

**Stanowisko Zarządu Związku Miast Polskich**

**w sprawie wprowadzenia do szkół branżowych nauczania zawodu „technik transportu drogowego” oraz o włączenia do programów nauczania treści niezbędnych do uzyskania uprawnień kierowcy kategorii C, C+E oraz D**

W Polsce działa ponad 100 tys. przedsiębiorstw transportu drogowego, w których pracuje ponad 1 milion 300 tysięcy kierowców zawodowych, a 260 tysięcy jeździ na trasach międzynarodowych.

Jak się szacuje, na polskim rynku brakuje od 50 do 100 tys. kierowców pojazdów kategorii C, C+E oraz D. W związku z tym deficytem przewoźnicy zatrudniają coraz więcej kierowców zza wschodniej granicy. W ostatnich 3 latach wydano blisko 100 tys. świadectw kwalifikacji zawodowej dla takich kierowców. Tylko w 2016 roku wydano ich ponad 41,3 tys. i było to dwa razy więcej niż rok wcześniej i aż 10 razy więcej niż w roku 2012!

Polscy przewoźnicy są liderami Europy w międzynarodowych przewozach, wyprzedzając konkurencję z Hiszpanii i Holandii. Transport drogowy to jeden z filarów polskiej gospodarki, bo wytwarza ponad 5 proc. PKB.

Dynamiczny rozwój branży transportowej w ostatnich latach odsłonił braki na rynku pracy, bowiem przedsiębiorstwa transportowe i potrzebują corocznie kilkudziesięciu tysięcy nowych kierowców.

Tymczasem, są ogromne problemy z pozyskiwaniem chętnych do pracy w tej branży, doskwiera brak kierowców, którzy mogliby wykonywać zadania transportowe na określonym poziomie (np. kierowca w transporcie międzynarodowym musi znać międzynarodowe przepisy celne, finansowe, dotyczące bezpieczeństwa oraz mocowania ładunków itd.).

Osoby zamierzające podjąć pracę kierowcy muszą posiadać odpowiednie uprawnienia do przewozu osób i towarów oraz zrealizowane odpowiednie szkolenie, wynikające z przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Obecni absolwenci zasadniczych szkół zawodowych, a w przyszłości absolwenci szkół branżowych I stopnia w zawodzie mechanik-kierowca, nie mają możliwości zdobycia uprawnień do pracy na stanowisku kierowcy ciężarówki czy autobusu, kontynuując naukę w szkole branżowej II stopnia, gdyż nie przewidują tego przepisy oświatowe i branżowe (ustawa o transporcie drogowym).

W systemie oświaty, w szkole branżowej I stopnia można jedynie uzyskać kwalifikacje pozwalające zdobyć uprawnienia kategorii B.

Obowiązujące rozporządzenie MEN z 13 marca 2017 roku w sprawie klasyfikacji zawodów szkolnictwa zawodowego (Dz. U. z 2017 r., poz. 622) przewiduje kształcenie technika transportu drogowego, ale tylko w szkole policealnej – dla absolwentów szkoły średniej (zarówno dla młodzieży i dla dorosłych - wyłącznie w formie stacjonarnej).

Powyższe bardzo ogranicza możliwości zdobycia niezbędnych kwalifikacji zawodowych określonych przez przepisy branżowe dla zawodowych kierowców.

Ponadto ustawa o transporcie drogowym z 2006 roku przewiduje, że chcąc wykonywać zawód kierowcy, zainteresowani muszą wcześniej przystąpić do szkolenia w ramach kwalifikacji wstępnej (bez niej nie mogą wykonywać pracy kierowcy zawodowego). Kurs na kwalifikację wstępną przewiduje 280 godzin zajęć teoretycznych i praktycznych.

Obecnie, w systemie oświaty, w żadnej szkole nie ma możliwości zakwalifikowania treści nauczania, jako spełnienia warunku realizacji kursu kwalifikacji wstępnej kierowcy zawodowego.

Po wielu latach starań przedsiębiorców i samorządowców, zawód kierowca-mechanik wrócił do szkół w 2015 r. i od tego czasu w całej Polsce powstało już ponda 150 klas o tym profilu. Jednak żadna szkoła zawodowa ani technikum nie kształcą kierowców kategorii C, C+E oraz D. Jak wspomniano powyżej, podstawa programowa daje szkołom możliwość kształcenia wyłącznie kierowców kategorii B.

Młodzi ludzie chcieliby zostać kierowcą, ale kiedy dowiadują się, że w szkołach zdobędą tylko kategorię B, a kategorię C, C + E lub D będą musieli zdobyć we własnym zakresie, z powodów ekonomicznych rezygnują z podjęcia nauki w tym zawodzie (koszty kursów i egzaminów na te kategorie kierowców to kwoty od kilkunastu do często nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych).

Niedobór kierowców jest spowodowany jest także upadkiem polskich przedsiębiorstw państwowych. Kiedyś kierowców z kat. C oraz C+E kształciły szkoły znajdujące się przy zakładach PKS-ów, a nawet wojsko.

Przedsiębiorstwa transportowe stanowią w wielu miastach bardzo istotną część lokalnego potencjału gospodarczego. Jego utrzymanie, a także rozwój publicznego transportu zbiorowego to jedno z najważniejszych wyzwań, przed jakim stoją dzisiaj polskie miasta. Poprawa dostępności transportowej i ograniczenie negatywnych efektów wzrostu indywidualnego ruchu samochodowego to strategiczne cele wielu samorządów. Na powyższe aspekty zwraca również uwagę Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju.

**W związku z powyższym Zarząd Związku Miast Polskich wnosi o rozważanie możliwości wprowadzenia zawodu *technik transportu drogowego* do szkoły branżowej II stopnia i umożliwienie uczniom odbycia w ramach zajęć szkolnych wszystkich szkoleń, a także obniżenie wieku dla kandydatów na kursy kwalifikacyjne oraz przyśpieszone kursy kwalifikacji wstępnej. Pozwoliłoby to na skrócenie ścieżki kształcenia przyszłych kierowców zawodowych i w pewnym zakresie rozwiązało problemy kadrowe firm przewozowych.**

**Apelujemy do resortów infrastruktury oraz edukacji o pilne stworzenie w Polsce dwustopniowego systemu kształcenia kierowców, w którym szkoły branżowe I stopnia, kształciłby kierowców-mechaników do uzyskania uprawnień kategorii C, a szkoły branżowe II stopnia kształciły techników transportu drogowego z kategorią C+E oraz D.**

Rzecz jasna absolwenci tych szkół, egzaminy i uprawnienia do kierowania ciężarówką czy też autobusem, mogliby odbywać i uzyskiwać po osiągnięciu odpowiedniego wieku (21-24 lat, w zależności od kategorii prawa jazdy).

W międzyczasie, mogliby znakomicie przygotować się do tej pracy, wykonując zadania dystrybucji w przewozach ładunków mniejszym samochodem po to, żeby zdobyć niezbędne, praktyczne doświadczenie.

(-)Zygmunt Frankiewicz

Prezes Związku Miast Polskich