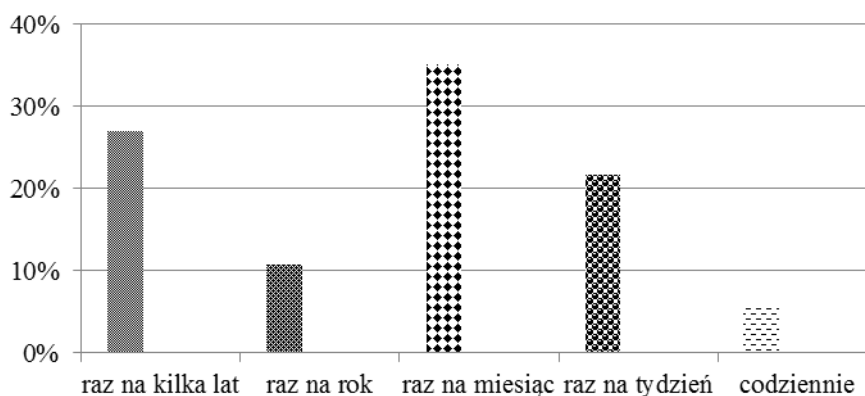
lub w państwie będącym stroną AETR, jeśli przewóz odbywa się pomiędzy Wspólnotą a państwem trzecim innym niż Szwajcaria lub państwem Europejskiego Obszaru Gospodarczego. Pojazdy zarejestrowane w państwie trzecim podlegają przepisom AETR wyłącznie na odcinku znajdującym się na terytorium Wspólnoty lub państw będących stronami AETR (Rozporządzenie (WE)...; Wyjaśnienie rozporządzenia...).

### 3. METODA BADAWCZA

W ramach niniejszego badania przeprowadzono ankietę dotyczącą manipulacji czasem pracy. W ankiecie wzięło udział 46 osób, które pracowały na stanowisku kierowcy zawodowego w wybranych przedsiębiorstwach transportowych. Ankieta była anonimowa i służyła wyłącznie do celów naukowych. Najchętniej wypełniali ją kierowcy w wieku ok. 35 lat z ponad 5-letnim stażem pracy (ok. 74% badanych). Tylko 10% ankietowanych pracowało w zasadzie kierowcy mniej niż 3 lat. Oznacza to, że większość badanych to osoby z dużym doświadczeniem i wiedzą o wykonywanej pracy. Ponadto prawie 60% ankietowanych świadczyło usługi zagraniczne. Zdecydowana większość tych kierowców (76%) pokonywała trasy dłuższe niż 5000 km, ale nie dłuższe niż 15 000 km. Ponad 43% ankietowanych zadeklarowało, że spędza w pracy od czterech do pięciu dni. Tylko jedenastu badanych pracowało w rejonie swojego zamieszkania i ich trasy nie trwały dłużej niż jeden dzień.

### 4. OPRACOWANIE WYNIKÓW BADAŃ I ICH INTERPRETACJA

W pierwszej części badania określono liczbę manipulacji czasem pracy dokonywanych przez badanych kierowców (rys. 1).



Rys. 1. Częstotliwość dokonywania manipulacji

Okazało się, że 35% wszystkich badanych ingeruje w czas pracy co najmniej raz w miesiącu a 22% – raz na tydzień. Z kolei 11% dokonywało takich manipulacji raz w roku. Aż 5% (dwie osoby) przyznało się do codziennej ingerencji. Tylko dla 10 osób ingerencja była jednorazowym incydentem.

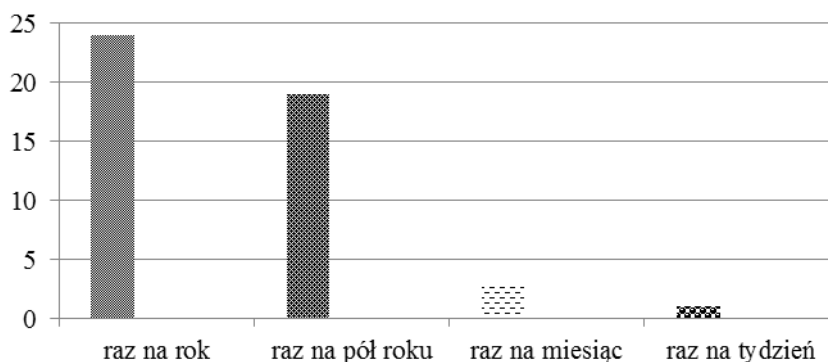
Następnie określono przyczyny tych naruszeń (tab. 1).

Tabela 1. Przyczyny manipulacji

Brak zmęczenia	2,70%
Zbyt krótkie przerwy	2,70%
Konsekwencje niewykonania zlecenia w terminie	18,92%
Chęć szybkiego powrotu do domu	21,62%
Presja wywierana przez pracodawcę	24,32%
Możliwość przejechania większej liczby kilometrów	29,73%

Najwięcej ankietowanych nie przestrzega przepisów, aby wykonać większą liczbę zleceń (11 na 37 ankietowanych, czyli ok. 30%). Kierowcy często sami decydują się na wykonanie większej liczby zleceń, co jest równoznaczne z większym zarobkiem dla nich i dla firmy. Kolejną przyczyną jest presja pracodawcy, na którą wskazało 24% respondentów. 21% ankietowanych przyznało, że manipulują czasem pracy, ponieważ chcą szybciej wrócić do swoich domów i rodzin. 19% kierowców wskazywało na konieczność wykonania zleceń w terminie. W przypadku niewywiązania się z umowy na transportowców nakładane są kary oraz odstępuje się od umowy o dalszej współpracy. Brak zmęczenia oraz za krótkie przerwy to odpowiedzi pojedynczych osób.

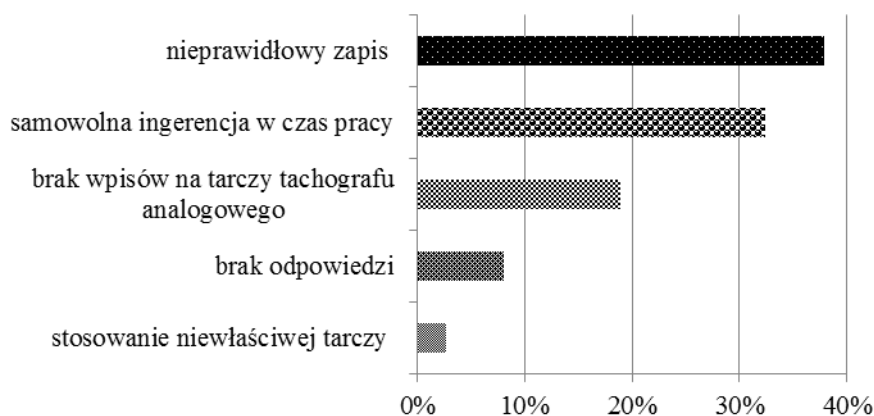
Z kolei na rysunku 2 przedstawiono uzyskane od ankietowanych kierowców informacje na temat częstotliwości dokonywania kontroli drogowych przez Inspekcję Transportu Drogowego.



Rys. 2. Częstotliwość kontroli drogowych

Jak można zauważyć, aż 24 kierowców spotkało się z kontrolą drogową tylko jeden raz w roku, a zaledwie jedna osoba – co najmniej raz w tygodniu. Badani kierowcy wyraźnie wskazywali, że częstsze i bardziej dokładne kontrole mogłyby przyczynić się do rozważania, czy warto się narażać na wykrycie nieprawidłowości.

W kolejnej części badania określono sposoby manipulacji (rys. 3).



Rys. 3. Sposoby manipulacji czasem pracy (Sudowski, Mrugalska, 2017)

Na podstawie wyników ankiety można zauważyć, że najczęstsze wykroczenie to nieprawidłowe użytkowanie tachografów. 38% osób niepoprawnie zaznaczało okresy aktywności. 32% ankietowanych dokonało ingerencji w czas swojej pracy, jednak nie chcieli podać zakresu tych zmian. 7 osób (19%) odpowiedziało, że podczas kontroli wykryto brak wymaganych wpisów na tarczy tachografu analogowego. Powodem było rozkojarzenie i zapomnienie. 3% ankietowanych nie chciało udzielić informacji na temat sposobów manipulacji. Jedna osoba używała nieodpowiedniej tarczy, co wynikało z omyłkowego zakupu na stacji benzynowej.

## 5. PODSUMOWANIE

Zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie drogowym stanowi jeden z największych problemów współczesnej motoryzacji. Nieustannie są prowadzone badania w celu poprawy bezpieczeństwa i zmniejszenia ryzyka kolizji oraz wypadków drogowych. Wynika z nich, że człowiek jest najczęstszą przyczyną tych zdarzeń.

W niniejszym artykule przedstawiono problematykę manipulacji czasem pracy kierowców zawodowych. W tym celu określono liczbę dokonanych manipulacji, a także dokonano analizy ich rodzaju oraz przyczyn. Ponadto ustalono częstotli-

wość kontroli Inspekcji Transportu Drogowego. Uzyskane wyniki mogą się przyczynić do wprowadzenia zmian organizacyjnych i technicznych w celu zapobiegania nieprawidłowościom związanym z manipulowaniem czasem pracy przez kierowców.

#### LITERATURA

- Adametz, W., Czapiewski, A., Filipiak, Ł., Lizoń, Z., Owsianowski, K., Pełczyński, M., Zagrodzka, A. (2012). *Czas pracy kierowcy i tachografy. Poradnik kierowcy i przewoźnika*. Bydgoszcz: Akademia Transportu.
- Caban, J., Drożdżel, P., Liścak, Ś. (2012). Wybrane aspekty stanu bezpieczeństwa w transporcie drogowym. *Zeszyty Naukowe Instytutu Pojazdów*, 3 (89), 13-19.
- GUS (2016). *Transport. Wyniki działalności w 2015 r.* Warszawa: Zakład Wydawnictw Statystycznych.
- Krystek, R. (2009). *Zintegrowany system bezpieczeństwa transportu. Diagnoza bezpieczeństwa transportu w Polsce*. Gdańsk: WKŁ.
- Odważny, F., Stasiuk-Piekarska, A., Drzewiecka, M. (2014). Czynniki ryzyka w transporcie drogowym. *Logistyka*, 4, 976-983.
- 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.*
- Starkowski, D., Bieńczak, K., Zwierzycki, W. (2010). *Samochodowy transport krajowy i międzynarodowy. Kompendium wiedzy praktycznej. Zabezpieczenia ładunków oraz zagadnienia techniczno-eksploatacyjne w transporcie drogowym*. Poznań: Systherm D. Gazińska S.J.
- Sudowski, M., Mrugalska, B. (2017). Changing data in tachograph's recording: a case study. *Transport i Logistyka* (w druku).
- Wyjaśnienie rozporządzenia (WE) nr 561/2006 ułatwiające zharmonizowane egzekwowanie przepisów podczas kontroli drogowych*. Transport Regulators Align Control Enforcement. Pobrane z: [http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/social\\_provisions/doc/trace\\_explanatory\\_text\\_pl.pdf](http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/social_provisions/doc/trace_explanatory_text_pl.pdf) (15.02.2017).
- Zajac, P., Zajac, M., Kwaśniowski, S. (2011). Manipulacje tachografu – analiza statystyczna. *Logistyka*, 6, CD.

---

**ASSURANCE OF ROAD TRANSPORT SAFETY AND MANIPULATION  
OF PROFESSIONAL DRIVERS WORKING TIME****Summary**

In this paper the issues of road safety and legal working time requirements of professional drivers are discussed. They provided a theoretical basis for the questionnaire survey carried out among a select group of drivers.

The aim of this article was to illustrate the problem of manipulation of working time of professional drivers. The analysis of the results allowed to determine the main causes and reasons of such action. Moreover, it can lead to a proposal of organizational and technological changes which can minimize or eliminate the problem and improve road transport safety.

**Keywords:** safety, professional driver, manipulation of working time, road transport

