

INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 24 lutego 2020 r.

Porozumienie na rzecz bezpiecznego i odpowiedzialnego transportu drogowego

Transportowe związki pracodawców i związki zawodowe kierowców często spierają się o zasady wynagradzania, kwestie socjalne, zakres i głębokość ingerencji krajowych i unijnych regulacji w relacje pracownik – pracodawca, a także w wielu innych istotnych dla obu stron kwestiach. Są jednak obszary, w których współpraca, a nawet mówienie jednym głosem są nie tylko możliwe, ale i wręcz pożądane. Takim obszarem jest i powinno być przede wszystkim bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

- W dyskusji nad bezpieczeństwem najgłośniejszym słychać głosy innych środowisk: policjantów, instruktorów i egzaminatorów nauki jazdy, drogowców, rowerzystów, miejskich aktywistów i publicystów zajmujących się zawodowo ruchem drogowym. To właśnie ich zdanie kształtuje opinię publiczną i ma wpływ na podejmowane przez polityków konkretne inicjatywy legislacyjne oraz inne działania. Niestety, w dyskusji brakuje mocnego głosu tych środowisk, dla których droga jest miejscem codziennej pracy, a od warunków drogowych zależy ich życie, zdrowie oraz bezpieczeństwo pasażerów i ładunków, które przewożą – mówi Maciej Wroński Prezes związku pracodawców Transport i Logistyka Polska.

Dla transportowców bezpieczeństwo ma wymiar nie tylko ludzki, ale także ekonomiczny. Nawet pozornie małe zdarzenia czy kolizje generują znaczne koszty dla pracodawców, a także mogą mieć wpływ na wynagrodzenie kierowców.

Dlatego związek pracodawców Transport i Logistyka Polska oraz Sekcja Krajowa Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność” zawarły „Porozumienie na rzecz odpowiedzialnego i bezpiecznego transportu drogowego” które zostało oficjalnie podpisane podczas konferencji 24 lutego br. w Warszawie. Organizacje chcą jednym głosem mówić o bezpieczeństwie na drodze. O warunkach jakie na tych drogach panują. I o wszystkich czynnikach, jakie ich zdaniem mają wpływ na to bezpieczeństwo.

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego nie sprowadza się bowiem wyłącznie do zmiany zasad ruchu drogowego w celu ułatwienia znalezienia winnego zaistniałej tragedii oraz ciągłym podwyższaniu wysokości mandatów i innych sankcji. Zdaniem organizacji należy

identyfikować źródła tragedii na drogach i podejmować działania właśnie w tych wrażliwych miejscach.

Dla przykładu jedną z takich okoliczności – źródeł wypadków - jest niewątpliwie zmęczenie kierowcy, brak odpoczynku i stres. Kondycja zawodowych kierowców zależy w dużej mierze od przestrzegania zasad dotyczących czasu kierowania pojazdem, odbioru przerw i okresów odpoczynku.

- Zachęcanie kierowców do jazdy z wyłączonym tachografem lub na cudzej karcie to nie tylko naruszenie praw pracowniczych, ale także podżeganie do potencjalnego przestępstwa jakim jest wypadek spowodowany przez zmęczonego kierowcę. – tłumaczy Tadeusz Kucharski Przewodniczący KSTD NSZZ „Solidarność”.

Kucharski zwraca także uwagę na brak dostatecznej liczby parkingów oraz ich niedostosowanie do potrzeb kierowców - *Parkingi powinny spełniać wysokie standardy w zakresie bezpieczeństwa oraz warunków socjalno-sanitarnych, a także w miarę możliwości powinny być wyposażone w dostateczną ilość miejsc noclegowych dla odbioru regularnego tygodniowego odpoczynku.*

Maciej Wroński Prezes TLP zwrócił uwagę na dodatkowy aspekt naruszania przepisów o czasie pracy - *Firmy, które nie przestrzegają zasad ograniczających czas jazdy prowadzą w rzeczywistości nieuczciwą konkurencję wobec przedsiębiorców pilnujących przestrzegania obowiązujących w tym zakresie zasad.*

W ocenie Wrońskiego za te naruszenia odpowiadają także zleceniodawcy.

- Nie chcesz jechać na takich warunkach to nie jedź, zamiast ciebie pojedzie kto inny, bardziej elastyczny - taką właśnie odpowiedź słyszą według szefa TLP przewoźnicy odmawiający podjęcia zlecenia, którego warunki wymagałyby jazdy niezgodnej z przepisami.

Uczestnicząca w konferencji **Iwona Blecharczyk - kierowca zawodowy i blogerka Trucking Girl** wskazała na jeszcze jedno źródło zmęczenia i stresu kierowców. Są nimi warunki panujące w miejscach załadunku i rozładunku. - *Na miejscu, gdzie podstawiamy pojazd do załadunku zazwyczaj nie możemy nawet skorzystać z toalety, a tam gdzie ona jest jej stan pozostawia wiele do życzenia – mówi Blecharczyk. - A o miejscach, w których można odpocząć, napić się kawy możemy tylko pomarzyć.*

Według Trucking Girl to właśnie nieodpowiednie warunki socjalne i sanitarne są jedną z przyczyn dla których praca kierowcy nie jest atrakcyjna dla młodego pokolenia.

Zdaniem pracodawców i związkowców za przedstawiony stan odpowiada w dużej mierze administracja. To od niej zależy czy przepisy dotyczące czasu pracy kierowców są właściwie

egzekwowane oraz czy budując, modernizując oraz remontując polską sieć drogową ulepszymy i tworzymy nowe miejsca odpoczynku dla kierowców. To administracja drogowa określa zasady zagospodarowania tzw. MOP-ów położonych przy polskich autostradach i drogach ekspresowych.

Tadeusz Kucharski Przewodniczący KSTD NSZZ „Solidarność” wskazał istotną dla bezpieczeństwa kwestię odśnieżania pojazdów:

- Żaden z MOP-ów nie jest wyposażony w rampę do odśnieżania pojazdów, a przecież jest rzeczą oczywistą, że zalegający na dachach naczep śnieg i lód mogą spowodować śmierć innych uczestników ruchu.

- Żaden MOP nie posiada monitoringu i ochrony miejsc postojowych dla samochodów ciężarowych i zespołów pojazdów przewożących ładunki znacznej wartości - wskazywał z kolei Maciej Wroński Prezes TLP.

Na bezpieczeństwo ruchu drogowego ma także wpływ niewłaściwa i nieracjonalna interpretacja obowiązującego prawa oraz brak reakcji ze strony administracji rządowej na zgłaszane w tym zakresie problemy. Maciej Wroński wskazał jako przykład interpretację Urzędu Ochrony Danych Osobowych zabraniającą pracodawcy samodzielnych kontroli stanu trzeźwości kierowców i motorniczych przed ich przystąpieniem do pracy.

- Urząd zasugerował, aby zainteresowane branże, w których trzeźwość pracowników ma szczególne znaczenie ze względu na bezpieczeństwo publiczne postarały się o nowelizację przepisów zezwalającą na takie badania. Tymczasem w odpowiedzi na wystąpienie w tej sprawie związku pracodawców Transport i Logistyka Polska do Ministra Infrastruktury Andrzeja Adamczyka, jego urzędnicy odmówili podjęcia jakiegokolwiek inicjatywy legislacyjnej w tej sprawie - stwierdza Wroński.

Urzędnicy jako jedyne możliwe rozwiązanie problemu wskazali fakultatywną instalację w pojazdach urządzeń zwanych alkołockami, które będą uniemożliwiać jazdę osobie nietrzeźwej. W piśmie wskazany został konkretny producent tych urządzeń oraz ich cena - 4000 złotych za urządzenie.

- Jeżeli jedynie część pracodawców skorzystałaby z sugerowanego przez ministerstwo rozwiązania, to koszt wyniósłby miliardy złotych. Prosty rachunek pokazuje, że wyposażenie miliona pojazdów to 4 miliardy przychodu dla producentów alkołocków. Nie wiem, dlaczego ministerstwo zamiast pozwolić na stosowanie będących na wyposażeniu zakładów pracy testerów trzeźwości namawia na zakup kosztownych urządzeń, które na dodatek można stosunkowo łatwo oszukać - zastanawia się Wroński.

Podobne niezrozumiałe zaniechania administracji rządowej mają miejsce w przypadku wystąpienia Krajowej Sekcji Transportu Drogowego w sprawie notorycznego łamania

przepisów socjalnych przez konkretne firmy – stwierdza Kucharski szef KSTD NSZZ Solidarność. - Pomimo udokumentowania naruszeń związkowcy nie otrzymują informacji o podjęciu jakiegokolwiek skutecznych działań w zasygnalizowanych sprawach.

Podane przykłady pokazują dobitnie, że w pojedynkę żadna ze stron porozumienia nie jest i nie będzie skuteczna w swoich działaniach na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Stąd pomysł na zawarcie porozumienia i wspólne występowanie w sprawach mających istotne znaczenie dla życia, zdrowia i bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego, a w szczególności pracowników sektora transportowego.

Kontakt:

Beata Gorczyca
Dyrektor ds. Komunikacji
Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”
tel.+48 697 400 499
beata.gorczyca@tlp.org.pl