



ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH W POLSCE  
THE ASSOCIATION OF INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT OPERATORS IN POLAND  
AL. JANA PAWŁA II 78, 00-175 WARSZAWA, adres korespondencyjny: 00-198 WARSZAWA 80, skr. poczt 1  
TEL.: (+4822) 536 10 00, FAX: (+4822) 536 10 35, NIP 522-000-21-10, www.zmpd.pl

Członek: INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT UNION - IRU GENEVA  
Member:

Zarejestrowane pod nr KRS 0000109043 w Sądzie Rejonowym dla m.st. Warszawy w Warszawie, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego

Wasz znak:  
Votre ref.

Nasz znak:  
Notre ref.

6/W/DTR/2010

Warszawa dnia 03.02.2010 r.

**Pan Bogdan Oleksiak**

**Zastępca Dyrektora  
Departamentu Transportu Drogowego**

**Ministerstwo Infrastruktury**

*Szanowny Panie Dyrektorze,*

W odpowiedzi na pismo nr TD-4p-020-2/10 w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy, ZMPD przedstawia poniżej swoją opinię.

Zgodnie z załączonym uzasadnieniem projekt stanowi wypełnienie upoważnienia określonego w Ustawie o transporcie drogowym, która jest aktualnie zmieniana Ustawą o zmianie ustawy o transporcie drogowym i innych ustaw, jednakże uważamy, że przy takiej zmianie powinny nastąpić zmiany tego Rozporządzenia również w szerszym zakresie wynikającym z dotychczasowej praktyki jego funkcjonowania.

Nie zgłaszamy uwag do zmian wynikających z procedowanej w Parlamencie Ustawy poza uwagami formalnymi, a mianowicie:

- W paragrafie 8 ust.3 w treści, po słowach „...kwalifikacji wstępnej uzupełniającej...” należy dopisać słowo „przyspieszonej”.
- W załączniku 1, z podsumowania liczby godzin kwalifikacji wstępnej przyspieszonej wynika 130 godzin, winno być natomiast 140 godzin, co określa Rozporządzenie w paragrafie 7 ust.3.

Podtrzymujemy natomiast wielokrotnie zgłaszane uwagi do treści ww. Rozporządzenia, które naszym zdaniem potwierdza dotychczasowa praktyka:

- **Paragraf 3 ust.1 pkt 1** - Zbędne jest posiadanie przez OS takiego samego wyposażenia, jakie posiada OSK zgodnie z Rozporządzeniem MI z 27.10.2005 – w szczególności posiadanie placu manewrowego – gdyż program nie przewiduje obecnie żadnych zajęć na tym placu.

- **Paragraf 3 ust.1 pkt 3** - zbędne jest posiadanie środków łączności zapewniających porozumiewanie się osoby szkolonej z instruktorem gdyż zgodnie z Dyrektywą 2003/59 instruktor musi znajdować się w pojeździe. Powinno to być wyraźnie określone w polskim rozporządzeniu.
- **Paragraf 3 ust.2 pkt 2** - Zbędne jest posiadanie płyty poślizgowej w formie wycinka pierścienia zdefiniowanego w Rozporządzeniu o ODTJ gdyż na takiej płycie, naszym zdaniem nie da się prowadzić szkoleń dla kat C i D. Według naszych informacji w innych krajach UE na takich płytach w formie okręgu prowadzone są wyłącznie fakultatywne szkolenia na kat B.
- **Rozporządzenie nie określa szczegółowo programu zajęć w ODTJ.**
- **Paragraf 4, naszym zdaniem należy usunąć.** Nie ma żadnego uzasadnienia dla odłączania systemów ABS, ESP i ESR przez instruktora w czasie prowadzenia zajęć. Takiego wymogu nie zastosowano w innych państwach UE i brak takich zapisów w Dyrektywie. Ponadto pojazdy z wyłącznikami nie są produkowane seryjnie i dostępne na rynku. Nie posiadają homologacji i są problemy z objęciem tych pojazdów ubezpieczeniem.
- **Paragraf 7 ust. 3 pkt 2 lit. c.** Naszym zdaniem w świetle wprowadzenia kwalifikacji wstępnej przyspieszonej należy ograniczyć proporcjonalnie zajęcia w warunkach specjalnych do maksymalnie **2 godzin**.
- **Paragraf 10.** Nieporozumieniem jest powtarzanie przez 21 godzin, materiału przerobionego w czasie kwalifikacji wstępnej. Zgodnie z Dyrektywą celem szkoleń okresowych jest aktualizacja wiedzy. W czasie zajęć należałoby omawiać wyłącznie zmiany w przepisach i najważniejsze zagadnienia, a nie powtarzać w ekspresowym tempie materiał z kwalifikacji wstępnej, co jest według naszych informacji robione aktualnie.
- **Paragraf 12 ust.1 pkt 2.** Ćwiczenia pod nadzorem trenera powinny odbywać się bezwzględnie w sali wykładowej. I taki powinien być zapis tego punktu. Niejednoznaczny zapis powoduje, że proponowane są zajęcia metodą e-learning, które nie gwarantują udziału kursanta w szkoleniach i właściwego poziomu szkoleń. Fizycznie brak jest możliwości kontroli takiego szkolenia.
- **Paragraf 12 ust. 3. Godzina lekcyjna zajęć teoretycznych powinna trwać 45 min.** Taką formułę czasową przyjęto w większości krajów UE. Jest to czas, który pozwala na właściwą koncentrację kursanta.  
Naszym zdaniem ten paragraf należałoby rozszerzyć o określenie maksymalnej dziennej liczby godzin do 7, maksymalnej tygodniowej liczby godzin do 35 oraz określenie maksymalnej liczby słuchaczy na Sali wykładowej do 20 osób.

**Można ewentualnie rozważać wydłużenie czasu trwania zajęć do 60 minut, ale wyłącznie w zakresie zajęć praktycznych, zapewniając właściwy sposób dokumentowania czasu trwania tych zajęć.**

**Powinien być również wprowadzony obowiązek uczestnictwa, w co najmniej 80 % zajęć teoretycznych oraz 100 % zajęć praktycznych.**

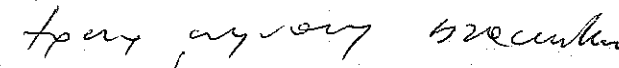
- **Paragraf 14 ust. 5.** Uważamy, że przechowywanie rejestru przez 10 lat nie ma uzasadnienia, tym bardziej, że zapis ustępu 3 mówi o przechowywaniu dzienników zajęć przez okres 5 lat. Powinno to być ujednolicone.
- **Paragraf 16 ust. 4.** Nie widzimy uzasadnienia do ograniczania ilości osób w grupie uczestniczącej w egzaminie do 20 osób. Podnosi to koszty organizacji egzaminu. Można natomiast założyć parametr powierzchni, np. 1,5 - 3 m<sup>2</sup> na osobę. Jeżeli natomiast powinno pozostać ograniczenie to do znacznie wyższej liczby osób, na przykład do 50.
- **Paragraf 18 ust. 5.** Zbyt krótki jest czas rozwiązania testu. Odpowiedzi na 30 pytań należy udzielić w ciągu 30 minut (1 minuta na 1 odpowiedź). Uważamy, że ten czas należałoby podwoić, podobnie jak na egzaminach na CKZ. Nasze wątpliwości budzi również baza pytań, która jest aktualnie zbyt mała.

#### **Uwagi do załączników.**

W zakresie programów szkolenia powinny być wprowadzone obowiązkowe zajęcia praktyczne z:

- 1/ obsługi tachografu, analogowego i cyfrowego,
  - 2/ rozmieszczenia i mocowania ładunków na pojeździe,
  - 3/ pierwszej pomocy i ratownictwa,
  - 4/ manewrów na placu, takich jak: podjazd pod rampę, załadunek, rozładunek, w ramach czasu przeznaczanego na zajęcia w warunkach specjalnych lub w ramach zajęć w warunkach drogowych. Pkt 1, 2 i 3 należałoby uwzględnić zarówno w czasie szkolenia kwalifikacji wstępnej jak i w szkoleniach okresowych,
- Należy wyraźnie określić ile osób szkolonych może znajdować się w pojeździe w czasie zajęć praktycznych.

ZMPD potwierdza również po raz kolejny swoją gotowość do współpracy w tym zakresie. Nasi przedstawiciele uczestniczą w różnego rodzaju spotkaniach na forum międzynarodowym poświęconym zagadnieniom szkolenia kierowców, wobec czego posiadamy dużą wiedzę o aktualnych problemach w tym zakresie w innych krajach UE, co może być wykorzystane do właściwego wdrażania tego zagadnienia w Polsce.

  
Dyrektor Generalny

Wiesław Starostka