

JAKIE EFEKTY DAJE ROZLICZANIE CZASU PRACY KIEROWCÓW PRZEZ SPECJALISTYCZNE FIRMY?



Nadużycie czasu

Michał Jurczak

Stosowanie odpowiednich regulacji dotyczących czasu pracy kierowców powinno znajdować się w sferze szczególnego zainteresowania właścicieli i osób zarządzających przedsiębiorstwami transportowymi. Nie zawsze jednak tak jest. Ciągłe spory odsetek stanowią kierowcy, którzy stosowne przepisy odnośnie czasu pracy mają za nic, a ich pracodawcy, delikatnie mówiąc, „przymykają na to oczy”, a w istocie przyczyniają się do naruszeń prawa. Zazwyczaj otrzeźwienie następuje dopiero wówczas, gdy pojawia się realna groźba dotkliwych sankcji.



© Fotolia

Najwięcej nieprawidłowości dotyczy przekraczania czasu jazdy bez przerwy oraz niezapewnienia wymaganego odpoczynku dziennego. To ostatnie wynika z niedostatecznej znajomości zasad rozliczania okresów odpoczynków przez kierowców, natomiast naruszenie jazdy ciąglej wynika zazwyczaj ze złej organizacji zadań przewozowych przez samego przedsiębiorcę. Brak wymaganych przepisami

przerw w prowadzeniu pojazdu pracodawcy tłumaczą czasem koniecznością dojazdu kierowcy do najbliższego parkingu. Rzadko takie tłumaczenie jest jednak prawdziwe.

Co z nadużyciami?

Branżę transportową od lat trapi wprawdzie plaga tych samych nadużyć, jednak sporo się zmienia. – *Z punktu widzenia przestrzegania przepisów Rozporządzenia (WE) nr 561/2006 zauważalnie nadużycia ulegają zmniejsze-*

niu, ponieważ – jak wiadomo – kierowcy mają obowiązek rejestrowania czasu pracy na wykresówkach czy też kartach kierowców, na których podstawie można łatwo wykryć wszelkie naruszenia oraz wykroczenia. Kierowcy poruszający się w transporcie międzynarodowym zapewne większą uwagę przywiązują do stosowania przepisów unijnych, ponieważ kary w innych krajach UE są zdecydowanie większe niż w Polsce. Największy problem z nadużyciami jest w przypadku przewozów busami, w których nie ma obowiązku rejestrowania czasu pracy i ci kierowcy bez odpoczynku przemierzają Europę. Tutaj zdarzają się przypadki nawet 24–30 godzin przebywania w trasie bez snu. Kierowcy pomimo odbywanych kursów nadal mają zbyt niską wiedzę w tym temacie, pokutują stare, złe nawyki – mówi Agnieszka Gołubowska, Wiceprezes Zarządu, SRW.

Mateusz Włoch, Specjalista ds. Wdrożeń i Szkoleń, INELO, zauważa, że z perspektywy jego firmy, a zatem producenta oprogramowania do analizy m.in. naruszeń kierowców, w ostatnich kilku latach dostrzegany jest spadek ilości naruszeń. Wiąże to głównie z większą świadomością szefów firm transportowych, którzy częściej organizują szkolenia dla kierowców, na bieżąco prowadzą kontrolę naruszeń, a składniki wynagrodzenia kierowców w tych firmach motywują ich do przestrzegania przepisów. – *Niestety, spadająca liczba naruszeń nie oznacza, że wszystkie firmy działają uczciwie. Wzrosła, i to znacznie, ilość dużo poważniejszych nadużyć, jakimi są manipulacje. Podczas konferencji „Manipulacje tachografem a bezpieczeństwo na drodze” organizowanej przez INELO pod patronatem Komisji Eu-*

ropejskiej i Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego przedstawił KE Bernardo Martinez de Miguel poinformował, że na podstawie statystyk służb kontrolnych szacuje się, że 30–35 proc. danych tachografu jest zmanipulowana. W celu zwalczania tego procederu Komisja Europejska pracuje nad nową generacją tachografów cyfrowych uniemożliwiających stosowanie manipulacji (zgodnie z rozporządzeniem KE nr. 165/2014) – tłumaczy M. Włoch.

Bardzo podobną opinię prezentuje Grzegorz Kłusek, Specjalista ds. transportu euroPiM s.c. M.P. Kłusek. Obsługując firmy z różnych regionów Polski, w ciągu ostatnich lat zauważa znaczną poprawę świadomości polskich przedsiębiorców. – *Nasi klienci z roku na rok dopuszczają się coraz to mniejszej liczby naruszeń związanych z czasem pracy kierowców. Oczywiście naruszenia, zdarzały się i zdarzać się będą, gdyż charakter wykonywanej pracy przez przewoźników nie jest schematyczny i pewnych zdarzeń nie da się przewidzieć (między innymi opóźnienia na załadunkach bądź rozładunkach, wypadki, korki na drogach). Olbrzymim problemem jest słabo rozwinięta infrastruktura bezpiecznych parkingów, na których kierowcy mogą odbierać wymagane przerwy. Zmniejszona ilość naruszeń wśród naszych klientów, wynika z możliwości konsultowania sy-*

tuacji problematycznych na bieżąco. Kierowcy podczas kontroli drogowych mogą skontaktować się telefonicznie z naszym specjalistą, który informuje o przysługujących prawach, o czym nie zawsze kierowcy są informowani przez kontrolującego policjanta czy inspektora transportu drogowego. Nie da się jednak zaprzeczyć, że zdarzają się wśród polskich przewoźników „czarne owce”, które nadal notorycznie łamią przepisy, przez co narażają się na kilkutyśne kary – informuje nasz rozmówca.

To nie tylko nasz problem?

Problem nadużyć nie jest bynajmniej polską specjalnością. A. Gołubowska (SRW) podkreśla jednak, że w takich krajach, jak Francja, Hiszpania czy Węgry, przepisy są o wiele bardziej rygorystyczne i kary zdecydowanie wyższe niż w Polsce (nawet za małe przekroczenia sięgają kilku tysięcy w przeliczeniu na PLN).

M. Włoch (INELO) dostrzega olbrzymią rolę, jaką ma do spełnienia Inspekcja Transportu Drogowego, którą zresztą uważa za jedną z najsilniejszych tego rodzaju instytucji w Europie. – *Z łatwością analizuje i wykrywa już nie tylko naruszenia, ale także manipulacje. Zdecydowana większość polskich firm pod kątem przestrzegania przepisów nie odbiega już od tych zachodnioeuropejskich. W ostatnich trzech latach*

Coraz mniej dziur w systemie

– *Wszystkich pracodawców zatrudniających kierowców na umowę o pracę obowiązują przepisy wynikające z ustawy o czasie pracy kierowców. Jeszcze do niedawna przepisy te były nagminnie łamane, a bardziej „przedsiębiorczy” pracodawcy prześcigali się w pomysłach, jak oszukać system czy przechytryć tachograf. Kierowcy, często będący jedynymi żywicielami rodziny, mającymi przed sobą widmo utraty pracy, poddawali się presji nieuczciwych zwierzchników i pracowali ponad swoje siły, nie przestrzegając obowiązkowych postojów. Obecnie opinia publiczna, wysokie kary, nowocześniejsze, pozbawione „dziur” systemy kontroli kierowców nie pozwalają już na tak daleko posunięte nadużycia. Również kierowcy świadomi swojej wartości na rynku, w każdej chwili mogący odejść do konkurencyjnego, uczciwego przewoźnika już nie narażają zdrowia, a często nawet życia wypracowując nieludzkie normy. W skrócie, poważni, cieszący się dobrą opinią w branży przedsiębiorcy nie chwytają się już nieuczciwych sposobów na wygenerowanie jak największego zysku przy maksymalnych oszczędnościach w krótkim czasie.*

► **Anita Tokarz**
Specjalista ds. marketingu i PR, Emapa



widzimy znaczny wzrost zainteresowania szkoleniami dla firm transportowych i kierowców w Polsce, a większa wiedza dotycząca przepisów i konsekwencji niedostosowania się w prosty sposób przekłada się na spadek ilości nadużyć – mówi M. Włoch.

Anita Tokarz, Specjalista ds. marketingu i PR Emapa, potwierdza, że



ujednolicone przepisy obowiązujące na terenie krajów Unii Europejskiej, wysokie kary na terenie krajów zachodniej i północnej Europy coraz skuteczniej motywują polskich przewoźników do zbliżania się do standardów europejskich w kontekście przestrzegania czasu pracy kierowców. – Napływające z każdej strony obostrzenia tych przepisów nie

Nie jest tak źle

– Z doświadczenia naszego specjalisty, byłego inspektora transportu drogowego, wynika, iż polscy przewoźnicy podchodzą bardziej obojętnie do kwestii stosowania przepisów dotyczących czasu pracy kierowców, w porównaniu z innymi państwami europejskimi. Zarówno przewoźnicy ze ściany wschodniej, jak i z południa Europy, bardzo często dopuszczają się naruszeń czasu pracy. Do popełnianych przez nich wykroczeń zaliczyć można przede wszystkim symulowanie pracy w zalogie poprzez jazdę na dwóch kartach kierowcy, stosowanie magnesów na impulsatorze. Działania te narażają innych uczestników dróg na niebezpieczeństwo związane z wypadkiem spowodowanym zaśnięciem prowadzącego pojazd za kierownicą. Z naszego punktu widzenia, jesteśmy bardzo uświadomionym narodem i dążymy do zminimalizowania naruszeń, jak i kosztów związanych z karami za naruszenia czasu pracy kierowców.

► **Grzegorz Klusek**
Specjalista ds. transportu, euroPiM s.c. M.P. Klusek

pozwalają już na dowolność w interpretacji prawa i liczne nadużycia. Sytuacja zapewne wygląda nieco inaczej w mocno skorumpowanym bloku wschodniej Europy, jednak trudno doszukiwać się tu oficjalnych statystyk takich zachowań – stwierdza A. Tokarz.

W czym pomoże IT?

A. Tokarz (Emapa) nie ma wątpliwości, że współczesne rozwiązania IT z serii TMS (Transport Management Systems) pozwalają tak zarządzać pojazdami, kierowcami i ładunkami, aby przy maksymalnej optymalizacji zasobów wygenerować jak najwyższe

IT pomaga, ale nie wyręcza

– Obowiązek instalowania tachografów cyfrowych w nowych pojazdach istnieje już ponad 9 lat. Większość pojazdów wykonujących przewozy jest już właśnie wyposażona w ten rodzaj tachografów. Kontrola czasu pracy, a tym bardziej jego rozliczenie i stworzenie ewidencji czasu pracy, bez pomocy narzędzi z branży IT jest skrajnie nieefektywne, a w wielu przypadkach wręcz niemożliwe do zrobienia poprawnie. Odczyt tachografów i kart kierowców odbywa się obecnie już nie tylko za pomocą prostych czytników, ale coraz częściej zdalnie – bez konieczności wychodzenia z firmy. Takie rozwiązanie pozwala na dostęp do danych z tachografu/karty kierowcy w każdym momencie, nawet jeśli pojazd znajduje się za granicą. Firmy doskonale wiedzą, że takie rozwiązanie pomaga wyeliminować np. problem nieterminowych odczytów czy rozliczenia na czas. Poza odczytem danych ważna jest też ich analiza. W oprogramowaniu 4Trans wgranie odczytu i pełna analiza, np. pod kątem naruszeń i wpisów manualnych, liczona jest w tej chwili w sekundach. Rozliczenie kierowcy może odbywać się również szybko. Warto tutaj wspomnieć, że nasz system oprócz sporządzenia ewidencji czasu pracy w celu wyliczenia wynagrodzenia za pracę upraszcza poprawne rozliczanie delegacji. Ważną kwestią, w której pomaga nasze oprogramowanie, jest rozliczenie płacy minimalnej w innych krajach wraz z wymaganymi podczas kontroli raportami. Ręczne rozliczenie czasu pracy jest bardzo skomplikowane i czasochłonne, trzeba wziąć pod uwagę przepisy oraz zapisy w dokumentach wewnętrzzakładowych. Zdarzają się też błędy ludzkie. Oprogramowanie z wprowadzonymi poprawkami ustawieniami na podstawie dokumentów wewnętrzzakładowych korzystnie, szybko (pełne rozliczenie trwa kilka minut) i bez pomyłek rozliczy czas pracy.

► **Mateusz Włoch**
Specjalista ds. Wdrożeń i Szkoleń, INELO

oszczędności. Są coraz bardziej bezobsługowe i dostosowane do potrzeb konkretnego przedsiębiorstwa. Dzięki nim możliwe jest wyznaczanie i optymalizacja złożonych tras (z wieloma

się terminach do pobierania danych cyfrowych, dzięki czemu przedsiębiorcy już nie muszą pamiętać o terminach – odczyt kart kierowców co 28 dni, danych z tachografu co 90

możliwościom posiadanego przez nas oprogramowania właściciele firm otrzymują informacje dotyczące przebiegów pojazdów, raporty naruszeń, oraz raport przekroczeń prędkości – wylicza G. Klusek (euroPiM).



punktami pośrednimi), uwzględnienie stałych (ciężarowych, gabarytowych, ADR) i tymczasowych (traffic, utrudnienia GDDKiA) ograniczeń w ruchu czy kompleksowe uwzględnienie opłat drogowych i zestawienie ich na tle całkowitych kosztów transportu. Nowoczesne systemy TMS wysyłają alerty o wymaganej przerwie czy odpoczynku kierowcy, a także dają m.in. możliwość wyznaczenia korytarza dla ruchu pojazdów i informują o jego przekroczeniu. Potrafią także sygnalizować zbliżanie się lub przekroczenie terminów przeglądów lub napraw i stale monitorują zużycie paliwa czy ubytków pozaeksploatacyjnych.

– Posiadamy kilka rozwiązań dla firm korzystających z naszych usług, m.in. mobilne czytniki do kart kierowców, jak również urządzenia do pobierania danych z tachografów cyfrowych. Dysponujemy systemem powiadomiania SMS-em o zbliżających

dni. Przedsiębiorcy na bieżąco otrzymują informacje dotyczące naruszeń związanych z czasem pracy, przerw i odpoczynków kierowców i mogą reagować na nieprawidłowości związane z naruszeniami przepisów. Dzięki

Efektywne narzędzia

Na rynku jest mnóstwo narzędzi IT pomagających w monitorowaniu czasu pracy kierowców. G. Klusek (euroPiM) zajmuje się kompleksową obsługą firm transportowych, począwszy od najważniejszej części, jaką jest prowadzenie ewidencji czasu pracy kierowców, która pozwala rozliczyć czas pracy z podziałem na godziny nocne, dyżury, nadgodziny i pracę w okresach niedzielno-świątecznych. – Dodatkowo rozliczamy delegacje, prowadzimy akta osobowe kierowców, przygotowujemy umowy o pracę, regulaminy oraz wynagrodzenia pracowników, co pozwala na optymalizowanie kosztów firm transportowych. Prowadzimy obsługę kadrowo-księgową, głównie firm transportowych. Zajmujemy się również przeprowadzeniem audytu przed kontrolnego oraz reprezentowaniem przedsiębiorców podczas kontroli przed Inspekcją Transportu Drogowego oraz Państwową Inspekcją Pracy. Ponadto posiadając certyfikat ISO oraz Małopolskiego Systemu Usług Edukacyjno-Szkoleniowych prowadzimy na najwyższym poziomie szkolenia dla kierowców w zakresie ewidencji czasu pracy,

Wiedzieć, jak korzystać

– Aplikacje IT mogą rozwiązać wszystkie problemy z obszaru rozliczania czasu pracy kierowców, jeśli tylko umie się je odpowiednio wykorzystać. Nie bez znaczenia jest również doświadczenie w tej dziedzinie. Jak wiadomo, aplikacja jest tylko zwykłym narzędziem, które bez odpowiedniego nadzoru i kontroli może przynieść skutki odwrotne od zamierzonych. Aplikacja nie wyeliminuje błędów zawartych w wykresówkach czy też kartach kierowców, lecz uzna zaistniały stan za faktyczny. Błędy takie będą najczęściej na korzyść kierowcy, a w aplikacje inwestują raczej przedsiębiorcy, którzy chcą z nich korzystać dla własnego dobra. Dzięki odpowiedniej aplikacji i wiedzy jesteśmy w stanie prawidłowo dla wybranego systemu obliczyć nadgodziny 100 proc. i 50 proc., dyżury, godziny nocne, za które należy się pracownikowi dodatek, możemy pracownikowi odpowiednio zrekompensować pracę w nadgodzinach czy też w dniach planowo wolnych.

► **Agnieszka Gołubowska**
Wiceprezes Zarządu, SRW

gdyż wiemy, że brak edukacji w tym zakresie powoduje naruszenia wśród kierowców – wylicza G. Klusek. A. Tokarz (Emapa) zauważa, że jeśli chodzi o rozliczanie czasu pracy kierowców, wszystkie rozwiązania Emapy stosują algorytmy uwzględniające obowiązujące regulacje prawne. Nie można np. w tych aplikacjach wyznaczyć tras trwających dłużej niż 8 h. Trasa dłuższa jest po 8 h przerywana, a jej pozostała część przesuwana na kolejny dzień (lub dni). W ten sposób powstają tzw. trasy wielodniowe. – Sztandarowe rozwiązania, tzn. MapCenter i Emapa Transport, mogą być także podstawą do monitoringu kierowców i pojazdów. Emapa Transport, np. dzięki dodatkowym modułom, pozwala nie tylko na wizualizację urządzenia mobilnego na mapie, ale także na komunikację z kierowcą i np. przesyłanie mu zaktualizowanej trasy, jaką powinien dalej jechać. Dzięki temu dyspozytor w centrali w każdej chwili może sprawdzić, gdzie się znajdują kierowcy, kiedy rozpoczęli dzień pracy, ile kilometrów przejechali, ilu klientów już odwiedzili czy ile drogi jeszcze przed nimi. Z drugiej strony, kierowca na swoim smartfonie może ustawić odpowiedni status: „W drodze” do „Przerwa” czy „Odpoczynek”. Rozwiązanie to znacząco usprawnia komunikację w firmie, wprowadza transparentność i generuje oszczędności – wyjaśnia A. Tokarz.

M. Włoch (INELO) informuje, że głównym systemem wybieranym przez firmy transportowe jest oprogramowanie 4Trans z modułami TachoScan oraz Rozliczenia, które pozwala m.in. na sprawdzenie naruszeń, wystawienie zaświadczeń, rozliczenie delegacji, stworzenie ewidencji czasu pracy i wyliczenie wynagrodzenia za wykonaną pracę. Oprogramowanie jest cenione nie tylko przez firmy transportowe, ale również przez 23 inspekcje z 10 krajów Unii Europejskiej (posiadają to oprogramowanie). – W swojej ofercie posiadamy również urządzenia do odczytu danych z tachografów i z kart kierowców, jak również rozbudowany system do ich zdalnego

pobierania. Obecnie oprócz tworzenia wysokiej jakości oprogramowania skupiamy się również na edukacji i poszerzaniu wiedzy pracowników firm transportowych. W swojej ofercie posiadamy szkolenia dla kierowców, kadry zarządzającej, dyspozytorów oraz innych pracowników firm transportowych. Uczymy również obsługi programu i pomagamy go poprawnie skonfigurować – tłumaczy M. Włoch.

A. Gołubowska (SRW) podkreśla, że esencją rozwiązań oferowanych przez reprezentowaną przez nią firmę jest zagwarantowanie poprawności wyników analizy czasu pracy z pełnym, kompleksowym procesem jej rozli-

czania. – Chodzi o najlepsze rozwiązania, które wprowadzamy poprzez stworzenie odpowiedniej dokumentacji kadrowo-płacowej z zastosowaniem właściwego sposobu wynagradzania. Z rozwiązań SRW korzystają firmy niezależnie od wielkości czy etapu rozwoju. Zapewniamy prawidłową ewidencję czasu pracy pod kątem PIP oraz analizy czasu pracy z zakresu ITD. Swoim klientom zapewniamy też odpowiednie szkolenia, które pomagają wyeliminować większość popełnianych przez kierowców błędów. Podczas kontroli organów administracji państwowej służymy reprezentacją i ewentualnym odwołaniem od decyzji – gwarantuje A. Gołubowska. ■

reklama

Z MYŚLĄ O TWOJEJ FIRMIE | GWARANCJA NAJWYŻSZEJ JAKOŚCI

SRW

SZKOLENIA
ROZLICZENIA
WDROŻENIA



KOMPLEKSOWA
ANALIZA
I ROZLICZENIE
CZASU PRACY
KIEROWCY

ZYSKujesz:

- DORADZTWO TELEFONICZNE
- ANALIZY
- RAPORTY
- AUDYTY
- STWORZENIE DOKUMENTACJI KADROWO-PŁACOWEJ
- ROZLICZANIE DELEGACJI
- SZKOLENIE KIEROWCÓW
- EWIDENCJE CZASU PRACY KIEROWCY ZGODNĄ Z WYMAGANIAMI PIP
- ODWOŁANIE OD DECYZJI ADMINISTRACYJNYCH PIP ORAZ ITD
- ROZLICZAMY MINIMALNĄ PŁACĘ W NIEMCZECH (MiLoG)

SRW

Siedziba:
ul. Włociańska 2B
30-138 Kraków
tel. +48 12 631 35 03
NIP 6781033611

Biurowie:
ul. Armii Krajowej 101B
43-100 Tychy
tel. +48 32 888 58 58
REGON 350575979

biuro@srw.com.pl
www.srw.com.pl