

KONTROLA DROGOWA ŚWIATEŁ DO JAZDY DZIENNEJ

sierż. Łukasz Michalski

policjant
Wydziału Ruchu Drogowego
KMP w Kielcach

Zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym każda osoba, która kieruje pojazdem lub zespołem pojazdów na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu, jest obowiązana używać świateł mijania podczas jazdy w warunkach normalnej przejrzystości powietrza. W czasie od świtu do zmierzchu w warunkach normalnej przejrzystości powietrza zamiast świateł mijania kierujący pojazdem może używać świateł do jazdy dziennej [1].

Włączanie świateł mijania jest obowiązkowe zawsze od zmierzchu do świtu, a także w tunelach, w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza (mgła, opady deszczu lub śniegu, zadymienie itp.) oraz podczas holowania. Występowanie opadów atmosferycznych lub innych niesprzyjających zjawisk możemy potraktować jako wystarczający powód do zrezygnowania z używania świateł do jazdy dziennej, ponieważ obowiązek używania świateł został wprowadzony po to, aby polepszyć bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. Głównym przeznaczeniem świateł do jazdy dziennej jest zapewnienie lepszej widoczności poruszającego się pojazdu dla innych uczestników ruchu. Należy podkreślić, że nie spełniają one takiej funkcji oświetlenia drogi przed pojazdem, jak światła mijania. Miliony kierowców na polskich drogach podczas jazdy codziennie korzysta ze świateł do jazdy dziennej, lecz nie zwracają oni uwagi na zmienne warunki atmosferyczne, które mogą ulec pogorszeniu. Jest to poważny błąd, a nawet wykroczenie, które wpływa na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Dokonując kontroli drogowej, której przyczyną jest nadużywanie świateł do jazdy dziennej w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza przez kierującego zobowiązanego używać świateł mijania, policjant może nałożyć mandat karny w wysokości 200 zł oraz 2 punkty karne za wykroczenie z art. 88 kw [2], gdyż jest to naruszenie art. 30 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Dodatkowo, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia [3], dopuszcza się wyposażenie w światła do jazdy dziennej pojazdu samochodowego, co oznacza, że nie może w nie zostać wyposażony pojazd wolnobieżny, ciągnik rolniczy, motorower

oraz przyczepy. Motocykl może zostać wyposażony w jedno lub dwa światła do jazdy dziennej, natomiast inne pojazdy samochodowe muszą posiadać dwa światła do jazdy dziennej. W motocyklu światła pojedyncze powinny być umieszczone w podłużnej płaszczyźnie symetrii pojazdu. Światła występujące parami powinny być symetryczne względem osi pojazdu na równej wysokości. Lampy świateł do jazdy dziennej muszą być rozmieszczone na pojeździe z przodu w taki sposób, aby wysyłane światła nie oślniewały kierującego bezpośrednio lub przez odbicie od elementów pojazdów. Barwa świateł do jazdy dziennej musi być koloru białego.

W samochodach odległość między światłami nie może być mniejsza niż 600 mm, dodatkowo światła muszą zostać zamontowane na pojeździe na wysokości od 250 mm do 1500 mm. Dopuszcza się również, aby w pojeździe znajdował się sygnał kontrolny włączenia świateł do jazdy dziennej. Światła powinny się automatycznie włączać, kiedy urządzenie włączające lub wyłączające silnik znajduje się w położeniu umożliwiającym uruchomienie silnika. Wyjątkiem są pojazdy zarejestrowane po raz pierwszy do dnia 31 grudnia 2009 r., w których dopuszcza się stosowanie przełącznika aktywującego lub dezaktywującego te funkcje.

Światła do jazdy dziennej mogą być włączone:

- gdy automatyczna skrzynia biegów jest w pozycji P,
- gdy hamulec postojowy jest uruchomiony,
- przed ruszeniem pojazdu po raz pierwszy po każdym ręcznym uruchomieniu urządzenia zapłonowego.

Ponadto światła do jazdy dziennej mogą być wyłączone ręcznie, gdy prędkość pojazdu nie przekracza 10 km/h pod warunkiem automatycznego włączenia po przekroczeniu prędkości 10 km/h lub gdy pojazd przejechał odległość większą niż

ŚWIATŁA DO JAZDY DZiennej

100 m i światła pozostają włączone do czasu ich ponownego rozmyślnego wyłączenia.

Światła do jazdy dziennej powinny wyłączać się automatycznie, gdy:

- urządzenie włączające lub wyłączające silnik znajduje się w położeniu umożliwiającym pracę silnika,
- podczas włączenia przednich świateł mijania, drogowych lub przeciwmgławych z wyjątkiem sytuacji, gdy światła te są wykorzystywane do wysyłania przerwanych sygnałów świetlnych w krótkich odstępach czasu.

Zgodnie z warunkami technicznymi dopuszcza się, aby wraz ze światłami do jazdy dziennej włączały się:

- przednie i tylne światła pozycyjne,
- górne światło obrysowe, jeżeli występuje,
- boczne światła obrysowe, jeżeli występują,
- oświetlenie tylnej tablicy rejestracyjnej,
- lub tylko światła pozycyjne tylne.

W związku z powyższym nastąpiła zmiana (Dz. U. z 2009 r. Nr 75, poz. 639), która zabraniała w samochodach zarejestrowanych po raz pierwszy po 31 grudnia 2009 r., aby światła pozycyjne tylne, światła obrysowe przednie, boczne i tylne oraz oświetlenie tablicy rejestracyjnej nie mogły włączać się razem ze światłami dziennymi.

W § 10 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia określono, że przedmioty wyposażenia i części pojazdów związane z bezpieczeństwem ich użytkowania i ochroną środowiska mogą być stosowane w pojazdach, jeżeli spełniony jest co najmniej jeden z następujących warunków:

- oznakowane są znakami homologacji międzynarodowej stosowanymi w homologacji Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – „E” lub Unii Europejskiej – „e”;
- oznakowane są cechami producenta pojazdu, na który wystawiono świadectwo homologacji typu pojazdu; o cechowaniu to powinno być zgłoszone do jednostki uprawnionej w celu ewidencji;
- oznakowane są cechami dostawcy producenta pojazdu, na który wystawiono świadectwo homologacji typu pojazdu; o cechowaniu to powinno być zgłoszone do jednostki uprawnionej w celu ewidencji;
- oznakowane są znakiem zgodności zgodnie z przepisami o systemie oceny zgodności i akredytacji; przepisu nie stosuje się do przedmiotów wyposażenia i części oznakowanych znakiem bezpieczeństwa na podstawie dotychczasowych przepisów o badaniach i certyfikacji.

Szczegóły powyższych obostrzeń są określone przez obowiązujące w Unii Europejskiej przepisy, tj. regulamin nr 87 Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ [4], który precyzuje specyficzne wymagania dotyczące świateł do jazdy dziennej oraz Regulamin nr 48 Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ [5] (ECE), który określa wymagania techniczne dla pojazdów i pozwala między innymi na montowanie świateł do jazdy dziennej bez potrzeby ich współdziałania z tylnymi światłami pozycyjnymi. Zgodnie z regulaminem nr 87 Europejskiej Komisji Gospodarczej światła do jazdy dziennej powinny mieć znak homologacji, który składa się z międzynarodowego oznakowania homologacyjnego złożonego z:

- okręgu otaczającego literę „E”, po której następuje numer wskazujący kraj, który udzielił homologacji;
- numeru homologacji;
- dodatkowego symbolu „RL”.

Ponadto w pobliżu wyżej wymienionych symboli dodatkowych mogą być umieszczone dwie cyfry numeru homologacji oznaczające serię poprawek obowiązujących w czasie udzielania homologacji. Oznaczenia nie mogą być zmywalne lub łatwo usuwalne i powinny być widoczne po zamontowaniu świateł. Numer homologacji oraz symbole dodatkowe muszą się znajdować blisko okręgu, poniżej lub powyżej litery „E” bądź z jej prawej lub lewej strony. Cyfry numeru homologacji muszą być umieszczone po tej samej stronie litery „E” oraz muszą być zwrócone w tym samym kierunku (rys. 2) [4]. W celu wykluczenia pomyłki z innymi symbolami należy unikać stosowania w numerze cyfr rzymskich.

Należy również przypomnieć, że istnieją podobne oznaczenia np. – „DRL” (*Daytime Running Lights*), lecz jest to wytwór marketingowy zwracający przede wszystkim uwagę, że są to światła diodowe do jazdy dziennej. Można również się spotkać ze światłami opisanymi symbolem „A RL”, co oznacza, że reflektor posiada źródło światła do jazdy dziennej, ale przy wyłączeniu tego światła świeci jak światło pozycyjne przednie.

Trzeba także pamiętać, że intensywność światła reflektora do jazdy dziennej musi wynosić od 400 do 1200 kandel. W przypadku świateł zbudowanych z diod LED uszkodzenie choćby jednej diody powoduje, że całe światło powinno zostać wymienione na nowe. Powierzchnia świetlna każdej lampy nie może być mniejsza niż 25 cm² i większa niż 200 cm².

Podczas kontroli drogowej możemy się spotkać z przypadkami, kiedy niektórzy kierowcy dokonują samowolnych przeróbek oświetlenia w swoich pojazdach, montując w nich regulatory mocy świateł drogowych, które powodują, że po włączeniu zapłonu automatycznie włączają światła drogowe z przodu na 30% swej mocy nominalnej i mają na celu imitować światła do jazdy dziennej (fot. 3).

Niektórzy kierowcy za pomocą zmiany programu komputera w pojazdach (np. BMW), uzyskują podobny efekt imitacji, gdyż wraz z włączeniem pozycji „zapłon” włączają się światła drogowe na 20% swojej mocy. Innym przykładem samowolnej zmiany oświetlenia pojazdu jest montaż taśm LED przy reflektorach, które mają imitować światła do jazdy dziennej na pojeździe (fot. 4). Takie ingerencja w oświetlenie jest również nielegalna, a poza tym światła nie posiadają odpowiedniego oznaczenia homologacyjnego na reflektorze.

Pamiętajmy, że jeśli światła do jazdy dziennej nie odpowiadają ww. warunkom, policjant może nałożyć mandat karny w wysokości od 20 zł do 500 zł za wykroczenie z art. 97 kw [2], gdyż stanowi to naruszenie przepisów art. 66 ust. 4 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym [1], dookreślonych w przepisach szczegółowych, tj. rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.).

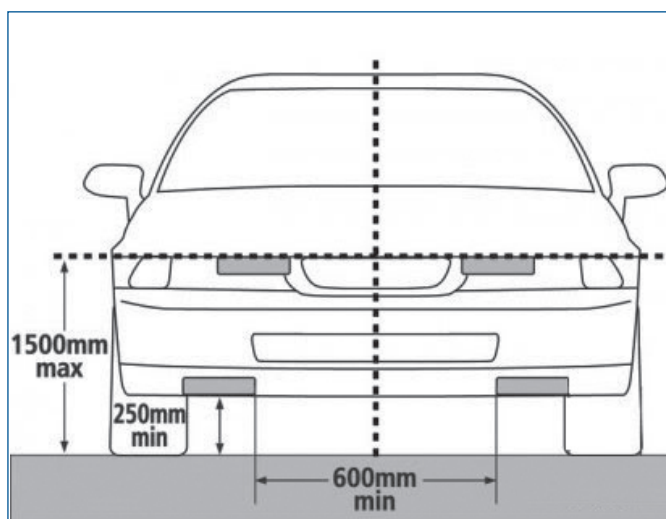
Jeśli liczba świateł do jazdy dziennej jest niezgodna z wymaganymi przepisami ww. rozporządzenia, barwa światła jest inna niż biała, nieodpowiednia jest powierzchnia świetlna lampy, światła do jazdy dziennej nie posiadają homologacji (fot. 5), obudowa świateł jazdy dziennej jest nieprawidłowo zamocowana do pojazdu i ich rozmieszczenie nie spełnia odpowiednich warunków (fot. 6), wtedy powyższe naruszenia należy potraktować jako usterki istotne [8] i zgodnie z art. 132 ust. 1 pkt 1b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym [1] funkcjonariusz jest obowiązany zatrzymać dowód rejestracyjny pojazdu za pokwitowaniem ważnym do 7 dni.



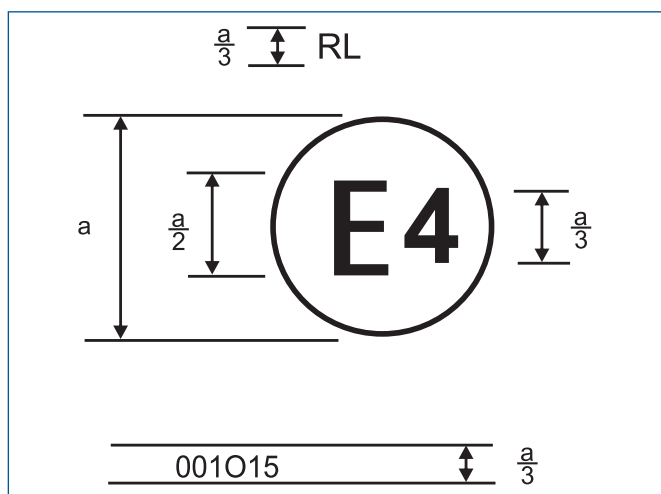
Fot. 1. Nieprawidłowe korzystanie ze światła do jazdy dziennej podczas jazdy [7]



Fot. 2. Przykład światła do jazdy dziennej z oznaczeniem marketingowym DRL oraz homologacją europejską [11]



Rys. 1. Rozmieszczenie światła do jazdy dziennej wraz z odległościami na pojeździe [6]



Rys. 2. Przykładowy wzór homologacji. Oznacza, że światło do jazdy dziennej uzyskało homologację o numerze 001015 w Królestwie Niderlandów (E4). Numer homologacji wskazuje, że udzielono jej zgodnie z wymaganiami niniejszego regulaminu w wersji pierwotnej (bez uwzględnienia poprawek) [4]



Fot. 3. Przykład samowolnej ingerencji w oświetlenie pojazdu, poprzez montaż regulatora mocy światła drogowych celem imitacji światła do jazdy dziennej, naruszającej przepisy dotyczące warunków technicznych pojazdów [10]



Fot. 4. Przykład samowolnej ingerencji w oświetlenie pojazdu, montażu taśmy LED przy reflektorze pojazdu imitującego światło do jazdy dziennej, naruszającej przepisy dotyczące warunków technicznych pojazdów [9]

ŚWIATŁA DO JAZDY DZIENNEJ



Fot. 5. Przykład światła do jazdy dziennej nieposiadającego międzynarodowego oznakowania homologacyjnego [11]



Fot. 6. Przykład nieprawidłowego rozmieszczenia światła do jazdy dziennej na pojeździe – niewłaściwa odległość między światłami [11]

Zakończenie

Niniejszy artykuł ma na celu pomóc ocenić funkcjonariuszom, którzy dokonują kontroli drogowej pojazdów, jak prawidłowo powinny być rozmieszczone i oznakowane światła do jazdy dziennej. Dodatkową intencją jest przypomnienie, aby reagować na kierowców, którzy w gęstej mgle, deszczu, a nawet w nocy używają światła do jazdy dziennej, gdyż nie wszyscy kierujący wiedzą, w jakich warunkach atmosferycznych powinni korzystać z ww. światła, a jest to niedopuszczalne

i może zagrażać bezpieczeństwu innych uczestników ruchu drogowego. Musimy przypominać – często nieświadomym – kierowcom, jak działa oświetlenie w samochodzie i jakie spełnia funkcje oraz że wszelkie jego samowolne przeróbki mogą mieć ogromny wpływ na bezpieczeństwo użytkowników naszych dróg.

Bibliografia

- [1] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 128, z późn. zm.).
- [2] Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2015 r. poz. 1094, z późn. zm.).
- [3] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.).
- [4] Regulamin nr 87 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) Jednolite przepisy dotyczące homologacji światła jazdy dziennej przeznaczonych dla pojazdów o napędzie silnikowym.
- [5] Regulamin nr 48 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w odniesieniu do urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej.
- [6] <https://forum.fordclubpolska.org/archive>.
- [7] <http://www.auto-swiat.pl/prawo/jak-uzywac-swiatel-przepisy-kontra-praktyka/xt35h4>.
- [8] Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz.U. z 2015 r. poz. 776, z późn. zm.).
- [9] <http://joemonster.org/art/35465>.
- [10] <http://fotoradary.net/swiatla-dzienne-w-starym-aucie-czy-to-legalne-vt3204.html>.
- [11] Zdjęcia – Ł. Michalski.

Summary

Road check of lights for driving in the daylight

The article moves closer the subject matter of the lights for driving in the daylight in vehicles, including applicable legal regulations, adequate technical conditions and their appropriate application in appropriate weather conditions. It describes how to mark and arrange lights for driving in the daylight correctly and what conditions should be fulfilled by the vehicle equipped with them. Additionally there are presented examples of the incorrectness police officers, who conduct traffic control of vehicles driving on public roads, can meet and what the consequences of not-obeying applicable regulations are. The article also pays attention to the fact that disregarding and non-observance of regulations concerning lights for driving in the daylight can have a significant impact on safety of road users.

Tłumaczenie: Joanna Łaszyn, WP