

Így helyes!

A nappali menetjelző lámpa használata

A 26/2010. (XII. 22.) NFM rendelet 5. §-a módosította a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 55/B. § (3) bekezdésének előírásait. Ennek következményeként egybehangzóak az ENSZ-EGB 48. számú Előírás és a nemzeti szabályozás nappali menetjelző lámpára vonatkozó követelményei.

Az EGYSGÉGES FELTÉTELEK GÉPJÁRMŰVEK NAPPALI MENETJELZŐ LÁMPÁINAK JÓVÁHAGYÁSÁRA tárgyú ENSZ-EGB 87. számú Előírás (87.R.) 2.1. pontja szerint:

2.1. „Nappali menetjelző lámpa olyan menetirányban előre néző lámpát jelent, amelynek rendeltetése a járművet jobban láthatóvá tenni nappali vezetés közben.” **(Lásd az 1/a és az 1/b ábrákat!)**

E lámpa használatát — a rendeltetésének megfelelően — lehetővé teszi a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet (KRESZ) 44. § (8) bekezdése:

„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.”

A KRESZ elsőként a nappali menetjelző lámpát említi, mivel e lámpák „rendeltetése a járművet jobban láthatóvá tenni nappali vezetés közben.” Ezért a lámpák minden szempontból kizárólag a meghatározott rendeltetésnek megfelelően kerülnek kialakításra.

Nappali menetjelző lámpa hiányában, mintegy lehetséges helyettesítésként, a tompított

fényszórót kell bekapcsolni, mely azonban nem jelzőlámpa, hanem útmegvilágító berendezés **(2. ábra)**.

A helyettesítő tompított fényszóró lehetséges használatának oka, hogy a nappali menetjelző lámpa gyakorlatilag még nem kötelező. Emiatt a gépkocsik meghatározó többsége nem rendelkezik e lámpával. Ez esetben a KRESZ előírása csak tompított fényszóróval teljesíthető.

Fontos tudni, hogy a Bizottság 98/2008/EK irányelvének (2) bekezdése a közúti közlekedésbiztonság fokozása érdekében, a gépjárművek láthatóságának javítása okán bevezette a járművek nappali menetjelző lámpával történő felszerelésének kötelezettségét.

Ha e kötelezettség az M1 és N1 kategóriájú járművekre vonatkozóan 2011. február 7-i hatállyal, a többi járműkategóriára vonatkozóan 2012. augusztus 7-i hatállyal nem teljesül, akkor az EK tagállamai visszautasítják az EK típusjóváhagyás, illetve nemzeti típusjóváhagyás megadását az új típusú járművekre.

Azaz a fenti dátumok után jóváhagyott és gyártott kizárólag új típusú gépkocsikon vált/válik kötelezővé a nappali menetjelző

lámpa alkalmazása. A jelenleg gyártott, EK típusjóváhagyással már rendelkező, illetve már forgalomba helyezett járműveken nem kötelező, de alkalmazható.

Egyes járműgyártók (Mercedes, BMW, AUDI, Lancia stb.) már több éve, több típuson gyárilag alkalmazzák a lámpákat, melyek elektromos kapcsolása megfelel az EGYSGÉGES FELTÉTELEK GÉPJÁRMŰVEK JÓVÁHAGYÁSÁRA A VILÁGÍTÓ ÉS FÉNYJELZŐ KÉSZÜLÉKEK BEÉPÍTÉSE SZEMPONTJÁBÓL tárgyú ENSZ-EGB 48. számú Előírás (48. R) követelményeinek. A 48. R. az alábbiakat tartalmazza.

6.19.7. Elektromos kapcsolás

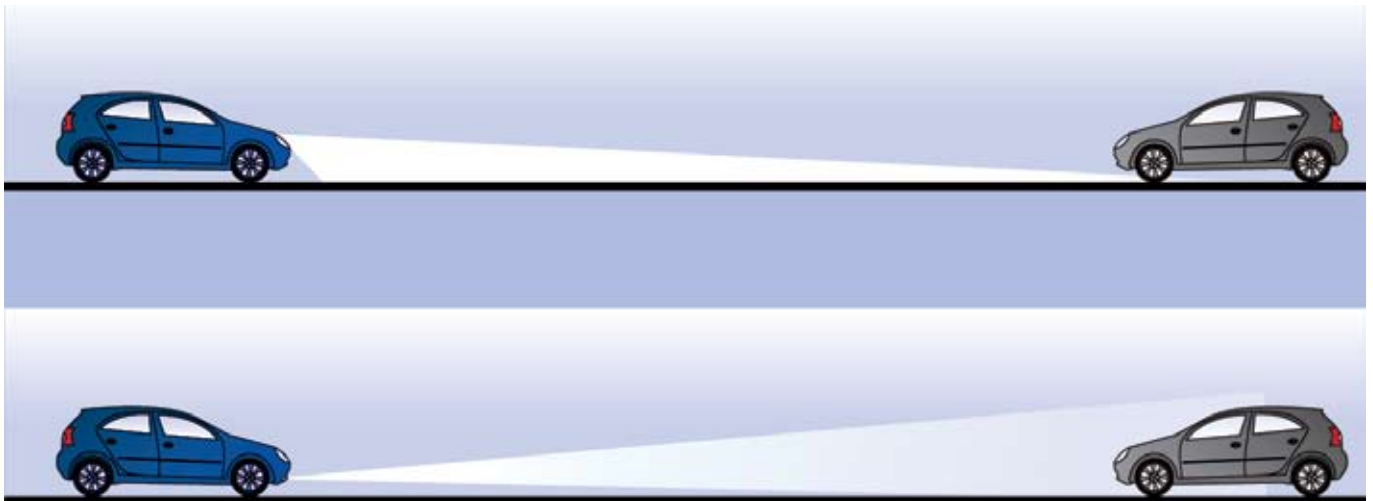
6.19.7.1. A nappali menetlámpák automatikusan legyenek bekapcsolva, ha a motort elindító és/vagy leállító berendezés olyan állásban van, amely lehetővé teszi a motor működését. Azonban a nappali lámpák kikapcsolt állapotban maradhatnak miközben az automatikus váltó parkoló vagy üres állásban van, mialatt a rögzítőfék be van kapcsolva, vagy miután a vezérlőrendszert aktivizálták, de a járművet először hozták mozgásba.



1/a ábra



1/b ábra



2. ábra: a gépkocsi „kivilágítása” a felső képen tompított fényszóróval, az alsó képen nappali menetjelző lámpával

A nappali menetlámpák automatikusan legyennek kikapcsolva, amikor az első ködlámpákat vagy fényszórókat bekapcsolják, kivéve azt az esetet, ha az utóbbiakat arra használják, hogy felvillanó figyelmeztető jelzéseket adjanak.

Emellett az 5.11. bekezdésben említett lámpák nincsenek bekapcsolva, amikor a nappali menetlámpák bekapcsolt állapotban vannak. 5.11. ... az első és a hátsó helyzetjelző lámpákat, a hátsó körvonajjelző lámpákat (ha vannak), az oldaljelző lámpákat (ha vannak), és a hátsó rendszerszámtábla megvilágító lámpát...”.

A nappali menetjelző lámpákkal nem rendelkező gépkocsikra a vonatkozó előírások alkalmazásával a lámpa utólag felszerelhető **(3. ábra)**.

A közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendeletben (MR.) az elektromos kapcsolásra vonatkozó 55/B. § (3) bekezdés korábban az alábbiakat tartalmazta:

„A nappali menetjelző lámpák elektromos kapcsolásának olyannak kell lennie, hogy csak a helyzetjelző lámpákkal együtt legyenek bekapcsolhatók, de – kivéve a 42. § (5) bekezdése szerinti esetet – automatikusan kapcsolódjanak ki, amikor a fényszórókat bekapcsolják.” Mint látható, a helyzetjelző lámpák egyidejű bekapcsolása tekintetében az MR. előírása eltért a 48. R.-ben előírtaktól.

Ez az ellentmondás a nappali menetjelző lámpák utólagos felszerelésekor az elektromos kapcsolást tekintve bizonytalanságot okozott. Ennek eredményeként kétféle bekötést is alkalmaztak (helyzetjelző lámpákkal együtt, helyzetjelző lámpák nélkül).

Az ellentmondás feloldása okán a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről

szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet módosításáról szóló 26/2010. (XII. 22.) NFM rendelet 5. §-a az alábbiakat rendeli.

5. § Az MR. 55/B. § (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) A nappali menetjelző lámpák elektromos kapcsolásának olyannak kell lennie, hogy a lámpa automatikusan bekapcsolódjon, ha a motorindító kapcsoló a motor indítására kész állapotban van, de – kivéve a 42. § (5) bekezdése szerinti esetet – automatikusan kapcsolódjanak ki, amikor a fényszórókat bekapcsolják.”



3. ábra

A módosítás megszüntette a 48. R. és az MR. előírásai között az elektromos kapcsolás tekintetében fennállt különbözőséget.

Tehát „a helyzetjelző lámpákkal együtt legyenek bekapcsolhatók” kitétel törlése egyértelműen azt jelenti, hogy a nappali menetjelző lámpák bekapcsolásával egyidejűleg a helyzetjelző, méretjelző, valamint a rendszám-megvilágító lámpák nem világítanak. Megjegyzendő, hogy a fényszórók meghatározás az útmegvilágító fényszórók bármelyikére vonatkozik, azaz tompított fényszóróra, vagy távolsági fényszóróra, vagy akár a ködlámpára. A meghatározott kivétel esete,

pedig nem más, mint a távolsági fényszóró un. „fény kúrt” üzemmódja.

Mi a teendő az olyan régebbi felszerelésű nappali menetjelző lámpákkal, melyek elektromos kapcsolása eltér a 48. R., valamint az MR. jelenlegi előírásaitól?

Hazánkban még üzemelhetnek egykor északi országok piacára készült gépkocsik, melyek gyárilag alkalmazott lámpáinak elektromos kapcsolása a jelenlegitől eltérő, de azt a jármű gyártója az egykori előírásoknak megfelelően tervezte. Ezek elektromos bekötését nem kell megváltoztatni.

Ugyancsak nem kell megváltoztatni azoknak az utólag felszerelt lámpáknak az elektromos bekötését, melyeket még a fent hivatkozott módosítás előtt, az MR. egykori előírásainak megfelelően alkalmaztak a járművön.

A fenti esetekben azért nem szükséges a kapcsolási módzat megváltoztatása, mert azok egykori nemzetközi vagy nemzeti előírásoknak megfelelően készültek.

Azonban a módosítás után felszerelt lámpa kapcsolási módja csak a jelen előírások szerinti lehet.

Megjegyzendő, hogy az MR. módosítását megelőzően utólag felszerelt lámpa korábbi kapcsolási módzatának önkéntes megváltoztatása – a módosított szabályozás szerint (automatikus bekapcsolódás, helyzetjelző lámpák nélkül) – lehetséges.

A cikk folytatásából – különös tekintettel az egyre terjedő utólagos felszerelésekre – meg tudható, hogy milyen lámpát, milyen elhelyezésben lehet alkalmazni, valamint szó lesz néhány szabálytalan alkalmazásról is. Továbbá röviden megemlítsük kerülnek e lámpák, elsősorban gyári beépítésű, sajátos változatai.

GÁL ISTVÁN