

## PRZESTRZEGANIE PRZEPISÓW PRAWA REGULUJĄCYCH CZAS PRACY KIEROWCY W POLSCE

© Konecka S., 2018

W niniejszym opracowaniu przedstawiono wyniki badań w zakresie stanu przestrzegania przepisów prawa dotyczących czasu pracy kierowcy zawodowego w transporcie samochodowym w Polsce. Czas pracy kierowcy zawodowego nie podlega typowym przepisom prawa pracy i obejmuje więcej okresów niż sam czas prowadzenia pojazdu. Czas pracy kierowców zatrudnionych w Polsce na podstawie stosunku pracy regulują przepisy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców. Do części kierowców stosuje się zarówno przepisy ustawy o czasie pracy kierowców, jak i rozporządzenia nr 561/2006, do części tylko przepisy ustawy, a do części (niezatrudnionej w ramach stosunku pracy) tylko przepisy rozporządzenia nr 561/2006. Rozporządzenie nr 561/2006 ma na celu poprawę warunków socjalnych pracowników objętych jego zakresem, a także ogólną poprawę bezpieczeństwa drogowego. Stosuje się je, niezależnie od kraju rejestracji pojazdu, do przewozu drogowego wykonywanego wyłącznie na terytorium Wspólnoty oraz pomiędzy Wspólnotą, Szwajcarią i państwami będącymi stronami umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

Metodą, zastosowaną w badaniu była metoda diagnostycznego sondażu, która głównie daje opis oraz wyjaśnienie określonych masowych zjawisk jak również ważniejszych procesów, występujących w zbiorowościach. Zastosowano technikę ankietyzacji. Natomiast narzędziem badawczym był kwestionariusz ankiety, rozproszony na początku 2018 roku, wśród stu aktywnych zawodowo kierowców. Ankieta miała charakter anonimowy. Prawie wszyscy respondenci (98%) to mężczyźni, kobiety stanowiły jedynie 2% badanej próby badawczej. Wynik taki nie stanowi jednak o błędzie w doborze grupy respondentów, albo celowym wyborze tylko mężczyzn. Po prostu zawód kierowcy jest typowo męskim zawodem według badań przeprowadzonych przez Polską Agencję Rozwoju Przedsiębiorczości w 2010 roku w ramach projektu „Bilans Kapitału Ludzkiego w Polsce” 96% kierowców zawodowych to mężczyźni. 40% badanych kierowców to osoby w wieku 36-45 lat, natomiast 30% to osoby w wieku 25-30 lat. Nieco mniej bo 20% stanowiły osoby w wieku 46-50 lat. Najmniej liczną grupę osób biorących udział w ankietyzacji stanowiły osoby powyżej 50 roku życia (10%). W kwestii przeciętnego wieku kierowcy zawodowego ankietowani nie stanowili grupy reprezentatywnej, ponieważ tę grupę zawodową charakteryzuje wysoka średnia wieku największy udział mają kierowcy w wieku 45-50 lat. Najmniej liczną grupę stanowili kierowcy z krótkim stażem pracy do 1 roku (8%). Natomiast najliczniejszą, Ci ze stażem dłuższym niż 10 lat. Z kolei 29% badanych podało, że posiada staż pracy w zawodzie kierowcy od 6 do 10 lat, a 15%, że od roku do 5 lat. Większość kierowców biorących udział w badaniu (64%) wykonywało przewozy na trasach międzynarodowych, 34% na trasach międzynarodowych jak i krajowych, natomiast 2% tylko na trasach krajowych.

Analizując wyniki odpowiedzi udzielonych na pytania dotyczące *stricte* przestrzegania przepisów prawa w zakresie czasu pracy kierowcy należy stwierdzić, że większość badanych kierowców (99%) według własnego mniemania zna i doskonale rozumie przepisy dotyczące czasu pracy kierowców. Tylko jeden kierowca stwierdził, że niektóre przepisy sprawiają trudności w ich zrozumieniu. Podobnie większość kierowców biorących udział w badaniu 93% twierdziła, że przepisy dotyczące czasu pracy kierowców są potrzebne. Według nich podstawowym powodem stosowania tych przepisów jest bezpieczeństwo, a także tzw. „normalne życie” oraz odpoczynek. Respondenci stwierdzili także, że przepisy te stanowią kartę przetargową w „walce” z pracodawcami. Uważają oni, że gdyby nie te przepisy, nie uniknęliby znacznie dłuższego czasu jazdy. Jednak zdaniem respondentów, w przepisach powinno uwzględniać się takie sytuacje wyjątkowe, jak na przykład dojazd do miejsca zamieszkania, nawet jeżeli to miałyby spowodować nieduże przekroczenie czasu pracy. 7% kierowców biorących udział w badaniu

twierdzi, że przepisy dotyczące czasu pracy kierowców są niepotrzebne (tak odpowiadali kierowcy wykonujący transport krajowy). Twierdzą oni, że pensja kierowcy uzależniona jest od przejechanych kilometrów, a przepisy sprawiają, że kierowcy zarabiają mniej, dlatego muszą łamać przepisy oraz narażają się na koszty, które związane są z mandatami. 68% badanych kierowców w ciągu ostatnich dwóch lat złamało przepisy dotyczące czasu jazdy, 52% złamało przepisy dotyczące czasu pracy, a 21% dotyczące nieodebrania odpoczynku. Przyczyny przekroczenia czasu jazdy przez kierowców są różne. Jednak do najczęściej wymienianych przez respondentów należały: dojazd na załadunek/rozładunek (59% wskazań), brak miejsca na parkingu (47% wskazań), presja spedytora/pracodawcy (46% wskazań) oraz zator drogowy (korek) (35% wskazań). Dwie badane osoby twierdziły, że przyczyną przekroczenia czasu jazdy była szybsza chęć powrotu do domu. Ponad połowa kierowców zawodowych (51%) ma ukryty magnes w skrzyni, 24% stosuje podwójną kartę kierowcy, 18% jeździ bez karty kierowcy, a 7% ma ukryty przycisk w kabanie. Prawie połowa respondentów 48% twierdzi, iż pracodawca ich nakłaniał do złamania przepisów dotyczących czasu pracy kierowców. Aż 98% badanych kierowców w przerwie wykonywało inne czynności, takie jak wypełnianie dokumentów, załadunek, tankowanie itd. Istnieje wiele różnych przyczyn dla których kierowcy nie przestrzegają przepisów związanych z czasem pracy kierowców, lecz zawsze, choćby pośrednio związane są one z czynnikiem ekonomicznym.

Należy podkreślić, że wyniki przedstawionych badań nie mają charakteru reprezentatywnego. Z oczywistych przyczyn zostały one przeprowadzone anonimowo, nie podaje się również miejsca czy przedsiębiorstw, wśród których rozprawdzono kwestionariusz ankiety. Problem jednak niewątpliwie istnieje, a przyczyny łamania przepisów wielokrotnie mają swoje logiczne uzasadnienie. Wyniki tych badań są tylko przyczynkiem do dalszych rozważań. Stanowią w szczególności podwalinę do badań w zakresie rozstrzygnięć dotyczących czynników powodujących wzrost konkurencyjności polskich przewoźników na rynku europejskim, czy też konsekwencji ekonomicznych związanych z wdrożeniem wykorzystania samochodów autonomicznych.

1. *Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r. poz. 1155 z późn. zm.).*

**Я.П. КОРОЛЬ**

Національний університет "Львівська політехніка"

## **ПЕРСПЕКТИВИ ЗАСТОСУВАННЯ WEB-ПРЕДСТАВНИЦТВ ВІТЧИЗНЯНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ**

© Король Я.П., 2018

Для залучення інвестицій у науку необхідно змінити підходи до планування науково-технічних робіт в рамках центру НДР університету шляхом їх формування власного сегменту інноваційної інфраструктури, що дає змогу максимально повно врахувати інтереси потенційних споживачів, інвесторів, партнерів та стейкхолдерів. координування процесів комерціалізації, які б ураховували актуальні завдання галузі та потреби потенційних інвесторів. Інтеграційні зв'язки учасників комерціалізації науково-технічних розробок представлені мережею двосторонніх взаємовигідних контактів :

- «наука – освіта» – підготовка фахівців і реплікація знань;
- «наука – бізнес» – формування поля інтелектуальної власності;
- «наука – виробництво» – впровадження і супровід модернізації науково-технічних розробок.