

Szanowni Państwo,

zwracam się z uprzejmą prośbą o rozważenie zmiany obowiązujących przepisów dotyczących używania świateł mijania w porze dziennej, w szczególności w odniesieniu do starszych pojazdów, które nie zostały fabrycznie wyposażone w światła do jazdy dziennej.

Wnoszę o przeanalizowanie możliwości wprowadzenia wyjątku od obowiązku używania świateł mijania od świtu do zmierzchu, przy dobrej widoczności i normalnej przejrzystości powietrza, dla samochodów, które nie posiadają fabrycznych świateł do jazdy dziennej. Proponowana zmiana nie miałaby dotyczyć jazdy po zmroku, przed świtem, w tunelach, podczas opadów, mgły, zadymienia, silnego zachmurzenia lub innych warunków ograniczonej widoczności. W takich przypadkach obowiązek używania świateł mijania powinien oczywiście pozostać bez zmian.

Moim zdaniem obecny obowiązek całodziennego jazdy na światłach mijania nie zawsze jest rozwiązaniem optymalnym, szczególnie w odniesieniu do starszych pojazdów, które konstrukcyjnie nie były projektowane z myślą o ciągłym używaniu świateł mijania jako świateł dziennych. W praktyce wiele starszych samochodów nie ma fabrycznych świateł do jazdy dziennej, więc właściciele są zmuszeni używać przez cały dzień zwykłych świateł mijania, nawet w pełnym słońcu, przy bardzo dobrej widoczności i w sytuacjach, w których pojazd i tak jest doskonale widoczny.

Problem ten ma kilka istotnych aspektów: bezpieczeństwo, ekologię, ekonomię oraz stan techniczny starszych pojazdów.

Po pierwsze, należy zwrócić uwagę na stan reflektorów w wielu starszych samochodach poruszających się po drogach. W teorii światła mijania mają poprawiać widoczność pojazdu i bezpieczeństwo. W praktyce jednak znaczna część starszych aut posiada reflektory zużyte, zmatowiałe, wypalone, źle ustawione albo po nieprofesjonalnych naprawach. Takie reflektory nie zawsze świecą prawidłowo. Zamiast poprawiać bezpieczeństwo, mogą powodować oślepianie innych kierowców, zwłaszcza gdy klosze są zmatowione, odbłyśniki zużyte albo światła nie są prawidłowo ustawione.

W dzień, szczególnie przy mocnym słońcu, kierowca może mieć już ograniczony komfort widzenia przez promienie słoneczne, odbicia od drogi, szyb i karoserii innych pojazdów. Jeżeli dodatkowo z naprzeciwka jedzie samochód z włączonymi światłami mijania, które przez zużyte lub zmatowiałe reflektory świecą rozproszonym światłem, efekt może być niekorzystny. Kierowca nie tylko patrzy w kierunku jasnego nieba lub nasłonecznionej drogi, ale dodatkowo otrzymuje w oczy światło z reflektorów pojazdu jadącego z przeciwka. W przypadku starszych lamp, które nie mają już idealnej granicy światła i cienia, może to bardziej przeszkadzać niż pomagać.

W mojej ocenie warto rozważyć, czy obowiązek używania świateł mijania w pełnym dzień i przy dobrej widoczności faktycznie zawsze poprawia bezpieczeństwo, czy w części przypadków powoduje jedynie dodatkowe oślepianie, większe zużycie energii i części eksploatacyjnych. Szczególnie dotyczy to pojazdów starszych, w których światła mijania nie są odpowiednikami nowoczesnych, energooszczędnych i dobrze widocznych świateł do jazdy dziennej.

Po drugie, należy wskazać problem dokładanych świateł do jazdy dziennej. Teoretycznie właściciel starszego pojazdu może zamontować dodatkowe światła dzienne LED. W praktyce jednak często nie jest to idealne rozwiązanie. Na rynku dostępnych jest wiele tanich zestawów świateł dziennych o niskiej jakości. Część z nich po jednej lub kilku zimach ulega uszkodzeniu, paruje, nabiera wilgoci, przestaje działać częściowo lub całkowicie, ma słabą szczelność albo niską jakość wykonania. Wiele dokładanych zestawów jest montowanych prowizorycznie, nierówno, w nieodpowiednim miejscu albo z nieprawidłowym podłączeniem elektrycznym.

W efekcie zamiast poprawy bezpieczeństwa powstaje kolejny problem techniczny i ekologiczny. Tanie dokładane światła dzienne często szybko stają się elektroodpadem. Właściciel pojazdu kupuje zestaw, montuje go, po zimie zestaw przestaje działać, potem kupowany jest kolejny. W skali kraju oznacza to dużą ilość taniej elektroniki, plastiku, przewodów i elementów LED, które szybko trafiają do odpadów. Jest to sprzeczne z zasadami ekologii i rozsądnego gospodarowania zasobami.

Moim zdaniem nie należy zachęcać właścicieli starszych pojazdów do masowego montowania tanich, niskiej jakości, dokładanych świateł LED tylko po to, aby uniknąć jazdy na światłach mijania. Takie rozwiązanie nie zawsze jest trwałe, estetyczne, bezpieczne i ekologiczne. W starszych samochodach często oznacza też ingerencję w instalację elektryczną, prowadzenie dodatkowych przewodów, montaż modułów, przekaźników, bezpieczników oraz elementów sterujących. Jeżeli robi to osoba bez odpowiedniej wiedzy, może dojść do błędów, zwarc, niestabilnej pracy oświetlenia albo problemów przy badaniu technicznym.

Po trzecie, obowiązek całodziennego używania świateł mijania powoduje dodatkowe zużycie energii. W starszych samochodach światła mijania najczęściej oparte są na żarówkach halogenowych. Dwie żarówki świateł mijania, światła pozycyjne, podświetlenie tablicy rejestracyjnej, czasem podświetlenie deski rozdzielczej i inne elementy instalacji elektrycznej powodują dodatkowe obciążenie alternatora. Alternator musi wytworzyć więcej energii, a więc silnik musi wykonać dodatkową pracę. Nawet jeśli zużycie paliwa w jednym samochodzie wydaje się niewielkie, to w skali milionów pojazdów poruszających się codziennie po drogach jest to realny koszt energetyczny i ekologiczny.

Większe obciążenie alternatora oznacza większe zużycie paliwa, a większe zużycie paliwa oznacza większą emisję spalin. Dodatkowo częstsze przepalanie żarówek oznacza większą produkcję, transport i utylizację części eksploatacyjnych. W starszych pojazdach wymiana żarówek bywa częsta, a w niektórych modelach dostęp do nich jest utrudniony. Powoduje to koszty dla kierowców, odpady oraz zużycie materiałów, które można byłoby ograniczyć.

Po czwarte, ciągłe używanie świateł mijania przyspiesza zużycie reflektorów. W starszych samochodach reflektory często są wykonane z tworzywa sztucznego, które z czasem matowieje pod wpływem promieniowania UV, temperatury, zabrudzeń i warunków atmosferycznych. Dodatkowa temperatura od żarówek oraz ciągła eksploatacja mogą przyczyniać się do pogarszania stanu lamp. Odbłyśniki również mogą się wypalać, a klosze tracić przejrzystość. W efekcie pojazd po latach świeci gorzej, a kierowca musi inwestować w polerowanie reflektorów, regenerację albo wymianę całych lamp.

Paradoksalnie więc przepis, który miał poprawiać bezpieczeństwo, może w starszych pojazdach przyczyniać się do szybszego pogorszenia jakości oświetlenia. Samochód, który przez wiele lat codziennie jeździ na światłach mijania także w pełnym słońcu, szybciej zużywa elementy oświetlenia niż pojazd, który korzysta z energooszczędnych, fabrycznych świateł do jazdy dziennej.

Po piąte, obecne przepisy w praktyce różnicują sytuację właścicieli pojazdów nowszych i starszych. Nowoczesne samochody są fabrycznie wyposażone w światła do jazdy dziennej, najczęściej LED, które pobierają niewiele energii, są dobrze zaprojektowane, automatycznie się włączają i są zintegrowane z konstrukcją pojazdu. Starsze pojazdy takiego rozwiązania nie mają, więc muszą używać zwykłych świateł mijania, które pobierają więcej energii, mocniej zużywają żarówki i reflektory oraz nie są stworzone do pełnienia funkcji świateł dziennych przez cały dzień.

Właściciel starszego samochodu ma więc trzy możliwości: jeździć cały dzień na światłach mijania, zamontować dokładane światła dzienne albo narazić się na mandat. Każde z tych rozwiązań ma wady. Jazda na mijania powoduje większe zużycie energii i elementów oświetlenia. Montaż dokładanych świateł dziennych wiąże się z kosztami, jakością, ingerencją w instalację i ryzykiem awarii. Brak świateł jest obecnie niezgodny z przepisami. Dlatego warto rozważyć bardziej elastyczne rozwiązanie prawne dla pojazdów starszej konstrukcji.

Proponowane przeze mnie rozwiązanie nie zakłada całkowitego zniesienia obowiązku używania świateł. Chodzi wyłącznie o ograniczony wyjątek, który obowiązywałby przy spełnieniu konkretnych warunków:

pojazd nie posiada fabrycznych świateł do jazdy dziennej,

jazda odbywa się od świtu do zmierzchu,

widoczność jest dobra,

nie występują opady, mgła, zadymienie ani inne warunki ograniczające widoczność,

pojazd nie porusza się w tunelu,

kierowca w razie pogorszenia warunków ma obowiązek włączyć światła mijania.

Takie rozwiązanie byłoby kompromisem między bezpieczeństwem a ekologią. Nie zmuszałoby kierowców starszych pojazdów do montowania tanich, nietrwałych świateł LED ani do ciągłego

używania świateł mijania w warunkach, w których ich realna potrzeba jest dyskusyjna. Jednocześnie nie wyłączałoby obowiązku używania świateł wtedy, gdy są one rzeczywiście potrzebne.

Warto również zauważyć, że nie każdy starszy pojazd jest pojazdem zaniedbanym. Wiele starszych samochodów jest sprawnych technicznie, regularnie przechodzi badania techniczne i jest utrzymywanych w dobrym stanie. Sam fakt, że pojazd nie posiada fabrycznych świateł do jazdy dziennej, nie oznacza, że powinien być zmuszany do rozwiązania mniej ekologicznego i mniej korzystnego technicznie. Starsze samochody często są nadal użytkowane z powodów ekonomicznych, a ich właściciele nie zawsze mają możliwość zakupu nowszego pojazdu tylko po to, aby posiadać fabryczne światła dzienne.

Wprowadzenie takiego wyjątku mogłoby również ograniczyć zjawisko nieprofesjonalnego montażu dokładanych świateł do jazdy dziennej. Obecnie wielu kierowców decyduje się na tanie zestawy LED, które są montowane w przypadkowych miejscach, często bez odpowiedniej wiedzy technicznej. Niektóre z nich świecą zbyt słabo, inne zbyt mocno, jeszcze inne działają razem ze światłami mijania lub nie wyłączają się prawidłowo. To również może powodować problemy na drodze i podczas badań technicznych. Gdyby przepisy dawały rozsądny wyjątek dla pojazdów bez fabrycznych świateł dziennych, część kierowców nie byłaby zmuszana do takich przeróbek.

Z punktu widzenia ekologii korzystniejsze może być ograniczenie niepotrzebnego zużycia energii i elementów eksploatacyjnych niż wymuszanie ciągłej pracy świateł mijania lub masowego montażu taniej elektroniki LED. Produkcja, transport, montaż i utylizacja dodatkowych świateł dziennych również mają wpływ na środowisko. Jeżeli duża część dokładanych zestawów po krótkim czasie ulega uszkodzeniu przez wilgoć, sól drogową, mróz lub niską jakość wykonania, to ich ekologiczny sens staje się wątpliwy.

Zwracam również uwagę na aspekt praktyczny. W pełnym słońcu, na prostej drodze, przy dobrej widoczności, samochód jest widoczny przede wszystkim dzięki swojej bryle, kolorowi, ruchowi i położeniu na drodze. Światła mijania w takich warunkach nie zawsze są konieczne do jego zauważenia. Natomiast w trudniejszych warunkach, takich jak mgła, deszcz, zmierzch, cień w lesie, tunel lub jazda pod słońce, obowiązek używania świateł powinien oczywiście pozostać. Dlatego postuluję nie zniesienie obowiązku w całości, ale racjonalne rozróżnienie sytuacji.

Wnoszę więc o rozważenie zmiany przepisów w taki sposób, aby samochody niewyposażone fabrycznie w światła do jazdy dziennej nie musiały używać świateł mijania od świtu do zmierzchu przy dobrej widoczności. Ewentualnie proszę o rozważenie przeprowadzenia analizy, czy obecny obowiązek całodziennego używania świateł mijania przez starsze pojazdy rzeczywiście przynosi korzyści proporcjonalne do kosztów ekologicznych, technicznych i ekonomicznych.

Proszę o rozpatrzenie niniejszej petycji oraz udzielenie odpowiedzi drogą elektroniczną na adres: