

, dnia 03.08.2026 r.

Pan
Minister Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

PETYCJA

w sprawie zmiany przepisów dotyczących tabliczki T-30 umieszczanej pod znakiem D-18 „Parking”
w zakresie limitu dopuszczalnej masy całkowitej pojazdów

Działając na podstawie art. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870 ze zm.) oraz art. 63 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, wnoszę niniejszą petycję w interesie publicznym.

I. Żądanie

Wnoszę o podjęcie działań legislacyjnych zmierzających do zmiany § 52 ust. 2 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310 ze zm.) w ten sposób, aby:

1. podnieść limit dopuszczalnej masy całkowitej pojazdów uprawnionych do postoju w miejscach oznaczonych znakiem D-18 z tabliczką T-30 z obecnych 2,5 t do 3 000 kg (ewentualnie 2 750 kg), albo
2. znosić limit DMC w przypadku tabliczek T-30 wskazujących postój pojazdu w całości na jezdni (warianty T-30f, T-30g, T-30i), pozostawiając limit wyłącznie dla postoju na chodniku, albo
3. wprowadzić wyjątek dla pojazdów elektrycznych i hybryd typu plug-in, podnosząc dla nich limit DMC do 3 000 kg (lub 2 750 kg) ze względu na znaczną masę baterii trakcyjnych.

II. Uzasadnienie

Zgodnie z § 52 ust. 2 rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych tabliczka T-30 umieszczona pod znakiem D-18 „Parking” wskazuje nie tylko sposób ustawienia pojazdu względem krawędzi jezdni, ale również to, że miejsce jest przeznaczone wyłącznie dla pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 t. Przepis ten nie rozróżnia wariantów tabliczki – limit 2,5 t obowiązuje zarówno przy postoju na chodniku, jak i przy postoju w całości na jezdni (zatoki, pasy postojowe).

W praktyce powoduje to, że znacząca i stale rosnąca grupa pojazdów osobowych – w szczególności nowoczesnych SUV-ów, większych kombi oraz samochodów elektrycznych i hybryd plug-in – nie może legalnie korzystać z miejsc postojowych oznaczonych tabliczką T-30. Wiele popularnych modeli EV ma DMC przekraczające 2 500 kg właśnie z

powodu ciężkich baterii trakcyjnych, a nie z powodu gabarytów czy ładowności typowych dla pojazdów ciężarowych.

Problem dotyczy zarówno stref płatnego parkowania w miastach, jak i Miejsc Obsługi Podróżnych (MOP) przy autostradach i drogach ekspresowych. Kierowcy cięższych osobówek są de facto wykluczani z legalnego parkowania, mimo że pojazdy te nie różnią się istotnie od lżejszych samochodów osobowych pod względem wpływu na infrastrukturę drogową przy postoju na jezdni.

Aspekt elektromobilności: Obowiązujący limit 2,5 t stanowi barierę dla upowszechnienia pojazdów elektrycznych. Kierowcy rozważający przesiadkę na napęd elektryczny napotykają realne utrudnienia w codziennym parkowaniu, co działa demotywująco. Przepisy ruchu drogowego powinny dostosowywać się do nowego typu napędu i wspierać cele polityki klimatycznej oraz rozwoju elektromobilności, a nie je utrudniać. Podniesienie limitu (szczególnie dla EV) lub jego zróżnicowanie byłoby spójne z działaniami państwa na rzecz bezemisyjnego transportu.

Warto podkreślić, że w 2020 r. złożono już petycję w analogicznej sprawie (), w której resort zapowiadał analizę przepisów. Mimo upływu lat problem nie został rozwiązany, a wręcz się nasilił wraz ze wzrostem udziału cięższych osobówek i pojazdów elektrycznych na rynku.

III. Propozycje rozwiązań

Proponuję rozważenie jednej z poniższych zmian (lub ich kombinacji):

- **Wariant A (preferowany):** podniesienie limitu DMC w § 52 ust. 2 z 2,5 t do 3 000 kg dla wszystkich pojazdów samochodowych. Limit 3 t jest powszechnie stosowany w przepisach unijnych i krajowych jako granica między pojazdami lekkimi a cięższymi.
- **Wariant B:** podniesienie limitu do 2 750 kg – kompromis uwzględniający większość obecnych modeli SUV i EV bez otwierania miejsc dla typowych pojazdów dostawczych.
- **Wariant C:** zniesienie limitu DMC wyłącznie dla tabliczek T-30f, T-30g i T-30i (postój w całości na jezdni). Limit 2,5 t pozostaje uzasadniony jedynie przy postoju na chodniku (ochrona nawierzchni i pieszych).
- **Wariant D:** wprowadzenie wyraźnego wyjątku dla pojazdów napędzanych energią elektryczną (w tym hybryd plug-in), dla których limit wynosiłby 3 000 kg (lub 2 750 kg). Uzasadnieniem jest masa baterii, która nie przekłada się na większe obciążenie infrastruktury przy postoju na jezdni.

Zmiana powinna zostać wprowadzona zarówno w rozporządzeniu w sprawie znaków i sygnałów drogowych, jak i – w razie potrzeby – w rozporządzeniu w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

IV. Podsumowanie

Obecny przepis generuje absurdy prawne: kierowca SUV-a lub elektryka o DMC 2550 kg nie może zaparkować na zatoce postojowej oznaczonej tabliczką T-30i, podczas gdy na tej samej jezdni bez tabliczki T-30 postój takiego pojazdu jest dozwolony. Przepisy powinny być racjonalne, spójne z rzeczywistością techniczną pojazdów i wspierać, a nie utrudniać, transformację w kierunku elektromobilności.

W związku z powyższym proszę o uwzględnienie niniejszej petycji i podjęcie prac legislacyjnych zmierzających do zmiany obowiązujących przepisów.

V. Oświadczenie dotyczące danych osobowych

Oświadczam, że nie wyrażam zgody na udostępnianie ani publikację moich danych osobowych (w szczególności imienia i nazwiska) na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury ani w inny sposób. Zgoda na publikację danych nie została wyrażona.

Z wyrazami szacunku,