

ZMĘCZENIE KIEROWCÓW W EUROPEJSKIM TRANSPORCIE DROGOWYM



Streszczenie nowej analizy ETF*

Zmęczenie kierowców jest powszechnie uważane za główny czynnik ryzyka, który ogranicza bezpieczeństwo na drogach i stanowi zagrożenie, nie tylko dla kierowców, lecz wszystkich użytkowników dróg. Jednak przeprowadzono niewiele badań poświęconych zmęczeniu kierowców w transporcie komercyjnym; w ostatnich piętnastu latach nie sporządzono też szeroko zakrojonych, ogólnoeuropejskich analiz czy sprawozdania na ten temat.

Niniejsza analiza ma dwojaki cel, po pierwsze opisanie charakteru i stopnia zmęczenia kierowców w drogowym transporcie pasażerskim i towarowym w Europie. Po drugie ma ona na celu przeanalizowanie konkretnych warunków pracy zawodowych kierowców i tego, jak te warunki przekładają się na zmęczenie typowe w tej branży. Zmęczenie kierowców autobusów, autokarów i samochodów ciężarowych przeanalizowano dotychczas w bardzo niewielu badaniach, biorąc pod uwagę kontekst szczególnego środowiska i szczególnych warunków pracy lub ogólnych warunków ekonomicznych w branży.

W ramach analizy dokonano przeglądu literatury dotyczącej relacji między bezpieczeństwem oraz powodami zmęczenia oraz środkami przeciwdziałania zmęczeniu u kierowców autobusów, autokarów i samochodów ciężarowych. Opiera się to na analizie danych pierwotnych zebranych w ramach ankiety online, na którą odpowiedziało około 2 800 kierowców autobusów, autokarów i samochodów ciężarowych w

Odczuwanie zmęczenia nie wynika ze świadomej czy zaplanowanej decyzji; jest raczej samoistnym procesem umysłowo-fizycznym

Europie, jak również na pogłębionych wywiadach oraz warsztatach z udziałem kierowców, przedstawicieli związków zawodowych oraz ekspertów naukowych.

DEFINICJA ZMĘCZENIA KIEROWCÓW

Ponieważ zmęczenie definiuje się na różne sposoby, niektórzy kierowcy nie wiedzą, jakie są jego objawy i mogą nawet nie być świadomi, że są zmęczeni dopóki nie dojdzie do wypadku. Jednak w wielu definicjach znalazło się stwierdzenie, że zmęczenie to stan spowodowany przedłużającym się wysiłkiem. Jest to stan, który objawia się na płaszczyźnie fizjologicznej, poznawczej i emocjonalnej.

U kierowców prowadzi ono do słabszego funkcjonowania umysłowego i fizycznego, co z kolei prowadzi do słabej kontroli nad prowadzeniem pojazdu, wydłużonego czasu reakcji, słabej kontroli prędkości, zmniejszonej uwagi i ograniczonego dostrzegania niebezpieczeństw. Zmęczenie nie wynika ze świadomej i zaplanowanej decyzji; jest raczej samoistnym procesem umysłowo-fizycznym

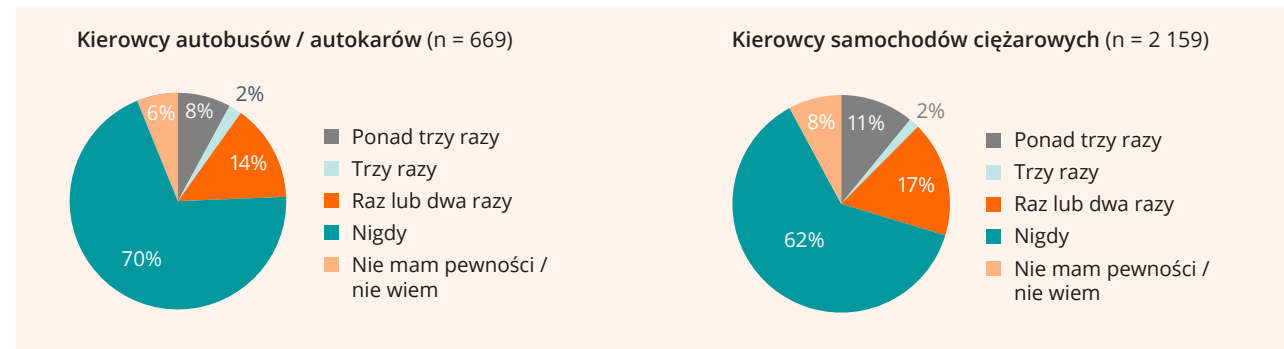
Wypadki drogowe z udziałem pojazdów ciężkich są raczej poważniejsze w skutkach od innych wypadków

Wypadki wynikające ze zmęczenia kierowcy często charakteryzują się znaczącą utratą kontroli, czego wynikiem jest niezamierzona trajektoria jazdy i brak hamowania. Wypadki drogowe z udziałem samochodów ciężarowych są zasadniczo poważniejsze niż inne kolizje, z bardzo poważnymi konsekwencjami dla wszystkich zaangażowanych stron, ponieważ wielkość i ciężar pojazdu wiąże się z większymi siłami i powoduje większe zniszczenia. W 2016 r. w Europie (zgodnie z najnowszymi dostępnymi danymi z bazy danych EU CARE) 4 002 osób poniosło śmierć w wypadkach drogowych

* Zmęczenie kierowców w europejskim transporcie drogowym. Katrin Vitols i Eckhard Voss *wmp consult*, na zlecenie ETF. Opublikowano w czerwcu 2021 r. © Europejska Federacja Pracowników Transportu (ETF) Sprawozdanie jest dostępne w formacie PDF pod adresem: <https://www.etf-europe.org/resource/driverfatigue/>



Jak często zasnął/ęła Pan/i podczas prowadzenia pojazdu na przestrzeni ostatnich 12 miesięcy?



samochodów ciężarowych, zaś 594 osoby zginęły w wypadkach z udziałem autobusów i autokarów.

Być może nie można uzgodnić powszechnego wykazu objawów zmęczenia kierowcy, jednak kierowcy autobusów, autokarów i samochodów ciężarowych powszechnie przyznają, że zmęczenie to poważny problem w Europie. Wielu kierowców uznaje zmęczenie za cechę charakterystyczną tego zawodu.

60% KIEROWCÓW ODCZUWA ZMĘCZENIE PODCZAS JAZDY

Wyniki badania wskazują, że około 2/3 zawodowych kierowców regularnie odczuwa zmęczenie podczas prowadzenia pojazdu (66% ankietowanych kierowców autobusów i autokarów, 60% ankietowanych kierowców samochodów ciężarowych). Około 1/4 do niemal 1/3 kierowców przyznało, że zasnęło podczas prowadzenia pojazdu co najmniej raz na przestrzeni ostatnich 12 miesięcy (24% kierowców autobusów i autokarów; 30% kierowców samochodów ciężarowych).

Jednak nasze ukierunkowane wywiady również wykazują, że kierowcy co do zasady obawiają się zgłaszać takie przypadki, ponieważ obawiają się, że może to negatywnie wpłynąć na ich zatrudnienie. A zatem rzeczywista skala problemu może być potencjalnie znacznie większa.

Pomimo uznania zmęczenia za czynnik zagrożenia wypadkiem oraz pomimo istnienia przepisów na poziomie europejskim dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, czasu odpoczynku, niniejsze

badanie wskazuje na fakt, że zmęczenie kierowców jest zjawiskiem powszechnym i systemowym problemem w drogowym transporcie pasażerskim i towarowym w Europie.

POWODEM SĄ ZŁE WARUNKI PRACY

Choć istnieje wiele możliwych przyczyn zmęczenia kierowców, przeprowadzane badania skupiają się jedynie na kilku z nich. Czynniki często wymieniane w badaniach to brak snu, sen złej jakości i konkretne wymagania względem snu. Nasze badanie idzie jednak o krok dalej i pokazuje w jaki sposób złe warunki pracy i zatrudnienia są jedną z podstawowych przyczyn przekładających się przede wszystkim na niedobór snu.

Długie godziny pracy

Kluczowym czynnikiem przekładającym się na zmęczenie jest całkowity czas pracy. Godziny pracy kierowców autobusów, autokarów i samochodów ciężarowych są szczególnie długie, co pozostawia niewystarczający czas na zaspokojenie podstawowych potrzeb w zakresie snu pozwalającego na odzyskanie sił, nie mówiąc już o wypracowaniu satysfakcjonującej równowagi życia zawodowego i rodzinnego.

88% ankietowanych kierowców samochodów ciężarowych i 60% ankietowanych kierowców autobusów i autokarów pracowało ponad 40 godzin tygodniowo – choć 40 godzin uznaje się za normę w większości innych branż i zawodów – a znaczna liczba tych kierowców pracowała ponad 50 godzin tygodniowo.

Niskie pensje

Istnieje bezpośredni związek między poziomem uposażenia kierowców a ich długimi godzinami pracy. Powszechnym stwierdzeniem wśród analizowanych kierowców było to, że czas pracy należy skrócić, by ograniczyć zmęczenie kierowców.

Kierowcy zauważali jednak również, że skrócony czas pracy wymagałby podwyżek pensji, które często opierają się na bardzo niskiej stawki godzinowej.

Konieczność pracy podczas przerw

Kierowcy autobusów, autokarów i samochodów ciężarowych często przyznają, że są zmuszeni wykorzystywać swoje przerwy na działania polegające na „innej pracy” (zgodnie z definicją w przepisach UE dotyczących sektora): są to zadania polegające na znalezieniu miejsca parkingowego, nadzorowaniu załadunku i rozładunku towarów czy bagaży pasażerów, pomaganiu pasażerom przy wsiadaniu do autobusu czy autokaru oraz na innym współdziałaniu z dyspozytorami czy klientami czy na analizowaniu trasy. W konsekwencji kierowcy bardzo często rezygnują z przerw, choć pracodawcy często instruuje ich, by rejestrowali czas spędzony na tych innych czynnościach jako czas przerwy.

Przerwy w odpoczynku i śnie

Niska jakość odpoczynku kierowców również jest poważnym problemem. Jakość snu jest często niska z uwagi na niemożność przespania całej nocy oraz niekorzystne warunki snu. Obowiązujący w UE wyjątek „promowo/kolejowy” pozwala pracodawcy uznawać czas, gdy kierowca znajduje się na promie lub w pociągu, za okres odpoczynku. Jednak takie okresy odpoczynku i możliwość zażycia snu przez kierowcę są zazwyczaj zakłócane przez wjeżdżanie na pokład czy zjeżdżanie z pokładu lub w inny sposób. Zgodnie z prawem z wyjątku promowo/kolejowego można jednak skorzystać tylko wówczas, gdy kierowca ma dostęp do rozkładanego łóżka lub kuszetki. Mimo to kierowcy, którzy wzięli udział w naszym badaniu, często uskarżali się na brak odpowiedniej infrastruktury do wypoczynku podczas takich podróży.

Nieprzewidywalne warunki pracy

Wielu kierowców, którzy wzięli udział w naszym badaniu, stwierdziło, że ich grafik jest nieregularny i nierealistyczny, rotacyjne zmiany z częstymi zmianami w grafiku pracy i odpoczynku, praca 24 godziny na dobę i praca w nocy. Wszystko to jest sprzeczne z dobowym rytmem organizmu człowieka i prowadzi do zaburzeń snu i stresu.

Zdrowie i bezpieczeństwo

Kierowcy mówili również o konieczności pracy w trudnych i niewygodnych warunkach środowiskowych, co przekłada się na zmęczenie

– chodziło tu na przykład o upały, zimno, hałas, wibracje mechaniczne w pojeździe, jak również czynniki zewnętrzne, takie jak złe warunki pogodowe, zła widoczność, złe drogi i duże natężenie ruchu drogowego. Upały stanowią szczególny problem, ponieważ klimatyzacja w pojazdach jest często niedostosowana i nie pozwala na prawidłową regulację temperatury. W przypadku kierowców samochodów ciężarowych sen w kabinie jest często zakłócany przez brak klimatyzacji, konieczność postoju w miejscu nieosłoniętym przed hałasem oraz obawę, że samochód zostanie obrabowany, a wszystko to wynika z niedoboru bezpiecznych parkingów.

ROZWIĄZANIA: KWESTIE DO ROZWIĄZANIA PRZEZ PRACODAWCÓW I USTAWODAWCÓW

Wyniki naszego badania wskazują, że jeśli okoliczności na to pozwalają, kierowcy bardzo często samodzielnie sięgają po środki przeciwdziałania zmęczeniu, takie jak postój i drzemka.

Jednak napięte harmonogramy dostaw i strukturalny niedobór odpowiednich miejsc parkingowych w całej

Europie sprawiają, że kierowcy samochodów ciężarowych nie mogą regularnie korzystać z tych środków. Należy także podkreślić, że kierowcy autobusów i autokarów nie mogą zrobić sobie przerwy w dowolnym momencie, albo udać się na drzemkę, gdy tego potrzebują, ponieważ mają na pokładzie pasażerów i muszą trzymać się ściśle rozkładu jazdy. Niezależnie od wszystkiego profilaktyka zmęczenia kierowców nie może i nie powinna ograniczać się do indywidualnych kierowców.

Sektor transportu drogowego nie jest uregulowany i boryka się z narastającą konkurencją, przy wzrastającym popycie na tani, elastyczny, szybki i punktualny transport. To wywiera ogromny nacisk na kierowców i pogarsza ich warunki zatrudnienia i pracy.

Ponieważ warunki te zależą od rozwoju rynku, kontrola podstawowych przyczyn zmęczenia kierowców zależy przede wszystkim od pracodawców i ustawodawców.

Profilaktyka zmęczenia kierowców nie może i nie powinna być ograniczana do indywidualnych kierowców

Pracodawcy

Nasze badanie ustala szereg środków zaradczych, które pracodawcy mogą zastosować, by ograniczyć zmęczenie kierowców. Obejmują one strategie zarządzania czynnikami ryzyka zmęczenia na poziomie przedsiębiorstwa, inwestycje w lepsze urządzenia montowane w pojazdach (na przykład dobrą klimatyzację) oraz ograniczenie pracy fizycznej kierowców – skoro praca fizyczna również prowadzi do zmęczenia.

Szczególnie istotne środki zaradcze wskazane w tym badaniu to: ograniczenie czasu pracy (przy jednoczesnym zrehabilitowaniu wszelkich negatywnych skutków, jakie mogłoby to mieć na wynagrodzenie kierowcy) oraz poprawa w rejestrowaniu czasu pracy. Nasza analiza danych wskazuje na powiązanie między niedokładnym dokumentowaniem czasu pracy a zmęczeniem kierowców.

W przedsiębiorstwach, które skrupulatnie dokumentują godziny pracy, kierowcy są mniej zmęczeni. Jednak kierowcy są często instruowani, by rejestrować czas pracy jako przerwy lub czas odpoczynku. Wpływa to nie tylko na dobre samopoczucie kierowców, lecz również na ich wynagrodzenie.

Ostatecznie wpływa to także na bezpieczeństwo na drogach. Dlatego pracodawcy muszą zadbać o to, by wszelka praca była wliczana w czas pracy i była odpowiednio rejestrowana – i wynagradzana jako praca.

Ustawodawcy

Ustawodawcy mogą zaradzić tym czynnikom powodującym zmęczenie kierowców, które

wynikają z deregulacji i silnej konkurencji w branży. Dyrektywy i rozporządzenia UE nakładają wymogi dotyczące czasu pracy, czasu kierowania pojazdem, przerw i okresów odpoczynku kierowców autobusów, autokarów i samochodów ciężarowych. Przy czym istniejące ramy regulacyjne wydają się nie rozwiązywać problemu zmęczenia kierowców czy dostatecznie

skutecznie zmniejszać jego wpływu na bezpieczeństwo na drogach. Stąd wezwanie kierowców, którzy wzięli udział w naszej ankiecie, by

zaostrzyć przepisy. Jeśli chodzi o wyjątek promowo/kolejowy, kierowcy biorący udział w naszym badaniu zalecają jego całkowite zniesienie.

Innym problemem obowiązujących ram prawnych jest fakt, że nie są one egzekwowane w sposób spójny czy skuteczny. Poza zaostrzeniem przepisów kluczowym środkiem zaradczym pozwalającym ograniczać zmęczenie kierowców jest zatem lepsze egzekwowanie obowiązujących przepisów w oparciu o kontrole i sankcje. Problemem jest ogólnie odpowiedzialność, szczególnie jeśli nie ma kontroli i sankcji lub jeśli zysk z naruszenia przepisów jest większy niż kary za ich nieprzestrzeganie. Branża transportu nie jest tu wyjątkiem. Nie należy zatem dążyć do jeszcze większej deregulacji, a rozpocząć działania pozwalające zaradzić zmęczeniu kierowców w UE.

Kontrola nad podstawowymi przyczynami zmęczenia kierowców spoczywa przede wszystkim w rękach pracodawców i ustawodawców

Europejska Federacja Pracowników Transportu (ETF), czerwiec 2021 r.

Ankiety ETF przeanalizowali Katrin Vitols i Eckhard Voss, *wmp consult*

 **wmp consult**





Obserwuj nas:

Mediach społecznościowych:



https://twitter.com/ETF_Europe



<https://www.facebook.com/ETFRoadSection>

Na stronie internetowej:

https://www.etf-europe.org/our_work/road-transport/

E-mail:

road@etf-europe.org



Przy wsparciu finansowym Unii Europejskiej