



Social partners in the local public transport sector UITP and ETF

WSPÓLNE STANOWISKO: WPŁYW STOSOWANIA ORAZ DALSZEGO ROZWOJU DYREKTYWY 2003/59/EC DOT. WSTĘPNEJ KWALIFIKACJI I KONTYNUACJI SZKOLENIA PROFESJONALNYCH KIEROWCÓW AUTOBUSÓW W MIEJSKIM TRANSPORCIE PUBLICZNYM

Wstęp

W 2010 r. europejscy partnerzy społeczni w sektorze miejskiego transportu publicznego (UPT) UITP i ETF przeprowadzili wspólny projekt i konferencję na temat zastosowania, w sposób dorozumiany i oceny dyrektywy 2003/59/WE. Partnerzy społeczni UITP z dużym zadowoleniem przyjęli dyrektywę, ponieważ daje możliwość podniesienia kwalifikacji zawodowej kierowców, a tym samym atrakcyjność zawodu. Ponadto przyczynia się do poprawy zdrowia i bezpieczeństwa kierowców zawodowych i poprawy wydajności przedsiębiorstw w zakresie zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska, zmniejszenia ilości wypadków i w zakresie innych świadczeń związanych z poprawą jakości usług i profesjonalnych kierowców.

UITP i ETF jest zdania, że dyrektywa ma pozytywny wpływ na pojęcie jakości usług i pracy, co jest ważne w miejskim transporcie publicznym. Ponadto stwierdzono, że ich wspólny projekt miał znaczny wpływ na rozwój systemów szkoleniowych i organizacji rynku pracy. W zależności od sytuacji w poszczególnych państwach członkowskich wpływ ten nie jest tylko powierzchowny.

Wpływ na dialog społeczny

Europejscy partnerzy społeczni w sektorze miejskiego transportu publicznego są zdania, że dyrektywa 2003/59/EEC wpłynęła na poprawę dialogu społecznego na poziomie przedsiębiorstw. W tym celu Europejscy UPT Partnerzy Społeczni wymienione poniżej punkty powinny być przedmiotem wymiany doświadczeń między partnerami społecznymi na szczeblu krajowym z i / lub lokalnym, tak aby wspólnie zrozumienie skutków dyrektywy mogło być ustalone i - na podstawie tego wspólnego zrozumienia – wspólna oferta szkoleń okresowych i początkowych mogła zostać opracowana, przy zachowaniu zgodności z prawami pracodawców i pracowników:

- Zasady i warunki naboru oraz warunki pracy powinny być atrakcyjne i sprzyjać pozyskaniu, utrzymaniu i motywacji pracowników. Zgodnie z tymi zasadami szkolenia kierowców powinny być uznane, jako podstawowe narzędzia wpływu na lojalności kierowców;
- Pracownicy powinni mieć szansę na aktualizację i / lub zwiększenie poziomu umiejętności i kwalifikacji;
- Ich mobilność zawodowa jest ułatwiona, a ich kariera potencjalnie wzmocniona;
- Wpływ inwestowania w szkolenia i zwrotu z tej inwestycji, finansowanie szkoleń i jakości kształcenia powinny być przedmiotem dialogu społecznego

Inwestowanie i zwrot z inwestycji

Partnerzy Społeczni UITP i ETF są zdania, że szkolenia zgodnie z wymaganiami Dyrektywy muszą być uznawane, jako inwestycje, a nie jako koszt. Partnerzy społeczni na szczeblu regionalnym, krajowym i zakładowym powinni być świadomi potencjalnych korzyści finansowych wynikających z kształcenia i doskonalenia zawodowego, oraz tego, że te inwestycje się zwrócą:

- redukcja zużycia paliwa;
- redukcja kosztów utrzymania pojazdu

¹ UITP and ETF so-called in the document below as UPT (Urban Public Transport) social partners

² The present statement acknowledges that there are differences between the (international) freight transport and urban passenger transport, in terms of practical arrangements around the implementation of Directive 2003/59/EC that may lead to social partners defining different needs for the two sectors.

- zmniejszenie liczby wypadków drogowych, wypadków w ogóle;
- potencjalnie niższe składki ubezpieczeniowe;
- poprawa jakości środowiska pracy kierowców; a tym samym poprawa bezpieczeństwa i higieny pracy, oraz mniej absencji;
- oferowanie pasażerom lepszego standard usług

Finansowanie kształcenia i doskonalenia zawodowego

Europejscy partnerzy społeczni sektora miejskiego transportu publicznego UITP i ETF zauważył w trakcie projektu, że w państwach członkowskich nie ma spójnej polityki dot. finansowanie szkoleń i doskonalenia zawodowego.

Partnerzy społeczni w sektorze miejskiego transportu publicznego rekomendują roczne podsumowanie kosztów / zysków opracowane przez partnerów społecznych na poziomie przedsiębiorstwa i sektora. Taka ocena jest szczególnie konieczna w celu uniknięcia przez firmy, które finansują wstępne oraz ustawiczne szkolenia swoich kierowców doświadczając wypaczonej konkurencyjności z tymi, którzy nie finansują szkoleń i doskonalenia. Partnerzy społeczni są zdania, że w ogóle koszty kształcenia i doskonalenia zawodowego powinny być ponoszone przez pracodawców.

Powinien także istnieć również dialog z władzami krajowymi, regionalnymi i lokalnymi zarządami w celu opracowania programów finansowania publicznego lub dofinansowania, biorąc pod uwagę skutki dla zatrudnienia lokalnego i regionalnego. Partnerzy społeczni UPT pragną podkreślić odpowiedzialność społeczną dla kształcenia zawodowego i kształcenia ustawicznego, które powinno być wspierane ze środków publicznych.

Partnerzy społeczni sektora miejskiego transportu publicznego są zaproszeni, aby wspólnie znaleźć porozumienie w celu uniknięcia samofinansowania przez zainteresowanych kierowców początkowego lub ustawicznego szkolenia. Partnerzy społeczni wzywają Unię Europejską, władze krajowe i lokalne oraz pracodawców do znalezienia niezbędnych środków finansowych na ten cel.

Jakość szkoleń i egzaminów, centrów szkoleniowych oraz trenerów (szkoleniowców).

Partnerzy społeczni UPT żałują, że choć Komisja odnosi się do różnic w szkoleniach i wymaganiach dotyczących instruktorów i ośrodków szkoleniowych, jako główne stwierdzenie w ocenie wykonania dyrektywy 2003/59/WE, COM (2012) 385), to nie wyciąga żadnych wniosków na przyszłość w tej sprawie. UITP i ETF zwróciły się do Komisji o przeprowadzenie konsultacji z partnerami społecznymi, obiektywną ocenę przeprowadzoną przez stosowny organ, na temat sposobu w jaki zostały spełnione cele dyrektywy. Partnerzy społeczni uzgodnili następujące kryteria, jako najbardziej ważne:

- Zharmonizowane wstępnego kwalifikacyjnego modelu-szkolenia zawodowego i testów we wszystkich państwach członkowskich w celu uniknięcia rozbieżności poziomu kompetencji oraz zapewnienia jednolitego i obowiązkowego minimalnego poziomu kształcenia dla wszystkich państw członkowskich;
- ujednoczenie kryteriów jakości dla ośrodków szkoleniowych i szkolenia instruktorów;
- ujednoczenia kryteriów jakości dla badań;
- ujednoczenie warunków akredytacji ośrodków szkoleniowych i trenerów;
- specyfikacja ośrodków (pojazdów używanych w centrach, dostępnych tam materiały edukacyjnych, szkoleń dla instruktorów, itp.);
- Ustalenia, które pojawiły się od nadzorowanie ośrodków szkoleniowych itp.

Te wyżej wymienione kryteria są warunkiem wstępnym dla skutecznego wzajemnego uznawania kształcenia i szkolenia zawodowego.

Również na poziomie krajowym partnerzy społeczni mają prawo do konsultacji i zaleceń podsumowania skierowanego do Komisji Europejskiej.

Partnerzy społeczni UPT są zdania, że przyszłe działania Komisji, po dokonaniu oceny, powinny głównie wziąć pod uwagę aspekty wymienione poniżej:

- jakość kształcenia poprzez kryteria akredytacji ośrodków szkoleniowych i szkolenia instruktorów;
- jakość badań;
- finansowanie wymaganego kształcenia i doskonalenia zawodowego pracowników celem uniknięcia, finansowania ich profesjonalnego kształcenia i doskonalenia zawodowego przez nich samych;

- Miarę kontroli oraz egzekwowania Dyrektywy poprzez wymagania szkoleniowe i doszkąłcanie pracowników;

Podsumowanie: Jak wspomniano powyżej, do pozytywnych efektów kształcenia i doskonalenia zawodowego w zawodowych kierowców w miejskim transporcie publicznym zaliczamy:

- Poprawę wydajności przedsiębiorstw w zakresie zmniejszania zanieczyszczenia środowiska, zmniejszenie ilości wypadków i innych sytuacji groźnych związanych z poprawą jakości usług i profesjonalizmu kierowców;
- Poprawę zdrowia i bezpieczeństwa kierowców zawodowych w związku z wdrażaniem dyrektywy.

UPT partnerzy społeczni UITP oraz ETF są zdania, że właściwe organy powinny wyrazić ogólne wymagania szkoleniowe w specyfikacji przetargowej, w celu pozytywnego uznania wysiłków szkoleniowych firm przy wyborze operatora.

Signed in Brussels on the 8 of April 2014

For ETF

Alain Sutour
Chairman of the ETF Urban Public Transport Committee

Sabine Trier
Deputy Secretary General

For UITP

Nicolas Blain
Chairman of the UITP EU Committee

Brigitte Ollier
Director of the UITP European Department