



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-4.0530.4.2025

Warszawa, 04 czerwca 2025

Pan

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 zawartej w piśmie z dnia 20 kwietnia 2025 r.: „w sprawie dopuszczania retrofitów LED H7 w Polsce”, uprzejmie informuję, że **petycja została rozpatrzona negatywnie.**

UZASADNIENIE

Zagadnienie opracowania i wdrożenia do polskiego porządku prawnego procedury badania i dopuszczania do użycia w pojazdach oświetlenia LED, w tym zamienników (retrofitów) lamp H7, było przedmiotem analiz prowadzonych wspólnie przez przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury, organu właściwego w sprawach homologacji - Transportowego Dozoru Technicznego oraz służby technicznej – Instytutu Transportu Samochodowego. Przedmiotem analizy były zarówno aspekt prawny, jak i techniczny zagadnienia.

Należy zauważyć, iż obowiązujące w Polsce przepisy dotyczące warunków technicznych pojazdów oparte są na wymaganiach międzynarodowych przewidzianych w procedurze homologacji typu pojazdu. Elementy układu oświetleniowego instalowanego w pojeździe muszą być objęte ważnym świadectwem homologacji typu ONZ i oznakowane zgodnie ze wzorem określonym w regulaminie ONZ, na podstawie którego homologacja została udzielona. Jedynie fakt wydania świadectwa homologacji typu ONZ może stanowić podstawę do uznania wyposażenia pojazdu za takie, które może zostać zainstalowane w pojeździe i gwarantować zgodność z obowiązującymi przepisami homologacyjnymi, a w konsekwencji zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zatem niezależnie od procedur krajowych, zewnętrzne światła stosowane w pojeździe powinny być homologowane na zgodność z regulaminami ONZ, dlatego też wypracowane stanowisko Ministerstwa Infrastruktury zakłada możliwość dopuszczania legalnego stosowania zamienników standardowych żarówek, ich odpowiednikami wykonanymi w technologii LED (retrofit LED) w pojazdach w Polsce tylko w przypadku uzyskania przez nie homologacji.

Podejście takie wynika z przekonania, że tylko wyroby, które przeszły pełny cykl badań homologacyjnych gwarantują, że ich stosowanie będzie bezpieczne zarówno dla kierującego pojazdem jak i przede wszystkim dla innych uczestników ruchu drogowego

(nie będą oślepiały) – czyli będą mogły być uznane za pełnoprawne zamienniki dotychczasowych źródeł światła. Ponieważ występujące na rynku produkty nie posiadają świadectw homologacji wydawanych według regulaminu EKG ONZ nr 37, to ich stosowanie w Polsce nie jest dozwolone.

Jednocześnie informuję, że Ministrowi Infrastruktury znany jest przytaczany przez Pana fakt dopuszczenia takich produktów do eksploatacji na podstawie przepisów krajowych (np. Niemcy). Przykładem są żarówki LED oferowane przez jedną z czołowych marek, które zostały zatwierdzone do ruchu drogowego w wybranych krajach UE dla ściśle określonych modeli pojazdów. Taki sposób dopuszczenia tych wyrobów wymaga jednak przeprowadzania szczegółowych badań każdego z odpowiedników ledowych z konkretnym modelem reflektora samochodowego właściwego tylko dla pojazdu określonej marki i typu i modyfikacji oraz zakresu lat produkcji i tworzenia na tej podstawie wykazu pojazdów, w których możliwe jest stosowanie takiego ledowego zamiennika bez szkody dla poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Rozwiązanie takie wymagające dużych nakładów finansowych (cykl badań dla każdego pojazdu oddzielnie), które musiałby ponieść producent lub właściciel pojazdu, który chciałby taki element świetlny zastosować w reflektorach swojego samochodu nie jest możliwe do zrealizowania w Polsce. Jedyna możliwa procedura w tym zakresie jest determinowana przepisami art. 47 ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz. 919) w powiązaniu z przepisami Załącznika VI rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE. Wskazany Załącznik VI do ww. unijnego aktu prawnego jest aktualnie pusty i nie zawiera wykazu części, które takiej procedurze mogłyby podlegać. Zgodnie z art. 56 ust. 7 ww. rozporządzenia:

„7.Państwa członkowskie mogą utrzymać przepisy krajowe dotyczące części lub wyposażenia, które mogą wpływać na prawidłowe funkcjonowanie układów istotnych dla bezpieczeństwa pojazdu lub na jego efektywność środowiskową, dopóki nie zostanie ustanowiony wykaz, o którym mowa w art. 55 ust. 4.”

Z uwagi na fakt, iż nie obowiązywały w Polsce przepisy w tym zakresie, nie można na ich podstawie stosować tej procedury dopóki wspomniany Załącznik VI rozporządzenia 2018/858 nie zostanie uzupełniony.

Należy także wskazać, że Światowe Forum na temat harmonizacji przepisów WP.29, na posiedzeniu w listopadzie 2024 r. przyjęło dokument o nazwie Rezolucja R.E.5 do Porozumienia z 1958 r. Rezolucja ta została rozszerzona o zapis, który uwzględnia możliwość stosowania rozwiązań retrofit LED w odniesieniu do żarówek kategorii H11. Zapis ten powstał w toku prac powołanej w ramach grupy roboczej do spraw oświetlenia pojazdu GRE w Genewie grupy zadaniowej Task Force on Substitutes and Retrofits .

W toku wspomnianego powyżej posiedzenia przyjęto harmonogram prac ww. grupy zadaniowej, który przewiduje następujące terminy przygotowywania dokumentów dla poszczególnych kategorii oświetlenia:

- rok 2026 – światła przeciwmgielne,

- rok 2027 – światła drogowe,
- rok 2028 – światła mijania.

Dokumenty te mają być publikowane w kolejnych wersjach Rezolucji R.E.5, a tym samym będą zawarte tam wymogi stosowane w ramach regulaminu EKG ONZ 37.

Oznacza to, że do końca 2028 r. wszystkie podstawowe źródła światła stosowane w pojazdach powinny mieć opracowane przepisy homologacyjne, co zagwarantuje, że każdy wytworzony w oparciu o nie element świetlny będzie mógł być zastosowany jako zamiennik klasycznego źródła światła w dowolnym pojeździe wyposażonym w reflektory/lampy zasilane daną kategorią źródeł światła (np. H1 lub H4).

Mając powyższe na uwadze, wobec działań prowadzonych na poziomie ONZ, resort infrastruktury nie planuje obecnie wprowadzenia krajowych regulacji mających na celu stworzenie, odrębnej od procedury homologacyjnej, procedury dopuszczania do użytku retrofitów LED.

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 upoważnienia Ministra Infrastruktury

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Olga Tworek

Zastępca Dyrektora Departamentu Transport Drogowego

Otrzymuje:

1. Adresat,
2. a/a.

Załącznik: klauzula RODO

Potwierdzam zgodność kopii wydruku z dokumentem elektronicznym:

Identyfikator dokumentu	1761217.9149197.6674789
Nazwa dokumentu	odpowiedz na petycje + AM.pdf
Tytuł dokumentu	odpowiedz na petycje + AM
Sygnatura dokumentu	DTD-4.0530.4.2025
Data dokumentu	04.06.2025
Skrót dokumentu	2184E550ADB5A0E1BE5DF5DE07637756E0D5E42E
Wersja dokumentu	1.5
Data podpisu	04.06.2025 17:01:25
Podpisane przez	OLGA EWA TWOREK Zastępca Dyrektora
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego

PDF 3 126 43 43

Data wydruku: 05.06.2025

Autor wydruku: Smaga Piotr (Administrator)