



OGÓLNOPOLSKA IZBA GOSPODARCZA
OSK

10 Listopada 2025 r.

Zmiany od 1 stycznia 2026 roku w szkoleniu kierowców „Głos współpracujących organizacji społecznych środowiska OSK”

Doświadczony urzędnik, znający nasze środowisko zadaje pytanie. Czy funkcjonują jeszcze organizacje reprezentujące OSK? Dlaczego pyta? Następują zmiany w szkoleniu, a szkoleniowcy milczą nie wypowiadają się w mediach. Przedstawiciele tych organizacji to przedsiębiorcy, którzy w obecnym czasie mocno się zaangażowali w przygotowanie ośrodków do wymogów, które będą obowiązywać od 1 stycznia 2026 r. Jesteśmy przekonani, że następujące zmiany to nic dobrego dla branży transportowej borykającej się z wieloma problemami. Wyrażaliśmy taką opinię wielokrotnie w okresie przejściowym. Wynikiem naszych działań było przesunięcie w czasie proponowanych zmian. Należy przypomnieć, że pomysł zmian zrodził się w 2019 roku. Projekt przepisów był przygotowany tak, że po ich wejściu w życie cofanie po łuku zestawem graniczyło z cudem. Dlatego szybko zareagowaliśmy – odbyło się spotkanie na placu manewrowym OSK w Warszawie z udziałem przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury.

Typowym pojazdem członowym (naczepa trzyosiowa) podjęliśmy próbę realizacji zadań egzaminacyjnych wg. obowiązujących wymogów.

Po tym spotkaniu wystąpiliśmy z wnioskiem do MI o zmianę rozporządzenia. Nasz wniosek został zaakceptowany i zmiany zostały zrealizowane (wniosek z dnia 10.11.2020 r.).

W dniu 12 września 2025 roku podczas konferencji promującej bezpieczeństwo ruchu drogowego zorganizowanej przez PIGOSK w Gniewie, Pani Anna Kowalczyk z-ca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego jednoznacznie wyartykułowała, że nieodwołalnie z dniem 1 stycznia 2026 roku egzaminy na kat C+E będą prowadzone tylko pojazdem członowym. Tę informację przekazaliśmy naszym członkom.

Modernizujemy place manewrowe, kupujemy pojazdy w celu utrzymania uprawnień do szkolenia na kat. C+E pojazdem członowym począwszy od przyszłego roku. OSK kupują ciągniki siodłowe pełnowymiarowe 18 tonowe z dużymi naczepami 2 lub 3 osiowymi, nasze środowisko podeszło bardzo poważnie i uczciwie do tego zadania. Ponosimy przy tym duże wydatki, jesteśmy zmuszeni podnieść ceny kursów na kat. C+E o minimum 30%. Dobrze byłoby, żeby te działania uświęciły cel przewoźników. Szkoleniowcy wiedzą, że w realizacji procesów szkolenia pojazd nie jest najważniejszy. Tutaj prym wiedzie instruktor. Jednym z priorytetów naszych organizacji jest dbałość o jak najwyższe kwalifikacje instruktorów.

Kierowcy wykonujący dotychczas przewozy drogowe zostali wyszkoleni przez ośrodki i z powodzeniem realizują zadania w transporcie krajowym i międzynarodowym. Są bardzo dobrze oceniani przez przewoźników zagranicznych. Przedstawiciele organizacji transportowych ciągle krytykują proces szkolenia i proponują kolejne zmiany rodem z biurka. System szkolenia i egzaminowania od **1992** roku tj. od czasu powstania Wojewódzkich Ośrodków Egzaminowania Kierowców (WOEK, obecnie to WORD-y) ciągle jest zmieniany narażając przy tym przedsiębiorców prowadzących OSK na niemałe koszty, a zdających na większe trudności w uzyskaniu prawa jazdy.

Na wniosek naszych organizacji od początku funkcjonowania obecnego systemu wprowadzono ponad **30 istotnych zmian** zasad egzaminowania, które urealniły zasady oceny egzaminu. Oto przykłady:

- podczas cofania pojazdem lub zespołem pojazdów na placu manewrowym obowiązywał wymóg zatrzymania w miejscu oznaczonym dwiema liniami. Dla kategorii B odcinek manewru wynosił 40 cm, natomiast dla kategorii C, C+E oraz D – zaledwie 1 m. W praktyce wykonanie tego zadania miało charakter losowy i często zależało od szczęścia zdającego.

Obecnie, w przypadku kategorii B, stosuje się zatrzymanie w wyznaczonym polu o długości 5 m.

Dla kategorii C, C+E i D obowiązuje pole o długości 1 m, przy czym egzaminowany ma możliwość trzykrotnego opuszczenia pojazdu w celu sprawdzenia położenia zestawu.

- na kat B+E żądano kiedyś podjazdu do przyczepy celem dokonania sprzęgu, tak aby element złącza przyczepy znajdował się idealnie nad główką haku. Dla dobra zdających udało się tę patologię usunąć.
- na nasz wniosek wprowadzono możliwość parkowania prostopadłego wjazd tyłem w lewo lub w prawo (do wyboru osoby zdającej egzamin)

Obecnie niepokoją nas informacje o kolejnych zmianach, które się planuje w sytuacji kiedy jeszcze nie weszły w życie aktualnie wprowadzone. Takie zmiany należy wprowadzać po konsultacjach oraz po sprawdzeniu jakie są koszty i możliwości ich wprowadzenia. W obecnej sytuacji należy się skupić na kadrach zarówno instruktorów jak i kierowców. W grę wchodzi tu wynagrodzenia, warunki pracy oraz dobre relacje motywujące do sumiennego wykonywania trudnej pracy.

Musimy również zadbać o naszego przyszłego kierowcę. Należy tu uwzględnić praktyki wskazywane podczas prac zespołu roboczego Ministra Infrastruktury. Zespół nie zakończył prac. Ostatnie posiedzenie odbyło się **23 czerwca 2025 r.** W pracach zespołu uczestniczy m.in. wiceprezes PIGOSK Michał Szypura oraz Katarzyna Kordiuć prezes SSSK Białostok zrzeszonego w PFSSK. W/w przedstawiciele środowiska szkoleniowego w trakcie prac zespołu wskazywali rozwiązania, które nie będą generowały kosztów, nie będą miały negatywnego wpływu na przygotowanie do bezpiecznej samodzielnej jazdy. Zaproponowano i uzgodniono zmiany ograniczające ilość manewrów na placu oraz modyfikacje kryteriów oceny aby usunąć szkodliwe wręcz zapisy, które nie służą BRD ale są sztucznymi utrudnieniami dla kursantów. Współpracujące organizacje społeczne środowiska OSK cały czas aktywnie uczestniczą w opiniowaniu nowych aktów prawnych i przedstawia swoje propozycje w oparciu o faktyczne doświadczenie w szkoleniu kandydatów na kierowców i kierowców a nie wymyślone z za biurka propozycje. Nam nie chodzi o zniżenie poziomu lecz o stosowanie takich wymogów, które sprawdzają kwalifikację, ale nie czynią ofiary z osoby egzaminowanej. Obiektywne dane demograficzne jednoznacznie wskazują, że kandydatów na kierowców będzie coraz mniej i nie powinno się tworzyć barier w procedurach uzyskiwania prawa jazdy. Proponujemy zmiany, które można wprowadzić szybko bez ponoszenia kosztów i bez uszczerbku a wręcz z korzyścią dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, gdyż ciężar szkolenia zostanie przeniesiony z placu manewrowego do ruchu drogowego.

Nasze propozycje na zmiany w egzaminie na placu manewrowym i w ruchu drogowym:

- na kat. B – w zadaniu nr 2 na placu: usunięcie pachołków i tyczek z pasa ruchu (pozostawienie 3 na początku i 3 na końcu pasa ruchu), zrezygnowanie z kryterium płynności jazdy przy cofaniu a zastąpienie go czasem 3 minuty na cofanie,
- wszystkie kategorie: możliwość regulacji lusterek według potrzeb podczas manewrowania pojazdem, zarówno na placu manewrowym jak i w ruchu drogowym (obecnie podczas cofania osoba egzaminowana zdająca pojazdem z lusterkami opuszczającymi się automatycznie podczas cofania – może z takiego udogodnienia korzystać, ale sama nie może regulować lusterek według potrzeb aby bezpiecznie wykonać manewr – jest to jeden z ABSURDÓW egzaminacyjnych),
- na kat. C, D, CE: pozostawienie na placu jedynie 2 manewrów: jazda pasem ruchu do przodu i do tyłu: na kat. C+E – wydłużenie czasu cofania do 8 minut, na kat. C możliwość 3 krotnego opuszczania pojazdu. Jednak pozostajemy otwarci na dyskusję o zastąpieniu aktualnego zadania nr 2 innym.
- **parkowanie prostopadłe wjazd tyłem** jako symulacja wjazdu pod rampę, likwidacja sztucznego wymogu ustawienia pojazdu lub zespołu pojazdów pod kątem prostym w stosunku do garażu (rampy) przed wjazdem, pozostaje jedynie obszar wjazdu, który zdający wykorzystuje w dowolny sposób, ustawiając pojazd (zestaw pojazdów) w taki sposób aby bezpiecznie wjechać tyłem do garażu (pod rampę) – wszystkie wymiary stanowisk bez zmian, wprowadzenie możliwości opuszczania pojazdu przy wykonywaniu tego zadania, wprowadzenie możliwości 2 korekt

Zdający powinien potrafić sprawnie i bezpiecznie manewrować pojazdem, jednak należy z rozwagą stosować kryteria oceny, gdyż o wiele istotniejsza jest jazda w ruchu drogowym – to tu są wypadki, to tu giną i zostają ranni ludzie. Przy ostrych kryteriach oceny zadań na placu, większość szkolenia odbywa się na placu aby kandydat na kierowcę opanował wykonywanie zadań, które są potrzebne ale nie decydują wprost o bezpieczeństwie ruchu drogowego,

- w zadaniu 1 zrezygnowanie ze sprawdzania poziomu płynów eksploatacyjnych w pojeździe,

- Zmiana sposobu informowania o błędach popełnionych podczas egzaminu praktycznego zarówno na placu jak i w ruchu drogowym:

„egzaminator informuje osobę egzaminowaną o nieprawidłowym wykonaniu zadania egzaminacyjnego podając informację o nazwie zadania, w którym został popełniony błąd **oraz informując na czym błąd polegał**; w przypadku określonym w § 12 ust. 2 lub przerwania egzaminu, egzaminator informuje osobę egzaminowaną o negatywnym wyniku części praktycznej egzaminu”

Obecnie egzaminator po popełnieniu błędu przez osobę egzaminowaną wskazuje jedynie nazwę zadania, przykładowo w zadaniu nr 1 „Przygotowanie do jazdy”, gdzie do wykonania jest kilkanaście czynności osoba uzyskując po zakończeniu wykonania zadania komunikat „zadanie przygotowanie do jazdy wykonane nieprawidłowo” w drugiej próbie, która przysługuje na egzaminie sprawdzeniu i ocenie podlegają wyłącznie te części zadania, które zostały wykonane nieprawidłowo lub nie zostały wykonane. Egzaminator nie informuje które części zadania nie zostały wykonane lub które zostały wykonane nieprawidłowo.

Kryteria oceny i sposób informowania o popełnionych błędach są niespójne ze sobą i wprowadzają jedynie dezorientację u osób egzaminowanych.

Podobnie w ruchu drogowym, otrzymując informację o błędzie popełnionym np. w zadaniu „jazda drogami jednokierunkowymi” osoba egzaminowana nie wie na czym polegał błąd, a często jest to np. jazda bez włączenia odpowiednich świateł do jazdy w ruchu drogowym (np. jazda na światłach do jazdy dziennej gdy zacznie padać deszcz lub światłach pozycyjnych bo zostały przypadkowo wyłączone podczas włączenia kierunkowskazu – co zdarza się osobą egzaminowanym – szczególnie przy kat. B – taki błąd 1 raz popełniony nie oznacza od razu wyniku negatywnego jednak powtórzony w tym samym zadaniu już tak.

Egzamin również powinien mieć wymiar dydaktyczny – zmiana sposobu informowania o popełnianych błędach z pewnością pozwoli zmniejszyć ilość wyników negatywnych uzyskiwanych przez niezrozumienie popełnionego błędu często mało istotnego dla bezpieczeństwa, który przy dwukrotnym wystąpieniu skutkuje negatywną oceną egzaminu.

Przedstawiamy też propozycję aby egzaminy na prawo jazdy kat. C i CE tam gdzie są takie potrzeby mogły być przeprowadzane w OSK na naszych placach manewrowych – nie ma potrzeby angażować do tego dodatkowych podmiotów – przewoźników drogowych i ich baz logistycznych, ponieważ my już jesteśmy na to gotowi (mówił o tym wiceprezes PIGOSK Michał Szypura w „Dyskusji na Ratuszowej” w dn. 23.10.2025 r. – link: <https://www.youtube.com/watch?v=oQQ3sMiSEBw>). Mogłoby to pomóc rozładować kolejki w oczekiwaniu na egzamin w niektórych WORD-ach.

W dniu 22 października br. w programie „Graffiti” minister Dariusz Klimczak zapewnił, że szanuje każdą działalność gospodarczą. To ważna deklaracja – bo działalność edukacyjna w OSK wymaga szczególnego szacunku i zrozumienia. Przewoźnicy często podkreślają, że wypracowują ok. 2% PKB – i chwała im za to. Jednak nie byłoby to możliwe bez kierowców, których przygotowują właśnie ośrodki szkolenia kierowców.

Od 1 stycznia 2026 r. OSK będą gotowe do szkolenia na pojazdach członowych. Będzie z pewnością drożej – to już wiemy – wzrost ceny kursu o około 30%, bez zmian po części absurdalnych kryteriów oceny na egzaminie będzie też trudniej wykonać obecne zadania egzaminacyjne dużym zestawem składającym się z ciągnika siodłowego i naczepy. Czy przy potężnych brakach kadrowych wśród kierowców ta zmiana przełoży się na realną poprawę sytuacji w transporcie drogowym? Czas pokaże. Liczymy na szybką i zdecydowaną reakcję MI – modyfikację kryteriów egzaminacyjnych bez czekania na nową dyrektywę UE, której wdrażanie może potrwać kilka lat.

Grzegorz Łapeta – prezes PFSSK

Krzysztof Szymański – prezes PIGOSK

Roman Stencel – prezes OIGOSK



Signed by /
Podpisano przez:

Roman Józef Stencel

Date / Data: 2025-
11-10 13:11

Podpisano przez/ Signed by:
GRZEGORZ ŁAPETA
Data/ Date: 10.11.2025 13:22
 mSzafir