



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-5-1.0530.22.2025

Warszawa, 26 października 2025

ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Działając na podstawie art. 13 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) po rozpatrzeniu petycji z dnia 2 września 2025 r. w przedmiocie bezpieczeństwa na drogach klasy A i S, informuję, że petycja została rozpatrzona negatywnie.

W zakresie propozycji zmiany definicji samochodu osobowego pragnę poinformować, że zawarta w art. 2 pkt 40 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r - Prawo o ruchu drogowym definicja samochodu osobowego definiuje to pojęcie tylko poprzez przeznaczenie danego rodzaju pojazdu samochodowego do przewozu osób z ograniczeniem do 8 osób i kierowcy. Jej treść wynika z obowiązującego w UE podziału kategorii homologacyjnych pojazdów i odpowiada kategorii M1 w związku z powyższym zmiana tej definicji wymagałaby wcześniejszej zmiany definicji kategorii homologacyjnej M1 poprzez dodanie przesłanki prędkości maksymalnej, jaką pojazd może osiągać. Wprowadzenie takiego wymogu w procedurach homologacyjnych wydaje się jednak niemożliwe wobec faktu, że dopuszczalne prędkości maksymalne w poszczególnych państwach członkowskich UE są różne.

Proponowane wymuszenie zamontowania w pojazdach wyprodukowanych w 2000 roku i później niemodyfikowalnego systemu ograniczającego prędkość do 140 km/h, choć pozornie wydaje się technicznie możliwe, to wiąże się z ryzykiem trwałego uszkodzenia pojazdów poprzez ingerencję w systemy pojazdu co może skutkować zakłóceniami w działaniu systemów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo pojazdu w ruchu (np. układ

hamulcowy w którym systemy ESP i ABS czerpią informacje z czujników prędkości przy kołach pojazdu), ale także wzrostem emisji szkodliwych substancji z jednostki napędowej (zmiana nastawień tzw. sterownika silnika).

Ponadto działanie takie wymagałoby wcześniejszego opracowania konkretnych rozwiązań technicznych dla każdego z występujących na polskich drogach modelu samochodu osobowego, czego musieliby się podjąć producenci tych pojazdów. Należy także podkreślić, że wprowadzenia takich zmian konstrukcyjnych wiązałoby się z wysokimi kosztami, które w ocenie właścicieli pojazdów mogłyby być uznane za nieuzasadnione.

Istotny dla negatywnej oceny postulatu jest także fakt, że proponowane przez autora ograniczenie prędkości dotyczy tylko samochodów osobowych i nie może być uznane za skuteczne, gdyż po polskich drogach poruszają się także pojazdy zarejestrowane w innych krajach oraz pojazdy innych kategorii homologacyjnych, jak chociażby: motocykle czy też lekkie pojazdy dostawcze, które bez problemów mogą osiągać prędkości wyższe niż 140 km/h.

W kwestii objęcia wszystkich dróg klasy A i S odcinkowymi pomiarami prędkości informuję, że obecnie nie ma możliwości realizacji postulatu objęcia wszystkich dróg klasy A i S odcinkowymi pomiarami prędkości. Środki finansowe przeznaczone na tego typu inwestycje pochodzą w dużej mierze ze źródeł unijnych, które są ograniczone i rozdzielane zgodnie z wcześniej zatwierdzonymi priorytetami. Dodatkowo, wdrożenie tak szeroko zakrojonego systemu wymagałoby znacznego zwiększenia zasobów kadrowych, zarówno w zakresie obsługi technicznej, jak i administracyjnej, co obecnie przekracza możliwości Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, prowadzącego działania w zakresie automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym (m.in. w zakresie odcinkowych pomiarów prędkości).

Pragnę podkreślić, że Główny Inspektorat Transportu Drogowego, planując lokalizacje urządzeń rejestrujących, kieruje się przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Zgodnie z nim, dla każdej planowanej lokalizacji

przeprowadzana jest analiza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, która stanowi podstawę do decyzji o ewentualnej instalacji urządzenia rejestrującego.

Obecnie autostrady i drogi ekspresowe są objęte systemem odcinkowego pomiaru prędkości w 15 lokalizacjach. W najbliższym czasie uruchamiane będą kolejne urządzenia w ramach realizowanego projektu, którego zakończenie przewidziano na koniec czerwca 2026 r. W jego ramach na drogach klasy A i S zostanie zainstalowanych dodatkowych 40 systemów odcinkowego pomiaru prędkości, co w istotnym stopniu przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Mając powyższe na uwadze, należy podkreślić, że choć sama idea zwiększenia liczby odcinkowych pomiarów prędkości jest słuszna i w wielu przypadkach skuteczna, jej pełna realizacja w postulowanym zakresie nie jest obecnie możliwa.

Po dokładnej analizie przedstawionego w petycji problemu, uprzejmie informuję, że petycja nie może zostać rozpatrzona pozytywnie. Jednocześnie wskazuję, że w części dotyczącej pkt 4 Pana korespondencja została przekazana do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Z poważaniem

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Anna Kowalczyk

Zastępca Dyrektora

Dokument podpisany elektronicznie

