

Poznań, dnia 5 lipca 2026 r.

ADRESAT:

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

Do wiadomości:

- Pan poseł Bartosz Zawieja (Komisja Infrastruktury Sejmu RP, okręg nr 39 — Poznań)
- Pan poseł Mirosław Suchoń (Przewodniczący Komisji Infrastruktury Sejmu RP)
- Pani poseł Urszula Pastawska (Przewodnicząca Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa Sejmu RP)
- Pani poseł Karolina Pawliczak (Komisja Infrastruktury Sejmu RP, Wielkopolska)

PETYCJA

w sprawie podjęcia inicjatywy legislacyjnej wprowadzającej automatyczny nadzór nad nadmiernym hałasem pojazdów w ruchu drogowym („fotoradary akustyczne”)

Na podstawie art. 63 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej oraz art. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (t.j. Dz.U. 2018 poz. 870), działając w interesie publicznym, wnoszę petycję o podjęcie przez Ministra Infrastruktury działań legislacyjnych zmierzających do umożliwienia automatycznego rejestrowania i sankcjonowania nadmiernego hałasu emitowanego przez pojazdy w ruchu drogowym, w szczególności pojazdów z nielegalnie zmodyfikowanym układem wydechowym.

I. PRZEDMIOT PETYCJI

Wnoszę o podjęcie inicjatywy ustawodawczej oraz prac nad aktami wykonawczymi, które wprowadzą do polskiego porządku prawnego instytucję automatycznego nadzoru nad hałasem pojazdów, analogiczną do funkcjonującego już systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym (CANARD/GITD) w zakresie prędkości i sygnalizacji świetlnej.

II. UZASADNIENIE — STAN FAKTYCZNY I ZDROWOTNY

Nadmierny hałas komunikacyjny, zwłaszcza generowany przez pojazdy z celowo zmodyfikowanymi tłumikami oraz motocykle, stanowi realne zagrożenie dla zdrowia publicznego, a nie jedynie uciążliwość. Zgodnie z Wytycznymi WHO dot. hałasu w środowisku dla Regionu Europejskiego (2018) hałas drogowy powinien pozostawać poniżej 53 dB Lden i 45 dB Lnight; poziom 40 dB Lnight jest najniższym poziomem o udokumentowanym szkodliwym oddziaływaniu. Raport Europejskiej Agencji Środowiska „Environmental noise in Europe 2025” wskazuje, że hałas środowiskowy w UE odpowiada za ok. 73 000 przedwczesnych zgonów rocznie, 49 000 nowych przypadków

chorób układu krążenia i 1,5 mln utraconych lat życia w zdrowiu (DALY). Metaanaliza van Kempen i in. (2018) wykazała wzrost ryzyka choroby niedokrwiennej serca o 8% na każde +10 dB Lden. Badanie HYENA (Haralabidis i in., 2008) dowiodło skoku ciśnienia tętniczego o 6–7 mmHg w oknie pojedynczego głośnego zdarzenia nocnego — co ma bezpośrednie znaczenie dla przejazdów przerobionych wydechów, których szkodliwość zależy od poziomu pojedynczego zdarzenia, a nie od wartości uśrednionej.

III. UZASADNIENIE — LUKA PRAWNA

Obowiązujące prawo nie daje narzędzi do skutecznej, systemowej egzekucji:

1. Art. 129g ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. — Prawo o ruchu drogowym zawiera zamknięty katalog naruszeń rejestrowanych automatycznie, ograniczony do przekroczenia prędkości oraz niestosowania się do sygnalizacji świetlnej. Hałas nie mieści się w tym katalogu, wobec czego system CANARD nie ma podstawy prawnej do jego rejestrowania.

2. Policja może wprowadzić mierzyć poziom hałasu miernikiem (art. 129 Prawa o ruchu drogowym), lecz wyłącznie w warunkach postojowych (pojazd zatrzymany, pomiar w odległości ok. 0,5 m od wylotu tłumika przy określonych obrotach silnika). Metoda ta jest nieprzydatna do masowej kontroli pojazdów w ruchu i wymaga fizycznej obecności patrolu przy każdym pojeździe.

Skutkiem jest faktyczna bezkarność sprawców, mimo istnienia materialnoprawnego zakazu (art. 60 ust. 2 pkt 2 oraz art. 66 ust. 1 pkt 2 Prawa o ruchu drogowym).

IV. UZASADNIENIE — WYKONALNOŚĆ I WZORY ZAGRANICZNE

Rozwiązanie techniczne jest dojrzałe i przetestowane. Wskazuję w szczególności:

1. Francja — na podstawie art. 92 ustawy LOM (nr 2019-1428) wprowadzono décret nr 2022-1 z dnia 3 stycznia 2022 r. oraz arrêté z dnia 7 lipca 2023 r. ustalający próg 85 dB(A) dla pomiaru dynamicznego w terenie zabudowanym. Urządzenia (m.in. Bruitparif „Hydre”, MicrodB) łączą matrycę mikrofonową z odczytem tablicy rejestracyjnej; podlegają homologacji krajowego organu metrologicznego (LNE), analogicznie do fotoradarów prędkości. Odpowiedzialność opiera się na domniemaniu odpowiedzialności finansowej właściciela pojazdu (art. L121-3 Code de la route).

2. Wielka Brytania (pilotaże Department for Transport 2022–2023), Niemcy (Berlin, „Lärmblitzer” 2023–2024), Szwajcaria (Genewa 2023) — potwierdziły skuteczność techniczną pomiaru; ich wdrożenie wstrzymuje wyłącznie brak krajowej podstawy prawnej i homologacji, nie zaś ograniczenia technologiczne.

Prawo Unii Europejskiej nie stoi na przeszkodzie: rozporządzenie (UE) nr 540/2014 reguluje homologację typu nowych pojazdów, a dyrektywa 2002/49/WE dotyczy mapowania hałasu środowiskowego — żadne z nich nie normuje indywidualnej kontroli drogowej, pozostawiając ją kompetencji krajowej.

Co istotne, Polska dysponuje już elementami niezbędnej konstrukcji prawnej: mechanizm odpowiedzialności właściciela pojazdu funkcjonuje przy fotoradarach prędkości (art. 78 ust. 4 Prawa o ruchu drogowym w związku z art. 96 § 3 Kodeksu wykroczeń), a kategoria mierników poziomu dźwięku istnieje w wykazie przyrządów podlegających prawnej kontroli metrologicznej.

V. OPIS TRUDNOŚCI (podejście uczciwe)

Petycja nie pomija barier, które należy rozwiązać:

1. Metrologia prawna — mierniki poziomu dźwięku podlegają dziś jedynie zatwierdzeniu typu, bez legalizacji pierwotnej i ponownej właściwej dla urządzeń dowodowych; brak też zatwierdzenia typu dla systemu automatycznie przypisującego hałas konkretnemu pojazdowi w ruchu. Wymaga to rozporządzenia Ministra Rozwoju i Technologii oraz zatwierdzenia typu przez Prezesa Głównego Urzędu Miar.
2. Przypisanie źródła dźwięku do pojazdu — w warunkach ruchu wielopasmowego bywa zawodne (w brytyjskim pilotażu jedynie ok. 4% aktywacji przypisano trafnie zbyt głośnym pojazdom, co wymagało weryfikacji nagrań przez człowieka). System musi zatem przewidywać kontrolę operatorską i ścieżkę odwoławczą.
3. Ochrona danych (nagranie audio-wideo) — wymaga opinii Prezesa UODO; pojazdy fabrycznie homologowane powyżej progu wymagają precyzyjnego rozgraniczenia od modyfikacji nielegalnych.

Trudności te mają charakter proceduralny i są usuwalne — dowodzi tego doświadczenie francuskie. Ich świadome wskazanie służy rzetelności petycji, nie zaś podważeniu jej zasadności.

VI. PETITUM

Wnoszę o:

1. podjęcie inicjatywy zmierzającej do nowelizacji art. 129g Prawa o ruchu drogowym poprzez rozszerzenie katalogu naruszeń rejestrowanych automatycznie o przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu pojazdu oraz dopuszczenie zdalnego pomiaru jako dowodu;
2. przygotowanie towarzyszących aktów wykonawczych: określających rodzaje urządzeń rejestrujących i warunki ich stosowania (Minister Infrastruktury), wymagania metrologiczne i zatwierdzenie typu (Minister Rozwoju i Technologii we współpracy z Prezesem Głównego Urzędu Miar) oraz stawki w taryfikatorze mandatów;
3. rozważenie uruchomienia pilotażu wzorem francuskim, we współpracy z Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego;
4. poinformowanie mnie o sposobie rozpatrzenia petycji.

VII. OŚWIADCZENIA I KLAUZULE

Wyrażam zgodę na ujawnienie na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję danych osobowych wnoszącego petycję (art. 4 ust. 3 ustawy o petycjach).

Zwracam się o rozpatrzenie petycji w terminie wynikającym z art. 10 ust. 1 ustawy o petycjach, nie później niż w ciągu 3 miesięcy od dnia jej złożenia.

Proszę o doręczanie korespondencji w tej sprawie drogą elektroniczną.

Z wyrazami szacunku
Ernest Bursa