

Pan **Stanisław Bukowiec**
Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
00-928 Warszawa ul. Chałubińskiego 4-6
AE:PL-99756-74876-WBAEG-25

Dotyczy: pisma znak: DTD-13.0210.2.2026 z 29 czerwca 2026
ws konsultacji **projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw**
(numer UD402 w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów).

Wniosek - uwagi

Statutowi przedstawiciele współpracujących organizacji społecznych środowiska ośrodków szkolenia kierowców wyszczególnionych w podpisie - na obradach 26 lipca 2026 szczegółowo przeanalizowali opiniowany projekt ustawy. Działając w imieniu tych organizacji społecznych prezentujemy **uwagi i wnosimy o wprowadzenie dodatkowych zmian** podkreślając, że większość z proponowanych zmian wpłynie na podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także na wzrost zdawalności egzaminów praktycznych na prawo jazdy.

I. Art. 1 (projektu) W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2025 r. poz. 1226, 1676 i 1872 oraz 2026 r. poz. 180 i 187) wprowadza się następujące zmiany:

1. Ad. pkt.3 /Cyfrowa karta kursanta

Wnosimy o **odstąpienie** na tym etapie od obowiązkowego wprowadzania „**cyfrowej karty kursanta**”, a w konsekwencji „indywidualnego numeru kursanta” oraz „indywidualnego numeru instruktora”.

Uzasadnienie

W ocenie skutków regulacji można znaleźć stwierdzenie, że analiza funkcjonowania obecnego systemu wskazuje deficyt w postaci braku skutecznych mechanizmów weryfikacji rzeczywistego przebiegu szkolenia praktycznego osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami. Nie wykazano jednak w jakim procencie szkoleń występują nieprawidłowości, założono **domniemanie nieuczciwości przedsiębiorców**. Projekt obejmuje wszystkich przedsiębiorców systemem stałego nadzoru, mimo że zdecydowana większość prowadzi działalność zgodnie z prawem. Kontrola powinna koncentrować się na podmiotach naruszających przepisy, a nie obejmować wszystkich. Projekt przewiduje rejestrowanie trasy każdej jazdy, czasu jej trwania i innych danych pozwalających odtworzyć historię przemieszczania się kursantów i instruktorów. Tak daleko idąca ingerencja w prywatność nie została należycie uzasadniona. Projekt budzi poważne wątpliwości w świetle art. 31 ust. 3, art. 47 oraz art. 51 ust. 2 Konstytucji RP. Nie wykazano, że obowiązkowe gromadzenie danych o lokalizacji wszystkich kursantów i instruktorów jest środkiem koniecznym oraz najmniej ingerującym w prawa obywateli. Możliwość odbycia szkolenia zostaje uzależniona od posiadania smartfona, aplikacji mobilnej i dostępu do Internetu, choć prawo nie nakłada na obywateli obowiązku posiadania takich urządzeń. Projekt nie uwzględnia awarii telefonu, braku zasięgu GPS (zjawisko powszechne przy lotniskach, obiektach wojskowych czy przy granicy z Rosją i Białorusią w obecnej napiętej sytuacji w związku z wojną w Ukrainie), utraty Internetu ani sytuacji osób zagrożonych wykluczeniem cyfrowym. Projekt przewiduje gromadzenie dużej ilości danych lokalizacyjnych bez przedstawienia przekonującej analizy ryzyka ich wycieku lub nieuprawnionego wykorzystania.

Cyfryzacja procesu szkolenia kierowców jest kierunkiem pożądanym, jednak nie może prowadzić do powszechnego monitorowania obywateli, uzależnienia szkolenia od posiadania prywatnego urządzenia elektronicznego ani przerzucania ryzyka awarii systemów na przedsiębiorców i kursantów. Projekt wymaga istotnych zmian, aby zachować zgodność z zasadą proporcjonalności, ochroną prywatności oraz równego dostępu do szkolenia.

W pełni popieramy i utożsamiamy się z publikowanym postulatem prowadzenia „**pilotażu**” przed wdrożeniem **Cyfrowej karty kursanta** do systemu prawnego RP, link <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/news-tygodnia/jakub-grabowski-czy-cyfrowa-karta-kursanta-powinna-przejsc-pilot>

Najpierw sprawdźmy, potem wdrażajmy. Cyfrowa karta kursanta powinna przejść pilotaż w prawdziwym OSK.

Propozycja ta zdecydowanie zasługuje na rozwinięcie. Zanim cyfrowa karta kursanta, rejestrowanie tras jazd, dwustronne potwierdzanie zajęć staną się obowiązkiem wszystkich ośrodków szkolenia kierowców, należy sprawdzić te rozwiązania w praktyce. Nie na papierze. Nie wyłącznie podczas konsultacji przy ministerialnym stole. W **prawdziwej szkole jazdy, z prawdziwymi instruktorami, kursantami, samochodami, problemami** z zasięgiem, rozładowanym telefonem i napiętym grafikiem jazd. Taki pilotaż pokaże, czy projektowany system rzeczywiście zwiększy rzetelność szkolenia, czy też stworzy problemy, których dzisiaj jeszcze nie jesteśmy w stanie przewidzieć.

2. pkt.4 wykreślić

4) w art. 24 w pkt 1 w lit. d średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. e w brzmieniu:

„e) wyposażonym **w urządzenie lokalizacyjne**, o którym mowa w art. 23f pkt 1 – w zakresie szkolenia osób ubiegających się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym;”;

Uzasadnienie

Vide uzasadnienie do pkt.1 powyżej

3. pkt.14 lit. e

a) w lit. e wykreślić dodawany ust. 3c

„3c. Przepisu ust. 3a nie stosuje się, jeżeli osoba egzaminowana w trakcie kolejnego przystąpienia do egzaminu, o którym mowa w ust. 3a, w sposób określony w przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 1 pkt 5, kierując pojazdem **zagroża bezpośrednio życiu lub zdrowiu uczestników ruchu drogowego** – w takim przypadku osoba ta przystępuje ponownie do części praktycznej egzaminu państwowego w pełnym zakresie.”;

Uzasadnienie

Naszym zdaniem propozycja aby przerwanie egzaminu praktycznego prowadzonego w ruchu drogowym skutkowało koniecznością uzyskania ponownie pozytywnego wyniku z części egzaminu realizowanego na placu manewrowym – nie ma żadnego uzasadniania merytorycznego i ma charakter wyłącznie sankcyjny.

4. pkt.18 w art.53b ust.2 skreślić

„2. Opłata za część praktyczną egzaminu państwowego przeprowadzaną na podstawie art.51 ust. 3a jest pobierana **w tej samej wysokości** jak opłata za przeprowadzenie części praktycznej na podstawie art.51 ust. 3”.

Uzasadnienie

Opłata **powinna być pomniejszona** z uwagi na mniejszy koszt ograniczonego zakresu zadań egzaminacyjnych, a także dyspozycję przepisu art.56a ust.2.

Analiza projektu prowadzi do wniosku, że jego głównym celem jest zwiększenie kontroli nad procesem szkolenia i egzaminowania. Świadczą o tym między innymi obowiązek stosowania systemów GPS, rejestrowanie egzaminów wewnętrznych, rozszerzenie obowiązku stosowania kamer oraz tworzenie kolejnych mechanizmów nadzorczych. W naszej ocenie właściwszym kierunkiem byłoby skoncentrowanie się na poprawie jakości szkolenia oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Osiągnięcie tego celu wymaga przede wszystkim inwestowania w edukację kandydatów na kierowców, systematyczne doskonalenie zawodowe instruktorów nauki jazdy oraz egzaminatorów, a także tworzenie nowoczesnych i jednolitych programów szkolenia opartych na aktualnej wiedzy z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, psychologii transportu oraz metodyki nauczania. Projekt zdaje się opierać na założeniu, że zwiększenie nadzoru automatycznie przełoży się na poprawę jakości szkolenia. Tymczasem nadmierna kontrola nie zastąpi dobrze przygotowanego instruktora, rzetelnego procesu dydaktycznego ani wysokich standardów kształcenia.

Jednocześnie proponowane rozwiązania mogą być odbierane jako wyraz ograniczonego zaufania wobec środowiska instruktorów i egzaminatorów, mimo że zdecydowana większość z nich wykonuje swoje obowiązki rzetelnie i zgodnie z obowiązującymi przepisami. Budowanie jakości systemu powinno opierać się przede wszystkim na wzmocnieniu kompetencji jego uczestników, a nie wyłącznie na rozbudowie mechanizmów kontrolnych.

Dlatego warto rozważyć, aby większy nacisk położyć na rozwój programów szkolenia kandydatów na kierowców, doskonalenie zawodowe instruktorów i egzaminatorów oraz działania wspierające wysoką jakość procesu kształcenia. To właśnie edukacja i profesjonalne przygotowanie uczestników systemu są najskuteczniejszym sposobem poprawy bezpieczeństwa na drogach. Najlepszymi kontrolerami w systemie uzyskiwania uprawnień będą świadomi swoich praw i obowiązków kursanci.

Propozycje zmian nie uwzględnione w opiniowanym projekcie ustawy (UD402)

II. W Ustawie z 5 stycznia 2011 o kierujących pojazdami, proponujemy:

1. w art. 6 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Zespołem pojazdów, o którym mowa w ust. 1 pkt 6 lit. c, którego dopuszczalna masa całkowita przekracza 3,5 t, może kierować osoba, która **odbyła wymagane szkolenie** i zdała część praktyczną egzaminu państwowego, potwierdzoną wpisem do prawa jazdy”

Uzasadnienie

Art.10 ust.1 lit. d Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/2205 Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej ser. L Przewiduje trzy warianty do wyboru Państwom członkowskim:

- 1) Tylko szkolenie,
- 2) Tylko egzamin praktyczny,
- 3) Szkolenie + egzamin praktyczny

Zdawalność dotychczas prowadzonych egzaminów państwowych bez obowiązku odbycia szkolenia jest **żenująco niska** i wynosi ok. **20%**.

Wielokrotne zdawanie egzaminu państwowego generuje dla obywateli znaczące wydatki (aktualnie ok. **250 PLN/egzamin**) oraz koszty społeczne (np. konieczność podróży do WORD, absencja w pracy itp.)

2. w art. 23 ust.2 pkt.2 dodaje się lit. d w brzmieniu:

„d) na drodze ekspresowej lub autostradzie – dotyczy prawa jazdy kat. B, C, CE, D;”

Uzasadnienie

Należy wprowadzić obowiązek szkolenia na drogach ekspresowych lub autostradach w zakresie kat. B, C, CE, D prawa jazdy. Nie może dłużej trwać sytuacja, gdzie wiele osób uzyskujących uprawnienia po raz pierwszy w życiu wyjeżdża na taką drogę po zdaniu egzaminu bez wcześniejszego praktycznego przygotowania. Wiele osób popełnia błędy niewłaściwego korzystania z pasu rozbiegowego, niewłaściwego zjazdu, wyprzedzania, utrzymywania odstępu, ewentualnego zawracania (korzystania z węzłów), te umiejętności chociaż nie egzekwowane na egzaminie państwowym powinny być jak najszybciej wprowadzone do programu szkolenia.

Rozporządzeniem należy wprowadzać okresy przejściowe czy wyłączenia z obowiązku szkolenia na takiej drodze jeżeli odległość osk od najbliższej drogi ekspresowej lub autostrady jest większa niż np. 50 km. Jednak przy dopuszczeniu możliwości realizacji z jednym kursantem jednorazowo 4 godz. zajęć szkolenie na drogach szybkiego ruchu można z powodzeniem realizować na terenie całego kraju.

3. w art. 24 pkt.1 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) oznakowanym kwadratową tablicą barwy niebieskiej z białą literą „L” – nie dotyczy motocykla dwukołowego i motoroweru dwukołowego. Dopuszcza się oznakowanie samochodu osobowego kwadratową nalepką barwy niebieskiej z białą literą „L”, ”

Uzasadnienie

W przypadku szkolenia / egzaminowania na prawo jazdy kategorii AM, A1, A2 i A zasadnym jest odstąpienie od obowiązku oznaczania pojazdu jednośladowego tablicą z literą „L” na rzecz obowiązkowej kamizelki odbłaskowej z wyraźnie umieszczoną literą „L”, w którą ubrana jest osoba szkolona/ egzaminowana..

- **Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego** – litera „L” umieszczona na kamizelce odbłaskowej jest widoczna z przodu, z tyłu oraz z boków motocyklisty, dzięki czemu pozostali uczestnicy ruchu wcześniej rozpoznają, że mają do czynienia z osobą uczącą się jazdy.
- **Lepsza widoczność** – kamizelka odbłaskowa zwiększa widoczność motocyklisty zarówno w dzień, jak i po zmroku, co ma większy wpływ na bezpieczeństwo niż niewielka tablica zamocowana z tyłu motocykla.
- **Brak możliwości bezpiecznego montażu** – wiele motocykli, szczególnie nowoczesnych, nie posiada konstrukcyjnych możliwości trwałego i bezpiecznego zamocowania tablicy „L”. Stosowane uchwyty mogą ulec uszkodzeniu lub odpaść podczas jazdy.
- **Ochrona motocykla** – montaż dodatkowych uchwytów często wymaga ingerencji w elementy konstrukcyjne, co może prowadzić do uszkodzeń pojazdu i utraty jego walorów użytkowych.
- **Mniejsze ryzyko zagrożenia** – wystające elementy mocujące tablicę mogą stanowić dodatkowe zagrożenie podczas wywrotki lub kolizji.
- **Łatwość kontroli** – kamizelka z literą „L” jest łatwa do zweryfikowania przez organy kontrolne, a jednocześnie nie wymaga dodatkowego wyposażenia motocykla.
- **Praktyka europejska** – w wielu państwach europejskich stosowane są rozwiązania polegające na oznaczaniu osoby szkolonej specjalną kamizelką lub odzieżą z odpowiednim oznaczeniem, bez konieczności montowania tablic na motocyklu

4. w art.36 dodaje się ust.3 w brzmieniu:

„3. Legitymacja instruktora może być udostępniana w postaci dokumentu mobilnego, o którym mowa w art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o aplikacji mObywatel.”

Uzasadnienie

Pozytywne rozpatrzenie propozycji wyeliminowałoby uciążliwe perturbacje dotyczące również liczne rzesze osób szkolonych (np. wykluczenie obecności instruktora na egzaminie państwowym) w razie zagubienia, zniszczenia czy zapomnienia zabrania fizycznej postaci legitymacji instruktora

Ponadto pożądane upowszechnienie się postaci mobilnej w/w dokumentów – perspektywicznie umożliwiłoby wydawanie ich postaci fizycznej wyłącznie na wniosek osoby. W takich okolicznościach **znacząco zostałyby zmniejszone wydatki** organów ewidencyjnych administracji publicznej zobowiązanych do **nieodpłatnego wydawania** omawianych dokumentów w okolicznościach np. zmiany wzorców, zmian granic administracyjnych, zmian nazw itp.

5. w art. 45 ust. 4 uchyla się

4. Decyzja, o której mowa w ust. 1, **podlega natychmiastowemu wykonaniu** /zakaz wykonywania działalności OSK/

Uzasadnienie

Naszym zdaniem nie znajdujemy uzasadnienia faktycznego i merytorycznego dla zastosowania tak drastycznej sankcji. Ponadto rygor natychmiastowej wykonalności decyzji o zakazie prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie OSK przede wszystkim jest bardzo dolegliwy dla osób szkolonych, które w takich okolicznościach są zmuszone do nagłego poszukiwania innych OSK

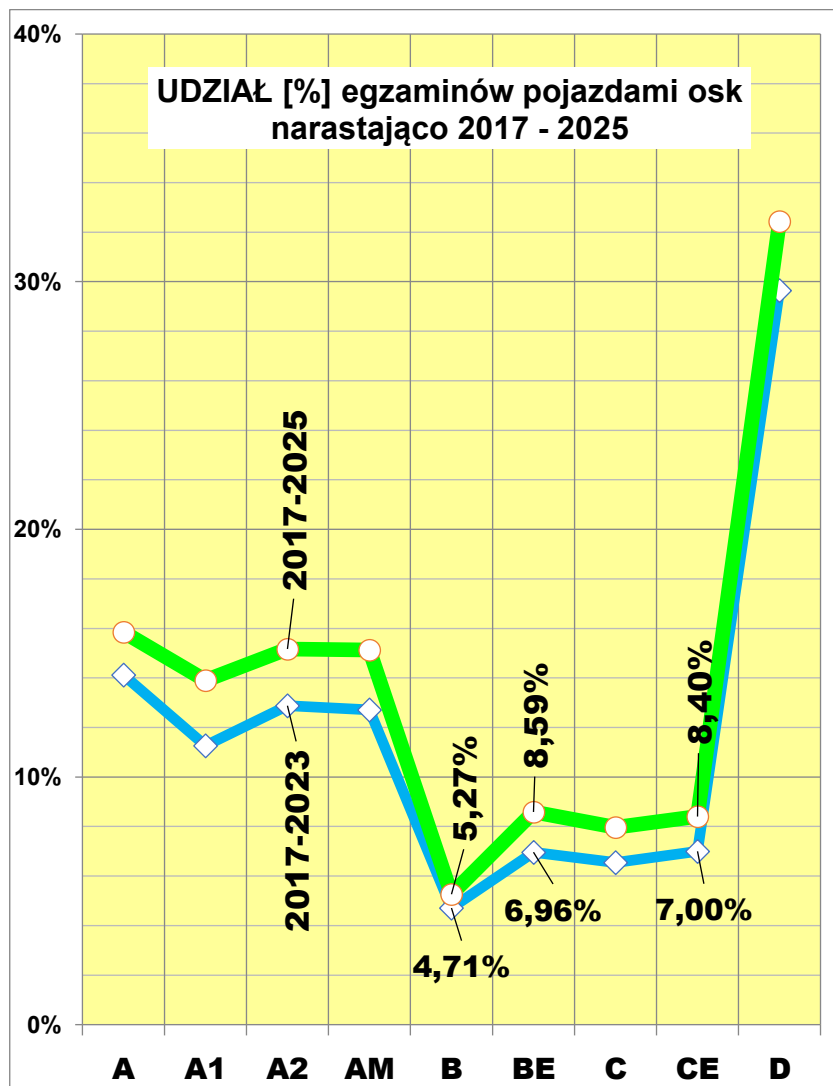
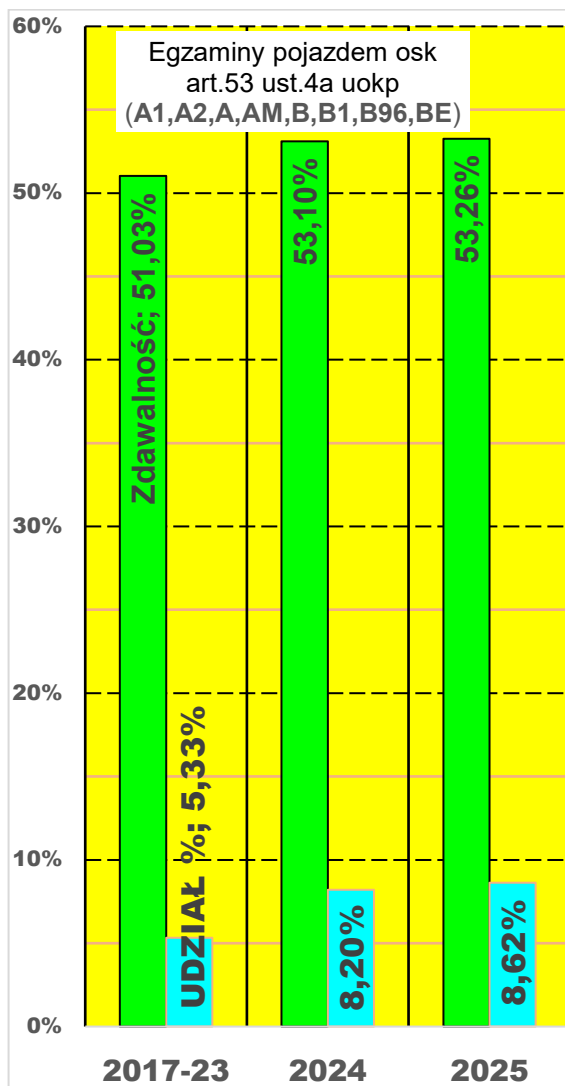
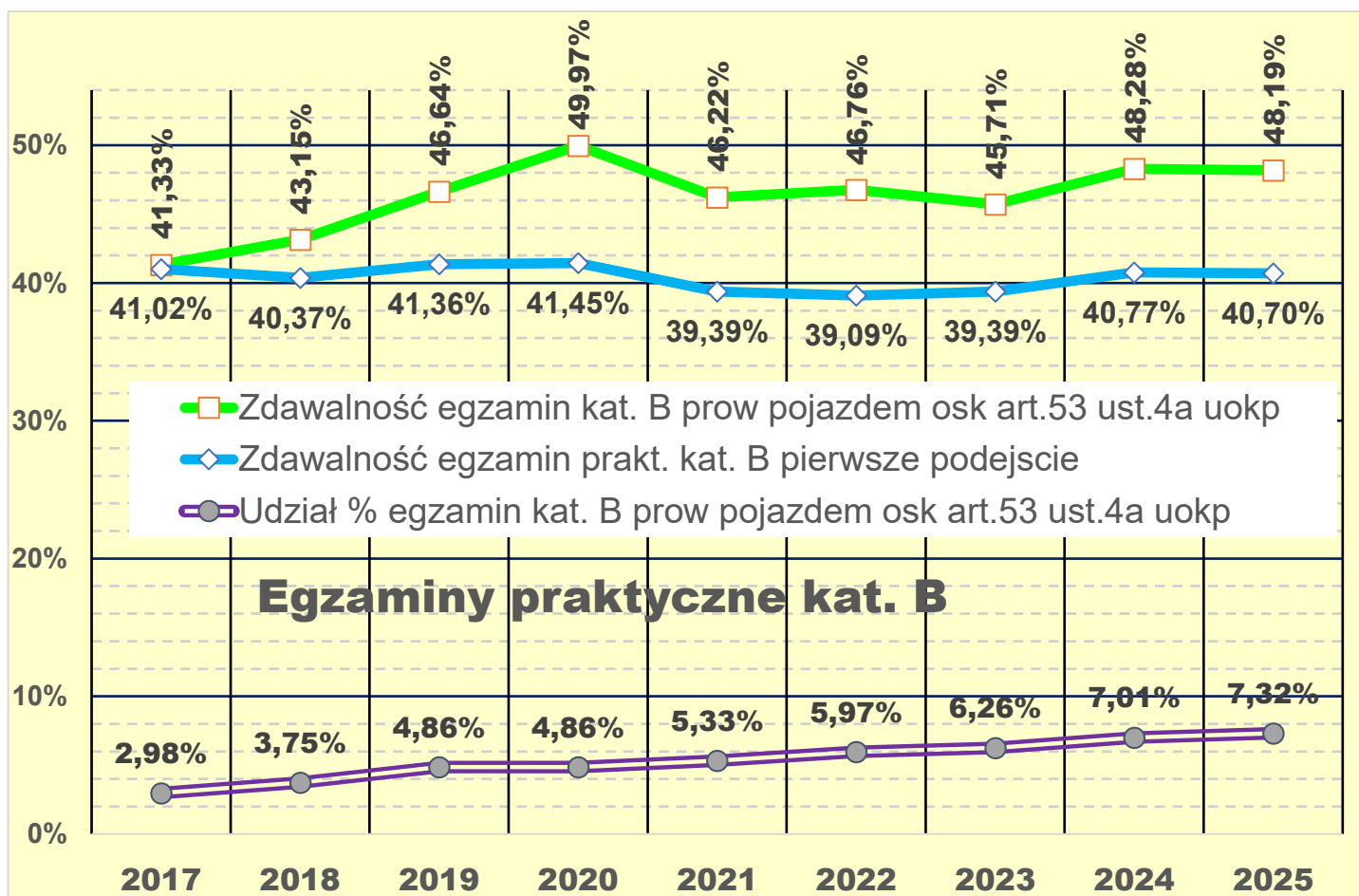
6. w art. 53 ust. 4a otrzymuje brzmienie:

„4a. Praktyczna część egzaminu państwowego na wniosek osoby egzaminowanej, jest prowadzona wskazanym pojazdem ośrodka szkolenia kierowców, który prowadził szkolenie tej osoby.”

Uzasadnienie

Naszym zdaniem nie ma przeszkód faktycznych i merytorycznych aby praktyczna część egzaminu państwowego w zakresie każdej kategorii prawa jazdy - na wniosek osoby egzaminowanej mogła być prowadzona wskazanym pojazdem ośrodka szkolenia kierowców, który prowadził szkolenie tej osoby.

Niniejsza propozycja uzasadniona jest również statystykami, które obiektywnie, bo empirycznie dowodzą **wyższej zdawalności egzaminów prowadzonych pojazdami OSK** oraz **wyraźnej tendencji rosnącej % udziału** tych egzaminów w liczbie egzaminów danej kategorii prawa jazdy, vide przywołane zobrazowania graficzne.



7. w art. 53 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, przeprowadzając postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego, którego przedmiotem są pojazdy do przeprowadzania praktycznej części egzaminu na prawo jazdy przygotowując dokumenty zamówienia i powołując komisję przetargową, włączają do prac przedstawicieli regionalnych organizacji zrzeszających ośrodki szkolenia kierowców, na ich wniosek, a w razie braku takich organizacji – przedstawicieli ogólnopolskich organizacji zrzeszających ośrodki szkolenia kierowców, wyrażających wolę wzięcia udziału w postępowaniu. Umowa w sprawie zamówienia publicznego na pojazdy jest zawierana przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego na okres nie krótszy niż 4 lata.”

Uzasadnienie

W środowisku dyrektorów WORD-ów spotykamy się ze stanowiskiem, które skutkuje akceptacją wniosku o włączenie przedstawicieli organizacji zrzeszających ośrodki szkolenia kierowców do postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, którego przedmiotem są pojazdy do przeprowadzania praktycznej części egzaminu na prawo jazdy **wyłącznie alternatywnie** tj. włącza się tych przedstawicieli **tylko** na etapie przygotowywania dokumentów zamówienia albo **tylko** na etapie prac komisji przetargowej. Wielu dyrektorów dopuszcza przedstawicieli organizacji zrzeszających osk do wszystkich etapów postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, którego przedmiotem są pojazdy do przeprowadzania praktycznej części egzaminu na prawo jazdy. Naszym zdaniem przedstawiciele organizacji zrzeszających ośrodki szkolenia kierowców powinni uczestniczyć w każdym etapie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, którego przedmiotem są pojazdy do przeprowadzania praktycznej części egzaminu na prawo jazdy.

8. w art. 56a ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W uchwale, o której mowa w ust. 1, uwzględnia się koszty rzeczowe i osobowe związane z przeprowadzaniem egzaminów państwowych, w tym pojazdem innego dysponenta, niż określony w art. 53 ust. 1.”

Uzasadnienie

WORD-y **nie posiadając pojazdów** do prowadzenia egzaminów lub prowadzonych pojazdem innego dysponenta w trybie przepisów art. 53 ust. 4 i ust. 4a ustawy o kierujących pojazdami tj. prowadzenia egzaminu państwowego na prawo jazdy:

- 1) **pojazdem bez pedału (dźwigni) sprzęgła**, jeżeli nie jest to pojazd będący w dyspozycji wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego [art. 54 ust. 5 pkt. 2 w związku z art. 53 ust. 4 pkt. 1 uokp],
- 2) **pojazdami**, którymi prowadzi się egzamin w zakresie uprawnień prawa jazdy kategorii **B1, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D lub D+E** [art. 53 ust. 4 pkt. 2 uokp],
- 3) **pojazdami ośrodka szkolenia kierowców**, który prowadził szkolenie tej osoby w zakresie prawa jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B, kod B96 i B+E [art. 53 ust. 4a uokp].

nie ponoszą kosztów eksploatacyjnych i wszystkich innych kosztów związanych z nabyciem i posiadaniem pojazdu (amortyzacja, ubezpieczenia, obsługi codzienne, mycie, sprzątanie, tankowanie, garażowanie lub parking strzeżony, okresowe badania i obsługi techniczne itp.) - **niemałych** szczególnie w obecnym czasie wysokich cen materiałów i usług.

Niestety uchwały sejmików wojewódzkich nie uwzględniają w/w obiektywnych okoliczności dlatego konieczna jest odpowiednia regulacja ustawowa, o którą niniejszym wnosimy.

III. W ustawie z 20 czerwca 1997 Prawo o ruchu drogowym, proponujemy:

1. w art. 55

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Pojazd do nauki jazdy lub przeprowadzania egzaminu państwowego oznacza się tablicą kwadratową barwy niebieskiej z białą literą „L”, umieszczoną na pojeździe – **nie dotyczy motocykla dwukołowego i motoroweru dwukołowego**. W warunkach niedostatecznej widoczności tablica umieszczona na pojeździe powinna być oświetlona. Podczas prowadzenia nauki jazdy lub egzaminu państwowego motocyklem dwukołowym lub motorowerem dwukołowym osoba kierująca takim pojazdem powinna być **ubrana w kamizelkę** z umieszczoną na niej tablicą kwadratową barwy niebieskiej z białą literą „L” wykonanych z materiału odblaskowego”

Uzasadnienie:

- **Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego** – litera „L” umieszczona na kamizelce odblaskowej jest widoczna z przodu, z tyłu oraz z boków motocyklisty, dzięki czemu pozostali uczestnicy ruchu wcześniej rozpoznają, że mają do czynienia z osobą uczącą się jazdy.
- **Lepsza widoczność** – kamizelka odblaskowa zwiększa widoczność motocyklisty zarówno w dzień, jak i po zmroku, co ma większy wpływ na bezpieczeństwo niż niewielka tablica zamocowana z tyłu motocykla.
- **Brak możliwości bezpiecznego montażu** – wiele motocykli, szczególnie nowoczesnych, nie posiada konstrukcyjnych możliwości trwałego i bezpiecznego zamocowania tablicy „L”. Stosowane uchwyty mogą ulec uszkodzeniu lub odpaść podczas jazdy.
- **Ochrona motocykla** – montaż dodatkowych uchwytów często wymaga ingerencji w elementy konstrukcyjne, co może prowadzić do uszkodzeń pojazdu i utraty jego walorów użytkowych.
- **Mniejsze ryzyko zagrożenia** – wystające elementy mocujące tablicę mogą stanowić dodatkowe zagrożenie podczas wywrotki lub kolizji.
- **Łatwość kontroli** – kamizelka z literą „L” jest łatwa do zweryfikowania przez organy kontrolne, a jednocześnie nie wymaga dodatkowego wyposażenia motocykla.
- **Praktyka europejska** – w wielu państwach europejskich stosowane są rozwiązania polegające na oznaczaniu osoby szkolonej specjalną kamizelką lub odzieżą z odpowiednim oznaczeniem, bez konieczności montowania tablic na motocyklu.

b) Dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Pojazd wykorzystywany do nauki jazdy lub przeprowadzania egzaminu państwowego prawa jazdy kat. B może być oznaczony w sposób opisany w ust. 1 lub zamiennie kwadratową nalepką barwy niebieskiej z białą literą „L” na przedniej i tylnej szybie pojazdu w sposób nie ograniczający widoczności osobie szkolonej i instruktorowi.

Uzasadnienie

*Podczas szkolenia na drogach ekspresowych i autostradach a także na drogach poza obszarem zabudowanym stosowanie tablicy „L” o wymiarach 30 x30 cm na dachu pojazdu generuje **niebezpieczeństwo dla innych uczestników ruchu**, gdyż napór powietrza na tak dużą powierzchnię niekiedy zrywa z dachu pojazdu tablice „L” powodując zagrożenie powstaniem poważnego wypadku drogowego. W wielu państwach samochody nauki jazdy są oznaczone poprzez nalepki z różnymi symbolami i jest to z powodzeniem stosowane bez uszczerbku dla bezpieczeństwa. Z racji przyzwyczajenia do symbolu niebieskiej „L” dla pojazdów nauki jazdy- taki symbol o wymiarach np. 10 x 10 cm należałoby zachować – szczególne warunki należy określić w Rozporządzeniu w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów, wymagań dla tablic rejestracyjnych oraz wzorów innych dokumentów związanych z rejestracją pojazdów*

Deklarujemy gotowość dalszej współpracy w toku prac legislacyjnych, w tym **do udziału w konferencji uzgodnieniowej**.

Z wyrazami szacunku

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

Grzegorz Łapeta – prezes, biuro@pfssk.pl

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

Michał Szypura – prezes, biuro@pigosk.pl

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

Roman Stencel – prezes, ogosk@izbaosk.eu

 Podpisano przez/ Signed by:
GRZEGORZ ŁAPETA
Data/ Date: 29.07.2026 19:35