

Nappali menetjelző motorkerékpáron?

A Bizottság 89/2008/EK irányelve – kizárólag új típusú gyártmányokra vonatkozóan – 2011. február 07-i hatállyal az M1 és N1 kategóriájú gépkocsikra, 2012. augusztus 07-i hatállyal az egyéb kategóriájú gépkocsikra bevezette a nappali menetjelző lámpa alkalmazásának kötelezettségét. E tekintetben mi a helyzet a motorkerékpárokra vonatkozóan?



Néhány évvel ezelőtt, mikor már a hazai utakon egyre több, nappali menetjelző lámpával – gyárilag vagy utólag – szerelt gépkocsit lehetett látni, a motorosok körében is felmerült a kérdés, hogy e lámpával utólag felszerelhetik-e járműveiket.

A nagyon egyszerű, és teljesen természetesen megfogalmazódott kérdésre választ keresve, mindenképp indokolt körüljárni a témát.



1

A Bizottság hivatkozott irányelve egyértelműen a közlekedésbiztonság fokozása érdekében, a gépkocsik nappali láthatóságának javítása okán rendelte el az új típusú járművekre az említett kötelezettséget. (Megjegyzendő, hogy a korábbi típusokra visszamenőleg nem vonatkozik a kötelezettség, de a járművek utólag felszerelhetők e lámpákkal.

Az alkalmazás célját a szóban forgó lámpáról szóló ENSZ-EGB 87. számú Előírás (87. R.) az alábbiak szerint fogalmazza meg:

„Nappali menetjelzőlámpa: olyan menetirányban előre néző lámpát jelent, amelynek rendeltetése a járművet jobban láthatóvá tenni nappali vezetés közben.”

Előljáróban és röviden ennyit a nappali menetjelző lámpára vonatkozó nemzetközi előírásokról.

Következőkben a vonatkozó nemzeti előírások tartalmából.

A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) 44. § (8) bekezdése szerint (2001. 05. 01-től hatályos):

„Lakott területen kívüli úton a forgalomban részt vevő gépkocsit nappali menetjelző lámpával vagy tompított fényszóróval, ... nappal és jó látási viszonyok között is ki kell világítani.”

44. § (7) bekezdése szerint (1995. XII. 27-től hatályos):

„A forgalomban részt vevő motorkerékpárt és a tompított fényszóróval felszerelt segédmotoros kerékpárt – tompított fényszóróval – nappal és jó látási viszonyok között is ki kell világítani” 1

A két idézett jogszabályi előírás az említett járműfajtákra vonatkozóan (meghatározott körülmények között) a közlekedés biztonságának javítása érdekében, a fokozott észlelhetőség okán meghatározza a követelményeket. Az alapelvek tekintetében a két bekezdés egymással nincs ellentmondásban. Azonban a megnevezett lámpák funkcióját tekintve már nem teljes az összhang.

Az idézett jogszabályok szövegét figyelmesen olvasva és értelmezve látható, hogy a (7) bekezdés a motorkerékpár kivilágítására csak a tompított fényszórót írja elő. A (8) bekezdés pedig a nappali menetjelző lámpával történő kivilágítás lehetőségét kizárólag a gépkocsira határozza meg.

A KRESZ 1. számú függelék II. fejezete szerint:

„c) Gépkocsi: olyan gépjármű, melynek négy vagy több kereke van; a négykerekű motorkerékpár azonban nem gépkocsi.

j) Motorkerékpár: a külön jogszabályban L3e járműkategóriába sorolt kétkerekű oldalkocsi nélküli, L4e járműkategóriába sorolt oldalkocsival rendelkező jármű, továbbá a motoros tricikli.”

A gépkocsi és a motorkerékpár fogalmi nem azonosak. Tehát a KRESZ előírásai alapján a nappali menetjelző lámpa alkalmazhatósága nem vonatkozik a motorkerékpárra. Továbbá a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet (MR.) nappali menetjelző lámpára vonatkozó 55/A. és 55/B. paragrafusai (2000. 07. 1-től hatályos) többször is a „gépkocsi” meghatározás olvasható.

„55/A. § (1) A gépkocsit fel szabad szerelni két, menetirányban fényt kibocsátó nappali menetjelző lámpával.”

„55/B. § (1) A gépkocsira csak jóváhagyási jellel ellátott nappali menetjelző lámpát szabad felszerelni.

(2) A nappali menetjelző lámpákat a gépkocsin a következőképpen kell elhelyezni:...”

Az az MR. a nappali menetjelző lámpa alkalmazásának lehetőségét, módját csak a gépkocsira határozza meg.

A hivatkozott nemzeti jogszabályok (KRESZ, MR.) tételes előírásából nem következik a nappali menetjelző lámpa motorkerékpáron történő alkalmazhatósága.

Ismét térjünk vissza a nemzetközi előírás-hoz.



2

Betekintve az ENSZ-EGB 53. számú, EGYÉGES FELTÉTELEK L3 KATEGÓRIÁJÚ JÁRMŰVEK JÓVÁHAGYÁSÁRA VILÁGÍTÓ ÉS FÉNYJELZŐ KÉSZÜLÉKEIK ELHELYEZÉSE SZEMPONTJÁBÓL tárgyú előírásba, meg tudhatjuk, hogy a nappali menetjelző lámpa „olyan előre irányuló lámpát jelent, amit a nappal vezetett jármű könnyebb láthatósága miatt használnak” (egybehangzó a 87. R-ben írtakkal). Továbbá az előírás szerint a motorkerékpárokra választható (szerelhető) egy vagy két darab jóváhagyott lámpa.

Ezen előírás adta lehetőséggel élve, 2012. évben megjelent a BMW C600 Sport és a BMW C650 GT kereskedelmi jelű motorkerékpár, melyek megvásárolhatók LED-fényforrású nappali menetjelzővel is. A BMW C600 Sport esetében mindkét oldalon, a két fényszóró mellett kívül, a BMW C650 GT-n pedig középen, a két fényszóró között található a nappali menetjelzők (2 és 3 ábra).

A járművek természetesen rendelkeznek EK típusjóváhagyással, valamint hazai általános forgalomba helyezési engedéllyel is. A nappali menetjelzők tekintetében a hazai engedélyezést a kötelező érvényű EK típusjóváhagyás, illetve e tényből eredően az MR. 37. § (1) bekezdés vonatkozó — sajnálatosan kevésbé közismert — aláhúzott kitétele tette lehetővé, miszerint: „A járművön csak olyan fajta, olyan színű, oly módon elhelyezett és annyi világító-, illetve fényjelző berendezést szabad alkalmazni, amilyent és amennyit a rendelet előír, vagy megenged. Ez a rendelkezés nem vonatkozik.....azokra a világító-, illetve fényjelző berendezésekre, amelyeket a világító- és fényjelző berendezések elhelyezése tekintetében jóváhagyási jellel ellátott járműveken gyárilag helyeztek el.”

Az utóbbi két feltételnek az említett BMW-gyártmányok megfelelnek.

Ismételten a kérdés: nappali menetjelző lámpával utólag felszerelhető-e a motorkerékpár? A hivatkozott ENSZ-EGB előírást, a gyárilag e lámpákkal szerelt motorkerékpárok EK típusjóváhagyását, valamint a hazai forgalomba helyezésük engedélyezését tekintve, nem hozható fel észér, mely ellenezhetné az utólagos felszerelést.

Sajnos jogilag már nem ennyire értelemszerű az utólagos felszerelés.

Korábban már említésre került, miszerint az MR. 55/A. és 55/B. paragrafusai csak a „gépkocsi” meghatározás olvasható, azaz a jogszabály a nappali lámpa alkalmazásának lehetőségét, módját csak a gépkocsira határozza meg.

Az MR. 37. § gyári felszerelésű lámpákkal jóváhagyott járművet említ. E kitételek betű



3

szerint sajnos nem vonatkoztathatók motorkerékpár esetében az utólagos felszerelésre. Azonban a gyári felszerelésű lámpákkal, pontosabban azok használatával is gond van. Mint láttuk, a KRESZ 44. § (7) bekezdése a tompított fényszórók használatáról rendelkezik.

Felvetődik egy kérdés: miként intézkedik egy rendőr, amikor nappal a BMW motorkerékpár vezetője a járművén gyárilag alkalmazott nappali menetjelzőt bekapcsolva vesz részt a forgalomban? (A tompított fényszóró ez esetben nem világíthat.)

További kérdés az MR-ben foglaltak alapján: helyes-e, ha a vizsgabiztos kifogásolja a motorkerékpárra utólagosan felszerelt nappali menetjelző lámpát?

Mint látható, ahelyett, hogy az alapkérdésre pontos, jogszabályilag teljesen megalapozott válasz lenne adható, újabb kérdések merülnek fel.

A hazai jogszabályokat, továbbá a nemzetközi előírásokat, és ez utóbbiakon alapuló gyártási gyakorlatot tekintve, a motorkerékpárok nappali menetjelző lámpa használatának kérdésében ellentmondásos a hazai helyzet. Nem lenne csoda, ha az ellenőrzésre jogosult hatóságok esetleg elutasítón állnának a kérdéshez.

Visszatérve a KRESZ előírásaira. A 44. § (8) bekezdés gépkocsira vonatkoztatva elsőként a nappali menetjelző lámpát említi,



4 A jármű „kivilágítása” a felső képen tompított fényszóróval, az alsó képen nappali menetjelző lámpával

mivel e lámpák rendeltetése a járművet jobban láthatóvá teszi nappali vezetés közben. E cél érdekében a lámpák minden szempontból kizárólag a meghatározott rendeltetésnek megfelelően kerülnek kialakításra.

Nappali menetjelző lámpa hiányában (mivel az alkalmazása teljes körűen még nem kötelező), mintegy lehetséges helyettesítőként a tompított fényszórót kell bekapcsolni a gépkocsin, mely azonban nem jelzőlámpa, hanem útmegvilágító berendezés.

A két kivilágítási módozat közti lényegi különbséget szemlélteti a 4 ábra.

A motorkerékpárok tompított fényszóróval történő kivilágítását elrendelő KRESZ 44. § (7) bekezdése 1995. XII. 27-től hatályos.

A lámpára vonatkozó 87.R. 1990. III. 1-jén került kihirdetésre, hazánk pedig 1997. 09. 07-én csatlakozott az előíráshoz.

Ez utóbbiak alapján nem csoda, hogy anno a 44. § (7) bekezdésében a kivilágításra a

tompított fényszórót jelölték ki. Ez a mai napig változatlan.

Az ENSZ-EGB előírás alapelve: „...a járművet jobban láthatóvá tenni nappali vezetés közben.” Különösen indokolt ez a nehezebben észlelhető motorkerékpárok esetében. Ennek szellemében született jó ideje a már többször hivatkozott KRESZ-előírás is. Továbbá e célkitűzés eredménye a motorkerékpáron már gyárilag is alkalmazott nappali menetjelző lámpa.

Mindezekből következően a motorkerékpárok nappali menetjelző lámpával történő utólagos felszerelésének, továbbá e lámpák forgalomban történő használatának engedélyezése közlekedésbiztonsági szempontból vitathatatlanul indokolt.

A hazai jogszabályainkat, valamint a nemzetközi előírásokat, és ez utóbbiakon alapuló gyártási gyakorlatot tekintve — az alapelvek tekintetében nem, de — az alkalmazásban sajátos ellentmondás van.

Az ellentmondás feloldása érdekében indokolt a nemzeti jogszabályok felülvizsgálata, továbbá a szükséges és elégséges mértékű módosítása, vagy hivatalos kiterjesztő értelmezése alapján a témakör egyéb módon történő szabályozása.

Amennyiben módosulnak a jogszabályok és minden vonatkozásban rendezett lesz a nappali menetjelző használata a motorkerékpáron, természetesen akkor is csak e célra jóváhagyott lámpát/lámpákat csakis a felszerelés, és az elektromos bekötés szabályainak megfelelő módon lehet használni.

A nappali menetjelző nem karácsonyfadísz, hanem a motorosok láthatóságát is szolgáló, testi épségüket védő sajátos rendeltetésű jelzőlámpa.

GÁL ISTVÁN

Forrás:

1/1975. (II. 5.) KPM-BM rendelet, 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet, ENSZ-EGB előírások

3D-effektusú hátsó lámpa

Az új Citroën C4 Picasso hátsó lámpája a szemléltetőben 3D hatást kelt. A Hella ezzel az „innovatív fényprofil” elnevezésű lámpatesttel új koncepciót hozott a világítás-technikába.

Mint azt a sajtóanyagban olvashatjuk, ez az első olyan lámpa, melynek optikai rendszerében a LED-ek (féklámpa- és helyzetjelző) fényét tükrök vetítik, ezzel érve el a 3D hatást. Az ideai genfi autósalonon a PSA PeugeotCitroën a C4 hírnökeként, Technospace 5-ajtós MPV néven mutatta be, várva a látogatói reakciókat. Az autó, a Hella fej-

lesztésével, a világításában is jelentősen újat hoz. A „hibrid” technikájú lámpa, fényforrása izzólámpa és LED, a 3D hatású fényprofillal, kategóriájában példa nélküli. A lámpában két, egyenként 15 LED-ből álló modul van, melyekkel külön-külön érik el a 3D hatást.

A hatáskeltést egy vastag falú optika hozza létre, mely egy kissé visszaálló helyzetű féligáteresztő tükrökből, és egy másik, kívül lévő, ugyancsak féligáteresztő tükrökből áll. Ez a felépítés hozza létre az úgynevezett 3D alagút effektust. Ha a LED fénye eléri a külső, féligáteresztő tükröt, azt csak részben keresztezi, míg a fénynyaláb



másik része a kissé hátrább álló tükrökre jut és onnan verődik vissza. Így jön létre a 3D alagút hatás, annak ellenére, hogy a lámpa szerkezeti hossza, így a fényút is igen kicsi.