20 lutego, materiał prasowy

**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 nastręczać transportowcom wielu problemów. W ciągu ostatnich czterech miesięcy numer alarmowy Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców dzwonił ponad dwa tysiące razy. Aż 436 rozmów dotyczyło ściśle określanego 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. Eksperci 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 nastręcza transportowcom wielu 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.

Dalszych informacji udzielają:

Magdalena Kuzmecka, 601 918 503, [m.kuzmecka@lightscape.pl](mailto:m.kuzmecka@lightscape.pl)

Kinga Woźniakowska, 663 416 733, [k.wozniakowska@lightscape.pl](mailto:k.wozniakowska@lightscape.pl)