

UCHWAŁA NR 27
strony pracowników i strony pracodawców
Rady Dialogu Społecznego
z dnia 19 stycznia 2017r.
w sprawie
problemu niedoboru kierowców na polskim rynku transportu drogowego

Na podstawie art. 29 w związku z art. 2 pkt. 1 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucjach dialogu społecznego (Dz. U. z 2015 r., poz. 1240), zwanej dalej „ustawą”, uchwala się, co następuje:

§ 1

Strona pracowników i strona pracodawców Rady Dialogu Społecznego przedstawiają następujące wspólne stanowisko w sprawie problemu niedoboru kierowców na polskim rynku transportu drogowego.

§ 2

Do najważniejszych i najpilniejszych działań, zarówno z perspektywy strony pracowników i strony pracodawców należą :

- 1) **Utworzenie lub wskazanie jednostki zbierającej obecnie rozproszone lub niekompletne dane odnoszące się do rynku transportu drogowego, a w szczególności rynku pracy kierowców.** Uważamy, że pełna i aktualna wiedza ułatwiłaby podejmowanie trafnych i skutecznych działań na rzecz tego sektora gospodarki narodowej przez administrację rządową. Przypomnijmy w tym miejscu, iż zgodnie z raportem¹ transport odpowiedzialny jest za 41% całkowitej wartości dodanej bilansu usług (18,7 mld złotych).
- 2) **Położenie znacznie większego nacisku na wyeliminowanie nieuczciwych praktyk w zatrudnianiu kierowców, w szczególności dotyczących warunków płacy i pracy.** Dotyczy to również skutecznej egzekucji przepisów socjalnych w transporcie

¹ Raport „Rynek pracy kierowców w Polsce” przygotowany przez firmę doradczą PwC na zlecenie i we współpracy ze Związkiem Pracodawców „Transport i Logistyka Polska” (TLP)

dotyczących rejestrowania czasu pracy kierowców przy pomocy tachografów cyfrowych. Manipulowanie zapisami tachografów cyfrowych to aktualnie jedno z najpowszechniejszych naruszeń wykrywanych przez służby kontrolne, które ma ogromne znaczenie zarówno z perspektywy nieuczciwej konkurencji, jak i bezpieczeństwa kierowców oraz szeroko pojętego ruchu drogowego.

3) **Poprawa warunków w jakich kierowcy odbierają obligatoryjne przerwy w czasie jazdy.** W tym zakresie oczekujemy:

- znacznego zwiększenia ogólnodostępnej infrastruktury parkingowej przeznaczonej dla pojazdów wykonujących przewozy drogowe;
- dostosowania parkingów do polskich warunków klimatycznych w postaci chociażby budowy wiat nad miejscami odpoczynku;
- wyposażania parkingów w odpowiednie urządzenie sanitarne pozwalające na utrzymanie czystości i higieny osobistej kierowców;
- zapewnienia bezpieczeństwa kierowcom, a także przewożonym przez nich towarom (oświetlenie, monitoring przez urządzenia rejestrujące, ochrona etc.).

Działania w tym zakresie powinny być podjęte także na szczeblu unijnym, poprzez odpowiednią inicjatywę legislacyjną zobowiązującą państwa członkowskie do budowy odpowiedniej infrastruktury drogowej, zapewniającej możliwość wypełnienia przez kierowcę zobowiązań wynikających z rozporządzenia 561/2006/WE².

Z punktu widzenia właściwych warunków pracy kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe **istotna jest także budowa i rozbudowa powiązanej z parkingami infrastruktury noclegowej**, w szczególności umożliwiającej odbiór tygodniowego wypoczynku.

Ponadto, w naszej opinii pilnego **uregulowania wymaga kwestia minimalnych wymogów technicznych dla kabin samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych**, tak aby zapewnić kierowcom właściwe korzystanie z wszystkich funkcjonalności tych kabin, a w szczególności ergonomię pracy i minimalny komfort wypoczynku.

² Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85

4) Dostosowanie systemu szkolenia i egzaminowania kierowców zawodowych do realnych i faktycznych potrzeb rynku pracy, w tym poprzez wprowadzenie:

- zmiany wymagań dla ośrodków szkolenia kierowców (OSK) i ośrodków szkolenia (OS), prowadzących szkolenia kursowe odpowiednio dla osób ubiegających się o prawo jazdy kategorii C+E i/lub osób ubiegających się o wykonywanie zawodu kierowcy przewożącego rzeczy, w zakresie wymaganych od przedsiębiorcy prowadzącego taki ośrodek placów manewrowych oraz pojazdów tak, aby umożliwić naukę jazdy (wykonywanie manewrów na placu manewrowym + zajęcia w ruchu drogowym) zespołem pojazdów o dmc 40 t (składającym się z ciągnika siodłowego i naczepy) obciążonym balastem do nacisku pojedynczej osi napędowej 8 t;
- zmiany warunków przeprowadzania egzaminu państwowego w zakresie kategorii C+E i zadań realizowanych na tym egzaminie mająca na celu sprawdzenie umiejętności kierującego pojazdem w zakresie prowadzenia zespołu pojazdów o dmc 40 t (składającym się z ciągnika siodłowego i naczepy) obciążonym balastem do nacisku pojedynczej osi napędowej 8 t;
- zmiany przepisów regulujących dolną granicę wieku osób uprawnionych do kierowania pojazdami, aby umożliwić uzyskiwanie prawa jazdy kategorii B w wieku 17 lat, przez uczniów szkoły zawodowej kształcących się w zawodzie kierowca-mechanik (taką możliwość daje dyrektywa 2006/126/WE³)
- zmiany przepisów regulujących prowadzenie kwalifikacji wstępnej i szkoleń okresowych w celu:
 - wprowadzenia możliwości dostosowania przez OS czasu trwania i zakresów poszczególnych bloków tematycznych do wymagań lokalnego rynku pracy i rzeczywistych potrzeb pracodawców; przepisy powinny określać jedynie minimalną liczbę godzin w zakresie wybranych tematów, a ośrodek powinien mieć możliwość doboru pozostałych zajęć tak, aby łączna liczba godzin szkolenia oraz zakres tematyczny spełniały wymagania dyrektywy 2003/59/WE⁴;

³ Dyrektywa 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie)

⁴ Dyrektywa 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewożenia rzeczy lub osób, zmieniająca rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylająca dyrektywę Rady 76/914/EWG

- 5) **Uelastycznienie czasu pracy kierowców, zapewniające z jednej strony efektywność pracy przewozowej, a także możliwość powrotu kierowcy do miejsca zamieszkania z trasy, z drugiej zaś nie wpływające negatywnie na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.** W naszej opinii zezwolenie na elastyczny rozkład minimalnych przerw i okresów odpoczynku w celu dostosowania do specyfiki poszczególnych operacji transportowych wychodzi naprzeciw zarówno oczekiwaniom przedsiębiorców, jak i kierowców. Ponadto, przy sensownym ich zaprojektowaniu tego rodzaju rozwiązań, mogą pozwolić na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także warunków pracy kierowców. Obecnie kongestia, wypadki drogowe czy okresowe zakazy ruchu często stawiają kierowcę w sytuacji konieczności odbioru odpoczynku w miejscu do tego nieodpowiednim, w obawie o sankcję ze strony służb kontrolnych. Większa elastyczność pozwoliłaby na unikanie takich sytuacji, a ponadto ułatwiłaby planowanie operacji transportowych.
- 6) **Dostosowanie podstawy programowej kształcenia w zawodzie „kierowca-mechanik” do potrzeb rynku pracy, a także promocja tej ścieżki zawodowej wśród młodzieży.**

Strona pracowników i strona pracodawców Rady Dialogu Społecznego apeluje do Rządu o wdrożenie działań w powyższych obszarach, co w naszej opinii może się przyczynić do ograniczenia negatywnych konsekwencji niedoboru kierowców odczuwanych zarówno przez branżę, jak i całą polską gospodarkę.

§ 3

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Za stronę pracowników

Za stronę pracodawców

