

10 listopada 2021r

Pan **Rafał Weber**
Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
00-928 Warszawa ul. Chałubińskiego 4/6
/ ID ePUAP: **MIIB** /

Dotyczy sprawy znak: **DTD-5.0210.3.2021**

Uwagi

do projektu z 25.10.2021 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury ws szkolenia i egzaminowania kierowców wykonujących przewóz drogowy (numer 154 w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury).

W imieniu n/w współpracujących organizacji społecznych środowiska ośrodków szkolenia kierowców / OSK/ reprezentowanych przez statutowych przedstawicieli – w ramach konsultacji społecznych w/w projektu rozporządzenie w sprawie szkolenia i egzaminowania kierowców wykonujących przewóz drogowy **wnosimy** o uwzględnienie poniższych uwag:

1. §7. 2. Ośrodek szkolenia przed przyjęciem osoby szkolonej na szkolenie:

- 1) pobiera na podstawie informacji, o której mowa w ust. 1, oraz na podstawie numeru PESEL osoby szkolonej albo daty jej urodzenia, w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL, informacje i dane zawarte w profilu kierowcy zawodowego udostępnione w systemie informatycznym; ~~pobranie profilu kierowcy zawodowego jest potwierdzone podpisem kwalifikowanym, profilem zaufanym lub podpisem osobistym;~~
Postulujemy wykreślić jw.

Uzasadnienie

Wymóg potwierdzania pobrania PKZ podpisem elektronicznym jest zbędną, wyłącznie biurokratyczną procedurą. Jak dowodzi prawie 9 - letnie doświadczenie pobierania PKK bez konieczności potwierdzania podpisem elektronicznym nie "rodzi" żadnych poważnych konsekwencji .

Dlatego nie dostrzegamy żadnych racjonalnych względów aby obciążać ośrodki szkolenia dodatkowymi czasochłonnymi czynnościami, szczególnie uciążliwymi w przypadku szkolenia większej liczby osób.

Ponadto wskazujemy na ryzyko uciążliwości występujących już na etapie pobierania PKZ związanych z nierzadkimi okresowymi problemami dostępności do Platformy ePUAP (profil zaufany).

Problemy z pobraniem PKZ bezpośrednio przełożą się na termin rozpoczęcia szkolenia grupy osób.

- 2. §13. 3. Moduł, o którym mowa w ust. 2 pkt 2, uznaje się za zawierający zajęcia praktyczne, jeżeli co najmniej połowa zajęć stanowi ćwiczenia, zajęcia praktyczne w ruchu drogowym lub zajęcia praktyczne z jazdy w warunkach specjalnych.**

Proponujemy brzmienie jn:

„Moduł, o którym mowa w ust. 2 pkt. 2, uznaje się za zawierający zajęcia praktyczne, jeżeli co najmniej połowa zajęć stanowi ćwiczenia, zajęcia praktyczne w ruchu drogowym lub zajęcia praktyczne z jazdy w warunkach specjalnych, **zajęcia mogą być prowadzone w grupie nie więcej niż 10 osób**”.

Uzasadnienie

Określenie ilości osób w grupie jest istotne z uwagi na racjonalizację planowania przebiegu zajęć do których muszą być wykorzystane pomoce dydaktyczne i odpowiednia powierzchnia placu manewrowego.

Organ nadzoru będzie mieć stosunkowo łatwą możliwość weryfikacji rzetelności prowadzonego szkolenia.

Ważne są również koszty procesu dydaktycznego bezpośrednio rzutujące na cenę szkoleń.

W czasach kryzysu pandemicznego środowisko kierowców oczekuje racjonalizacji tej ceny.

- 3. §13.** 4. Jednorazowo można przeprowadzić nie więcej niż dwa moduły szkolenia okresowego w dniach następujących kolejno po sobie.

Proponujemy brzmienie jn:

„Jednorazowo można przeprowadzić nie więcej niż **trzy moduły** szkolenia okresowego w dniach następujących kolejno po sobie”.

Uzasadnienie

*Kierowcy zawodowi realizują często szkolenia okresowe na weekendach, zmiana na nie więcej niż **trzy moduły** szkolenia okresowego w dniach następujących kolejno po sobie, dałaby możliwość realizacji szkolenia okresowego **w dwa weekendy** np. piątek, sobota, niedziela i kolejny sobota, niedziela.*

Propozycja ułatwi organizację szkoleń, skróci czasokres do zakończenia szkolenia oraz umożliwi skuteczny nadzór nad szkoleniami.

Proponowana zmiana będzie również przyjazna i oczekiwana przez kierowców wykonujących transport drogowy.

- 4. §16.** 1. Ukończenie innego szkolenia w postaci:

- 1) kursu z zakresu towarów niebezpiecznych;
- 2) szkolenia potwierdzające kwalifikacje osób transportujących zwierzęta środkami transportu drogowego – zmniejsza wymiar godzinowy szkolenia.
2. W przypadku osoby szkolonej, która ukończyła inne szkolenie, można zmniejszyć, w zakresie zajęć teoretycznych, wymiar godzinowy:
 - 1) kwalifikacji wstępnej – o 28 godzin;
 - 2) kwalifikacji wstępnej przyspieszonej – o 14 godzin;
 - 3) kwalifikacji wstępnej uzupełniającej – o 7 godzin;
 - 4) kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej – o 7 godzin;
 - 5) szkolenia okresowego o:
 - a) 14 godzin – jeżeli osoba szkolona ukończyła inne szkolenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1,
 - b) 7 godzin – jeżeli osoba szkolona ukończyła inne szkolenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 2.
3. Zmniejszenie wymiaru godzinowego szkolenia następuje na podstawie zaświadczenia potwierdzającego ukończenie innego szkolenia wydanego nie wcześniej niż 5 lat przed dniem zakończenia innego szkolenia.

Proponujemy:

- 1) doprecyzować, którą część szkolenia przy KW i KWP, KWU, KWUP można zmniejszyć, pomijamy któryś temat, proporcjonalnie mniej godzin przy każdym temacie, czy zmniejszenie dotyczy zajęć z części specjalistycznej czy z podstawowej.
- 2) Ponadto przy SO również należy wyraźnie zaznaczyć, które moduły mogą być pominięte, np. SO dla Kursanta z ADR może być zmniejszone o 14 godzin, czyli będzie trwało 21 godzin
- 3) w każdym SO musi być: moduł z BRD i moduł z praktyką, co wynika z §13, ale należy zapisać, że SO trwa 21 godzin, czyli 3 moduły i nie będzie wątpliwości czy 3 moduły po 7 godzin realizować czy 5 modułów odpowiednio skróconych do 4 czy 5 godzin.

- 5. § 17.** 2. Oprogramowanie, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, powinno zapewnić co najmniej:

- 1) przydzielenie osobie szkolonej indywidualnego identyfikatora w postaci numeru PESEL albo **daty urodzenia**, w przypadku osób nieposiadających numeru PESEL, pozwalającego na bezpośrednie śledzenie jej postępów w nauce;

Proponujemy brzmienie jn:

- 1) przydzielenie osobie szkolonej indywidualnego identyfikatora w postaci numeru PESEL albo **daty urodzenia**, w przypadku osób nieposiadających numeru PESEL, pozwalającego na bezpośrednie śledzenie jej postępów w nauce.

W razie powtarzania się identyfikatora utworzonego z daty urodzenia dopuszcza się dodanie znaku różnicującego;

Uzasadnienie

*Indywidualny identyfikator w postaci daty urodzenia **może powodować dublowanie się identyfikatorów** osób urodzonych w tym samym dniu, miesiącu i roku, a więc nie będzie akceptowany przez System Informatyczny!*

6. Załącznik 1 do projektu rozporządzenia

Zakres tematyczny i czas trwania bloków programowych kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej

II. Część specjalistyczna

Proponujemy uzupełnienia w tabeli nr 2 pkt.1.3.3 i tabela nr 3 pkt.1.7.3 lub zastosowanie odnośnika w brzmieniu: „indywidualne jazdy z instruktorem (J) mogą być realizowane z wykorzystaniem urządzenia, o którym mowa w art. 39g ust. 11 pkt. 2 ustawy”

tabela 2

Zakres prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C i C+E	Metodyka ^{*)}	Czas trwania			
		KW	KWP	KWU	KWUP
1. Szkolenie zaawansowane w racjonalnej jeździe, z uwzględnieniem przepisów bezpieczeństwa					
1.3. Umiejętność załadunku pojazdu zgodnie z wymaganiami przepisów bhp i zasadami prawidłowego użytkowania pojazdu, w tym co najmniej tematy:		30	15	20	10
1.3.1. siły działające na pojazd podczas jazdy,	T/J				
1.3.2. zastosowanie przełożenia skrzyni biegów odpowiadającego obciążeniu pojazdu oraz profilowi jezdni,	T/J				
1.3.3. wykorzystanie automatycznych skrzyń biegów, „indywidualne jazdy z instruktorem (J) mogą być realizowane z wykorzystaniem urządzenia, o którym mowa w art. 39g ust. 11 pkt. 2 ustawy”	T/J				
1.3.4. obliczenie obciążenia użytkowego pojazdu lub zespołów pojazdów,	T				

tabela 3

Zakres prawa jazdy kategorii D1, D1+E, D i D+E	Metodyka ^{*)}	KW	KWP	KWU	KWUP
1. Szkolenie zaawansowane w racjonalnej jeździe, z uwzględnieniem przepisów bezpieczeństwa					
1.7. Umiejętność równomiernego obciążenia pojazdu zgodnie z wymaganiami przepisów bhp i zasadami prawidłowego użytkowania pojazdu, w tym co najmniej tematy:		15	7	10	5,5
1.7.1. siły działające na pojazd podczas jazdy,	T				
1.7.2. zastosowanie przełożenia skrzyni biegów odpowiadającego obciążeniu pojazdu i profilowi jezdni,	T/J				
1.7.3. wykorzystanie automatycznych skrzyń biegów, „indywidualne jazdy z instruktorem (J) mogą być realizowane z wykorzystaniem urządzenia, o którym mowa w art. 39g ust. 11 pkt. 2 ustawy”	T/J				
1.7.4. obliczenie obciążenia użytkowego pojazdu lub zespołów pojazdów,	T				
1.7.5. rozmieszczenie pasażerów w autobusie,	T/C				
1.7.6. skutki oddziałujące przy przekroczeniu nacisku ładunku na oś,	T				
1.7.7. stabilność pojazdu i środek ciężkości.	T				
2. Stosowanie przepisów					

Uzasadnienie

Propozycja skutkowałaby tym, że w przypadku zrealizowania w/w zajęć na symulatorze, nadzór Wojewody nie mógłby wymagać od OS dysponowania pojazdem z automatyczną skrzynią biegów – wyposażonego w systemy ABS, ESP, ASR.

Podnosimy również, że w uzasadnieniu do opiniowanego projektu rozporządzenia wskazano, iż wymagania odnośnie pojazdów używanych do szkolenia nie uległy zmianie względem aktualnie obowiązujących przepisów, cyt. stosowny fragment.

„Rozdział 2 pn. „Ośrodek szkolenia” określa wymagania dla przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia w zakresie w zakresie infrastruktury technicznej, warunków lokalowych, które są określone w wyposażeniu dydaktycznego oraz pojazdów używanych w trakcie szkolenia, które nie uległy zmianie względem obowiązujących przepisów”

Podnoszony problem można również rozwiązać poprzez zamieszczenie przepisu przejściowego wskazującego datę 1 stycznia 2025 jako datę wejścia w życie wymogów określonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia w tabeli nr 2 pkt 1.3.3 i w tabeli nr 3 pkt 1.7.3.

Świadomie proponujemy datę 01.01.2025 począwszy od której szkolenie i egzaminy państwowe na prawo jazdy kat. C+E będą prowadzone pojazdem członowym składającym się z pojazdu silnikowego z automatyczną skrzynią biegów.

W środowisku branżowym oraz Ministerstwie Infrastruktury bardzo dobrze znane są oczekiwania Klienta, który chce szkolić się pojazdem takim jaki występuje w WORD. Do tej pory nie stosowano w WORD-ach na kat. C, C+E, D pojazdów z automatyczną skrzynią biegów. Dlatego na dzień dzisiejszy w OSK takich pojazdów jest niewiele.

Irracjonalnym byłoby wymuszanie na OS zakupu pojazdu z automatyczną skrzynią biegów tylko i wyłącznie na potrzeby szkoleń kierowców wykonujących przewóz drogowy wobec braku zainteresowania kandydatów na kierowców szkoleniem pojazdami wyposażonymi w automatyczną skrzynię biegów.

Pandemia Koronawirusa SARS-CoV-2 spowodowała również spore trudności dla producentów nowych pojazdów objawiających się ponad roczny oczekiwaniem na nowy pojazd.

Pomimo w/w problemów do szkolenia praktycznego na KW i KWP sukcesywnie wprowadzane są pojazdy z automatycznymi skrzyniami biegów.

Uwzględniając powyższe fakty **niezbędny jest wydłużony okres** na wprowadzenie do szkolenia pojazdów z automatyczną skrzynią biegów w każdym OS.

Wdrożenie jednego ze wskazanych rozwiązań jest istotne również w aspekcie dbałości Rządu o przedsiębiorców i szacunek dla firm prowadzących szkolenie kierowców i kandydatów na kierowców.

Sygnalizujemy, że aktualnie występują spore problemy zniechęcające do szybkiego przechodzenia na najnowsze pojazdy EURO 6 wykorzystywane do nauki jazdy:

- układy AdBlue nie wytrzymują eksploatacji w warunkach nauki jazdy,
- uszkodzają się czujniki, pompy,
- kosztowna naprawa (dla samochodu DAF LF ok. 10 tys. zł) - pojawia się też problem z dostępnością na stacjach paliw płynu AdBlue – co eliminuje z eksploatacji najnowsze pojazdy.

Wskazując na powyższe uprzejmie prosimy o akceptację i wdrożenie do systemu prawnego proponowanych zmian.

z poważaniem / podpisy elektroniczne /

Krzysztof Bandos – prezes

Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców z/s w Warszawie, KRS 0000133194

Krzysztof Szymański – prezes

Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców z/s w Piastowie, KRS 0000256376

Roman Stencel – prezes

Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców z/s w Koszalinie, KRS 0000276855