

Stanowisko TLP w sprawie wniosku Komisji Europejskiej ws. Dyrektywy PE i Rady zmieniającej dyrektywę 2003/59/WE ws. *wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób* oraz dyrektywę 2006/126/WE w sprawie *praw jazdy*.

Dyrektywa 2003/59/WE ws. *wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób* oraz dyrektywa 2006/126/WE w sprawie *praw jazdy* są podstawowymi i najważniejszymi aktami prawnymi regulującymi kwestię szkolenia kierowców w transporcie drogowym .

W pierwszej kolejności należy wskazać, że TLP podziela główne wnioski w zakresie oceny ex-post wdrażania powyższych dyrektyw, w szczególności potrzeby dostosowania treści szkolenia do realnych potrzeb kierowców i rynku transportowego, a także niespójności w zakresie dolnej granicy wieku umożliwiającej uzyskanie kwalifikacji zawodowych. Uwagi te potwierdza również przygotowany na zlecenie i we współpracy z TLP raport „Rynek pracy kierowców w Polsce”. Pośród wniosków dotyczących obowiązującego systemu szkolenia i egzaminowania kierowców znalazły się m.in. : nadmierna liczba godzin zajęć teoretycznych względem zajęć poświęconych doskonaleniu techniki jazdy, niską efektywność zajęć e-learningowych, zastępowanie jazd w warunkach specjalnych zajęciami z wykorzystaniem symulatorów, brak nauki ekonomicznej jazdy, a także brak treningu predyspozycji psychologicznych oraz umiejętności miękkich.

Biorąc pod uwagę występujący powszechnie w Unii Europejskiej niedobór kierowców zawodowych, który jest coraz dotkliwiej odczuwalny przez branżę oraz stanowi jedną z głównych barier jej rozwoju. Jednocześnie należy pamiętać, że efektywny transport jest podstawą gospodarczego rozwoju całej Unii Europejskiej oraz pozwala jej rywalizować na globalnym rynku. W tym kontekście w toku prac nad rewizją dyrektyw, poza kwestiami przywołanymi powyżej wynikającymi z raportu, w naszej opinii należy zwrócić szczególną uwagę na :

- ułatwienie zdobywania uprawnień przez osoby młode, zarówno na ścieżce szkolnictwa zawodowego, jak i kursów a także zniwelowanie rozdźwięku pomiędzy granicami wieku, w którym można ukończyć szkołę zawodową, uzyskać kwalifikacje zawodowe a faktyczną możliwością rozpoczęcia pracy;
- uznawanie kwalifikacji w szczególności kierowców spoza Unii Europejskiej, którzy stanowią jedno ze głównych źródeł uzupełnienia niedoboru kierowców zawodowych na unijnym rynku pracy.

Odnosząc się do poszczególnych propozycji Komisji Europejskiej:

a) Doprecyzowanie katalogu wyłączeń

Zaproponowany sposób doszczegółowienia katalogu wyłączeń w zakresie posiadania kwalifikacji zawodowych przez kierowców nie budzi większych zastrzeżeń, poza nowym brzmieniem lit. e i f w art. 2.

Nowe brzmienie art. 2 lit. e rozszerza wyłączenie o pojazdy wykorzystywane do egzaminu z jazd dla osób ubiegających się o prawo jazdy lub świadectwo kwalifikacji zawodowej, z zastrzeżeniem jednak, że pojazdy te nie są wykorzystywane do zarobkowego przewozu osób lub rzeczy. Wątpliwości budzi dodawane zastrzeżenie, gdyż uniemożliwia sytuację, w której przewoźnik udostępnia pojazd do celów egzaminu. Być może intencją autorów przepisów było, aby pojazdy te w trakcie szkolenia nie były wykorzystywane do zarobkowego przewozu, niemniej jednak użyte sformułowanie idzie znacznie dalej i w naszej opinii powinno zostać zmodyfikowane.

Kolejne, bardzo poważne zastrzeżenie budzi modyfikacja art. 2 lit. f zezwalając na wyłączenie pojazdów wykorzystywanych do niezarobkowego przewozu osób lub rzeczy. W Polsce, w samym międzynarodowym przewozie drogowym na potrzeby własne funkcjonuje ponad 7 000 podmiotów (niemal 17 000 wypisów). Nie znajdujemy uzasadnienia dla czego tego rodzaju przewozy miałyby nie podlegać przepisom o kwalifikacjach zawodowych kierowców. Z punktu widzenia zarówno uczciwej konkurencji, jak i przede wszystkim bezpieczeństwa ruchu drogowego zmiana może pociągnąć za sobą katastrofalne skutki. Wyrażamy zdecydowany sprzeciw wobec tej propozycji.

b) Szkolenie okresowe oraz kwalifikacja wstępna

TLP kierunkowo popiera położenie większego nacisku na kwestie związane z bezpieczeństwem przewozów drogowych oraz ruchu drogowego, a także włączenie tych zagadnień jako obligatoryjnych w toku szkolenia okresowego.

Jednocześnie pragniemy zwrócić uwagę na konieczność modyfikacji liczby godzin przewidzianych w szczególności dla kwalifikacji wstępnej, a także przede wszystkim proporcji zajęć teoretycznych względem zajęć praktycznych doskonalenia techniki jazdy, w tym jazdy w warunkach specjalnych. Wnioskujemy o skrócenie również szkolenia okresowego do 21h (przy zachowaniu 7h cykli), jest to czas w zupełności pozwalający na zdobycie nowej wiedzy w niezbędnym zakresie, a równocześnie nieznacznym z punktu widzenia wyłączenia kierowcy z aktywności zawodowej. Skrócenie tego okresu pozwoli również na ukrócenie procedury fikcyjnych szkoleń.

W tym kontekście oraz mając na względzie dążenia KE do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego zwracamy uwagę, że załącznik I, w punkcie 2.1 (sekcja 2) przewiduje, że w ramach 280 godzinnej kwalifikacji wstępnej, każdy kierowca może przez maksymalnie 8h kierować pojazdem w warunkach specjalnych. Formuła ta pozwala, aby w praktyce tego rodzaju jazdy, pożądane z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, w ogóle się nie odbywały. W

naszej opinii, propozycja powinna obligatoryjnie przewidywać jazdę w warunkach specjalnych w wymiarze np. 8h.

Choć dostrzegamy potencjał w wykorzystaniu narzędzi technologii informacyjno-komunikacyjnych w szkoleniu zawodowym kierowców, nasze dotychczasowe doświadczenia wskazują na niską efektywność tego rodzaju narzędzi, w szczególności zważywszy na przeładowanie zajęć zagadnieniami o charakterze teoretycznym. Widzimy również potrzebę kształtowania umiejętności miękkich w toku szkolenia, których wypracowanie jest wysoce pożądane z punktu widzenia pracodawców oraz zważywszy na charakter pracy kierowców.

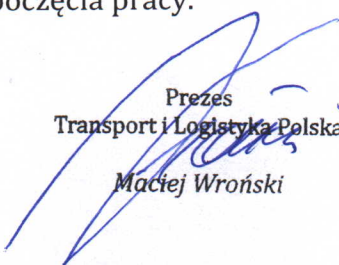
Propozycja, aby wszystkim posiadaczom świadectwa kwalifikacji zawodowej wydawać prawo jazdy z kodem 95 lub wzajemnie uznawaną kartę kwalifikacji kierowcy, jest jak najbardziej słuszną. W niektórych krajach występują problemy z uznawaniem kwalifikacji w szczególności obywateli państw trzecich świadczących pracę jako kierowcy. Wnioskowana przez Komisję zmiana może w praktyce ułatwić służbom kontrolnym weryfikację posiadania przez kierowcę odpowiednich kwalifikacji.

W zakresie kwalifikacji kierowców – obywateli państw trzecich pragniemy zwrócić uwagę na konieczność modyfikacji art. 9 w zakresie miejsca szkolenia, w którym można uzyskać kwalifikacje. Ze względu na długotrwałą procedurę uzyskiwania pozwoleń na pracę i pobyt obcokrajowców na terenie UE zasadnym jest dodanie możliwości ubiegania się o kwalifikację w kraju w którym zamierzają podjąć pracę (przed formalnym podpisaniem umowy o pracę, aby dodatkowo nie wydłużać procedury).

c) Kategorie, definicje i dolne granice wieku

Celem wniosku Komisji jest wyeliminowanie braku pewności prawa w zakresie wymogów dotyczących dolnej granicy wieku w odniesieniu do niektórych kategorii pojazdów. Powstaje jednak wątpliwość, czy rzeczywiście przyjęta konstrukcja odwołania w dyrektywie 2006/126/WE do dyrektywy 2003/59/WE nie wprowadzi dodatkowego zamieszania w tym zakresie.

Należy również zwrócić uwagę na pozostawienie możliwości ubiegania się i uzyskania kwalifikacji w toku szkolnictwa zawodowego przez osoby młodsze niż przewidziane w propozycji dolne granice wieku. Niedobór kierowców oraz trendy powrotu do promocji szkolnictwa zawodowego skłaniają do konieczności przyjęcia przepisów które w rzeczywistości umożliwią wykonywanie zawodu kierowcy przez młode osoby, bez konieczności ponoszenia przez nie dodatkowych kosztów szkoleń i egzaminów, a także oczekiwania na uzyskanie odpowiedniego wieku od ukończenia szkoły do możliwości rozpoczęcia pracy.

Prezes
Transport i Logistyka Polska

Maciej Wroński