



RAPORT NT.

KIEROWCY KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ - PERSPEKTYWY I ZAGROŻENIA.



Opracowanie: Mgr inż. Marcin Wróbel – Specjalista do spraw projektowania, organizowania i zarządzania procesami transportowymi. Wykładowca, coach z zakresu stosowania przepisów obowiązujących w przewozie drogowym. Ekspert branży Transportu Drogowego i Municypalnego Forum Związków Zawodowych. Członek Honorowy Niezależnego Związku Zawodowego Kierowców. Reprezentant strony społecznej w Komisjach i Podkomisjach Sejmowych.

Warszawa – kwiecień 2015 r.

SPIS TREŚCI

WSTĘP	3
ROZDZIAŁ I.	
PLAN BADANIA	4
CELE BADANIA.....	4
METODOLOGIA PRACY BADAWCZEJ	4
ROZDZIAŁ II.	
WYNIKI BADANIA	6
CZEŚĆ I.	
KIEROWCY KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ - DOSTĘP DO ZAWODU	6
Kierowca – definicja	6
Prawo jazdy - szkolenie i uprawnienia	7
Kurs kwalifikacyjny i szkolenia okresowe	14
Wymagania zdrowotne.....	16
CZEŚĆ II.	
KIEROWCY KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ - CZAS PRACY	17
Czas pracy, czas jazdy, dyżur.....	17
Przerwy i odpoczynek.....	19
Systemy i rozkłady czasu pracy.....	21
CZEŚĆ III.	
KIEROWCY KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ - PERSPEKTYWY I ZAGROŻENIA	24
Wynagrodzenie za pracę.....	25
Praca o szczególnym charakterze	27
Prawa emerytalne.....	28
ROZDZIAŁ III.	
WNIOSKI I REKOMENDACJE	30
ZAKOŃCZENIE	34
ZAŁĄCZNIK - Materiały źródłowe	35

WSTĘP.

Raport przedstawia analizę wyników badań dotyczących szans i zagrożeń występujących w zawodzie kierowcy komunikacji miejskiej. Dodatkowo obrazuje problematykę dojścia do zawodu.

Ponadto przedstawia w jakich warunkach bytowo - socjalnych respondenci wykonują pracę w zawodzie kierowcy komunikacji miejskiej na trasach do 50 km. Jednocześnie jest próbą odpowiedzi na pytanie czy dzisiaj praca w charakterze kierowcy komunikacji miejskiej może stanowić źródło utrzymania i satysfakcji z racji wykonywania zawodu.

Na potrzeby raportu przyjęto definicję kierowcy komunikacji miejskiej wynikającą z posiadanych uprawnień oraz ze względu na rodzaj wykonywanego przewozu. Założono, iż respondenci posiadają prawo jazdy kat. „D”, odpowiednie kwalifikacje i predyspozycje oraz nie posiadają przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania zawodu. Przyjęto, że ich podstawowym zajęciem zarobkowym jest wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie osób na trasach nieprzekraczających 50 km.

Częste zmiany prawa obserwowane w Polsce oraz Unii Europejskiej doprowadziły do spadku zainteresowania problematyką pracy kierowcy. Z jednej strony organizacje skupiające w swoich strukturach pracodawców sektora usług transportu publicznego, związki zawodowe kierowców występujące o ustalenie norm prawnych odpowiednich dla realizacji swoich celów statutowych zaś z drugiej strony sami zainteresowani zawodem poszukujący w ogólnym systemie swoich perspektyw. Nie sposób wspomnieć o akcesji Polski do Unii Europejskiej która to otworzyła drzwi polskim kierowcą do poszukiwania pracy na rynkach zachodnich. Związane jest ono przede wszystkim z różnicą wynagrodzeń w stosunku do wynagrodzenia otrzymywanego w Polsce. Niewątpliwie zjawisko to wywarło duży wpływ na rosnące zapotrzebowanie na zawodowych kierowców w kraju.

Niniejszy raport odpowiada na pytania: dlaczego pogłębia się deficyt kierowców posiadających praw jazdy kat. „D”, jakie są przyczyny i skutki. **Czy kierowcy uzyskali dostateczną pomoc i gwarancję stabilności zatrudnienia od Państwa.** Zawiera prezentację wyników, które miały stanowić przede wszystkim diagnozę stanu sytuacji społeczno-ekonomicznej osób wykonujących zawód kierowcy publicznej komunikacji miejskiej.

Raport zbudowany jest z trzech rozdziałów. Rozdział pierwszy zawiera opis i metody przeprowadzonych badań oraz sposób analizy materiału. Rozdział drugi składa się z trzech części. Pierwsza ogólnie charakteryzuje zawód kierowcy autobusu. Obrazuje drogę do uzyskania uprawnień. Oparta jest na analizie przepisów i regulacji prawnych. Wykorzystuje dane statystyczne pochodzące z ogólnodostępnych źródeł. Druga część rozdziału mówi o warunkach pracy na stanowisku kierowcy w publicznym przewozie osób. Analizuje wyniki przeprowadzonych wywiadów oraz dane z ankiet. Część trzecia oparta jest w znacznym stopniu na analizie pozyskanych z ankiet danych popartych również o wywiady. Obejmuje ona kwestie związane z ryzykiem wykonywania zawodu kierowcy komunikacji miejskiej z równoległym obrazem szans dla zawodu. Trzeci rozdział zawiera wnioski z przeprowadzonych analiz. Zawiera również rekomendacje dla dalszych działań mających wpływ na zwiększenie perspektyw i eliminacji zagrożeń na stanowisku pracy kierowcy komunikacji miejskiej.

ROZDZIAŁ I.

PLAN BADANIA

CELE BADANIA

Podstawowym celem badania było pozyskanie danych oraz informacji, które pozwolą na zaprojektowanie rozwiązań poprawiających warunki pracy w zawodzie kierowcy komunikacji miejskiej. W dalszej kolejności oddziaływanie na podmioty uczestniczące w drogowym transporcie publicznym tj. kierowców, przewoźników, osoby zarządzające transportem oraz organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Trzecim celem równorzędnym było przedstawienie szans i zagrożeń oraz określenie ich skutków dla kierowców i kandydatów na kierowców komunikacji miejskiej. W związku z powyższym kluczowe stało się badanie takich obszarów jak:

- ✓ pozyskanie uprawnień do wykonywania zawodu kierowcy autobusu,
- ✓ warunki pracy na stanowisku kierowcy komunikacji miejskiej,
- ✓ wynagrodzenia, dodatki i przywileje pracownicze,
- ✓ zagrożenia dla zdrowia wynikające z wykonywania pracy kierowcy autobusu na linii do 50 kilometrów.

Kluczowym stało się również określenie przyczyn pogłębiającego się deficytu pracowników. Do tego celu postawiono kilka fundamentalnych pytań badawczych.

1. Kiedy respondenci uzyskali uprawnienia do wykonywania zawodu.
2. Kto finansował te uprawnienia.
3. Jak długo wykonują zawód kierowcy w komunikacji miejskiej.
4. Jak jest ich wynagrodzenie za pracę.
5. Planowane odejście od wykonywania zawodu kierowcy komunikacji miejskiej.

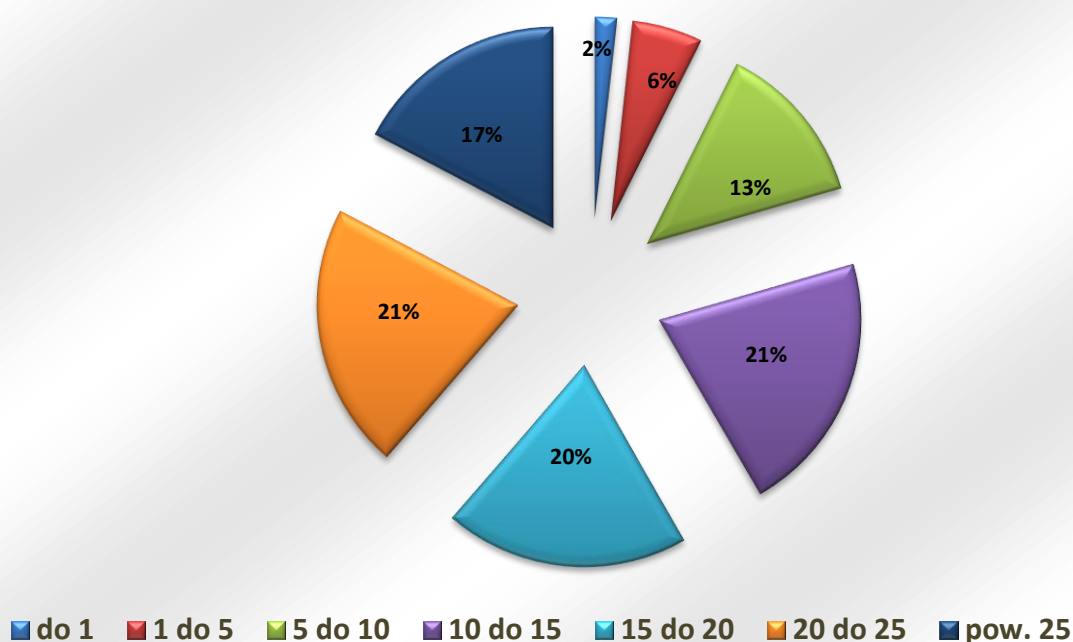
Porównanie wyników badania z aktami prawa regulującymi pracę kierowcy komunikacji miejskiej.

METODOLOGIA PRACY BADAWCZEJ

Badania przeprowadzono w okresie marzec – kwiecień 2015 r. Do pozyskania danych statystycznych wykorzystano arkusze ankietowe. Arkusze zostały dostarczone do związków zawodowych o zasięgu ogólnopolskim skupiających w swych strukturach zakładowe i międzyzakładowe organizacje związkowe kierowców komunikacji miejskiej. Organizacje te przeprowadziły ankietę w swoich jednostkach macierzystych po czym dostarczyły je do central. W ankiecie udział wzięło 1408 respondentów z czego 6,18% stanowiły kobiety.

Przedział wieku respondentów			
18-24	25-35	36-49	50 <
154	238	579	437

okres zatrudnienia w komunikacji miejskiej (respondenci)



Dodatkowo przeprowadzono 176 wywiadów z kierowcami wykonującymi zawodowo przewóz drogowy osób na liniach regularnych do 50 km. W pracy posłużono się również ogólnodostępnymi danymi zamieszczonymi na stronach internetowych urzędów i instytucji państwowych. Ponadto zebrano dane dotyczące cen poszczególnych kursów z ofert i cenników zamieszczonych na stronach internetowych ośrodków szkolenia kierowców tj. 83 oferty. Dokonano szczegółowej analizy aktów prawnych dotyczących zawodu kierowcy komunikacji miejskiej:

- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 roku o czasie pracy kierowców.
 - Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy.
 - Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.
 - Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.
 - Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym.
 - Ustawa z dnia 17 listopada 2006 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym.
 - Ustawa z dnia 19 grudnia 2008 r. o emeryturach pomostowych.
- wraz z aktami wykonawczymi do w/w ustaw oraz przepisami wprowadzającymi,
(wykaz stanowi załącznik do raportu).

ROZDZIAŁ II.

WYNIKI BADANIA

CZEŚĆ I.

KIEROWCY KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ - DOSTĘP DO ZAWODU

Kierowca - definicja

Kierowcą autobusu może być osoba, która osiągnęła wymagany przepisami wiek i jest sprawna pod względem fizycznym oraz posiada predyspozycje psychofizyczne a także nie ma przeciwwskazań zdrowotnych i psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy. Cechować musi się umiejętnością kierowania pojazdem w sposób niezagrożący bezpieczeństwu, nieutrudniający ruchu drogowego i nienarażający kogokolwiek na szkodę. Ponadto posiada prawo jazdy stwierdzające uprawnienia do kierowania autobusem. Przedsiębiorca lub inny podmiot wykonujący przewóz drogowy osób może zatrudnić kierowcę, jeżeli osoba ta uzyskała kwalifikację wstępną lub kwalifikację wstępną przyśpieszoną. Jeżeli zaś kierowca uzyskał prawo jazdy kat D przed 10 września 2008 wylegitymować musi się ukończonym szkoleniem okresowym. Przedsiębiorca zatrudni kierowcę autobusu jeżeli ten dodatkowo spełni następujące kryteria:

WIEK	PRAWO JAZDY KAT:	KWALIFIKACJA
21 lat	D lub D + E	kierowca uzyskał odpowiednią kwalifikację wstępną
21 lat	D1 lub D1 + E	przewóz wykonywany jest na liniach regularnych, których trasa nie przekracza 50 km i o ile kierowca uzyskał odpowiednią kwalifikację wstępną przyśpieszoną
23 lata	D lub D + E	kierowca uzyskał odpowiednią kwalifikację wstępną przyśpieszoną

UWAGA: Kierowca posiadający prawo jazdy kategorii D albo D + E do ukończenia 23 roku życia może być zatrudniony wyłącznie przy wykonywaniu regularnych przewozów osób na liniach komunikacyjnych na trasie nieprzekraczającej 50 km.

Prawo jazdy – szkolenie i uprawnienia

Szkolenie kandydata na kierowcę autobusu to proces długotrwały. Jego czas w dużej mierze zależy od zaangażowania ale i możliwości finansowych kandydata. Wyszukanie osoby pracującej trwa od 8 miesięcy nawet do jednego roku licząc, że kurs odbywał się będzie w weekendy i w godzinach popołudniowych. (prawo jazdy + egzamin, kwalifikacja wstępna + egzamin, wydanie prawa jazdy). Proces wyszkolenia osoby bezrobotnej lub ucznia trwa krócej nie mniej jednak licząc czas spędzony na kursie prawa jazdy, kwalifikacji, czas oczekiwania na egzamin państwowy to jest ok. pół roku. Kurs na prawo jazdy kierowcy przeprowadzić może tylko i wyłącznie:

- ośrodek szkolenia kierowców – jednostka organizacyjna przedsiębiorcy wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia kierowców;
- jednostka wojskowa – w zakresie szkolenia żołnierzy na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;
- jednostka organizacyjna służb podległych lub nadzorowanych przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych – w zakresie szkolenia osób na potrzeby tych służb;
- szkolenie osoby ubiegającej się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi może być przeprowadzone w formie zajęć szkolnych dla uczniów (słuchaczy) przez szkołę, jeżeli w podstawie programowej kształcenia w danym zawodzie jest przewidziane uzyskanie umiejętności kierowania pojazdami silnikowymi.

Osoba ubiegająca się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym może rozpocząć szkolenie nie wcześniej niż 3 miesiące przed osiągnięciem minimalnego wieku wymaganego przepisami dla danej kategorii prawa jazdy. Uczeń uczestniczący w zajęciach szkolnych w szkole, w której podstawa programowa kształcenia w zawodzie przewiduje uzyskanie umiejętności kierowania pojazdem silnikowym, okres ten wynosi 12 miesięcy.

Kurs składa się z kilku części i obejmuje:

- Zajęcia teoretyczne prowadzone w formie wykładów i ćwiczeń w zakresie:
 - a) podstaw kierowania pojazdem i uczestnictwa w ruchu drogowym,
 - b) obowiązków i praw kierującego pojazdem;
- Zajęcia praktyczne w zakresie kierowania pojazdem przeprowadzane:
 - a) na placu manewrowym,
 - b) w ruchu miejskim oraz
 - c) w ruchu poza obszarem zabudowanym.
- Naukę udzielania pierwszej pomocy przeprowadzonej w formie wykładów i zajęć praktycznych.

Czas trwania szkolenia w godzinach.

KAT.	Teoria	Praktyka
D1	20 h	30 h
D	20 h	60 h 40 h*
D1 + E	20 h	20 h
D + E	20 h	25 h
<i>Godzina zajęć w zakresie części teoretycznej szkolenia równa się 45 minutom, a zajęć w zakresie części praktycznej szkolenia – 60 minutom.</i>		

* jeżeli osoba posiada odpowiednio prawo jazdy kategorii C1 lub C albo zaświadczenie o uzyskaniu pozytywnego wyniku egzaminu państwowego w zakresie prawa jazdy odpowiednio kategorii C1 lub C.

cena za kurs prawa jazdy kat. D

	Średnia	Dominanta
D po B	3440 zł	3500 zł
D po C	2520 zł	2600 zł

Dokumentem stwierdzającym posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym lub zespołem pojazdów składającym się z pojazdu silnikowego i przyczepy lub naczepy jest prawo jazdy. Stwierdza ono posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdami określonych kategorii. W przypadku kierowców lub kandydatów na kierowców autobusów komunikacji miejskiej będzie to odpowiednio kat. D lub D1. Może ona zostać rozszerzona o kat. odpowiednio E do D lub E do D1. Dodatkowym warunkiem ubiegania się o prawo jazdy w/w kategorii jest posiadanie uprawnień do kierowania pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii B.

Warunkiem ubiegania się o wydanie prawa jazdy jest odbycie szkolenia wymaganego do uzyskania prawa jazdy danej kategorii oraz zdany egzamin państwowy wymagany do uzyskania prawa jazdy odpowiedniej kategorii. Prawo jazdy kat. D, D1, D1 + E oraz D + E wydawane jest na okres 5 lat, nie dłużej jednak niż na okres wynikający z orzeczenia lekarskiego i orzeczenia psychologicznego. Okres ten przedłużany jest przez starostę po przedłożeniu w/w orzeczeń. Dodatkowo starosta dokonuje w prawie jazdy wpisu potwierdzającego odbycie kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej

albo szkolenia okresowego. Wpis ten dokonywany jest na pisemny wniosek kierowcy, na podstawie przedłożonych kopii:

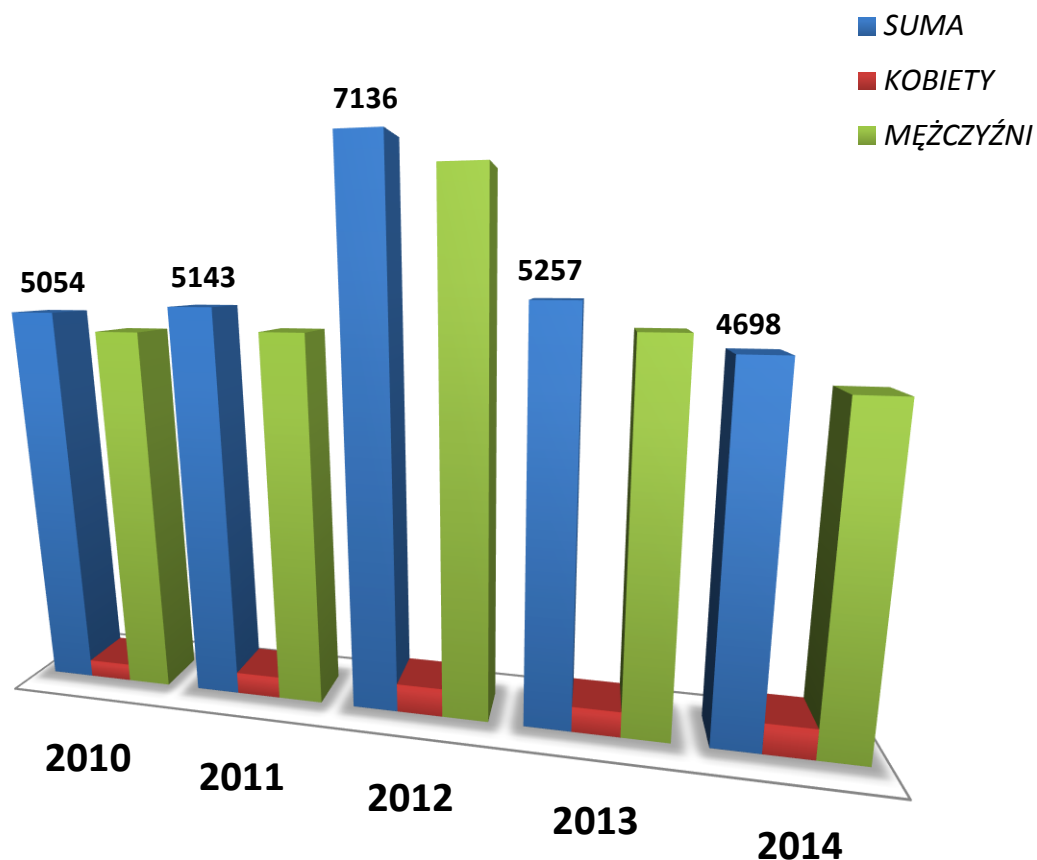
- ✓ świadectwa kwalifikacji zawodowej potwierdzającego ukończenie kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej, szkolenia okresowego albo karty kwalifikacji kierowcy wydanej w państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, zgodnie z dyrektywą nr 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 przewozu rzeczy lub osób, zmieniającą rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylającą dyrektywę Rady 76/914/EWG,
- ✓ orzeczenia lekarskiego stwierdzającego brak przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy,
- ✓ orzeczenia psychologicznego stwierdzającego brak przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy.

Wpis potwierdzający uzyskanie kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej lub ukończenie szkolenia okresowego, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, jest dokonywany w postaci kodu „95” w układzie „95.DD.MM.RRRR”, we wniosku i na dokumencie prawa jazdy w pozycji „ograniczenia” przy odpowiednich posiadanych kategoriach prawa jazdy wymienionych w aktualnym świadectwie kwalifikacji zawodowej, przy czym w przypadku kierowcy, o którym mowa w art. 39d ust. 6 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, posiadającego aktualne świadectwo kwalifikacji zawodowej potwierdzające ukończenie szkolenia okresowego w zakresie jednego bloku programowego, wpis jest dokonywany przy wszystkich kategoriach prawa jazdy spośród posiadanych kategorii C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D oraz D+E. Datą ważności wpisu jest data 5 lat liczona od dnia wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej.

WIEK	KATEGORIA PRAWA JAZDY	UPRAWNIENIA	DODATKOWE UPRAWNIENIA
21 lat	D1	Kierowanie autobusem przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 17 osób łącznie z kierowcą, o długości nieprzekraczającej 8m wraz z przyczepą lekką.	Kierowanie motorowerem, czterokołowcem lekkim, ciągnikiem rolniczym, pojazdem wolnobieżnym oraz na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zespołem złożonym z tego pojazdu i przyczepy lekkiej;
24 lata lub 21 lat dla osób, które uzyskały kwalifikację wstępną lub 23 lata dla osób, które uzyskały kwalifikację wstępną przyspieszoną	D	Kierowanie autobusem wraz z przyczepą lekką.	Kierowanie motorowerem, czterokołowcem lekkim oraz na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ciągnikiem rolniczym, pojazdem wolnobieżnym oraz zespołem złożonym z tego pojazdu i przyczepy lekkiej;
21 lat	D1 + E	Kierowanie zespołem pojazdów składającym się z pojazdu ciągnącego określonego w prawie jazdy kategorii D1 i przyczepy	Kierowanie zespołem pojazdów określonym w prawie jazdy kategorii B + E oraz na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zespołem pojazdów złożonym z ciągnika rolniczego z przyczepą (przyczepami) lub pojazdu wolnobieżnego z przyczepą (przyczepami);
24 lata lub 21 lat dla osób, które uzyskały kwalifikację wstępną lub 23 lata dla osób, które uzyskały kwalifikację wstępną przyspieszoną	D + E	Kierowanie autobusem łącznie z przyczepą	Kierowanie pojazdem określonym odpowiednio w prawie jazdy kategorii B, C łącznie z przyczepą (przyczepami), przy czym w zakresie kategorii B + E dopuszczalna masa całkowita ciągniętej przyczepy nie może przekraczać 3,5 t oraz na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zespołem pojazdów złożonym z ciągnika rolniczego z przyczepą (przyczepami) lub pojazdu wolnobieżnego z przyczepą (przyczepami);
21 lat dla osób, które uzyskały kwalifikację wstępną przyspieszoną	D i D + E	Kierowanie wyłącznie pojazdami wykonującymi regularne przewozy osób na liniach komunikacyjnych do 50 km.	
	D i C + E	Kierowanie zespołem pojazdów określonych w prawie jazdy kategorii D + E.	

Prawo jazdy jest wydawane przez starostę, w drodze decyzji administracyjnej, na wniosek osoby zainteresowanej, za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej która wynosi 100 zł.

LICZBA WYDANYCH PRAW JAZDY KAT. "D" W LATACH 2010 - 2014

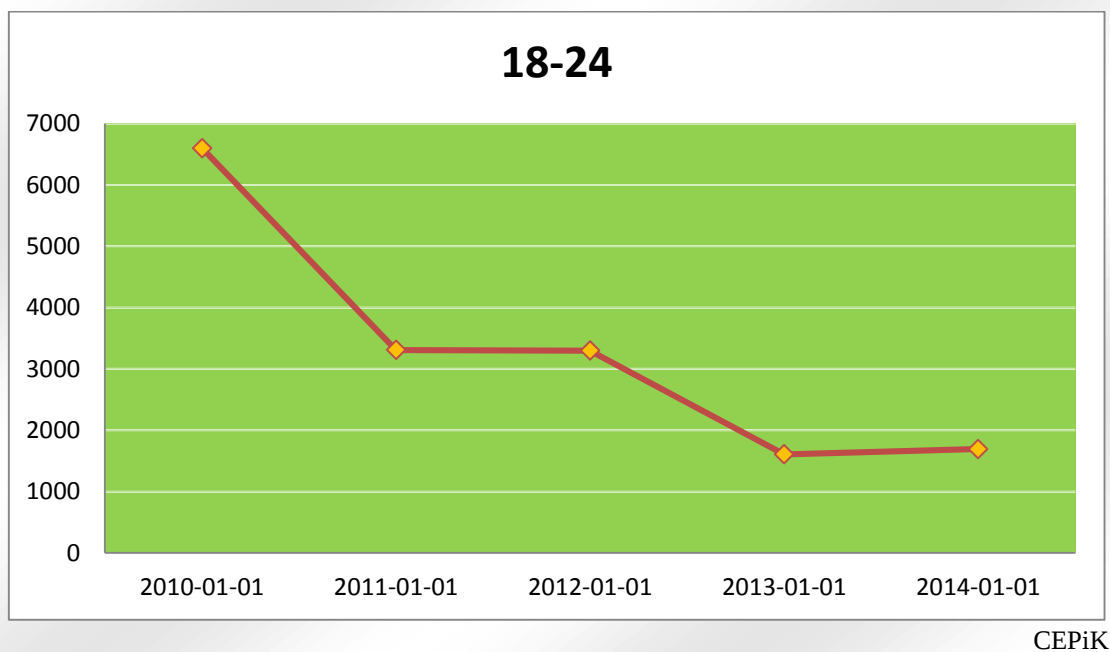


CEPiK

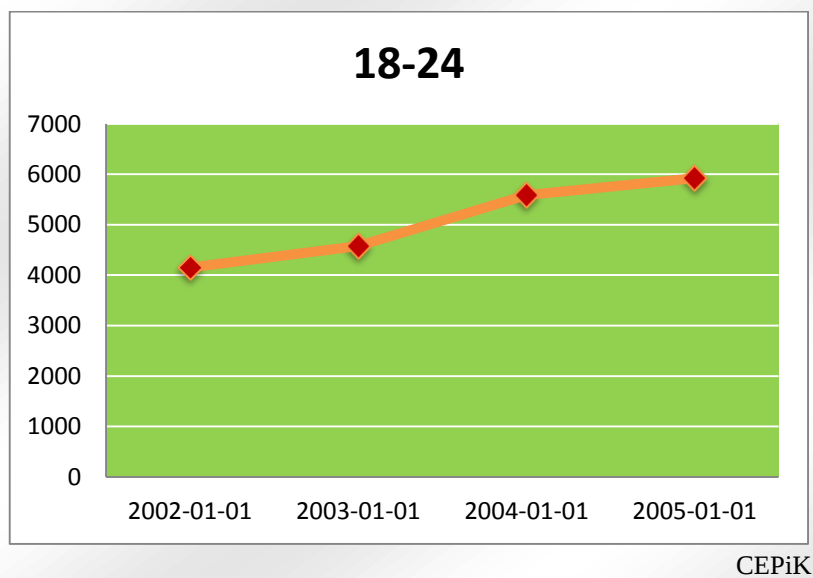
W latach 2010 – 2014 zaobserwować można było stałą tendencję do pozyskiwania uprawnień wynikających z posiadania prawa jazdy kat. D. Wyjątkiem był rok 2012 kiedy to zaobserwowano wzrost wydawanych uprawnień o ok. 41% do średniej z analizowanego okresu. Wzrost ten objawił się na skutek organizacji większej ilości projektów finansowanych i współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej.

W badanym okresie tj. w latach 2010 do 2014 średnio w danym roku uprawnienia kat. D i D1 posiadało ok. 3300 osób w wieku od 18 do 24 lata. W analogicznym okresie tj. w latach 2002 – 2005 średnia ta wynosiła aż 5062.

Liczba posiadanych praw jazdy kat. D i D1 wśród ludzi pomiędzy 18 a 24 rokiem życia.

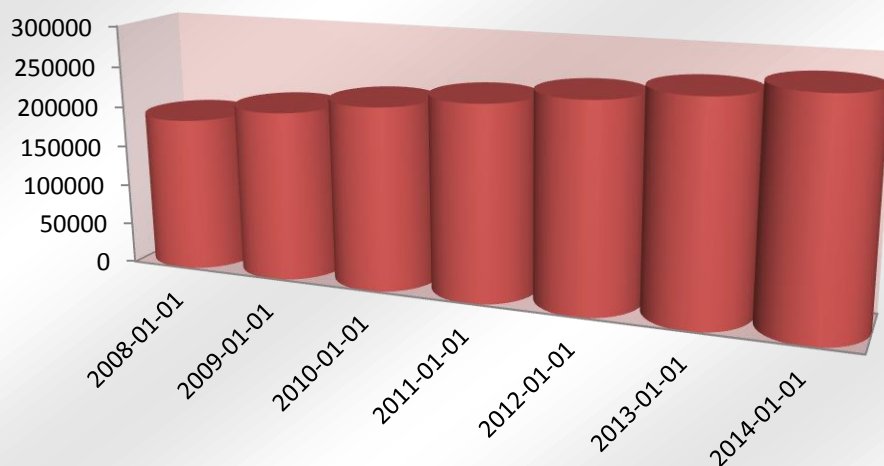


Średnia posiadanych prawa jazdy kat. D i D1 wśród ludzi pomiędzy 18 a 24 rokiem życia w latach 2002 – 2005.



Liczba posiadanych prawa jazdy kat. D wśród ludzi po 55 roku życia.

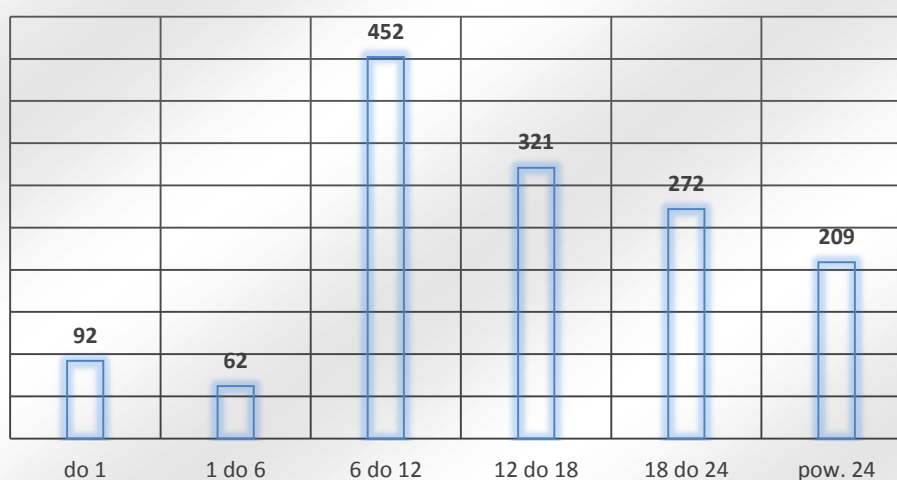
55 ≤



CEPiK

Średnia posiadanych praw jazdy kat. „D” za lata 2002 – 2005 wynosiła ok. 113 tys. tj. dwa razy mniej niż w roku 2014.

okres posiadania uprawnień kat. D wg. respondentów



Kurs kwalifikacyjny i szkolenia okresowe

Szkolenie w ramach kwalifikacji wstępnej lub kwalifikacji wstępnej przyspieszonej prowadzone jest w formie kursu kwalifikacyjnego obejmującego zajęcia teoretyczne i praktyczne. Składają się one z dwóch części: podstawowej i specjalistycznej.

SZKOLENIE	Czas trwania szkolenia	Zakres szkolenia	Czas trwania poszczególnych części szkolenia
Kwalifikacja wstępna	280 h	1. Część podstawowa – teoretyczna 2. Część specjalistyczna a) zajęcia teoretyczne b) zajęcia praktyczne w ruchu drogowym c) zajęcia praktyczne z jazdy w warunkach specjalnych	195 h 65 h 16 h 4 h
Kwalifikacja wstępna przyspieszona	140 h	1. Część podstawowa – teoretyczna 2. Część specjalistyczna a) zajęcia teoretyczne b) zajęcia praktyczne w ruchu drogowym c) zajęcia praktyczne z jazdy w warunkach specjalnych	97 h 33 h 8 h 2 h
Kwalifikacja wstępna uzupełniająca	70 h	1. Zajęcia teoretyczne 2. Zajęcia praktyczne w ruchu drogowym	65 h 5 h
Kwalifikacja wstępna uzupełniająca przyspieszona	35 h	1. Zajęcia teoretyczne 2. Zajęcia praktyczne w ruchu drogowym	33 h 2,5 h

Kurs kwalifikacji wstępnej oraz kwalifikacji wstępnej przyspieszonej kończy się testem kwalifikacyjnym. Obejmuje on: test podstawowy składający się z 20 pytań - w zakresie tematów realizowanych dla części podstawowej kursu kwalifikacyjnego oraz test specjalistyczny składający się z 10 pytań – w zakresie tematów realizowanych dla części specjalistycznej kursu kwalifikacyjnego odpowiednio dla prawa jazdy kategorii D, D+E, D1 i D1+E.

Osoby, które ukończyły kwalifikację wstępną uzupełniającą lub kwalifikację wstępną uzupełniającą przyspieszoną, przystępują do testu kwalifikacyjnego, który obejmuje część specjalistyczną w zakresie prawa jazdy odpowiedniej kategorii. Obejmuje on test specjalistyczny składający się z 10 pytań.

Kierowcy, którzy uzyskali uprawnienia wynikające z posiadania prawa jazdy kat. D przed 10 września 2008 r. nie muszą uzyskiwać kwalifikacji wstępnej czy też wstępnej przyspieszonej. Szkolenie ich sprowadza się do odbycia kursu w ramach szkolenia okresowego. Szkolenie okresowe prowadzone jest w formie cyklu zajęć i trwa 35 godzin. Szkolenie to powinno być realizowane co pięć 5 lat.

Ceny kurów kwalifikacyjnych w ramach prawa jazdy kat. D

	Kwalifikacja wstępna	Kwalifikacja wstępna przyspieszona	Kwalifikacja wstępna uzupełniająca	Kwalifikacja wstępna uzupełniająca przyspieszona	Szkolenie okresowe
ŚREDNIA	4060 zł.	2600 zł.	1550 zł.	800 zł.	375 zł
DOMINANTA	4000 zł	2500 zł.	1500 zł.	800 zł.	350 zł.

Regulacje zawarte w omawianym rozdziale są następstwem zaimplementowania do ustawodawstwa polskiego dyrektywy 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 przewozu rzeczy lub osób, zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylająca dyrektywę Rady 76/914/EWG

Powyższe przepisy wprowadzone zostały Ustawą z dnia 17 listopada 2006 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 235 poz. 1701). Co to oznacza: od 10 września 2008 r. zaistniał obowiązek ukończenia odpowiednich szkoleń kwalifikacyjnych dla kandydatów na zawodowych kierowców autobusów. Przepisy Dyrektywy wprowadziły z założenia słuszne regulacje, których celem była poprawa bezpieczeństwa drogowego i bezpieczeństwa kierowcy, także podczas czynności wykonywanych przez kierowcę w trakcie postoju pojazdu. Ponadto nowoczesny charakter zawodu kierowcy miał wzbudzić większe zainteresowanie młodych ludzi tym zawodem, przyczyniając się do zatrudniania nowych kierowców w czasie niedoboru siły roboczej. Brak infrastruktury i niewielka liczba ośrodków doskonalenia techniki jazdy w tym ośrodków dysponujących symulatorami jazdy w trudnych warunkach doprowadziły do zawyżania cen przez te ośrodki. W pierwszych latach obowiązywania przepisów nakazujących odbycie właśnie takich szkoleń cena za kurs kwalifikacji wstępnej wahała się od 6000 do nawet 8000 złotych. W związku z powyższym wystąpiła gwałtowna reakcja spadkowa na chęć uzyskania i posiadania prawa jazdy wysokich kategorii. Dzisiaj, jak wynika z przeprowadzonych badań ceny za kursy kwalifikacyjne są o około 50% niższe od początkowych natomiast nadal nie są to małe kwoty. Spadek i wyrównanie cen nastąpiło w znacznej mierze poprzez większy dostęp ośrodków szkolenia kierowców do metod nauczania w systemie e-learning oraz szerszy dostęp do symulatorów doskonalenia techniki jazdy w trudnych warunkach.

Nie sposób w tym miejscu wspomnieć o niekonsekwencji jaką jest możliwość odbycia szkolenia w ramach kwalifikacji wstępnej lub kwalifikacji wstępnej przyspieszonej przed rozpoczęciem kursu na prawo jazdy. Kandydat na kierowcę w trakcie szkolenia odbywa 16 godzin jazdy w ruchu drogowym (kwalifikacja wstępna) lub 8 godzin (kwalifikacja wstępna przyspieszona) oraz 4 godziny zajęć praktycznych z jazdy w warunkach specjalnych lub 2 godziny (kwalifikacja wstępna przyspieszona) nie posiadając jeszcze umiejętności i doświadczenia w kierowaniu pojazdem określonym dla danej kategorii prawa jazdy.

Na pytanie: Jeżeli zdobyłeś(aś) uprawnienia po 10.09.2008 r. to kto sfinansował szkolenie w ramach kwalifikacji wstępnej bądź kwalifikacji wstępnej przyspieszonej? respondenci odpowiedzieli:

- a) 35% samodzielnie,
- b) 21% Urząd Pracy,
- c) 44% Szkolenia finansowane ze środków Unii Europejskiej.

Wymagania zdrowotne

Osoba ubiegająca się o uzyskanie uprawnień do kierowania autobusem lub kierowca wykonujący przewóz drogowy chcący przedłużyć ważność prawa jazdy określonej kategorii podlega badaniu lekarskiemu oraz badaniu psychologicznemu w celu ustalenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami. Badania te kierowca musi powtórzyć do czasu ukończenia 60-go roku życia co 5 lat. Po ukończeniu wskazanego wieku kierowca powtarza badania co 30 miesięcy.

Opłata za badanie lekarskie wynosi 200 zł. natomiast koszt badania psychologicznego to 150 zł.

Zakres badań lekarskich i psychologicznych	
Badanie lekarskie	Badanie psychologiczne
✓ narząd wzroku; ✓ narząd słuchu i równowagi; ✓ układ ruchu; ✓ układ sercowo-naczyniowy i układ oddechowy; ✓ układ nerwowy, w tym padaczka; ✓ czynności nerek; ✓ cukrzyca, przy uwzględnieniu wyników badania poziomu glikemii; ✓ stan psychiczny; ✓ objawy wskazujące na uzależnienie od alkoholu lub jego nadużywanie; ✓ objawy wskazujące na uzależnienie od środków działających podobnie do alkoholu lub ich nadużywanie; ✓ stosowanie produktów leczniczych mogących mieć wpływ na zdolność do kierowania pojazdami; ✓ inne poważne zaburzenia stanu zdrowia, które mogą stanowić zagrożenie w sytuacji kierowania pojazdami.	1) wywiad bezpośredni i obserwację osoby badanej; 2) badania narzędziami diagnostycznymi; 3) ocena i opis osoby badanej pod względem: a) sprawności intelektualnej i procesów poznawczych, b) osobowości, z uwzględnieniem funkcjonowania w trudnych sytuacjach, a także dojrzałości społecznej, c) sprawności psychomotorycznej.
W zakresie badania lekarskiego uprawniony lekarz uwzględnia u osoby badanej obecność i rodzaj schorzenia, stopień zaawansowania objawów chorobowych i ich dynamikę, z uwzględnieniem możliwości rozwoju choroby, jak i cofania się jej objawów, oraz rozważa zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, jakie mogą mieć miejsce w przypadku kierowania przez tę osobę pojazdami.	

CZEŚĆ II.

KIEROWCY KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ - CZAS PRACY

Czas pracy, czas jazdy, dyżur

a) czas pracy

Czasem pracy kierowcy komunikacji miejskiej jest czas od rozpoczęcia do zakończenia pracy, która obejmuje wszystkie czynności związane z wykonywaniem przewozu drogowego. Na czas pracy kierowcy transportu publicznego składają się w szczególności takie czynności jak:

- ✓ prowadzenie pojazdu,
- ✓ nadzór oraz pomoc osobom wsiadającym i wysiadającym,
- ✓ obsługa codzienna pojazdu,
- ✓ inne prace podejmowane w celu wykonania zadania służbowego lub zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu i rzeczy,
- ✓ niezbędne formalności administracyjne,
- ✓ utrzymanie pojazdu w czystości.

Czasem pracy kierowcy jest również czas poza przyjętym rozkładem czasu pracy, w którym kierowca pozostaje na stanowisku pracy kierowcy w gotowości do wykonywania pracy, w szczególności podczas oczekiwania na załadunek lub rozładunek, których przewidywany czas trwania nie jest znany kierowcy przed wyjazdem albo przed rozpoczęciem danego okresu.

Dla celów rozliczania czasu pracy i ustalania uprawnienia do wynagradzania za pracę w godzinach nadliczbowych, przez dobę należy rozumieć 24 kolejne godziny, poczynając od godziny, w której kierowca rozpoczyna pracę zgodnie z obowiązującym go rozkładem czasu pracy. Tygodniowy czas pracy kierowcy, łącznie z godzinami nadliczbowymi, nie może przekraczać przeciętnie 48 godzin w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 4 miesięcy. *Praca wykonywana ponad obowiązujące pracownika normy czasu pracy, a także praca wykonywana ponad dobowy przedłużony wymiar czasu pracy, wynikający z obowiązującego kierowcę systemu i rozkładu czasu pracy, stanowi pracę w godzinach nadliczbowych.* Liczba godzin nadliczbowych przepracowanych przez kierowcę nie może przekroczyć 260 w roku kalendarzowym. Praca w godzinach nadliczbowych jest dopuszczalna tylko wtedy gdy wymaga to od kierowcy podjęcia działań dla ochrony życia lub zdrowia ludzkiego oraz mienia albo usunięcia awarii oraz gdy wynika to z szczególnych potrzeb pracodawcy. Najczęściej stosowanie godzin nadliczbowych wywodzi się z szczególnych potrzeb pracodawcy. To w jego ocenie jest uznanie danej sytuacji w zakładzie pracy na nadzwyczajną. Pamiętać należy, że nie może on zaplanować pracownikowi (kierowcy) pracy wynikającej z jego rozkładu czasu pracy w godzinach nadliczbowych bez wystąpienia uzasadnionych szczególnych okoliczności.

a) pora nocna

Pora nocna obejmuje 8 godzin między godzinami 21:00 a 7:00. Pracownik, którego rozkład czasu pracy obejmuje w każdej dobie co najmniej 3 godziny pracy w porze nocnej lub którego co najmniej 1/4 czasu pracy w okresie rozliczeniowym przypada na porę nocną, jest pracującym w nocy. Czas pracy pracującego w nocy nie może przekraczać 8 godzin na dobę, jeżeli wykonuje prace szczególnie niebezpieczne albo związane z dużym wysiłkiem fizycznym lub umysłowym. Wykaz tych prac, określa pracodawca w porozumieniu z zakładową organizacją związkową, a jeżeli u pracodawcy nie działa zakładowa organizacja związkowa – z przedstawicielami pracowników wybranymi w trybie przyjętym u danego pracodawcy, oraz po zasięgnięciu opinii lekarza sprawującego profilaktyczną opiekę zdrowotną nad pracownikami, uwzględniając konieczność zapewnienia bezpieczeństwa pracy i ochrony zdrowia pracowników.

W przewozie drogowym zastosowanie mają równoległe dwie definicja pory nocnej. Pierwsza opisana powyżej wynikająca z Kodeksu pracy oraz druga zawarta w ustawie o czasie pracy kierowców, która mówi, że pora nocna jest to okres czterech godzin pomiędzy godziną 00:00 i godziną 07:00; definicję pory nocnej zawartą w tym przepisie stosuje się wyłącznie do celów ustalania czasu pracy. W przypadku gdy praca jest wykonywana w porze nocnej, czas pracy kierowcy nie może przekraczać 10 godzin w danej dobie. ***Ustawodawca wykluczył jednak kierowców wykonujących przewozy drogowe w ramach komunikacji miejskiej do 50 km ze stosowania właśnie tej drugiej regulacji.***

b) czas jazdy

Dzienny czas prowadzenia pojazdu oznacza łączny czas prowadzenia pojazdu określony w rozkładzie czasu pracy kierowcy na daną dobę, zgodnie z ustalonym rozkładem jazdy.

Dzienny czas prowadzenia pojazdu od zakończenia jednego dziennego okresu odpoczynku do rozpoczęcia następnego dziennego okresu odpoczynku lub między dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym okresem odpoczynku nie może przekroczyć **10 godzin**.

Tygodniowy łączny czas prowadzenia pojazdu nie może przekraczać **60 godzin**, a w ciągu dwóch kolejnych tygodni **90 godzin**.

Poniższa tabela przedstawia różnicę czasu jazdy kierowców komunikacji miejskiej do 50 km w stosunku do pozostałych wykonujących przewóz drogowy.

	Rozporządzenie (WE) nr 561/2006	Ustawa o czasie pracy kierowców
Jazda dzienna	9 godzin (2 x w tygodniu 10 godzin)	10 godzin
Jazda tygodniowa	56 godzin	60 godzin

c) dyżur

Czasem dyżuru jest czas, w którym kierowca pozostaje poza normalnymi godzinami pracy w gotowości do wykonywania pracy wynikającej z umowy o pracę w zakładzie pracy lub w innym miejscu wyznaczonym przez pracodawcę. Czas dyżuru nie może być wliczany do przysługującego kierowcy dobowego nieprzerwanego odpoczynku. Za czas dyżuru z wyjątkiem dyżuru pełnionego w domu, kierowcy przysługuje czas wolny od pracy w wymiarze odpowiadającym długości dyżuru, a w razie braku możliwości udzielenia czasu wolnego kierowcy przysługuje wynagrodzenie wynikające z jego osobistego zaszeregowania, określonego stawką godzinową lub miesięczną, a jeżeli taki składnik wynagrodzenia nie został wyodrębniony przy określaniu warunków płacy wtedy kierowcy przysługuje 60% wynagrodzenia.

Do czasu pracy kierowcy nie wlicza się czasu dyżuru, jeżeli podczas dyżuru kierowca nie wykonywał pracy. Okresy pozostawania do dyspozycji poza rozkładem czasu pracy zalicza się do czasu dyżuru. W przypadku gdy kierowca, do którego stosuje się zadaniowy czas pracy, nie wypracował dobowego wymiaru czasu pracy to okresy pozostawania w gotowości zalicza się do czasu pracy w wymiarze 8 godzin, a w pozostałym zakresie do czasu dyżuru.

Przerwy i odpoczynek

Kierowcy wykonującemu przewóz drogowy osób na linii regularnej której trasa nie przekracza 50 km przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek w wymiarze nie krótszym niż 30 minut, w przypadku gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu wynosi od 6 do 8 godzin, oraz w wymiarze nie krótszym niż 45 minut w przypadku, gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu przekracza 8 godzin. Przerwa ta przysługuje kierowcy przed upływem 6 godzin łącznego dziennego czasu prowadzenia pojazdu. Przerwy te mogą być dzielone na okresy krótsze, które są wykorzystywane w czasie prowadzenia pojazdu zgodnie z obowiązującym kierowcę rozkładem jazdy, pod warunkiem że jedna z przerw trwa co najmniej 15 minut. W tym miejscu należy podkreślić, iż ustawodawca nie wskazał jednoznacznie czy przerwy w prowadzeniu pojazdu zaliczyć można do czasu pracy jak ma to miejsce w przypadku przerwy w pracy trwającą 15 minut, którą pracodawca jest obowiązany wprowadzić, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy kierowcy wynosi co najmniej 6 godzin. W sprawie przerw kierowcy komunikacji miejskiej wykonującego przewozy na trasach nieprzekraczających 50 km swoje stanowisko wyraziło Ministerstwo Infrastruktury w piśmie z dnia 22 października 2008 r. nr MR/869429/2008 „Zgodnie z art. 31b ust. 1 ustawy kierowcy, przed upływem łącznego dziennego czasu prowadzenia pojazdu, przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek, w wymiarze nie krótszym niż 30 min, gdy łączny czas prowadzenia pojazdu wynosi sześć do ośmiu godzin oraz w wymiarze nie krótszym niż 45 minut, gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu przekracza osiem godzin. Oznacza to, że kierowcom wykonującym przewozy, o których mowa w rozdziale 4a, przysługuje zarówno 15-minutowa przerwa z art. 6 ust. 3 ustawy, jak i przerwa z art. 31b. Należy pamiętać, że przerwy te udzielane są niezależnie. Przerwy z art. 31b mogą być dzielone na krótsze odcinki, z których co najmniej jeden powinien obejmować nie mniej niż 15 minut. Kierowcy

pracownikowi, który korzysta z takich dzielonych przerw, przysługują wówczas co najmniej dwie przerwy obejmujące nie mniej niż 15 minut oraz przerwy stanowiące dopełnienie 15-minutowej przerwy wynikającej z art. 31b – odpowiednio do 30 lub 45 minut.”

W każdej dobie kierowcy przysługuje prawo do co najmniej **11 godzin** nieprzerwanego odpoczynku.

W każdym tygodniu kierowcy przysługuje prawo do co najmniej **35 godzin** nieprzerwanego odpoczynku. Tygodniowy nieprzerwany odpoczynek obejmuje odpoczynek dobowy przypadający w dniu, w którym kierowca rozpoczął odpoczynek tygodniowy.

W przypadkach, kiedy kierowca wykonywał pracę w godzinach nadliczbowych w związku ze zdarzeniem wymagającym podjęcia działań dla ochrony życia lub zdrowia ludzkiego oraz mienia albo usunięcia awarii, oraz w przypadku zmiany pory wykonywania pracy przez kierowcę w związku z jego przejściem na inną zmianę zgodnie z ustalonym rozkładem czasu pracy, nieprzerwany tygodniowy okres odpoczynku może obejmować mniejszą liczbę godzin, nie może być jednak krótszy niż **24 godziny**. Tygodniowy okres odpoczynku rozpoczyna się nie później niż po zakończeniu sześciu okresów 24-godzinnych, licząc od zakończenia poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku.

W przepisach ustawy o czasie pracy kierowców zauważa się kolejną niekonsekwencję wynikającą z art. 22, który to wyklucza kierujących autobusami na liniach regularnych do 50 km z obowiązku udzielania im przerw o których mowa w art. 13 tj.: po sześciu kolejnych godzinach pracy kierowcy przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek w wymiarze nie krótszym niż 30 minut, w przypadku gdy liczba godzin pracy nie przekracza 9 godzin oraz w wymiarze nie krótszym niż 45 minut, w przypadku gdy liczba godzin pracy wynosi więcej niż 9 godzin. Przerwa może być dzielona na okresy krótsze trwające co najmniej 15 minut każdy, wykorzystywane w trakcie sześciogodzinnego czasu pracy lub bezpośrednio po tym okresie.

Należy również zauważyć, iż zgodnie z art. 15 Rozporządzenia (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 Państwa Członkowskie zapewnią objęcie kierowców pojazdów, używanych do przewozu osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekracza 50 km; przepisami krajowymi zapewniającymi odpowiednią ochronę w zakresie dopuszczalnego czasu prowadzenia pojazdu oraz obowiązkowych przerw i okresów odpoczynku. Powyższe rozporządzenie gwarantuje kierowcy przerwy w wymiarze 45 minut po cztero i pół godzinnym okresie prowadzenia pojazdu. Przerwę tą kierowca może zastąpić dwoma krótszymi przerwami o długości co najmniej 15 minut i 30 minut.

Polski ustawodawca w stosunku do kierowców komunikacji miejskiej zastosował bardziej liberalne warunki dotyczące czasu prowadzenia pojazdu oraz sposobu odbierania przerw co w środowisku kierowców i reprezentujących ich związków zawodowych wzbudza ogromne niezadowolenie. Niemal 100% ankietowanych stwierdza, że przerwy jednogodzinowe nie są wystarczające na zregenerowanie sił do dalszego prowadzenia pojazdu.

Poniższa tabela przedstawia różnicę czasu przerw kierowców komunikacji miejskiej do 50 km w stosunku do pozostałych wykonujących przewóz drogowy.

	Rozporządzenie (WE) nr 561/2006	Ustawa o czasie pracy kierowców
PRZERWA	Po okresie prowadzenia pojazdu trwającym cztery i pół godziny kierowcy przysługuje ciągła przerwa trwająca co najmniej czterdzieści pięć minut, chyba że kierowca rozpoczyna okres odpoczynku.	Kierowcy przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek w wymiarze nie krótszym niż 30 minut, w przypadku gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu wynosi od 6 do 8 godzin, oraz w wymiarze nie krótszym niż 45 minut w przypadku, gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu przekracza 8 godzin. Przerwa ta przysługuje kierowcy przed upływem 6 godzin łącznego dziennego czasu prowadzenia pojazdu.
PRZERWA DZIELONA	Przerwę tę może zastąpić przerwa długości co najmniej 15 minut, po której nastąpi przerwa długości co najmniej 30 minut.	Przerwy mogą być dzielone na okresy krótsze, które są wykorzystywane w czasie prowadzenia pojazdu zgodnie z obowiązującym kierowcę rozkładem jazdy, pod warunkiem że jedna z przerw trwa co najmniej 15 minut.

Systemy i rozkłady czasu pracy

Pracodawca jest obowiązany poinformować kierowców o obowiązujących w zakładzie pracy systemach i rozkładach czasu pracy. Systemy i rozkłady czasu pracy oraz przyjęte okresy rozliczeniowe czasu pracy ustala się w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie pracy albo w obwieszczeniu, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu pracy. W zakresie norm określających czas pracy, obowiązkowe przerwy przeznaczone na odpoczynek w czasie dnia pracy oraz odpoczynek dobowy i tygodniowy, układy zbiorowe pracy mogą przewidywać **wyższe normy minimalne** oraz **niższe normy maksymalne**, niż przewiduje to ustawa. Dla celów rozliczania czasu pracy i ustalania uprawnienia do wynagradzania za pracę w godzinach nadliczbowych, przez dobę należy rozumieć 24 kolejne godziny, poczynając od godziny, w której kierowca rozpoczyna pracę zgodnie z obowiązującym go rozkładem czasu pracy. Rozkład czasu pracy ustala się na okres co najmniej jednego miesiąca. Zawiera on następujące dane: imię i nazwisko kierowcy, miejsce bazy pojazdu, który kierowca ma prowadzić, ustalony harmonogram okresów pracy kierowcy obejmujących okresy prowadzenia pojazdu, wykonywania innej pracy, przerw i pozostawiania w dyspozycji oraz dni wolne. Rozkład czasu pracy kierowcy ustala i podpisuje pracodawca lub podmiot, na rzecz którego kierowca wykonuje przewozy.

Pracodawca może wprowadzić w porozumieniu z zakładową organizacją związkową, a jeżeli pracodawca nie jest objęty działaniem takiej organizacji, po porozumieniu z przedstawicielami pracowników wyłonionymi w trybie przyjętym u tego pracodawcy indywidualny rozkład czasu pracy. Rozkład taki może przewidywać różne godziny

rozpoczynania i kończenia pracy a ponadto w takim przypadku ponowne wykonywanie pracy przez pracownika w tej samej dobie nie będzie stanowiło pracy w godzinach nadliczbowych.

a) podstawowy system czasu pracy

Czas pracy kierowcy w podstawowym systemie czasu pracy nie może przekraczać 8 godzin na dobę i przeciętnie 40 godzin w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy, w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 4 miesięcy. W podstawowym systemie czas pracy powinien być rozłożony równomiernie w przyjętym okresie rozliczeniowym. Oznacza to, że jeśli kierowca w jednym tygodniu przepracuje sześć dni to w kolejnym następującym tygodniu może przepracować tylko cztery dni.

b) równoważny system czasu pracy

Czas pracy kierowcy w równoważnym systemie czasu pracy może być przedłużony do 12 godzin na dobę. Przedłużony wymiar czasu pracy w poszczególnych dniach jest równoważony skróconym czasem pracy w innych dniach lub dniami wolnymi od pracy.

Okres rozliczeniowy nie może być dłuższy niż 1 miesiąc. W szczególnie uzasadnionych przypadkach okres rozliczeniowy może być przedłużony, nie więcej jednak niż do 3 miesięcy. Jeżeli praca uzależniona jest od pory roku lub warunków atmosferycznych okres rozliczeniowy może być przedłużony, nie więcej jednak niż do 4 miesięcy. Pracodawca, u którego nie działa zakładowa organizacja związkowa, a także pracodawca, u którego zakładowa organizacja związkowa nie wyraża zgody na ustalenie lub zmianę systemów i rozkładów czasu pracy oraz okresów rozliczeniowych czasu pracy, może stosować okresy rozliczeniowe przedłużone do 3 lub 4 miesięcy po uprzednim zawiadomieniu właściwego inspektora pracy.

c) przerywany system czasu pracy

Do kierowców zatrudnionych w transporcie drogowym wykonującym regularny przewóz drogowy osób może być stosowany, w szczególnie uzasadnionych przypadkach, system przerywanego czasu pracy według z góry ustalonego rozkładu, przewidującego nie więcej niż jedną przerwę w pracy w ciągu doby, trwającą nie dłużej niż 6 godzin pod warunkiem, że dobowy wymiar czasu pracy nie przekracza 7 godzin. Za czas przerwy kierowcy przysługuje prawo do wynagrodzenia w wysokości połowy wynagrodzenia wynikające z jego osobistego zaszeregowania. Podczas przerwy kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem.

System przerywanego czasu pracy wprowadza się w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie pracy, a u pracodawcy, u którego nie działa zakładowa organizacja związkowa informację o przyjętym przerywanym systemem pracy zawiera się w umowie o pracę.

d) mieszany system czasu pracy

W uzasadnionych przypadkach w ramach systemu równoważnego czasu pracy, dopuszcza się stosowanie przerywanego czasu pracy według z góry ustalonego rozkładu czasu pracy oraz z uwzględnieniem przepisów o obowiązkowym dobowym odpoczynku. W 24 godzinny okresie rozliczeniowym kierowcy przysługuje 11 godzinny odpoczynek dobowy oraz przerwa wynikająca z przerywanego systemu czasu pracy. W systemie mieszanym rozkład czasu pracy kierowcy powinien obejmować okres co najmniej miesiąca.

e) zadaniowy system czasu pracy

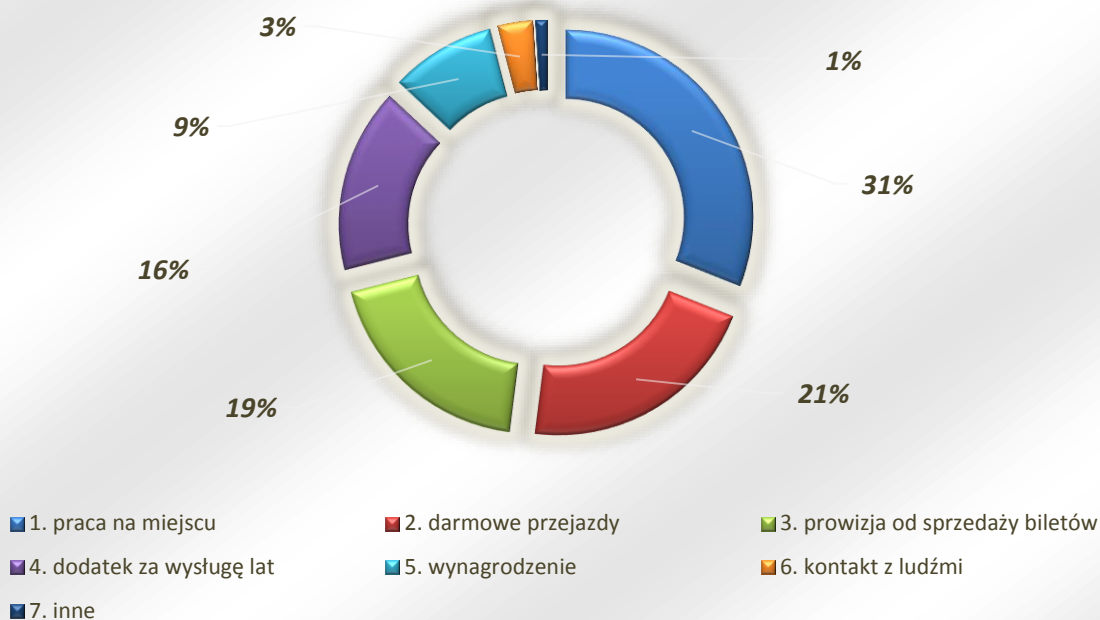
Do kierowców wykonujących przewóz drogowy może być stosowany, w przypadkach uzasadnionych rodzajem wykonywanych przewozów lub ich szczególną organizacją, zadaniowy czas pracy, w którym zadania przewozowe ustala pracodawca w takim wymiarze, aby mogły być wykonane w ramach nie przekraczających 8 godzin na dobę i przeciętnie 40 godzin w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy. W przypadku gdy kierowca nie wypracował dobowego wymiaru czasu pracy to okresy pozostawiania kierowcy w dyspozycji zalicza się do czasu pracy w wymiarze 8 godzin, a w pozostałym zakresie do czasu dyżuru.

Rozkład czasu pracy w okresie wykonywania danego zadania przewozowego ustala kierowca.

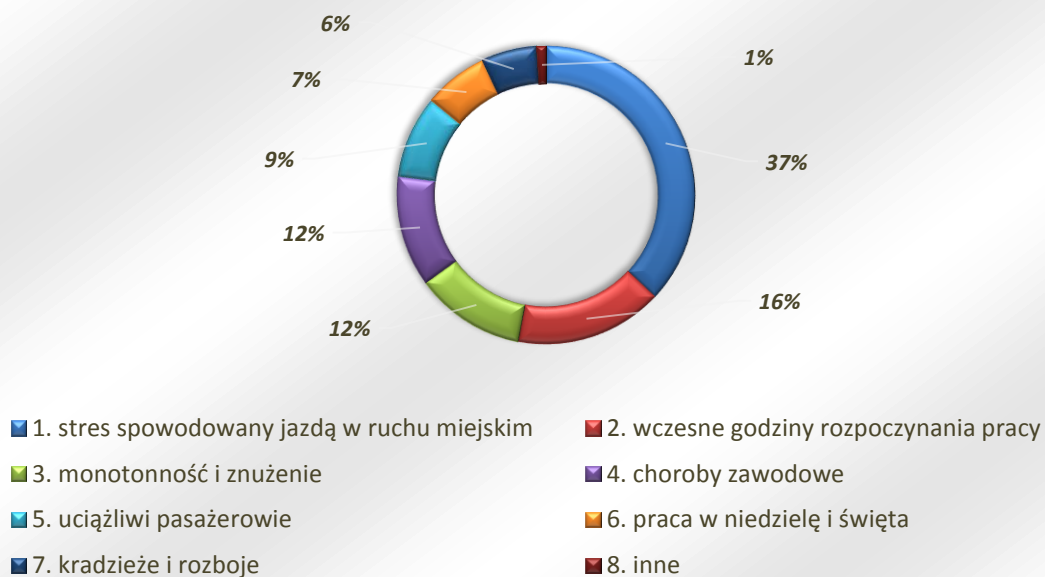
CZĘŚĆ III.

KIEROWCY KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ - PERSPEKTYWY I ZAGROŻENIA

PERSPEKTYWY WG. RESPONDENTÓW



ZAGROŻENIA WG. RESPONDENTÓW



Wynagrodzenie za pracę

Pracownikowi za pracę przysługuje wynagrodzenie. Warunki wynagradzania za pracę i przyznawania innych świadczeń związanych z pracą ustalają układy zbiorowe pracy. Jeżeli pracodawca zatrudnia co najmniej 20 pracowników, nieobjętych zakładowym układem zbiorowym pracy ani ponadzakładowym układem zbiorowym pracy ustala warunki wynagradzania za pracę w regulaminie wynagradzania.

Od dnia 1 stycznia 2015 r. minimalne wynagrodzenie za pracę wynosi 1750 zł. Wynagrodzenie za pracę powinno być tak ustalone, aby odpowiadało w szczególności rodzajowi wykonywanej pracy i kwalifikacjom wymaganych przy jej wykonywaniu, a także uwzględniało ilość i jakość świadczonej pracy. Ponadto praca wykonywana ponad obowiązujące pracownika normy czasu pracy, a także praca wykonywana ponad przedłużony dobowy wymiar czasu pracy, wynikający z obowiązującego pracownika systemu i rozkładu czasu pracy, stanowi pracę w godzinach nadliczbowych.

Za pracę w godzinach nadliczbowych, oprócz normalnego wynagrodzenia, przysługuje dodatek w wysokości 100% wynagrodzenia – za pracę w godzinach nadliczbowych przypadających: w nocy, w niedziele i święta niebędące dla pracownika dniami pracy, zgodnie z obowiązującym go rozkładem czasu pracy oraz w dniu wolnym od pracy udzielonym pracownikowi w zamian za pracę w niedzielę lub w święto, zgodnie z obowiązującym go rozkładem czasu pracy. Ponadto pracownikowi przysługuje dodatek w wysokości 50% wynagrodzenia za pracę w godzinach nadliczbowych przypadających w każdym innym dniu niż określonym powyżej.

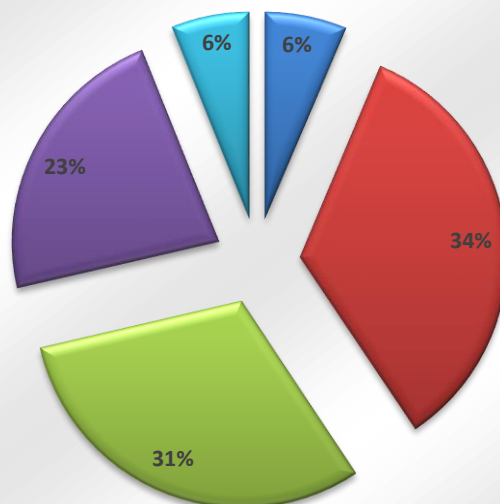
W zamian za czas przepracowany w godzinach nadliczbowych pracodawca, na pisemny wniosek pracownika, może udzielić mu w tym samym wymiarze czasu wolnego od pracy. Udzielenie czasu wolnego w zamian za czas przepracowany w godzinach nadliczbowych może nastąpić także bez wniosku pracownika. W takim przypadku pracodawca udziela czasu wolnego od pracy, najpóźniej do końca okresu rozliczeniowego, w wymiarze o połowę wyższym niż liczba przepracowanych godzin nadliczbowych, jednakże nie może to spowodować obniżenia wynagrodzenia należnego pracownikowi za pełny miesięczny wymiar czasu pracy. Jeżeli pracownik skorzysta z czasu wolnego za czas przepracowany w godzinach nadliczbowych wtedy nie przysługuje mu dodatek za pracę w godzinach nadliczbowych.

Pracownikowi wykonującemu pracę w porze nocnej przysługuje dodatek do wynagrodzenia za każdą godzinę pracy w porze nocnej w wysokości 20% stawki godzinowej wynikającej z minimalnego wynagrodzenia za pracę, ustalanego na podstawie odrębnych przepisów. W stosunku do pracowników wykonujących pracę w porze nocnej stale poza zakładem pracy dodatek, o którym mowa może być zastąpiony ryczałtem, którego wysokość odpowiada przewidywanemu wymiarowi pracy w porze nocnej.

Dodatkowym składnikiem wynagrodzenia kierowcy komunikacji miejskiej może być dodatek za dyżur ale tylko pod warunkiem, kiedy nie ma możliwości udzielenia kierowcy czasu wolnego. W takim przypadku kierowcy przysługuje wynagrodzenie wynikające z jego osobistego zaszeregowania, określonego stawką godzinową lub miesięczną, a jeżeli taki składnik wynagrodzenia nie został wyodrębniony przy określaniu warunków płacy wtedy kierowcy przysługuje 60% wynagrodzenia.

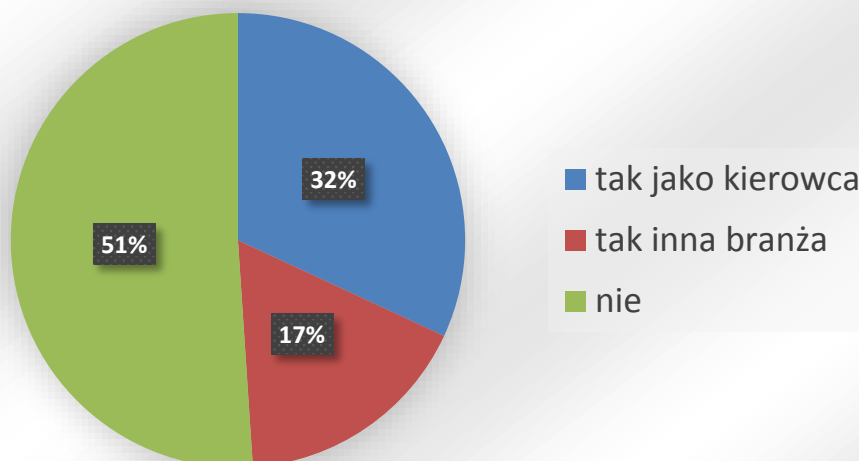
WYNAGRODZENIE ZASADNICZE BRUTTO (respondenci)

■ 1750 ■ 1751 – 2200 ■ 2201 – 3000 ■ 3001 – 3600 ■ 3601 <



Na zadane pytanie ankietowe: Czy wykonujesz dodatkowe zarobkowanie? respondenci odpowiedzieli:

dodatkowe zarobkowanie



W wyniku badań ustalono, iż 19% kierowców wykonujących przewozy regularne na linii do 50 km zatrudnianych jest dodatkowo w swoich macierzystych przedsiębiorstwach na zasadach wynajmu pracownika. Z wywiadów oraz analizy przepisów wynika, że rozwiązanie to ma na celu ominięcie wypłat za pracę w godzinach nadliczbowych.

Praca o szczególnym charakterze

Praca kierowców autobusów, trolejbusów oraz motorniczych tramwajów w transporcie publicznym zalicza się do prac o szczególnym charakterze. Prace o szczególnym charakterze to prace wymagające szczególnej odpowiedzialności oraz szczególnej sprawności psychofizycznej, których możliwość należytego wykonywania w sposób niezagrażający bezpieczeństwu publicznemu, w tym zdrowiu lub życiu innych osób, zmniejsza się przed osiągnięciem wieku emerytalnego na skutek pogorszenia sprawności psychofizycznej, związanego z procesem starzenia się.

Pracownik/kierowca komunikacji miejskiej jest szczególnie narażony na wystąpienie różnego rodzaju schorzeń. Do najczęściej stwierdzanych wśród kierowców chorób zawodowych zaliczają się:

- ✓ pogorszenie się słuchu,
- ✓ choroby krążenia,
- ✓ choroby kręgosłupa,
- ✓ choroby oczu.

Na tym etapie należy podkreślić, iż wśród kierowców zawodowych wykonujących przewozy regularne w publicznym transporcie drogowym częstym zjawiskiem jest aktywne zmęczenie. Objawia się ono na skutek prowadzeniem pojazdu w warunkach dużego nasilenia ruchu oraz słabej widoczności obserwowanego otoczenia. Na powyższe wpływa również stan zwiększonej koncentracji.

Z przeprowadzonych wywiadów wyłoniła się kolejna z przyczyn wpływających na stan zdrowia fizycznego i psychicznego kierowców komunikacji miejskiej. Zależność ta nie została dotychczas zdiagnozowana i ujęta w publikacjach, pismach i raportach. Zależność tą określamy roboczo (na potrzeby raportu) jako współczynnik „braku odpoczynku w warunkach higieniczno-sanitarnych”. W badanej grupie 63% respondentów udzielających wywiadu wskazało, iż wykorzystują oni czas przeznaczony na przerwę w miejscach, które nie spełniają nawet minimalnych warunków socjalnych. Wskazują, że często są to pobocza jezdni, publiczne parkingi, pętle autobusowe a nawet przystanki. W okresie zimowym przerwy odbierają w pojazdach ogrzewając się nie gasząc silników pojazdów. Podnoszą również, że w takich warunkach nie mają możliwości sporządzenia ciepłych napojów. Specyfika przewóz regularny osób odbywa się zgodnie z określonymi zasadami i nie daje możliwości kierowcy w dowolnej chwili skorzystać z toalety czy też umywalki. Z wywiadów uzyskano informację, że kierowcy nie mają nawet czasu na spożycie posiłku gdyż dojazd do miejsca postoju zaplanowany mają w rozkładach jako przerwę. Kierowca autobusu nie może jednak posilać się podczas jazdy z pasażerami. *Przebywanie w pojeździe przez cały dzień ujemnie wpływa na psychikę kierowcy a w dalszej kolejności na pogorszenie jego predyspozycji psychofizycznych.*

W artyku 233 Kodeksu pracy ustawodawca wskazał, iż pracodawca jest obowiązany zapewnić pracownikom odpowiednie urządzenia higieniczno-sanitarne oraz dostarczyć niezbędne środki higieny osobistej. Ponadto w § 111 ust. 1. Rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy wskazuje się, że Pracodawca jest obowiązany zapewnić pracownikom pomieszczenia i urządzenia higieniczno-sanitarne, których rodzaj, ilość i wielkość powinny

być dostosowane do liczby zatrudnionych pracowników, stosowanych technologii i rodzajów pracy oraz warunków, w jakich ta praca jest wykonywana. W obecnie obowiązującym prawie nie ma żadnych narzędzi aby zagwarantować kierowcy w transporcie regularnym osób odpowiednich warunków socjalnych.

Prawa emerytalne

Kierowcy komunikacji miejskiej przysługuje prawo do emerytury pomostowej. Nabywa go jeżeli spełni łącznie następujące warunki:

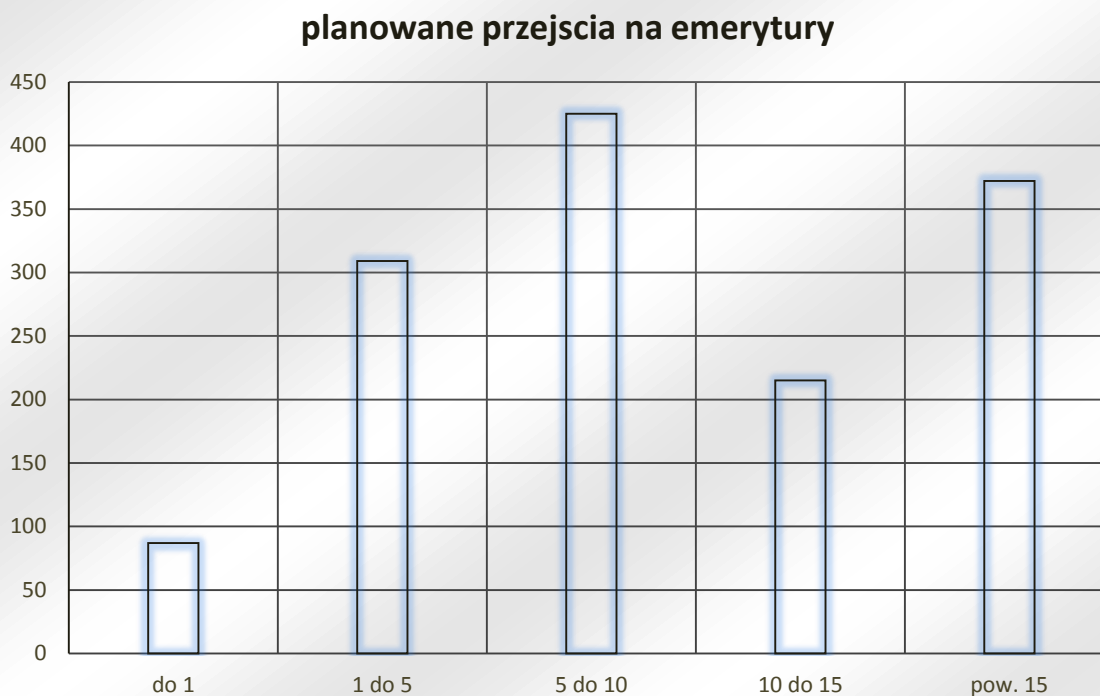
- 1) urodził się po dniu 31 grudnia 1948 r. ;
- 2) ma okres pracy w szczególnych warunkach lub o szczególnym charakterze wynoszący co najmniej 15 lat;
- 3) osiągnął wiek wynoszący co najmniej 55 lat dla kobiet i co najmniej 60 lat dla mężczyzn;
- 4) ma okres składkowy i nieskładkowy, ustalony na zasadach określonych w art. 5–9 i art. 11 ustawy o emeryturach i rentach z FUS, wynoszący co najmniej 20 lat dla kobiet i co najmniej 25 lat dla mężczyzn;
- 5) przed dniem 1 stycznia 1999 r. wykonywał prace w szczególnych warunkach lub prace w szczególnym charakterze, w rozumieniu art. 3 ust. 1 i 3 ustawy lub art. 32 i art. 33 ustawy o emeryturach i rentach z FUS;
- 6) po dniu 31 grudnia 2008 r. wykonywał pracę w szczególnych warunkach lub o szczególnym charakterze, w rozumieniu art. 3 ust. 1 i 3;
- 7) nastąpiło z nim rozwiązanie stosunku pracy.

Na podstawie powyższego, jeżeli kierowca komunikacji miejskiej zechce ubiegać się o przyznanie mu emerytury pomostowej po spełnieniu warunków określonych powyżej przed wystąpieniem z wnioskiem do Zakładu Ubezpieczeń Społecznych musi rozwiązać umowę o pracę. Związki zawodowe kierowców alarmują, że częstą praktyką jest kwestionowanie przez organ rentowy okresów pracy w warunkach szczególnych lub w szczególnym charakterze.

Niebezpieczną sytuacją jest taki stan prawny, gdyż zakwestionowanie któregośkolwiek z okresów pracy w warunkach szczególnych przez ZUS pozostawia pracownika bez pracy jednocześnie bez prawa do emerytury pomostowej.

Ponadto zgodnie z obowiązującymi przepisami, prawo do emerytury pomostowej przysługuje pracownikowi/kierowcy autobusu transportu publicznego tylko i wyłącznie wtedy, kiedy spełni łącznie wszystkie określone powyżej warunki. Oznacza to, iż pracownik ubiegający się o przyznanie emerytury pomostowej musiał przed dniem 1 stycznia 1999 r. oraz po dniu 31 grudnia 2008 r. wykonywać pracę w szczególnych warunkach lub pracę o szczególnym charakterze. Tak więc kierowca komunikacji miejskiej podejmujący pracę po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 2008 r. nigdy nie uzyska prawa do emerytury pomostowej.

Poniższa tabela przedstawia wyniki odpowiedzi respondentów na zadane pytanie ankietowe: w jakim okresie planujesz przejść na emeryturę?



Ponad 6% badanych planuje przejść na emeryturę jeszcze w 2015 r.

Ponad 52 % badanych przejdzie na emeryturę w okresie od roku do 10 lat.

Biorąc pod uwagę przyrost wydawanych praw jazdy kat. D szacunkowo można określić, iż za 10 lat będzie brakowało na rynku pracy ok 20 do 30% kierowców zawodowych posiadających uprawnienia wynikające ze wskazanego prawa jazdy!

ROZDZIAŁ III.

WNIOSKI I REKOMENDACJE

I. Dostęp do zawodu kierowcy autobusu

W kreowaniu wizerunku popularności i atrakcyjności określonych zawodów niewątpliwie główną rolę odgrywają procesy inscenizowane przez organa państwowe.

Analiza badanego materiału wykazała, że dostęp do zawodu kierowcy autobusu stał się dla wielu zainteresowanych zawodem nieosiągalnym. Podstawowe bariery to:

- a) cena kursu na prawo jazdy kat „D”,
- b) koszt uzyskania kwalifikacji zawodowej,
- c) czas trwania szkolenia,
- d) inne dodatkowe koszty (badania, egzaminy, dokumenty).

Ponadto jak podkreślają eksperci duży wpływ na zmniejszenie zainteresowania zawodem kierowcy miały likwidacje szkół przyzakładowych kształcących właśnie te grupy zawodowe.

Warto również wspomnieć o systemie kar wymierzonym w kierowców zawodowych. Błędy legislacyjne doprowadziły do stanu, kiedy to kierowca w określonych przypadkach samodzielnie ponosi odpowiedzialność za nieprawidłowości wynikające z niewłaściwej lub nakazowej metody zarządzania pracownikiem. Dodatkowo wysokość kar nałożona na kierowcę podczas jednej kontroli może być **znacznie wyższa niż kara dla jego pracodawcy**.

Proponowane procesy systemowe

Zwiększenie roli Państwa w systemie pozyskiwania przyszłych adeptów do pracy w charakterze kierowcy zawodowego. Przejawiać powinno się to poprzez zainicjowanie programów wspomagających finansowo kandydatów na kierowców zawodowych, wpływ na politykę szkoleniową Powiatowych Urzędów Pracy (uwzględnienie zapotrzebowania na określoną grupę zawodową na rynku pracy), akcję informacyjną wśród dyrektorów szkół zawodowych. Rozwiązania te przyczynią się do zwiększenia zainteresowania zawodem co w dalszej kolejności ograniczy i tak już głęboki deficyt kierowców na rynku pracy.

Proponowane procesy legislacyjne

W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013 r., poz. 1414, z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) po art. 92 ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W przypadku gdy podczas jednej kontroli stwierdzono, że kierujący dopuścił się kilku naruszeń w rozumieniu art. 9 § 2 Kodeksu wykroczeń, które zagrożone są karami grzywny

o łącznej wartości przekraczającej kwotę 2000 zł, nakłada się karę grzywny w wysokości 2000 zł”;

II. Czas pracy kierowcy komunikacji miejskiej na liniach regularnych do 50 km.

Kierowcy wykonujący przewozy drogowe objęci są szeregiem regulacji i wytycznych w szczególności w zakresie przepisów socjalnych dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw i odpoczynków. W przepisach ustawy o czasie pracy kierowców zauważono dyskryminację określonej grupy kierowców. Powyższe dysproporcje znajdują się w art. 22, który to wyklucza kierujących autobusami na liniach regularnych do 50 km z obowiązku udzielania im przerw o których mowa w art. 13. Należy zauważyć, iż zgodnie z art. 15 Rozporządzenia (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 „Państwa Członkowskie zapewnią objęcie kierowców pojazdów, używanych do przewozu osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekracza 50 km; przepisami krajowymi zapewniającymi odpowiednią ochronę w zakresie dopuszczalnego czasu prowadzenia pojazdu oraz obowiązkowych przerw i okresów odpoczynku. Powyższe rozporządzenie gwarantuje kierowcy przerwy w wymiarze 45 minut po cztero i pół godzinnym okresie prowadzenia pojazdu. Ponadto należy wskazać, iż w przewozie drogowym zastosowanie mają równoległe dwie definicje pory nocnej. Pierwsza wynikająca z Kodeksu pracy obejmująca wszystkich pracowników stosowana do określenia wysokości wynagrodzenia oraz druga zawarta w ustawie o czasie pracy kierowców określająca dobowy wymiar czasu pracy. Ustawodawca wykluczył jednak kierowców wykonujących przewozy drogowe w ramach komunikacji miejskiej do 50 km ze stosowania właśnie tej drugiej regulacji. W zakresie norm czasu skrócenie dobowego okresu prowadzenia pojazdu do 9 godzin oraz skrócenie tygodniowego łącznego czasu prowadzenia pojazdu do 54 godzin przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz do poprawy warunków socjalnych kierowców zatrudnionych w transporcie publicznym. Powyższa zmiana wpłynie również pozytywnie na stan zdrowia kierowców i wydłużenie ich przydatności do zawodu.

Proponowane procesy legislacyjne

W ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 roku o czasie pracy kierowców (Dz.U.2012r., poz. 1155 ze zm.) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 22 otrzymuje brzmienie:

„art. 22. Przepisy art. 12 ust. 2 i 3, art. 13, art. 21 oraz art. 24 pkt 2 nie mają zastosowania do kierowców prowadzących pojazdy wymienione w art. 29 ustawy, w art. 3 lit. b-i rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz w art. 2 ust. 2 lit. a-b i d-k Umowy AETR.”

2) w art. 31a pkt. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Dzienny czas prowadzenia pojazdu od zakończenia jednego dziennego okresu odpoczynku do rozpoczęcia następnego dziennego okresu odpoczynku lub między dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym okresem odpoczynku nie może przekroczyć 9 godzin.”

3) w art. 31a pkt. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Tygodniowy łączny czas prowadzenia pojazdu nie może przekraczać 54 godzin, a w ciągu dwóch kolejnych tygodni 90 godzin.”

III. Funkcjonowanie opisanej grupy społecznej

Na forum Unii Europejskiej oraz scenie krajowej bardzo często mówi się o poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Notoryczne zmiany prawa europejskiego wymuszają na ustawodawcach krajowych podejmowania odpowiednich kroków. Mówiąc o przyczynach zdarzeń drogowych z udziałem miejskich autobusów w kolejności analizuje się stan trzeźwości, działanie środków odurzających oraz stan zdrowia psychicznego kierowcy. Eksperci z dziedziny badania wypadków drogowych, rzadko nawet bardzo rzadko próbują stwierdzać, iż do zdarzenia doszło na skutek zmęczenia spowodowanego brakiem przerwy odebranej w odpowiednich warunkach higieniczno-sanitarnych. Analizując przepisy socjalne dotyczące kierowców komunikacji miejskiej stwierdzić można dużą liberalizację w stosunku do pozostałych kierowców. Objawia się ona przede wszystkim w sposobie odbierania przerw i odpoczynków. O ile funkcjonujące od lat lokalne przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej posiadają w rejonie wykonywania przewozów odpowiednie zaplecza w tym i dla kierowców o tyle nowo powstałe podmioty gospodarcze takich struktur nie posiadają a nawet nie zamierzają tworzyć. Obecne prawo przetargowe nakazuje organizatorom przewozów publicznych wybierać oferty najtańsze. Trudno jest konkurować z firmą która nie ponosi kosztów zaplecza (pomieszczeń socjalnych i innych) oraz zatrudnia pracowników na tzw. umowy śmieciowe.

Kolejnym problemem badanej grupy pracowniczej jest częsta praktyka kwestionowania przez organ rentowy okresów pracy wykonywanej w warunkach szczególnych lub o szczególnym charakterze. Przepisy ustawy nie przewidują obecnie możliwości wcześniejszego (poprzedzającego rozwiązanie stosunku pracy) ustalenia okresów pracy w warunkach szczególnych lub o szczególnym charakterze. Prowadzi to do nader częstych sytuacji, w których (w razie zakwestionowania przez ZUS któregoś z okresów pracy w warunkach szczególnych lub o szczególnym charakterze) pracownicy pozostają bez pracy, jednocześnie nie uzyskując prawa do emerytury pomostowej. Stan niepewności osób ubiegających się o prawo do emerytury pomostowej oraz masowość opisywanego zjawiska wywołują jednoznacznie negatywne skutki ekonomiczne i społeczne nie tylko dla osób bezpośrednio nimi objętych, lecz także dla członków ich najbliższej rodziny (zwłaszcza osób pozostających na utrzymaniu starających się o przyznanie prawa do emerytury pomostowej).

Proponowane procesy systemowe

Zmiana prawa o zamówieniach publicznych przynajmniej w sektorze przewozów pasażerskich. Rozstrzygnięcia ofert przewoźników powinny uwzględniać co najmniej: minimalne wynagrodzenie kierowców, niezbędną ilość zatrudnionych kierowców do zapewnienia ciągłości zadania (analiza rozkładów z czasem pracy kierowcy), posiadane zaplecze socjalne. Zwiększenie nadzoru nad organami odpowiedzialnymi za wydawanie zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób. Często rozkłady niedopasowane są do warunków drogowych co powoduje przekraczanie przepisów przez kierujących. Kierowca pozostaje w konflikcie z prawem mając do wyboru czy popełni wykroczenie w ruchu drogowego czy też naruszy przepisy niestosowania się do rozkładu jazdy.

Proponowane procesy legislacyjne

W ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 roku o czasie pracy kierowców (Dz.U.2012r., poz. 1155 ze zm.) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 po ustępie 4 lit. c) dodaje się lit. d)

„d) „pomieszczenie higieniczno-sanitarne” - rozumie się przez to pomieszczenie lub pomieszczenia wyposażone w umywalnię, ustęp, jadalnię z wyjątkiem stołówek oraz pomieszczenie do wypoczynku.”

- 2) w art. 31b po ust. 2 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„Ust. 3 Podczas przerwy, o której mowa w ust. 1 i 2 pracodawca zapewnia i umożliwia kierowcy korzystanie z pomieszczeń higieniczno-sanitarnych”.

W ustawie z dnia 19 grudnia 2008 roku o emeryturach pomostowych (Dz.U.2008 r., Nr 237 poz. 1656 ze zm.) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 4 dodaje się pkt 6a i 6b w brzmieniu:

„6a. Przed rozwiązaniem stosunku pracy na wniosek pracownika Zakład Ubezpieczeń Społecznych ma obowiązek sprawdzić i udzielić odpowiedzi wnioskodawcy w formie decyzji, czy przebieg jego pracy kwalifikuje go do uzyskania emerytury pomostowej. W razie zakwestionowania prawa pracownika do emerytury pomostowej organ emerytalny podaje w odpowiedzi powód, dla którego pracownik nie kwalifikuje się do emerytury pomostowej.”

„6b. Przed rozwiązaniem stosunku pracy, decyzję Zakładu Ubezpieczeń Społecznych o której mowa w pkt 6a pracownik ma prawo zaskarżyć do Sądu Pracy i Ubezpieczeń Społecznych.”

ZAKOŃCZENIE

Kierowcy stanowią największą grupę pracowników w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej. Narastające braki kadrowe w tej grupie zawodowej w niedalekiej przyszłości doprowadzą do poważnej recesji w publicznym przewozie osób nie mówiąc już o planowaniu zwiększania udziału transportu w przewozie pasażerskim. Niemożliwym stanie się projektowanie i budowanie transportu zbiorowego. Analiza procesów legislacyjnych wykazała, iż władze państwowe praktycznie nie zauważają problemu. Ze względu na specyfikę transportu zbiorowego dynamizacja jego powinna postępować równolegle z rozwojem innych gałęzi gospodarki. Takie przekonanie determinuje tezę, iż rozwój transportu publicznego wpływa na pozostałe sektory działalności gospodarczej poprzez umożliwienie przepływu pracowników.

Ponadto należy uwzględnić jego społeczną rolę. Brak dostępności do tych usług ograniczy zdolności mobilne biedniejszych grup społecznych oraz osób w podeszłym wieku i o ograniczonej sprawności fizycznej.

Do realizacji powyższego niezbędny jest jednak kierowca posiadający odpowiednie kwalifikacje i predyspozycje. Bilans warunków pracy i płacy nie zachęca przyszłych adeptów do tego aby wykonywać zawód kierowcy komunikacji miejskiej. O ile ta grupa zawodowa posiada kilka niewielkich profitów (prowizje od sprzedaży biletów, darmowe przejazdy środkami komunikacji miejskiej) o tyle czas pracy i wynagrodzenie nie stanowią wystarczających argumentów. Ponadto w ostatnich latach zauważono brak jakichkolwiek działań, ze strony Państwa, które wpłynęłyby na poprawę płacy i warunków pracy kierowców zatrudnionych w komunikacji miejskiej. Jak wynika z raportu, jeżeli nie nastąpią radykalne zmiany w systemie pozyskiwania i szkolenia kierowców posucha na rynku pracy kierowców zawodowych będzie się nadal pogłębiać a co za tym pójdzie ucierpi cała branża związana z przewozem drogowym osób.

ZAŁĄCZNIK - Materiały źródłowe

- ❖ Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 roku o czasie pracy kierowców (Dz.U.2012r., poz. 1155 ze zm.)
- ❖ Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy (Dz.U.2014 r., poz. 1502 ze zm.)
- ❖ Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U.2013 r., poz. 1414 ze zm.)
- ❖ Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz.U.2015 r., poz. 155 ze zm.)
- ❖ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.2012r., poz. 1137 ze zm.)
- ❖ Ustawa z dnia 17 listopada 2006 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 235 poz. 1701)
- ❖ Ustawa z dnia 19 grudnia 2008 r. o emeryturach pomostowych (Dz.U.2008 r., Nr 237, poz. 1656 ze zm.)
- ❖ Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U.2013 r., poz. 907 ze zm.)
- ❖ 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
- ❖ 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 przewozu rzeczy lub osób, zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylająca dyrektywę Rady 76/914/EWG
- ❖ Dyrektywa nr 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 przewozu rzeczy lub osób, zmieniającą rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylającą dyrektywę Rady 76/914/EWG.
- ❖ Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz.U.2003 r., Nr 169, poz. 1650)
- ❖ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 lipca 2012 r. w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców (Dz.U.2012 r. poz. 1019)
- ❖ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 11 stycznia 2013 r. w sprawie wysokości opłat za wydanie dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami (Dz.U.2013 r. poz. 83)
- ❖ Rozporządzenie rady ministrów z dnia 11 września 2014 r. w sprawie wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę w 2015 r. (Dz.U.2014 r. poz. 1220)
- ❖ Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 8 lipca 2014 r. w sprawie badań psychologicznych osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, kierowców oraz osób wykonujących pracę na stanowisku kierowcy (Dz.U.2014 r. poz. 937)
- ❖ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 kwietnia 2010 r. w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy (Dz.U.2014 r. poz. 1005)
- ❖ Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 17 lipca 2014 r. w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców (Dz.U.2014 r. poz. 949)