

PETYCJA

Rafał Miodowski

Warszawa, dnia 16.07.2026 r.

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

PETYCJA

w sprawie objęcia pojazdów silnikowych rozwiązaniami regulacyjnymi analogicznymi do zapowiadzianych dla hulajnóg elektrycznych i rowerów ze wspomaganiem elektrycznym — w zakresie nadzoru rynku, zakazu nielegalnych modyfikacji oraz egzekwowania norm hałasu

Na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (t.j. Dz.U. z 2018 r. poz. 870) wnoszę, działając w interesie publicznym, o podjęcie przez Ministra Infrastruktury inicjatywy legislacyjnej obejmującej pojazdy silnikowe (motocykle, motorowery, samochody osobowe) rozwiązaniami analogicznymi do zapowiadzianych przez Ministerstwo Infrastruktury dla urządzeń transportu osobistego, tj.:

1. Objęcie **nadzorem rynku** (Transportowy Dozór Techniczny, Inspekcja Handlowa) sprzedaży — stacjonarnej i internetowej — **niehomologowanych układów wydechowych oraz ich elementów**, w tym urządzeń oferowanych z adnotacją „wyłącznie do użytku torowego/sportowego”, która w praktyce stanowi fikcję obchodzenia przepisów, wraz z możliwością wycofania takich produktów z obrotu;
2. Wprowadzenie **wyraźnego ustawowego zakazu usuwania lub modyfikowania fabrycznych elementów tłumiących** (w tym tzw. db-killerów), ingerencji w układ wydechowy oraz w oprogramowanie sterujące pracą silnika w sposób zwiększający emisję hałasu ponad wartości homologacyjne — wraz z **karami administracyjnymi dla przedsiębiorców** (warsztatów, sklepów, platform sprzedażowych) oferujących takie usługi lub produkty;
3. Włączenie **fotoradarów akustycznych** do systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym (CANARD) jako narzędzia egzekwowania dopuszczalnych poziomów hałasu pojazdów w ruchu, na wzór rozwiązań wdrażanych m.in. we Francji;
4. Rozszerzenie uprawnień **straży gminnych (miejskich)** o kontrolę parametrów akustycznych pojazdów — analogicznie do zapowiadzianego włączenia straży miejskich do kontroli parametrów technicznych hulajnóg elektrycznych.

UZASADNIENIE

1. Precedens regulacyjny — pakiet dotyczący hulajnog elektrycznych

Ministerstwo Infrastruktury zapowiedziało pakiet zmian dotyczących hulajnog elektrycznych i rowerów ze wspomaganiem elektrycznym, obejmujący: (a) nadzór rynku nad urządzeniami niespełniającymi wymogów technicznych, w tym sprzedawanymi przez internet, z możliwością wycofania ich z obrotu; (b) zakaz zdejmowania blokad prędkości i ingerowania w mechanizmy napędowe; (c) kary administracyjne dla przedsiębiorców sprzedających takie urządzenia lub umożliwiających ich modyfikację; (d) włączenie straży miejskich do kontroli parametrów technicznych. Minister Infrastruktury uzasadnił te działania słowami: „Chcemy uniemożliwić sprowadzanie do Polski i funkcjonowanie urządzeń, które stanowią zagrożenie dla uczestników ruchu”.

Pakiet ten dowodzi, że **państwo dysponuje gotowym, wykonalnym modelem regulacyjnym** dla dokładnie tego samego wzorca patologii, który od lat występuje na rynku pojazdów silnikowych: (1) urządzenia niezgodne z wymogami dostępne w legalnej sprzedaży, (2) łatwe i powszechne nielegalne modyfikacje, (3) brak realnej odpowiedzialności podmiotów komercyjnych czerpiących z tego zyski, (4) brak skutecznych narzędzi kontroli w ruchu.

2. Luka regulacyjna po stronie pojazdów silnikowych

O ile hulajnoga „odblokowana” do 40 km/h stanowi zagrożenie przede wszystkim bezpieczeństwa ruchu, o tyle motocykl z usuniętym db-killerem lub samochód z niehomologowanym wydechem generuje hałas przekraczający 100 dB, oddziałujący jednorazowo na setki-tysiące mieszkańców wzdłuż trasy przejazdu. Tymczasem:

- niehomologowane układy wydechowe są **jawnie i masowo oferowane** w polskich sklepach internetowych i na platformach sprzedażowych, bez jakiegokolwiek nadzoru rynku;
- usunięcie db-killera jest usługą **otwarcie reklamowaną** przez warsztaty;
- kontrola hałasu w ruchu praktycznie nie istnieje — Policja nie dysponuje powszechnie sonometrami, a badanie techniczne raz w roku nie wykrywa modyfikacji odwracalnych „na jeden dzień”;
- w przeciwieństwie do prędkości (fotoradary CANARD), **hałas nie jest objęty żadnym systemem automatycznego nadzoru**.

Asymetria jest rażąca: użytkownik hulajnogi przekraczającej 20 km/h ma podlegać systemowej kontroli państwa, podczas gdy kierujący pojazdem emitującym hałas wielokrotnie przekraczający normy homologacyjne pozostaje w praktyce bezkarny, a podmioty komercyjne umożliwiające te modyfikacje działają legalnie i jawnie.

3. Skala i skutki zdrowotne problemu

Hałas środowiskowy jest — według Światowej Organizacji Zdrowia i Europejskiej Agencji Środowiska — drugim po zanieczyszczeniu powietrza środowiskowym czynnikiem ryzyka zdrowotnego w Europie, powiązany z chorobami układu krążenia, zaburzeniami snu i pogorszeniem zdrowia psychicznego. Hałas impulsowy generowany

przez zmodyfikowane pojazdy — nieujmowany w uśrednionych mapach akustycznych — jest szczególnie dotkliwy w porze nocnej w gęstej zabudowie śródmiejskiej.

Dokumentuję ten problem na prowadzonej przeze mnie platformie obywatelskiej **doschalasu.pl**, gromadzącej zgłoszenia mieszkańców dotyczące hałasu komunikacyjnego, w tym nocnych przejazdów zmodyfikowanych motocykli i samochodów w centrum Warszawy. Zgromadzony materiał wskazuje, że problem ma charakter systemowy i powtarzalny, a istniejące narzędzia (interwencje Policji post factum) są nieskuteczne wobec zdarzeń trwających kilkadziesiąt sekund.

4. Wykonalność

Wszystkie postulowane rozwiązania stanowią proste odwzorowanie mechanizmów już zapowiedzianych dla hulajnóg elektrycznych, a fotoradary akustyczne są technologią sprawdzoną w pilotażach zagranicznych (m.in. Francja, kanton Genewa). Nie ma przeszkód prawnych ani technicznych, by model regulacyjny uznany przez Ministerstwo za właściwy dla urządzeń transportu osobistego zastosować do pojazdów silnikowych — źródła nieporównywalnie większej uciążliwości.

WNIOSEK

Wnoszę o udzielenie odpowiedzi na niniejszą petycję w trybie i terminie określonych w ustawie o petycjach oraz o poinformowanie mnie o sposobie jej rozpatrzenia na wskazany wyżej adres do doręczeń elektronicznych.

Wyrażam zgodę na ujawnienie na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję moich danych osobowych w zakresie imienia i nazwiska (art. 4 ust. 3 ustawy o petycjach).

Z poważaniem,

Rafał Miodowski