

## STANOWISKO RADY OCHRONY PRACY

### w sprawie stanu bezpieczeństwa pracy w firmach transportowych

Rada Ochrony Pracy przy Sejmie RP na posiedzeniu 19 listopada 2013 r. zapoznała się ze stanem bezpieczeństwa i higieny pracy w firmach transportowych, na podstawie materiałów i prezentacji przygotowanych przez Państwową Inspekcję Pracy, Główny Inspektorat Transportu Drogowego oraz Centralny Instytut Ochrony Pracy - Państwowy Instytut Badawczy.

Materiał przygotowany przez Państwową Inspekcję Pracy dotyczył zakresu i wyników kontroli odnoszących się do czasu pracy kierowców, przeprowadzonych w firmach transportowych oraz podjętych w ich wyniku działań. Kontrole przeprowadzane zostały w ramach "Krajowej strategii kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców" zatwierdzonej przez Radę Ministrów.

W 2012 r. przeprowadzono 627 kontroli u 622 pracodawców, zatrudniających ponad 28 tys. pracowników. Kontrolą objęto 3 600 kierowców i ponad 671 tys. dni pracy kierowców. Wśród kontrolowanych przedsiębiorstw przeważały zakłady zajmujące się przewozem rzeczy międzynarodowym (60,4% firm) oraz krajowym (34,7% firm). Natomiast ze względu na posiadany tabor większość stanowiły przedsiębiorstwa posiadające 1-20 samochodów (77% firm), 21-40 samochodów (9,7% firm) oraz 41-80 pojazdów (7,6% firm).

Wyniki kontroli przeprowadzonych w 2012 r. pokazały, że choć liczba występujących naruszeń nie była uzależniona od wielkości przedsiębiorstwa, to jednak najpoważniejsze naruszenia przepisów o czasie prowadzenia pojazdów wystąpiły głównie w transporcie krajowym, u małych i średnich przewoźników oraz w firmach zajmujących się zarobkowym przewozem drogowym rzeczy na potrzeby nowobudowanych i remontowanych dróg i autostrad.

Naruszenie przepisów dotyczyło głównie:

- niezapewnienia odpowiedniego dziennego czasu odpoczynku kierowcy (stwierdzono u 68% pracodawców; przepisy naruszono wobec 38% kierowców)
- niezapewnienia przerwy po 4,5 godz. prowadzenia pojazdu (u 57% pracodawców; wobec 24% kierowców)
- nieprzestrzegania dziennego limitu czasu prowadzenia pojazdu (u 46% pracodawców; wobec 18% kierowców)
- niezapewnienia 10 godzinowego dobowego czasu pracy wykonywanej w porze nocnej (u 50% pracodawców; wobec 28% kierowców)
- nieposiadania oświadczenia kierowcy o jego wymiarze zatrudnienia i niepozostawiania w zatrudnieniu u innego pracodawcy (u 40% pracodawców; wobec 40% kierowców). Podkreślić tu należy, że znaczna część pracodawców nie zna przepisu regulującego tę kwestię (art.24 pkt 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (DzU z 2012 r. poz. 1155, z późn. zm.).

Pracodawcy jako główną przyczynę stwierdzonych naruszeń przepisów wskazywali nieuczciwą konkurencję w branży przewozów drogowych, spowolnienie ekonomiczne, problemy z pozyskaniem odpowiednich kandydatów do pracy oraz nie respektowanie przepisów przez kierowców. W świetle kontroli inspekcji pracy najczęstszymi przyczynami naruszeń przepisów są nie tylko oszczędności czynione na kosztach działalności, ale także niewłaściwa organizacja pracy. W wyniku przeprowadzonych kontroli inspektorzy pracy wydali w 2012 r. 516 decyzji skutkujących nałożeniem kar pieniężnych na łączną kwotę 2,6 mln zł.

W I półroczu 2013 r. przeprowadzono kontrole u 342 pracodawców, zatrudniających ponad 13 tys. kierowców. Kontrolą objęto 331 tys. dni pracy kierowców. Najczęstsze naruszenia dotyczyły tych samych przepisów, jak w 2012 r., tj.: niezapewnienia odpowiedniego dziennego czasu odpoczynku kierowcy, przerwy po 4,5 godz. prowadzenia pojazdu oraz nieprzestrzegania dziennego limitu czasu prowadzenia pojazdu.

W wyniku kontroli przeprowadzonych w I półroczu 2013 r. wydano 274 decyzje nakładające kary na łączną kwotę 1,2 mln zł.

Przedstawiono także analizy dotyczące 177 wypadków przy pracy (w tym 82 śmiertelnych), którym w latach 2010 - 2012 uległo 185 osób wykonujących zawód kierowcy. Blisko 83% wypadków dotyczyło transportu towarowego, a 17% - transportu pasażerskiego. Wśród przyczyn wypadków największy udział miał czynnik ludzki, w tym m.in. lekceważenie zagrożenia, wykonywanie prac nie wchodzących w zakres obowiązków pracownika oraz niewłaściwe używanie sprzętu i narzędzi. Na drugim miejscu znalazły się przyczyny organizacyjne, m.in.

nieprawidłowy podział pracy, brak lub niewłaściwe przeszkolenie pracowników w zakresie bhp, niewłaściwe polecenia przełożonych, brak nadzoru i koordynacji prac transportowych oraz brak środków ochrony indywidualnej. Natomiast wśród przyczyn technicznych wśród najważniejszych znalazły się ukryte wady materiałowe oraz niewłaściwie przeprowadzone naprawy i remonty pojazdów drogowych.

Rada pozytywnie ocenia zarówno zakres i wnioski z przeprowadzanych przez inspekcję kontroli, jak i kampanię pn.: "Czas pracy a wypadki drogowe", którą inspekcja pracy przeprowadziła w 2012 r. Kampania miała charakter prewencyjny a jej celem było upowszechnienie wiedzy o okolicznościach i przyczynach wypadków drogowych oraz uświadomienie prawnych i ekonomicznych konsekwencji tych wypadków. Kampania adresowana była do pracodawców i przedsiębiorców zatrudniających kierowców zawodowych oraz osób samozatrudniających się w sektorze transportu. W ramach kampanii prowadzone były szkolenia, warsztaty, prelekcje i wykłady, konkursy wiedzy, imprezy plenerowe i wystawy. W kampanii uczestniczyło 989 podmiotów, w tym 1122 pracodawców i ich przedstawicieli.

W raporcie Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego na temat wyników kontroli drogowych i kontroli przedsiębiorstw przeprowadzonych w trzech pierwszych kwartałach 2013 r. podkreślono także znaczenie kontroli czasu pracy kierowców, która ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo transportu. Organami uprawnionymi do kontroli transportu drogowego są Inspekcja Transportu Drogowego (ITD.), Policja, Straż Graniczna, Służba Celna i Państwowa Inspekcja Pracy. W okresie 2011 - 2012 r. większość kontroli przeprowadziła ITD (59,9%).

Z raportu wynika, że w pierwszych trzech kwartałach 2013 r. przeprowadzono 176 432 kontroli drogowych, z których 64% dotyczyło przewoźników krajowych, a 36% - przewoźników zagranicznych. Wynikiem tych kontroli było:

- wydanie ok. 8 tys. decyzji administracyjnych na kwotę ok. 22 mln zł,
- wystawienie ok. 36 tys. mandatów karnych na kwotę 113 mln zł
- skierowanie 1 638 wniosków o ukaranie kierowców lub zarządzających do sądów grodzkich,
- wystawienie ok. 24 tys. mandatów karnych za naruszenie przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, na kwotę 4,65 mln zł
- zatrzymanie 14 402 dowodów rejestracyjnych.

W wyniku przeprowadzonych kontroli stwierdzono 82 044 naruszenia przepisów, z których ponad 55% dotyczyło nieprzestrzegania przez kierowców przepisów odnośnie do czasu prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw i odpoczynku, w tym blisko 31% naruszeń związanych było z nieprawidłowym użyciem urządzeń rejestrujących a 14,5% stanowiły naruszenia wymogów posiadania licencji, zaświadczeń o wykonywaniu przewozów nie zarobkowych lub dokumentacji kierowców.

Biorąc pod uwagę okres 2011 - 2012 r. realizacja Krajowej Strategii Kontroli osiągnęła blisko 115% zakładanego planu w zakresie kontroli drogowej i 111% w zakresie kontroli przedsiębiorstw.

W wyniku kontroli przedsiębiorstw, przeprowadzonych przez ITD w pierwszych trzech kwartałach 2013 r. wydano 1 435 decyzji administracyjnych na kwotę 12,6 mln zł., wystawiono 1 850 mandatów i stwierdzono ok. 161 tys. naruszeń, z czego 92% dotyczyło przewozu drogowego rzeczy, zaś 8% - przewozu drogowego osób. Ponad 68% naruszeń związanych było z nieprawidłowym użytkowaniem urządzeń rejestrujących, blisko 31% z nieprzestrzeganiem przez kierowców przepisów o czasie prowadzenia pojazdów, a mniej niż 1% z nieposiadaniem wymaganych licencji i zaświadczeń.

Z kolei Centralny Instytut Ochrony Pracy - Państwowy Instytut Badawczy przedstawił wyniki badań dotyczących problematyki kultury bezpieczeństwa i psychospołecznych warunków pracy w firmach transportowych, uwzględniających specyfikę warunków pracy różnych grup kierowców. Zwrócono uwagę na to, że pomimo obserwowanej od 2008 roku tendencji spadkowej w zakresie liczby wypadków drogowych, kierowcy pojazdów nadal stanowią - obok pracowników budowlanych i górników - grupę zawodową przodującą ze względu na liczbę śmiertelnych ofiar wypadków przy pracy (31 osób w 2012 r.).

Wyniki badań ankietowych, przeprowadzonych w grupie kierowców przewozów pasażerskich wskazują na okoliczności i roczną zmienność w zakresie odczuwanego obciążenia wymaganiami pracy. Wynika z nich, że największe obciążenia odczuwane jest w godzinach: 06:00 - 08:00 oraz 14:00 - 18:00, co jest skutkiem znacznego natężenia i utrudnień w ruchu drogowym, relacjami z pasażerami oraz związanym z tym subiektywnym odczuciem zmęczenia i stresu. Natomiast zmienność wymagań pracy w ciągu roku cechują najniższe wartości odczuwania stresu w okresie letnim (maj, czerwiec i lipiec), co wynika z lepszych w porównaniu do pozostałych pór roku - warunków atmosferycznych i długości dnia. Podkreślono jednak, że pomimo lepszych warunków na drodze w okresie letnim, właśnie wtedy notuje się największą liczbę wypadków drogowych. Z badań CIOP-PIB wynika także, że kierowcy uważają za czynniki mające największy wpływ na

obciążenie pracą takie jak: poczucie odpowiedzialności za życie ludzkie i powierzony sprzęt, świadomość wagi i znaczenia popełnionych przez kierowcę błędów, zakłócenia na drodze (zatory, remonty dróg), presję czasu, zmęczenie wzroku, konflikty międzyludzkie, hałas i monotonię.

Zwrócono uwagę na znaczenie przestrzegania zasad ergonomii na stanowisku pracy kierowcy dla wielkości odczuwanego obciążenia pracą. Podkreślono też aspekt zróżnicowania wymagań i warunków pracy kierowców przewozów pasażerskich w stosunku do kierowców transportu towarowego. Przedstawiono wyniki badań pokazujące, że kierowcy transportu towarowego wyżej oceniają wymagania w zakresie niezbędnej sprawności psychofizycznej oraz w zakresie odpowiedzialności za bezpieczeństwo, mają poczucie większej autonomii i lepsze samopoczucie psychiczne w porównaniu z kierowcami przewozów pasażerskich. Jednak równocześnie mogą oni liczyć na znacznie mniejsze wsparcie od przełożonych ze względu na indywidualny charakter pracy związanej z pokonywaniem dalekich tras.

Przedstawiono też wyniki badań nad znaczeniem kultury bezpieczeństwa dla oceny wymagań pracy i związanego z tym obciążenia w pracy w firmach transportowych. Zwrócono uwagę, że im większe zaangażowanie kierownictwa i partycypacja pracowników, lepsze szkolenia bhp, bardziej szczegółowa analiza przyczyn wypadków, ściśle określony system wartości w firmie, lepsze relacje społeczne oraz większa świadomość i odpowiedzialność, to tym większa jest kontrola nad warunkami pracy, silniej odczuwane wsparcie społeczne, lepszy dobrostan i mniej wypadków w pracy.

Podkreślić tu należy systemowe podejście CIOP-PIB do orzecznictwa psychologicznego w zakresie posiadania lub braku predyspozycji do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy lub do prowadzenia pojazdów, w tym rozwoju narzędzi psychologicznych stosowanych w diagnozie predyspozycji kierowców oraz podręczników dla psychologów zajmujących się taką diagnozą. Na podkreślenie zasługują programy indywidualnych oddziaływań na zachowania kierowców z grup szczególnego ryzyka, mające na celu zmianę ich postaw i zachowań w ruchu drogowym oraz popularyzacja wyników badań i wiedzy na temat kultury bezpieczeństwa w firmach transportowych (poradniki i broszury dla kierowców i pracowników firm transportowych).

Na podstawie przedstawionych materiałów oraz przeprowadzonej dyskusji, Rada Ochrony Pracy uznaje za konieczne:

1. Monitorowanie stanu przestrzegania unormowań dotyczących czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców oraz wykonalności decyzji wydanych przez organy kontrolne
2. Kontrolę systemów zarządzania czasem pracy w firmach transportowych w celu ograniczenia wypadkogennego zmęczenia kierowców,
3. Rozważenie weryfikacji wymagań w dziedzinie homologacji pojazdów samochodowych pod kątem spełniania zasad ergonomii w kabinie pojazdu,
4. Zapewnienie możliwości korzystania przez kierowców w przedsiębiorstwach transportowych ze wsparcia specjalistycznego (psychologicznego, medycznego),
5. Zwiększenie kontroli nad rzetelnością prowadzenia psychologicznych badań kierowców,
6. Uwzględnianie przy projektowaniu infrastruktury drogowej elementów zapewniających odpowiednie warunki odpoczynku kierowców (bezpieczne parkingi, sanitariaty, dobry standard bazy noclegowej),
7. Rozwiązanie problemów interpretacyjnych, wynikających z przepisów obowiązującej od 1 stycznia 2012 r. ustawy o transporcie drogowym w zakresie podstaw prawnych nakładania kar pieniężnych na podmioty wykonujące przewóz drogowy z naruszeniem bezpieczeństwa publicznego.

PRZEWODNICZĄCA  
Rady Ochrony Pracy

Poseł Izabela Katarzyna Mrzygłocka

Warszawa, 10 grudnia 2013 r.