

W imieniu grupy
„KSZTAŁCENIE-ZAWODOWE.PL grupa dla
nauczycieli zawodu i nie tylko”
skupiających nauczycieli i dyrektorów szkół
kształcących w zawodach

Joanna Ksieniewicz

kontakt:

joanna.ksieniewicz@kwalifikacje-zawodowe.pl

Wyrażam zgodę na użycie moich danych
osobowych i kontaktowych do celów konsultacji
społecznych i opublikowanie niniejszego pisma
w RCL.

Warszawa, 31.03.2026

Pan

Henryk Kiepura Sekretarz Stanu
Ministerstwo Edukacji Narodowej
Al. Szucha 25
00-918 Warszawa

TECHNIK TRANSPORTU DROGOWEGO

Opinia dydaktyczno-merytoryczna do projektu Rozporządzenia Ministra Edukacji z dnia 6 marca 2026 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie podstaw programowych kształcenia w zawodach szkolnictwa branżowego oraz dodatkowych umiejętności zawodowych w zakresie wybranych zawodów szkolnictwa branżowego

Szanowni Państwo,

W ramach konsultacji społecznych dotyczących projektu rozporządzenia Ministra Edukacji zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych celów i zadań kształcenia w zawodach szkolnictwa branżowego oraz klasyfikacji zawodów szkolnictwa branżowego poniżej przesyłamy zebrane uwagi dotyczące zawodu **technik transportu drogowego**.

Uwagi były zbierane wśród: nauczycieli i dyrektorów, ochotników z techników kształcących w zawodach z całej Polski uczestników nieformalnej grupy nauczycieli teoretycznych przedmiotów zawodowych i praktycznej nauki zawodu (w skrócie nauczycieli kształcenia zawodowego) oraz dyrektorów techników, centrów kształcenia praktycznego skupionych wokół portalu KSZTAŁCENIE-ZAWODOWE.PL

w grupie „KSZTAŁCENIE-ZAWODOWE.PL grupa dla nauczycieli zawodu i nie tylko” (4368 członków na dzień 24.03.2026). Uwagi były zbierane między 16.03.2026 a 27.03.2026 zarówno na spotkaniach konsultacyjnych, które odbywały się online na platformie Google Meet oraz poprzez zgłoszenie pisemnych szczegółowych uwag.

OPINIA EKSPERCKA PODSTAWY PROGRAMOWEJ

Analiza dydaktyczno-merytoryczną kwalifikacji TDR.04 – Kierowanie operacjami transportu drogowego rzeczy z odniesieniem do PRK poziom 4 oraz z mapowaniem efektów i rekomendacjami zmian systemowych.

CHARAKTERYSTYKA OGÓLNA KWALIFIKACJI TDR.04

Poziom PRK: 4 (z podbudową TDR.03)

TDR.04 jest przeciążona treściami ogólnymi kosztem kompetencji właściwych dla kierowania transportem. W obecnej formie nie jest kwalifikacją „kierowania transportem”, tylko „**wiedzy o organizacji transportu**”. W TDR.04 problemem nie jest brak treści — tylko brak sytuacji, w których te treści mają sens.

I. ANALIZA STRUKTURALNA I LOGIKA KWALIFIKACJI

1. Miejsce kwalifikacji w strukturze zawodu

Podstawa jasno określa ciąg kwalifikacyjny:

- **TDR.03 – operacyjno-techniczna (wykonawcza)**
- **TDR.04 – organizacyjno-zarządcza**

Jest to jest zgodne z logiką progresji PRK 3 do PRK 4:

- TDR.03 - „robię”
- TDR.04 - „organizuję, planuję, nadzoruję”

Mocna strona:

- prawidłowa sekwencyjność kompetencji
- budowanie ścieżki od kierowcy do dyspozytora / organizatora transportu

Problem:

- brak jawnego powiązania efektów TDR.03 z TDR.04
- uczeń i nauczyciel nie dostają mapy transferu kompetencji

Skutkiem dydaktycznym będzie trudność w spiralnym nauczaniu (brak scaffolding)

II. ANALIZA EFEKTÓW KSZTAŁCENIA (MERYTORYCZNA) Zakres treści – dominanta prawno-organizacyjna.

1. BHP i organizacja pracy

BHP realizowane jako „przepisy do zapamiętania”. Brak jest analizy ryzyka w transporcie oraz decyzji operacyjnych (np. co robisz przy wypadku?)

Problem dydaktyczny:

- poziom Blooma: **1–2**
- PRK: **poniżej 4**

Przykład jak powinno być: „wypadek pojazdu w Niemczech – jakie decyzje podejmujesz jako dyspozytor?”

Blok TDR.04.2 Podstawy transportu obejmuje głównie:

- regulacje prawne
- licencje, obowiązki
- dokumentację
- odpowiedzialność

Mocne strony:

- zgodność z realnymi wymaganiami rynku (certyfikat kompetencji zawodowych)
- silne osadzenie w przepisach

Zauważalna jest nadmierna jurydyzacja treści oraz dominacja wiedzy deklaratywnej nad proceduralną.

Brakuje:

- symulacji decyzji transportowych
- analizy przypadków (case study)
- zarządzania ryzykiem w praktyce

2. Planowanie i organizacja przewozu (rdzeń kwalifikacji)

Efekty obejmują m.in.:

- dobór środka transportu
- planowanie trasy
- dokumentację

- rozliczenia czasu pracy

Mocne strony:

- zgodność z realnym workflow branży TSL
- uwzględnienie technologii cyfrowych

Słabe strony:

1. Fragmentaryzacja procesu

- brak ujęcia procesowego „end-to-end”
- uczeń wykonuje elementy, ale nie zarządza całością
- decyzje są „książkowe”

2. Brak poziomu strategicznego

- brak:
 - optymalizacji kosztów (zaawansowanej)
 - KPI
 - zarządzania flotą
 - analizy danych
 - ograniczeń
 - konfliktów

3. Brak optymalizacji

- uczeń planuje
- ale nie wybiera najlepszego rozwiązania

Poziom:

- Bloom: 2–3
- powinno być: 5–6

4. Organizacja transportu

Zakres:

- dokumenty
- przygotowanie przewozu

Widoczna jest dominacja „papierologii”. Uczeń rozumie procesu. Brak transferu do realnej pracy.

wypełnia dokument a nie

5. Monitorowanie i nadzór

Powinno być:

- reagowanie na:
 - o opóźnienia
 - o awarie
 - o problemy

To największa luka tj. brak nauki podejmowania decyzji w czasie rzeczywistym tzw. brak „decyzyjności”. Cała kwalifikacja uczy co to jest transport a nie uczy jak podejmować decyzje transportowe. Zaleca się zmianę paradygmatu nauczania treści kształcenia na symulację pracy dyspozytora.

A PRK 4 wymaga:

- samodzielności
- odpowiedzialności
- rozwiązywania problemów

Poziom faktyczny: często bliżej PRK 3,5 niż 4

TDR.04.3 – PLANOWANIE I ORGANIZACJA PRZEWOZU DROGOWEGO RZECZY

I. ISTOTA JEDNOSTKI (CO ONA POWINNA ROBIĆ)

Co zakłada podstawa:

- dobór środka transportu
- planowanie trasy
- uwzględnienie przepisów
- organizacja przewozu

1. Brak optymalizacji

Uczeń:

- planuje trasę

Ale nie wybiera najlepszego wariantu spośród kilku.

2. Brak dynamiki

Planowanie jest:

- statyczne

A w rzeczywistości:

- zmienne (korek, awaria, zmiana zlecenia)

Poziom:

- Bloom: 2–3
- PRK: „udawane 4”

Propozycja jak powinno być:

- minimum 3 warianty trasy
- konieczność wyboru i uzasadnienia

Co obejmuje (syntetycznie):

- analiza zlecenia transportowego
- dobór środka transportu
- planowanie trasy
- uwzględnienie przepisów (czas pracy, ADR itd.)
- przygotowanie przewozu

TDR.04.3 formalnie dotyczy „zarządzania operacją transportową”, ale dydaktycznie jest realizowana jako „rozwiązywanie zadań schematycznych”.

II. ANALIZA MERYTORYCZNA (CO JEST NIE TAK)**1. Planowanie bez kontekstu decyzyjnego****W podstawie:****Uczeń:**

- „dobiera”
- „planuje”
- „uwzględnia”

Te czasowniki są pozornie decyzyjne.

W praktyce:

- zadanie ma jedno poprawne rozwiązanie
- brak:

- konfliktu kryteriów
- niepewności
- alternatyw

W efekcie uczeń nie planuje tylko odtwarza schemat.

2. Dobór środka transportu – iluzja wyboru

W teorii:

- uczeń analizuje ładunek
- dobiera pojazd

W praktyce dane są tak ustawione, że wybór jest oczywisty.

Brak:

- **sytuacji typu:**
 - tańszy vs szybszy
 - dostępność vs koszt
 - ryzyko **vs termin**

Brak realnej kompetencji decyzyjnej.

3. Planowanie trasy – redukcja do „wyznaczenia drogi”

W praktyce szkolnej:

- Google Maps
- najkrótsza trasa

Brakuje:

- **ograniczeń:**
 - tonaż
 - zakazy
 - czas pracy
- **zmienności:**
 - korki
 - opóźnienia
- **strategii:**
 - kiedy warto jechać dłużej?

W efekcie uczeń nie rozumie planowania jako procesu optymalizacji.

4. Integracja przepisów – wiedza oderwana

W rzeczywistości uczeń zna czas pracy kierowcy oraz przepisy ale nie stosuje ich w sytuacji konfliktowej.

Przykład braku:

- trasa się wydłuża co dalej robisz?
- kierowca kończy czas pracy jaka decyzja?

5. Organizacja przewozu – sprowadzona do dokumentów

W praktyce:

- CMR
- listy
- formularze

W praktyce dokument staje się celem, a nie narzędziem co w efekcie nastąpi brak rozumienia procesu operacyjnego.

III. ANALIZA DYDAKTYCZNA

1. Taksonomia Blooma

Faktyczny poziom:

- 2 (rozumienie)
- 3 (stosowanie schematu)

Powinno być:

- 4 (analiza)
- 5 (ewaluacja)
- 6 (tworzenie planu)

Kluczowy problem jest brak zadań otwartych i wielowariantowych.

2. PRK 4 – niespełniony warunek

PRK 4 wymaga:

- samodzielnego planowania
- rozwiązywania problemów

- odpowiedzialności za decyzje

W TDR.04.3:

- **brak:**
 - autonomii
 - konsekwencji decyzji

Realizacja bliżej PRK 3

3. Konstrukttywizm – brak implementacji

Powinno być:

- uczeń buduje wiedzę przez działanie

Jest:

- nauczyciel pokazuje schemat
- uczeń powtarza

Propozycja zamiany modelu transmisyjnego zamiast konstruktywistycznego.

IV. NAJWIĘKSZE BŁĘDY WDROŻENIOWE

1. „zadania jednowariantowe” - zabijają myślenie
2. brak ciągłości procesu - planowanie ≠ realizacja
3. brak decyzji - uczeń nie ponosi konsekwencji
4. brak realizmu - transport „idealny”

V. REKONSTRUKCJA EKSPERCKA (CO ZMIENIĆ)

1. WPROWADZIĆ KONFLIKT DECYZYJNY (KLUCZ)

Każde zadanie musi mieć nie jedno kilka poprawnych rozwiązań.

Przykład:

Masz:

- ładunek: 24 t
- termin: 48h

Opcje:

- A: szybciej, drożej
- B: taniej, ryzyko opóźnienia

Uczeń:

- wybiera
- uzasadnia

2. PLANOWANIE - OPTYMALIZACJA

Uczeń musi:

- **porównać warianty**
- **ocenić:**
 - koszt
 - czas
 - ryzyko

3. WPROWADZIĆ DYNAMIKĘ

W trakcie zadania:

- **zmiana:**
 - trasy
 - warunków
 - czasu

To uczeń musi planować różna warianty

4. ORGANIZACJA TO PROCES, NIE DOKUMENT

Dokument:

- ma wynikać z decyzji

Nie:

- być celem samym w sobie

TDR.04.3 to najważniejszy blok kwalifikacji — i jednocześnie najbardziej spłaszczony dydaktycznie.

Obecnie:

Uczeń:

- wykonuje plan

Powinien:

Uczeń:

- tworzy plan
- wybiera wariant
- uzasadnia
- ponosi konsekwencje

Jeśli w TDR.04.3 uczeń nie musi podjąć trudnej decyzji — to nie realizujesz tej kwalifikacji na poziomie PRK 4.

TDR.04.4 – PRZYGOTOWANIE DO UZYSKANIA CERTYFIKATU KOMPETENCJI ZAWODOWYCH W TRANSPORCIE DROGOWYM RZECZY

I. ISTOTA JEDNOSTKI (CO ONA NAPRAWDĘ OZNACZA)

Funkcja w kwalifikacji:

To jest blok „egzaminacyjno-regulacyjny”, a nie stricte operacyjny. Czyli przygotowuje do egzaminu odpowiadającego wymaganiom Instytut Transportu Samochodowego (ITS)

Zakres rzeczywisty:

- prawo transportowe (UE + krajowe)
- dostęp do zawodu przewoźnika
- obowiązki przedsiębiorcy
- finanse przedsiębiorstwa transportowego
- bezpieczeństwo i organizacja działalności

TDR.04.4 jest systemowo „ciałem obcym” w kwalifikacji zawodowej — pełni funkcję przygotowania do zewnętrznego egzaminu, a nie budowania kompetencji operacyjnej.

II. ANALIZA MERYTORYCZNA

1. Rozbieżność celu: kwalifikacja vs certyfikat

TDR.04:

- **ma przygotować do pracy jako:**

- organizator transportu
- dyspozytor

Certyfikat kompetencji zawodowych (CKZ):

- **dotyczy:**

- prowadzenia działalności transportowej
- odpowiedzialności przedsiębiorcy

Są dwa różne poziomy funkcjonowania w branży gdzie uczeń uczy się rzeczy abstrakcyjnych oderwanych od jego roli zawodowej.

2. Nadmiar prawa i teorii

Zakres:

- akty prawne
- regulacje UE
- procedury administracyjne

Obowiązuje dominacja wiedzy deklaratywnej a brakuje zastosowania operacyjnego.

Przykład : uczeń „zna przepisy”, ale nie wie jak je stosować w decyzjach

3. Ekonomia transportu – potencjał zmarnowany

Teoretycznie:

- koszty
- finansowanie
- zarządzanie firmą

W praktyce definicje oraz proste obliczenia. Brak jest realnych decyzji biznesowych oraz kompetencji ekonomicznej (kluczowej dla branży TSL).

W praktyce TDR.04.4 działa równolegle, nie wspiera TDR.04.3 - rozpad logiczny kwalifikacji.

III. ANALIZA DYDAKTYCZNA

1. Taksonomia Blooma

Dominujące:

- 1 (zapamiętywanie)
- 2 (rozumienie)

Brak: 4–6 (analiza, ewaluacja, tworzenie)

To najniżej poznawczo osadzony blok całej kwalifikacji.

2. PRK 4 – poważna niespójność

PRK 4 wymaga:

- samodzielności
- rozwiązywania problemów
- decyzji

TDR.04.4 brak jest :

- decyzji
- działania
- odpowiedzialności

TDR.04.4 jest najslabszym dydaktycznie ogniwnem kwalifikacji — ale jednocześnie ma ogromny potencjał, jeśli zostanie osadzona w decyzjach operacyjnych.

- decyzje zgodne z prawem i ekonomią

TDR.04.5 – JĘZYK OBCY ZAWODOWY

I. ISTOTA JEDNOSTKI (CO ONA POWINNA ROBIĆ)

To jest narzędzie operacyjne komunikacji w międzynarodowym transporcie. Nie „język jako przedmiot”, tylko język jako narzędzie pracy dyspozytora / organizatora transportu.

Zakres realny:

- komunikacja z:
 - klientem
 - kierowcą
 - kontrahentem **zagranicznym**
- rozumienie dokumentów transportowych
 - tworzenie komunikatów (mail, telefon)
 - terminologia branżowa (TSL)

TDR.04.5 jest najczęściej realizowany jako „mini-angielski zawodowy”, zamiast jako „symulacja komunikacji operacyjnej”.

II. ANALIZA MERYTORYCZNA

1. Język oderwany od działania

W praktyce szkolnej:

- słownictwo
- tłumaczenia
- ćwiczenia leksykalne

Język nie jest osadzony w sytuacji zawodowej. Uczeń zna słowa ale nie potrafi ich użyć w realnej sytuacji transportowej.

2. Brak komunikacji w czasie rzeczywistym

Transport to:

- szybkie decyzje
- presja czasu
- niepełne informacje

W szkole:

- **brak:**
 - dialogów operacyjnych
 - sytuacji stresowych
 - reakcji „tu i teraz”

Wniosek brak kompetencji komunikacyjnej (tylko bierna znajomość języka). Uczeń planuje po polsku i „uczy się języka” osobno. Uczeń zna „freight”, „delivery”, „loading” ale nie potrafi użyć ich w zdaniu operacyjnym. Brak komunikacji pisemnej (kluczowej!) w branży e-mail to podstawowe narzędzie pracy w szkole rzadko ćwiczone realnie. W efekcie absolwent nie potrafi napisać maila do klienta. Język uczony jako wiedza, nie jako kompetencja.

III. ANALIZA DYDAKTYCZNA

1. Taksonomia Blooma

Dominujące:

- 1 (zapamiętywanie słówek)

- 2 (rozumienie)

Brak:

- 3–5 (stosowanie w komunikacji, analiza sytuacji)

2. PRK 4 – częściowa realizacja (poziom bliżej PRK 3)

PRK 4 wymaga:

- komunikowania się w środowisku pracy
- rozwiązywania problemów komunikacyjnych

W praktyce jest to brak samodzielności językowej i reakcji na sytuacje

TDR.04.5 ma największy potencjał praktyczny ze wszystkich jednostek — i jednocześnie jest jedną z najbardziej zmarnowanych dydaktycznie. Jeśli w TDR.04.5 uczeń nie musi realnie „coś załatwić po angielsku” — to ta jednostka nie istnieje zawodowo.

3. Kompetencje personalno- społeczne i organizacyjne

Obejmują:

- pracę zespołową
- rozwiązywanie problemów
- komunikację

Mocne strony:

- obecność kompetencji miękkich
- odniesienie do realnych sytuacji (konflikty, awarie)

Słabe strony :

- zapis deklaracyjny i ogólny
- brak operacjonalizacji:
 - brak narzędzi oceny
 - brak sytuacji dydaktycznych

Typowy problem podstaw: „uczeń współpracuje” nauczyciel wie jak to uczyć.

III. ANALIZA DYDAKTYCZNA

1. Konstrukcja efektów kształcenia

Efekty mają strukturę:

- czasownik operacyjny + treść
- kryteria weryfikacji

Zalety:

- zgodność formalna z aktualnymi wymaganiami
- w większości możliwość budowy egzaminu zawodowego

Słabe strony:

W dokumencie jest dominacja czasowników niskiego poziomu Blooma:

- „wymienia”
- „opisuje”
- „charakteryzuje”

Brakuje:

- „analizuje” (w sensie głębokim)
- „projektuje”
- „optymalizuje”
- „podejmuje decyzje”

To obniża znacząco poziom poznawczy kwalifikacji

2. Relacja teoria–praktyka

Słabe strony:

- brak integracji:
 - teori z praktyką
- brak:
 - projektów zawodowych
 - symulacji dyspozytorskich
 - pracy na realnych systemach TMS

Ryzykiem dydaktycznym będzie to że uczeń zna przepisy, ale nie potrafi zarządzać transportem.

3. Warunki realizacji

Podstawa przewiduje:

- oprogramowanie do tras
- symulatory
- bazy danych

Mocna strona:

- potencjał do nowoczesnej dydaktyki

Zdiagnozowany problem:

- brak wymogu ich realnego użycia
- zapis „powinna zapewnić” lub „musi stosować”

Luka implementacyjna która dziś występuje potwierdza to że szkoły często uczą „teoretycznie przy komputerze” .

IV. ANALIZA ZGODNOŚCI Z PRK 4**Wymagania PRK 4:**

- samodzielność
- rozwiązywanie problemów
- planowanie działań
- odpowiedzialność za innych

Spełnione częściowo:

- planowanie przewozu
- elementy organizacji pracy

Zauważalna niespójności:

1. Za mało decyzyjności
2. Brak złożonych problemów
3. Brak odpowiedzialności systemowej (np. finansowej)

Zauważalny rzeczywisty poziom: między PRK 3 a 4**V. KLUCZOWE LUKI MERYTORYCZNE****1. Cyfryzacja (tylko powierzchowna)**

- brak:
 - TMS/ERP (praktycznie)
 - telematyki
 - analizy danych

2. Logistyka nowoczesna

- brak:
 - e-commerce logistics
 - last mile
 - sustainability / ESG

3. Ekonomia transportu

- brak:
 - kalkulacji kosztów (zaawansowanej)
 - rentowności
 - benchmarkingu

VI. SYNTEZA KRYTYCZNA

Najważniejsze słabości

1. Nadmierna teoretyzacja (prawo zamiast działania)
2. Niski poziom operacjonalizacji kompetencji miękkich
3. Brak podejścia procesowego i projektowego
4. Niepełna zgodność z PRK 4
5. Luka między zapisami a realną dydaktyką

Poprawność organizacyjna procesu kształcenia

1. Logiczna struktura kwalifikacji TDR.03 do TDR.04
2. Zgodność z rynkiem (certyfikat kompetencji)
3. Dobre podstawy do cyfryzacji (choć niewykorzystane)
4. Realne osadzenie w przepisach branżowych

VII. REKOMENDACJE EKSPERCKIE

1. Dydaktyczne

- wprowadzenie:
 - metody projektowej (case transportowy)
 - symulacji pracy dyspozytora
 - gier decyzyjnych

2. Programowe

- dodanie efektów:
 - „optymalizuje proces transportowy”
 - „analizuje koszty”
 - „podejmuje decyzje operacyjne”

3. Systemowe

- powiązanie:
 - szkoła oraz firmy transportowe (realne dane)
- obowiązkowe wykorzystanie narzędzi cyfrowych

PODSUMOWANIE

Podstawa programowa dla kwalifikacji TDR.04 jest: Formalnie poprawna, ale dydaktycznie zachowawcza i merytorycznie nie w pełni aktualna względem rynku TSL. Największy problem to rozbieżność między deklarowanym poziomem PRK 4 .

- Kryteria weryfikacji skupiają się niemal wyłącznie na „wypełnianiu dokumentów” (listy przewozowe, faktury, dokumentacja celna).
- W transporcie drogowym granica między "wykonawcą" (Kierowca) a "planistą" (Technik) jest w projekcie zatarta. Przykład: Zarówno od Kierowcy (poz. 3), jak i Technika (poz. 4) wymaga się „planowania czasu pracy”. Kierowca powinien umieć stosować przepisy o czasie pracy w swojej bieżącej trasie (poziom operacyjny). Technik powinien umieć układać harmonogramy dla całej floty 20 kierowców (poziom taktyczny). Projekt nie rozróżnia tych dwóch głębi kompetencji, stosując podobne czasowniki operacyjne. Jest to błąd merytoryczno-dydaktyczny, który utrudnia tworzenie zadań egzaminacyjnych o różnym stopniu trudności.
- Na poziomie 4 PRK (Technik) uczeń powinien wykazywać się umiejętnościami **analitycznymi i decyzyjnymi** (np. optymalizacja trasy pod kątem kosztów paliwa i czasu pracy kierowcy, dobór środka transportu do ładunku ponadnormatywnego). Projekt sprowadza Technika do roli „pracownika biurowego niskiego szczebla”, co jest niezgodne z deskryptorami PRK dla poziomu 4, które wymagają „zarządzania działaniami w zmiennych warunkach”.
- Ponownie pojawia się zapis o „wykorzystaniu AI w logistyce”. Bez konkretnych przykładów (np. algorytmy do routingu, predykcja awarii podzespołów – *predictive maintenance*), uczeń uczy się jedynie definicji, a nie narzędzi.

- Przykładowe zadanie z analizy danych telematycznych (Zamiast pytań o AI) Zapis w projekcie „Opisz, jak AI wpływa na bezpieczeństwo jazdy” (Zadanie teoretyczne). Propozycja zadania praktycznego realnego: „Na podstawie wydruku z systemu telematycznego (raport z jazdy kierowcy) zidentyfikuj 3 błędy wpływające na zużycie paliwa i przekroczenie czasu pracy”. To jest realna kompetencja na poziomie 4 PRK (analityczna).
- Na podstawie EK egzamin praktyczny dla Technika powinien zawierać element „zmiany w trasie” (np. wypadek na drodze, konieczność objazdu). Uczeń musi przeliczyć, czy zmiana trasy nie spowoduje naruszenia czasu pracy. To buduje **autonomię**, o której mówią deskryptory PRK.
- W oparciu o projekt podstawy TDR.04 realizacja egzaminu sprowadza technika do roli „sekretarki transportowej” wypełniającej ręcznie druki CMR. Wprowadzenie oprogramowania klasy TMS (Transport Management System) dlatego egzamin praktyczny musi odbywać się przy komputerze z dostępem do uproszczonego systemu spedycyjnego. Zadanie nie może polegać na „wypisaniu dokumentu”, ale na „wprowadzeniu danych do systemu i wygenerowaniu optymalnej trasy”.
- Należy zintegrować egzamin zawodowy z egzaminem na Kwalifikację Wstępną (KW), aby uniknąć dublowania testów. Obecny projekt tworzy chaos biurokratyczny, w którym uczeń zdaje trzy różne egzaminy o podobnej tematyce (Państwowy na prawo jazdy, Zawodowy w OKE i KW w resorcie infrastruktury).
- Projekt w obecnym kształcie promuje model "naucz się na pamięć i zapomnij". Nasze rekomendacje przesuwają ciężar na umiejętności analityczne (Technik) oraz bezpieczeństwo i rzetelność obsługi (Kierowca)

WNIOSKI SZCZEGÓŁOWE (PROBLEMY DO ROZWIĄZANIA)

1. Technik transportu drogowego próbuje być mechanikiem, kierowcą i spedytorem, logistyką jednocześnie. Należy wyraźnie oddzielić mechanikę (ograniczyć ją do obsługi codziennej) na rzecz logistyki i zarządzania flotą. Zagadnienia znacząco wykraczające poza zakres dziedziny transportu drogowego
2. Uprawnienia C+E powinny być opcjonalne lub przeniesione na poziom 4 (Technik), aby odciążyć program poziomu 3.
3. Należy wprowadzić obowiązek pracy na systemach telematycznych w ramach kwalifikacji TDR.04, zamiast teoretycznych rozważań o AI.
4. OSR musi precyzyjnie określić, że symulator ma być „**wysokiej wierności**” (High-Fidelity), a nie konsolą do gier, co obecnie jest dopuszczalne przez nieprecyzyjne zapisy.

W imieniu grupy ekspertów

Joanna Ksieniewicz