



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-10.054.29.2026

Warszawa, 27 sierpnia 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 18783 Posła na Sejm RP Pana Roberta Dowhana z dnia 29 lipca 2026 r., uprzejmie przedstawiam następujące informacje.

Na wstępie pragnę poinformować Pana Marszałka, że zgodnie z obowiązującymi przepisami z art. 60 ust. 2 pkt 1-3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm., dalej zwana „ustawą”) zabrania się kierującemu:

1. oddalania się od pojazdu, gdy silnik jest w ruchu;
2. używania pojazdu w sposób powodujący uciążliwości związane z nadmierną emisją spalin do środowiska lub nadmiernym hałasem;
3. pozostawiania pracującego silnika podczas postoju na obszarze zabudowanym; nie dotyczy to pojazdu wykonującego czynności na drodze.

Obowiązujący przepis odnoszący się do zakazu pozostawiania pracującego silnika w pojeździe, zawarty w art. 60 ust. 2 pkt 3 ustawy, nie określa wprost czasu utrzymywania pracującego silnika, lecz wskazuje, że naruszeniem prawa jest niewyłączenie silnika podczas postoju pojazdu. Natomiast postój pojazdu, zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 30 ustawy, oznacza unieruchomienie pojazdu niewynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego, trwające dłużej niż 1 minutę.

W konsekwencji po upływie jednej minuty dobrowolnego unieruchomienia pojazdu na obszarze zabudowanym kierujący powinien wyłączyć silnik, chyba że zachodzi ustawowy wyjątek. Przepis ten nie dotyczy natomiast unieruchomienia wynikającego z warunków lub przepisów ruchu drogowego, w szczególności oczekiwania na zmianę sygnału świetlnego, zatrzymania przed przejazdem kolejowym albo poruszania się w zatorze

drogowym. W takich przypadkach nie mamy do czynienia z postojem w rozumieniu ustawy, niezależnie od czasu trwania unieruchomienia pojazdu.

Przyjęte rozwiązanie służy ograniczeniu zbędnej emisji spalin oraz hałasu w obszarze występowania skupisk ludności. Jednocześnie nie nakłada ono obowiązku wyłączania silnika w sytuacjach wymuszonych organizacją lub warunkami ruchu. Podkreślić należy, że ustawodawca uwzględnił również potrzeby związane z wykonywaniem czynności na drodze, umożliwiając właściwym służbom realizację ich zadań na zasadzie wyjątku.

Uprzejmie wyjaśniam również, że wyposażenie pojazdu w system automatycznego wyłączania i ponownego uruchamiania silnika określany jako *system start-stop*, np. w sytuacjach gdy pojazd zatrzymuje się przed sygnalizacją świetlną, stanowi jedno z wielu rozwiązań stosowanych przez producentów pojazdów służących osiągnięciu ogólnych, przyjętych przez Unię Europejską, a więc także i Rzeczpospolitą Polską, celów środowiskowych. Bezpośrednim wyrazem przyjętych celów środowiskowych od lat są przepisy homologacyjne w zakresie emisji substancji szkodliwych z pojazdów, zwane potocznie normami Euro. Kluczowe są tu limity dotyczące emisji dwutlenku węgla z pojazdów. *System start-stop* jako jedno z możliwych rozwiązań technicznych, pozwala znacząco zredukować poziom emisji CO₂ w cyklu jazdy miejskiej, co jest niezbędne do spełnienia zharmonizowanych wymogów technicznych i prawnych. Informuję, że istnieje techniczna możliwość wyłączania funkcji *start-stop* przez użytkownika pojazdu, jednakże związane jest to z emitowaniem przez pojazd wyższego poziomu zanieczyszczeń, w porównaniu z emisją zanieczyszczeń osiąganą przy zastosowaniu tego systemu. Działanie polegające na trwałym wyłączeniu systemu *start-stop* w wyprodukowanych już pojazdach oznacza brak zgodności pojazdu z homologowanym typem, bowiem obecność tego systemu w pojeździe oznacza, iż w toku procedur badawczych mających na celu uzyskanie świadectwa homologacji typu, system ten był uwzględniany.

Niezależnie od tendencji występujących w innych państwach, np. w Stanach Zjednoczonych, należy podkreślić, że stosowanie systemu *start-stop* jest dobrowolnym narzędziem, z którego korzystają producenci pojazdów produkowanych na rynek Unii Europejskiej. Zakaz stosowania systemu *start-stop* spowodowałby ograniczenie liczby dostępnych dla producentów pojazdów rozwiązań w zakresie ograniczenia emisji substancji szkodliwych, wobec czego resort infrastruktury nie planuje działań w zakresie objętym wnioskiem Pana Posła w ww. obszarze.

Niezależnie od powyższego uprzejmie informuję, że wystąpienie Pana Posła dotyczące ww. systemu *start-stop* wpłynęło do Ministra Infrastruktury w dniu 7 kwietnia 2026 r., natomiast odpowiedź została skutecznie doręczona w dniu 18 maja 2026 r. na adres Biura Poselskiego Pana Posła, z siedzibą w Zielonej Górze.

Podsumowując tę kwestię, z punktu widzenia Ministerstwa Infrastruktury obowiązujące przepisy w sposób wystarczający i proporcjonalny regulują kwestię pozostawiania pracującego silnika podczas postoju pojazdu. Brak jest również przesłanek do zniesienia

tego ograniczenia albo wydłużenia czasu, po którym dobrowolne unieruchomienie pojazdu jest kwalifikowane jako postój.

Odnosząc się do zagadnienia pierwszeństwa pieszych, uprzejmie informuję Pana Marszałka, że zmiana przepisów dotyczących pierwszeństwa pieszych, wprowadzona została ustawą z dnia 25 lutego 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2021 r. poz. 463) i miała na celu przede wszystkim zwiększenie ochrony pieszych jako szczególnie narażonych uczestników ruchu drogowego. Ustawodawca rozszerzył pierwszeństwo również dla pieszego wchodzącego na przejście, nakładając na kierującego pojazdem obowiązek zmniejszenia prędkości w sposób umożliwiający bezpieczne ustąpienie mu pierwszeństwa. Rozwiązanie to było elementem działań ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa pieszych na przejściach dla pieszych. Jednocześnie zmiana przepisów nie uchyliła zakazu dla pieszego wchodzenia na jezdnię lub drogę dla rowerów bezpośrednio przed jadącym pojazdem, w tym również na przejściu dla pieszych. Nie uległ zmianie również przepis prawny obligujący pieszego do zachowania szczególnej ostrożności przy wchodzeniu na jezdnię, drogę dla rowerów lub torowisko.

Z wyrazami szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie