



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-10.0530.6.2026

Warszawa, 20 sierpnia 2026

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 29 maja 2026 r. w sprawie zmiany przepisów dotyczących obowiązku używania świateł mijania w dzień przez pojazdy niewyposażone w montowane fabrycznie światła do jazdy dziennej, uprzejmie informuję, że petycja nie została uwzględniona.

W petycji wniesiono o wprowadzenie odstępstwa od obowiązku używania świateł mijania przez kierujących, pojazdów niewyposażonych fabrycznie w światła do jazdy dziennej w warunkach dobrej widoczności i normalnej przejrzystości powietrza w czasie od świtu do zmierzchu.

Zasady używania świateł zewnętrznych przez kierujących pojazdami regulują przepisy *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.). Zgodnie z art. 51 ust. 1 *ustawy - Prawo o ruchu drogowym*, kierujący pojazdem jest obowiązany używać świateł mijania podczas jazdy w warunkach normalnej przejrzystości powietrza. Stosownie natomiast do art. 51 ust. 2 *ustawy - Prawo o ruchu drogowym* dopuszcza się używanie przez kierującego pojazdem zamiast świateł mijania, świateł do jazdy dziennej, wyłącznie w warunkach normalnej przejrzystości powietrza oraz w czasie od świtu do zmierzchu.

Szczegółowe wymagania techniczne dotyczące świateł do jazdy dziennej określono w załączniku nr 6 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2024 r. poz. 502 i 1417). Zgodnie z zapisem w wierszu 18 (Lp.18) kolumnie 14 (połączenia elektryczne) pkt 7: dopuszcza się, aby wraz ze światłami do jazdy dziennej włączały się przednie i tylne światła pozycyjne, światła obrysowe - jeżeli występują, boczne światła pozycyjne - jeżeli występują oraz oświetlenie tylnej tablicy rejestracyjnej, - lub tylko tylne światła pozycyjne. Przedmiotowy zapis został wprowadzony do polskich przepisów pod kątem harmonizacji z unijnymi przepisami w zakresie homologacji typu pojazdu.

Warto wspomnieć, że dyrektywa Komisji 2008/89/WE z dnia 24 września 2008 r. zmieniająca, w celu dostosowania do postępu technicznego, dyrektywę Rady

76/756/EWG dotyczącą instalacji urządzeń oświetleniowych oraz sygnalizacji świetlnej na pojazdach silnikowych i ich przyczepach wprowadziła, od dnia 7 lutego 2011 r., w przypadku pojazdów o kategorii M₁ i N₁ (samochody osobowe i dostawcze) oraz od dnia 7 sierpnia 2012 r., w przypadku pojazdów innych kategorii, obowiązek wyposażania nowo produkowanych pojazdów w światła do jazdy dziennej, automatycznie włączane przy uruchomieniu pojazdu. Komisja Europejska uznała przy tym, że przy zróżnicowanym stosunku poszczególnych krajów do wprowadzania powszechnego obowiązku jazdy w włączonymi światłami mijania, nie zachodzi konieczność zalecania tego rozwiązania, ponieważ przyjęta *dyrektywa 2008/89/WE* w ciągu kilku, czy kilkunastu lat pozwoli na doprowadzenie do sytuacji, w której większość pojazdów poruszających się po drogach będzie wyposażona w światła do jazdy dziennej.

Należy jednak podkreślić, że przepisy dotyczące obowiązkowego wyposażenia nowo produkowanych pojazdów nie eliminują potrzeby uregulowania zasad używania światła przez pojazdy starsze, które nie zostały fabrycznie wyposażone w światła do jazdy dziennej. Znaczna część takich pojazdów nadal uczestniczy w ruchu drogowym.

Obowiązek używania światła mijania albo światła do jazdy dziennej w ciągu dnia służy przede wszystkim poprawie widoczności pojazdów. Ułatwia innym uczestnikom ruchu wcześniejsze dostrzeżenie nadjeżdżającego pojazdu, właściwą ocenę jego położenia i prędkości oraz odpowiednio wczesne podjęcie działań pozwalających uniknąć zagrożenia. Ma to znaczenie zwłaszcza w warunkach zmiennego oświetlenia, na odcinkach dróg przebiegających przez tereny zacienione, podczas jazdy pod słońce, a także w sytuacjach, w których kolor pojazdu zlewa się z otoczeniem. Warunki te mogą występować również przy normalnej przejrzystości powietrza.

Wprowadzenie postulowanego odstępstwa wymagałoby ponadto posługiwania się subiektywną oceną kierującego pojazdem w zakresie oceny występowania warunków „dobrej widoczności”. Ocena spełnienia tej przesłanki mogłaby być dokonywana odmiennie przez poszczególnych kierujących, co prowadziłoby do niejedności stosowania przepisów oraz utrudniałoby ich egzekwowanie.

Obecne rozwiązanie stanowi jasną i jednolitą zasadę: w warunkach normalnej przejrzystości powietrza kierujący korzysta ze światła mijania albo ze światła do jazdy dziennej (od świtu do zmierzchu), jeżeli pojazd jest w nie wyposażony. Nie wymaga ono każdorazowego dokonywania przez kierującego subiektywnej oceny, czy widoczność jest wystarczająco dobra, aby poruszać się bez włączonych światła. Rozwiązanie to pozytywnie oddziałuje na bezpieczeństwo na drogach i przyczynia się do istotnego zmniejszenia liczby wypadków, w tym zwłaszcza zderzeń czołowych pojazdów.

Używanie światła mijania w ciągu dnia może wiązać się z nieznacznym wzrostem zużycia paliwa. Jego wielkość zależy jednak m.in. od konstrukcji pojazdu, rodzaju zastosowanych źródeł światła oraz warunków eksploatacji. W ocenie resortu potencjalne koszty wynikające z używania światła nie przeważają nad korzyściami związanymi z poprawą widoczności pojazdów i bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Należy również zauważyć, że możliwość używania światła do jazdy dziennej zamiast światła mijania

ogranicza zużycie energii w pojazdach wyposażonych w takie światła. Wraz ze stopniowym odnawianiem parku pojazdów udział samochodów posiadających fabryczne światła do jazdy dziennej będzie sukcesywnie wzrastał.

Mając na uwadze przedstawione okoliczności, w szczególności znaczenie widoczności pojazdów dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, potrzebę zachowania jasnych i jednolitych zasad postępowania oraz brak jednoznacznych przesłanek uzasadniających wprowadzenie postulowanego odstępstwa, nie znajduje się podstaw do podjęcia prac legislacyjnych w tym zakresie.

Niezależnie od powyższego resort infrastruktury wyraża podziękowanie za zainteresowanie problematyką ruchu drogowego oraz inicjatywę podjętą w przedmiotowym zakresie

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 wyrazami szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Dokument podpisany elektronicznie przez:

Anna Kowalczyk

Informacja na temat przetwarzania danych osobowych

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016), zwanego dalej „RODO”, informuję, że:

ADMINISTRATOR DANYCH OSOBOWYCH

Administratorem Państwa danych osobowych jest Minister Infrastruktury z siedzibą w Warszawie, przy ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, zwany dalej „administratorem”.

Z administratorem można się kontaktować:

- telefonicznie, pod numerem: 22 630 10 00,
- mailowo, pod adresem: kancelaria@mi.gov.pl,
- za pomocą usługi e-Doręczenia: adres: AE:PL-99756-74876-WBAEG-25
- listownie oraz osobiście w siedzibie administratora.

CEL PRZETWARZANIA DANYCH OSOBOWYCH

Państwa dane osobowe przetwarzamy w celu rozpatrzenia Państwa skargi/wniosku.

PODSTAWY PRAWNE PRZETWARZANIA DANYCH OSOBOWYCH

Państwa dane przetwarzamy na podstawie art. 6 ust. 1 lit. c RODO, tj. przetwarzanie danych jest niezbędne do wypełnienia obowiązku prawnego ciążącego na administratorze wynikającego z ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2025 r. poz. 1691).

OKRES PRZECHOWYWANIA DANYCH OSOBOWYCH

Państwa dane osobowe będą przechowywane przez okres niezbędny do załatwienia sprawy, a następnie przez okres 5 lat, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz.U. z 2020 r. poz. 164 z późn. zm.).

ODBIORCY DANYCH OSOBOWYCH

Administrator przewiduje możliwość powierzenia przetwarzania Państwa danych innym podmiotom świadczącym na jego rzecz usługi z zakresu IT oraz usługi tłumacza online polskiego języka migowego.

ZAUTOMATYZOWANE PODEJMOWANIE DECYZJI

Państwa dane osobowe nie podlegają zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji, w tym profilowaniu.

PRAWA ZWIĄZANE Z PRZETWARZANIEM DANYCH OSOBOWYCH

W związku z przetwarzaniem danych osobowych przysługują Państwu następujące prawa:

- prawo dostępu do treści danych, prawo do sprostowania danych, prawo do ograniczenia przetwarzania danych,
- jeśli uznają Państwo, że przetwarzamy Państwa dane w sposób niezgodny z obowiązującymi przepisami mogą Państwo również skorzystać z prawa wniesienia skargi do Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych – przed realizacją tego prawa sugerujemy kontakt z naszym IOD w celu wyjaśnienia ewentualnych wątpliwości.

INFORMACJE O DOBROWOLNOŚCI LUB OBOWIĄZKU PODANIA DANYCH

Podanie przez Państwa danych osobowych jest dobrowolne, ale konsekwencją niepodania danych osobowych będzie pozostawienie skargi/wniosku bez rozpoznania. Wynika to z § 8 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 stycznia 2002 r w sprawie organizacji przyjmowania i rozpatrywania skarg i wniosków (Dz. U. Nr 5 poz.46).

KONTAKT W SPRAWACH ZWIĄZANYCH Z PRZETWARZANIEM DANYCH OSOBOWYCH

Administrator wyznaczył Inspektora ochrony danych (dalej: IOD), z którym można skontaktować się w sprawach związanych z przetwarzaniem danych osobowych. Kontakt z IOD jest możliwy za pośrednictwem:

- adresu e-mail IOD: inspektor.RODO@mi.gov.pl,
- korespondencyjnie na adres siedziby administratora.