

**Pécsi Tudományegyetem
Állam- és Jogtudományi Kar
Doktori Iskola**

Dr. Major Róbert

A közúti közlekedési balesetek megelőzése,
különös tekintettel a *rendőrség*
lehetőségeire és korlátaira

Ph.D értekezés

Készült

A Pécsi Tudományegyetem Állam - és Jogtudományi Kar Doktori Iskolájának
"A MAGYAR JOGRENDSZER MEGÚJÍTÁSA A JOGÁLLAMISÁG ÉS AZ
EURÓPAI INTEGRÁCIÓ JEGYÉBEN"
doktori programjának
„A bűnözés elleni küzdelem jogi és nem jogi eszközei”
című doktori alprogramjának keretében.

A doktori iskola vezetője: Dr. Kiss László egyetemi tanár, a MTA doktora
Alprogramvezető: Dr. Tóth Mihály tanszékvezető egyetemi tanár
Témavezető: Dr. Irk Ferenc egyetemi tanár, a MTA doktora

Pécs 2009.

„Baleset vagy esemény kivizsgálásának célja
a balesetek és események megelőzése”
(ICAO 13. ANNEX)

Tartalomjegyzék

1. Bevezetés	8
I. RÉSZ Közlekedés – Közlekedésbiztonság.....	14
2. Közlekedés	16
2.1 A kerék.....	16
2.2. A korszerű közlekedés	17
2.3. A közlekedési rendszer jellemzői.....	18
2.4. A közlekedés rendszere: ember - jármű - környezet	23
3. Baleset.....	26
4. Közlekedésbiztonság	30
5. Közlekedéspolitika – Széchenyitől a Fehér Könyvig.....	34
5.1. A magyar közlekedéspolitika	34
5.2. Közlekedéspolitika az Európai Unióban.....	39
5.3. A közlekedésbiztonság javításának eszközei	43
6. Magyarország közlekedésbiztonsági helyzete – a tények.....	46
6.1. A statisztikai adatfelvétel köre	46
6.2. Tények Magyarországról	49
6.3. Magyarország Európában – az összehasonlítás.....	68
II. RÉSZ – A biztonságos közlekedés feltételeinek biztosítása.....	76
7. Általános balesetmegelőzés	78
7.1. Baleseti okkutatás.....	78
7.2. Baleseti góckutatás	82
7.3. A szituációs bűnmegelőzés	83
7.4. A balesetmegelőzés rendszere: „3E”	84
8. Gazdasági kitekintés	88
8.1. Költség-haszon elemzés.....	93
8.2. Gazdaságot érintő lehetőségek	96
9. Engineering	100
9.1. Forgalmotechnika - a közlekedési környezet.....	100
9.2. Járműtechnika – a közlekedésben résztvevő jármű.....	152
10. Education	172
10.1. Járművezető képzés	172
10.2. Biztonságos közlekedésre nevelés.....	180

10.3. PR – a tudatformálás.....	182
11. Enforcement – a rendészet szerepe.....	186
11.1. Rendészet – Közlekedésrendészet.....	186
11.2. A rendőrség közlekedési szerveinek fejlődése.....	189
11.3. A balesetmegelőzési tevékenység fejlődése.....	208
11.4. A végrehajtó állomány - vélemények.....	212
11.5. A forgalomfelügyelet.....	227
III. Rész - Az ellenőrzés – a hibázók kiszűrése.....	230
12. A rendőri forgalomellenőrzés.....	232
12.1. A forgalomellenőrzés módszertana.....	235
12.2. A forgalomellenőrzés gyakorlata – javaslatokkal.....	237
12.3. A forgalomellenőrzés hatékonysága.....	305
IV. RÉSZ Jogalkotás – Jogalkalmazás.....	308
13. A megelőzés jogi eszközei és lehetőségei.....	310
14. Jogalkalmazás.....	312
14.1. Egységes jogértelmezés.....	313
14.2. A KRESZ értelmezése.....	314
14.3. Btk. értelmezése.....	322
15. Jogalkotás.....	326
15.1. Üzembentartói felelősség.....	326
15.2. Btk. javaslatok.....	336
15.3. A járművezetéstől eltiltásról.....	372
15.4. A járművezetői alkalmassá tétel.....	376
15.5. Pontrendszer.....	383
15.6. KRESZ javaslatok.....	385
15.7. Balesetelemző team.....	400
16. Összegzés.....	404
Irodalomjegyzék.....	415
Rezümé.....	422
Résumé.....	423
MELLÉKLETEK.....	424

1. Bevezetés

A korszerű kriminológia a bűnözés elleni küzdelem tekintetében régóta vallja, hogy önmagában jogi szabályozással a bűnelkövetések jelentős része nem akadályozható meg: jogi és nem jogi eszközök sorának felvonultatása szükséges a hatékonyság megteremtéséhez.

A bűnözés elleni küzdelem része a közlekedési bűncselekmények elleni küzdelem, melyekhez tartozik a közúti közlekedési baleset okozása vétség is. A balesetek egy részét a jogalkotó a társadalomra kevésbé tartja veszélyesnek, ezért nem bűncselekményként, hanem szabálysértésként értékeli. Ezek a súlyos személyi sérülést nem eredményező balesetek. A megelőzés szempontjából azonban nincs jelentősége, hogy – nagyrészt a véletlennek köszönhetően – a baleset könnyű vagy súlyos sérülést, esetleg még súlyosabb következményt eredményez. Így a közlekedési devianciák megelőzése témakörben nem elsősorban a bűncselekmény megelőzésére, hanem a baleset megelőzésére kell fókuszálni.

„A közúti közlekedés biztonsága fontos társadalmi érdek. A biztonságos és zavartalan közlekedés alapvető feltétele, hogy a közlekedési szabályokat mindenki megtartsa és számíthasson arra, hogy azokat mások is megtartják. Emellett szükséges az is, hogy a közlekedés résztvevői előzékenyek és türelmesek legyenek egymással szemben.”¹

A közúti közlekedés szabályainak bevezetésében megfogalmazott gondolatok egyértelmű eligazítást adnak, ám ennek ellenére minden évben háromszor annyian halnak meg közúti közlekedési baleset következtében, mint az összes személy elleni bűncselekményben együtt véve. Jelen dolgozat a közlekedésbiztonságot, mint a motorizált társadalom egyik igen jelentős problémáját mutatja be, elemzi a bekövetkezett baleseteket, vizsgálva azok hatásait és kiváltó okait, és legfőképpen útmutatóul szolgál a hatékony balesetmegelőzési munkához, bemutatva annak lehetséges jogi és nem jogi eszközeit is.

Mindemellett legelőször választ kívánok adni az olvasó azon kérdésére, hogy miként kerül jelen – a közúti közlekedésbiztonsággal foglalkozó – mű mottójába az International Civil Aviation Organization (Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet, továbbiakban ICAO) 17. annexéből származó idézet. Az ICAO a polgári repüléssel foglalkozó szervezetként nagy hangsúlyt fektet a légi közlekedés biztonságára. A légi közlekedésben idejekorán felismerték, hogy a sajnálatos légiszerencsétlenségek megelőzése érdekében, rendkívül alapos okfeltáró vizsgálatokra van szükség. Átlátták, hogy a büntetőjogi felelősségtől való félelem gyakran

¹ A közúti közlekedés szabályairól szóló – többször módosított – 1/1975. KPM – BM együttes rendelet (továbbiakban: KRESZ) preambuluma. A megfogalmazást a jelenleg is hatályos KRESZ kidolgozását irányító Viski László honosította meg Magyarországon. Vö. pl.: Viski László: Közlekedési büntetőjog. Budapest 1974.

eltorzítja az eseményben részes személyek előadását, vallomását. Ezen felismeréstől vezérelve kellett kidolgozni azt a kivizsgálási módszert, mely a büntetőeljárástól teljesen függetlenül, és ezáltal mindenféle – általában a résztvevő személy saját felelősségét kisebbiteni próbáló – torzítástól mentesen képes a balesethez vezető okfolyamatot feltárni. A szakmai kivizsgálás alapja tehát – nemzetközi egyezményeken alapuló törvényi garanciák mellett – függetlenség a büntetőeljárástól, oly módon is, hogy a szakmai vizsgálat eredménye, megállapításai, illetve a vizsgálat során meghallgatott személyek vallomásai a büntetőeljárásban nem használhatóak fel. Praktikusan amíg a büntetőeljárásban a pilóta – általában gyanúsított – vallomását saját érdekei szerint kénytelen alakítani, addig a szakmai kivizsgálás során szakmaibeli „kollégái” előtt – mivel ezen vallomásának büntetőjogi következménye nem lehet – ténylegesen az objektív igazságról számol be.

Dolgozatomban be kívánom mutatni, hogy a közúti közlekedési balesetek vizsgálata során eljáró hatóságok alapvető célja annak megállapítása, hogy a baleset melyik járművezető, vagy egyéb közlekedési résztvevő szabályszegő magatartására vezethető vissza, és ezen vizsgálódás során általában nem jut sem energia sem idő, de sajnos gyakran szándék sem az egyéb – a baleset bekövetkezésében igen jelentős szerepet játszó – tényezők vizsgálatára. Itt csak egy triviális példát mutatok be: a lakott területen bekövetkezett balesetek viszonylag kis száma történik jelzőlámpás forgalomirányítással ellátott csomópontban. Ezen balesetek oka szinte kivétel nélkül a tilos jelzésen való áthaladás. A jogi megoldás egyszerű: a tilos jelzésen áthaladó, azaz a közlekedési szabályt megszegő járművezető tartozik felelősséggel a balesetért. Megfigyelhető azonban ezen balesetek gócosodása is, azaz vannak olyan csomópontok, ahol jelentős számban következik be tilos jelzés figyelmen kívül hagyása, míg más csomópontokban szinte soha. Adódik a kérdés: az emberi hiba miért pont abban a kereszteződésben következik be, miért nem az előzőben, vagy a következőben? Ennek a kérdésnek a vizsgálata általában elmarad, így a baleseti okkutatás korántsem tekinthető teljesnek.

Dolgozatomban bemutatom, hogy miként lehetne a Közlekedésbiztonsági Szervezet² keretein belül a légi-, a vízi-, és a vasúti közlekedési balesetek és rendkívüli események, azaz a „majdnem balesetek” szakmai kivizsgálásának mintájára a bemutatásra kerülő finn példa alapján a közúti közlekedési baleseteket elemző csapat létrehozni és működtetni.

² Az államháztartásról szóló többször módosított 1992. évi XXXVIII. törvény 88. §-ának (1) bekezdésében foglaltak alapján a Magyar Köztársaság Országgyűlése a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvénnyel Közlekedésbiztonsági Szervezet néven önálló feladattal és hatáskörrel rendelkező, országos illetékességű, központi közigazgatási hatóságnak minősülő önállóan gazdálkodó költségvetési szervet hozott létre.

Mindenki azt gondolja, hogy baleset csak másvalakivel történhet – ez nem csak egy jól sikerült reklámszlogen, hanem valós tény is egyben. Elsősorban a fiatal felnőtt korosztály felelősségérzete, vakmerősége gyakran a nem reálisan felismert veszélyeke épül, így magatartásuk sem a valós veszéllyel adekvát.

A balesetek döntő többsége az ember hibás magatartására vezethető vissza. Az „emberi tényező” kifejezés alatt általában az ember, általában a járművezető figyelmetlenségét, gondatlanságát, illetve abban megnyilvánuló hibáját értették, azaz azt, hogy nem képes minden körülmények között alkalmazkodni az őt körülvevő közlekedési környezethez, hiszen emiatt szeg meg valamilyen egyértelműen lefektetett közlekedési szabályt. A korszerű felfogás szerint inkább a közlekedés környezetét kell úgy kialakítani, hogy az alkalmazkodjon az emberi teljesítőképességhez, és még csak nem is az átlagos ember, hanem – Békés Imre után – a „*gondos modell*” szerint cselekvő ember³ teljesítőképességéhez.

A közúti közlekedési balesetek megelőzését célzó szakmai tevékenységeket – immár hagyományosan – három területre oszthatjuk. Elsőként említendő a biztonságos közlekedésre nevelés, a közlekedési résztvevők korosztályos oktatása, a járművezető-képzés, a közlekedésbiztonsági propaganda, angol fogalmat kölcsönözve az EDUCATION. Második csoportba tartoznak azok az intézkedések, melyek a közlekedési szabályok betartását, betartatását célozzák, így elsősorban a közlekedés hatósági ellenőrzése, illetve a szabályszegők szankcióval való sújtása, azaz az ENFORCEMENT. A harmadik terület elsősorban mérnöki tevékenység, amely elsősorban a biztonságos közlekedési környezetet megteremtő forgalomtechnika alkalmazását jelenti, de ide sorolható a járműbiztonság területe is. (ENGINEERING) Az angol kezdőbetűk alapján a „3E” elnevezéssel illetett rendszerre építem fel mindazt, amit a balesetmegelőzés területén megvalósítandónak tartok.

A három terület elsősorban a cél elérését szolgáló jogon kívüli eszközöket sorakoztatja fel. Dolgozatomban ugyanakkor külön részt szentelek a balesetmegelőzés jogi lehetőségeinek, a vonatkozó jogszabályok célirányos megváltoztatását célzó javaslatoknak.

A Széchenyi István névéhez köthető első magyar közlekedéspolitikai koncepció⁴ óta megszületett valamennyi közlekedéspolitikai koncepciónak stratégiai fő irányai közé tartozik a balesetmegelőzés kérdése, hiszen a közlekedésbiztonság növelése nem jelent mást, mint azt, hogy kevesebb baleset történjen, és kevesebb ember sérüljön meg, illetve haljon meg

³ Dr. Békés Imre: Gondatlanság a büntetőjogban, KJK Kiadó, Budapest 1974

⁴ Lásd 5.1. fejezet , és 1848. évi XXX. törvénycikk.

közlekedési baleset következtében. Az Európai Unió (továbbiakban: EU) közlekedéspolitikai koncepcióját megjelenítő úgynevezett Fehér Könyv⁵ egyik legfontosabb célkitűzése, hogy a közúti közlekedési balesetben elhunyt személyek számát a tagállamoknak a 2001. évhez képest 2010-re a felére kell csökkenteniük. A közlekedéspolitika kérdésével és a Fehér Könyv tartalmával is részletesen foglalkozom.

Jelen mű rávilágít arra is, hogy – hazai jogrendszerünket tekintve különösen – alapvető fontosságú az egységes és hatékony jogalkalmazás megteremtése. Praktikusan: a járművezető ne aszerint számíthasson különböző mértékű szankciókra, hogy hol követte el a cselekményt, vagy hogy ki vizsgálja az ügyét, hanem aszerint, hogy mit követett el! Ennek megteremtéséhez a jogalkalmazók (rendőrség, más szabálysértési hatóság, ügyészség, bíróság, ügyvédség) képzésén és együttműködésén túlmenően döntő szerepe van a jogalkotásnak is. Olyan közlekedési jogi környezetet kell teremteni, melyben a közlekedésben résztvevők könnyen, gyorsan és egyértelműen elboldogulnak, míg a jogalkalmazók könnyen, gyorsan és egyértelműen képesek ítélni.

Gyakran a közlekedési szabályok betartásának kikényszerítését a büntetések szigorításában látják. Ezzel szemben bizonyítani fogom, hogy nem a büntetések súlyossága, hanem azok elkerülhetetlensége az, ami valódi visszatartó hatásával szabálykövető magatartásra ösztönöz, így a balesetmegelőzés hatékony eszköze lehet.

A büntetések elkerülhetetlenségének biztosítására számos forgalomellenőrzési taktikai lehetőséget, illetve több jogalkotási javaslatot ajánlok.

Feltétlen külön említést érdemel a közlekedési előéleti pontrendszer, mely vitán felül a közlekedés biztonságát szolgálja a szankciótól való félelem visszatartó hatásán keresztül, ám Magyarországon ez a hatás a rendszer többszöri átalakítása ellenére nem megfelelő, sőt bizonyos – külön fejezetben részletezendő – jogalkotói intézkedésnek, nevezetesen az üzembentartói felelősségnek bevezetésével a pontrendszer elhalásától kell tartanunk.

És végül de nem utolsósorban a dolgozat bemutatja a rendőrség közlekedésrendészeti tevékenységét, részletezve a rendőrségi forgalomfelügyelet lényegét, célját, hatásait, továbbá a napi gyakorlat kritikáját és erre vonatkozó megoldási javaslatokat. Ezen javaslatok részben – elsősorban költségvetési kérdésekben – a rendőrség szervezetén túl mutatnak, nagyobb részük azonban a rendőrség berkein belül is megvalósíthatók. Már most fontos leszögezni azt

⁵ Az Európai Közösségek Bizottsága által elfogadott és megjelenített Fehér Könyv: Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni, Brüsszel, 2001. szeptember 12. COM(2001)370. (továbbiakban Fehér Könyv), mely 2010-ig vázolja fel a közlekedés fejlesztési, szabályozási irányvonalait.

a tényt, hogy a közlekedésbiztonság javítása illetve fenntartása kizárólag rendészeti eszközökkel nem oldható meg, állami és társadalmi összefogásra van szükség.

Még egyszer visszautalva a címre hangsúlyozni kell, hogy jelen dolgozat a közúti közlekedéssel foglalkozik, így amikor a közlekedésről van szó az alatt általában a közúti közlekedést értjük.

I. RÉSZ Közlekedés – Közlekedésbiztonság

2. Közlekedés

Az emberiség fejlődésének első kiemelkedő jelentőségű lépése a tűzhasználat volt, amit második lépésként a növénytermesztésre és az állattenyésztésre történő áttérés követett. A harmadik forradalmi lépésnek a kerék alkalmazása tekinthető.

2.1 A kerék

A kerék a kocsival együtt áthidalhatóvá teszi a távolságot, megkönnyíti a szállítást, rendszeressé teszi a kereskedelmet, és fontos szerephez jut a harcászatban is. Feltalálása folyamatos és közös tett volt. Akkor támadt rá igény, amikor az újkőkori ember letelepedett, kapás földművelést folytatott, állatot nevelt és szüksége lett olyan alkalmasra, a kocsira, amellyel nagyobb távolságra súlyos terhet szállíthatott. A kocsi őse a szán lehetett. A szekér tulajdonképpen kerekre helyezett szán lett. A kerek járműveket 5500 éve ismerik. Egy ie. 3500 körüli, a sumér Uruk városából származó leleten kerekkel szerelt jármű látható.

A Közel-keletről az ie. IV. évezredből származnak a legkorábbi agyag kocsileletek és domborműves jelenetek is. Csaknem biztos azonban, hogy már előbb is alkalmazták a kereket. Előkerültek lengyelországi kordémodellek és oroszországi valódi kordék is. A kerék eredete így is bizonytalan, ám valószínűleg a **görgöként használt farönkökre** vezethető vissza. Az őseber teherszállításra vastag fatörzset használt, amit egyik végénél maga után vonszolt. A rönk keresztbe fordulhatott, és az ember rájött a gördülés előnyére. A görgő szálfára csak rá kellett raknia a terhet. A görgőt ma is használják, ha súlyos terhet kell szállítani. Alapvető hátránya azonban, hogy a teher, miközben előrehalad, legurul a görgőkről.

A legrégebbi ismert kerek korong vagy más néven **tömörkerekek** voltak.

A Közel-kelet és Európa kerekei között alig néhány száz éves a korkülönbség. Európába vezető útja során először a fekete-tengeri sztyeppén jelent meg, majd innen átkerült a Balkán-félszigetre, aztán a mediterrán Itáliába.

Kelet-Franciaországban, a lotaringiai Nancy mellett két ie. VII-VI. századi szekérsírban találtak négy erősen oxidálódott, törött vaskereket és két kerékagyat is.

A legrégebbi európai kocsiminta a magyarországi Budakalász késő rézkori temetőjében, a négyszáz sír egyikéből került elő. Kisméretű kocsiszobor tömör kerékkel. A járművet

valószínűleg marhák húzták. A késő bronzkortól a kora vaskorig 73 lelőhelyen találtak kocsikereket, ebből kilenc helyen kocsimodell is volt.

A tömör kerekű kocsikat az ie. IV. évezred végétől használták változatlan formában másfél évezreden át.

A **küllős kerék** könnyű szerkezete lehetővé tette a gyorsabb, kisebb és kecsesebb közlekedési eszközök építését. Az ie. III. évezredi Mezopotámiában harcok dúltak és az ökörnél gyorsabb szamarak befogásával nagy jövőjű harci eszközről álmodhattak. A suméreknek vadszamarak húzta, négykerekű harci kocsijaik is voltak. A következő ezer év harcászatát uraló lóvontatta, küllős kerekű harci kocsi ie. 2000 körül jelent meg kisázsiai, szíriai harci színtereken. A küllős kerék teszi a lóvontatta kocsit ütőképes fegyverré. A bronzművesség fejlődése kitágította a fámegmunkálás lehetőségeit. Elterjedtek a könnyű, de erős hat-, majd a nagyobb, nyolcküllős kerekek. Az ezekkel készült kecses kétkerekű kocsikba is az akkortájt elterjedt házasított lovat fogták be.

Később találták fel a zsírozott tengely körül forgó, vas **kerékagy** középsőrészt és az abroncsot. Ez eredetileg vasgyűrű volt, amit felhevítve a kerék köré helyeztek, s miután lehűlt és összezsugorodott, szorosan egybetartotta az alkatrészeket. Európában ezután egyre nő a jelentősége a szállításra használt kocsinak. A ráfos kerékkel egyszerűen lehet négykerekű szekeret készíteni, melyet egy-két ló is elhúz. A **könnyűszekér** lett aállítás legfontosabb eszköze, sőt, mikor a középkor elején rájönnek a lófogatolás szüzyhámos módjára, Európa együtt fejlődik az egyre tökéletesedő lovaskocsival. A következő nagy műszaki fordulatig, a gőzgépig a lóvontatta járművek maradtak használatban.⁶

2.2. A korszerű közlekedés

A közlekedés fejlődési szakaszai leképezik az adott társadalom gazdasági fejlettségi színvonalát, a gazdasági fejlődés szakaszait.

A korszerű közlekedés kialakulását a XVIII. század ipari forradalma determinálta. A **gőzgép** feltalálása megalapozta a vasúti és a vízi ágazatok létrehozását, mely egyrészt lehetővé tette az utasok és az áruk jóval nagyobb távolságra történő szállítását, másrészt megalapozta a nagy tömegű áruk rövid időn belüli nagy távolságra történő eljuttatását, melyen keresztül rendkívül nagy hatással volt az ipari fejlődésre.

⁶ www.hu.wikipedia.org : kerék

Klasszikusan két nagy szakaszra oszthatjuk a modern közlekedés e fejlődési történetét. Az első szakasz az első világháborúig tart, míg a második szakasz az azt követő időintervallum. Az első szakaszban a vasút és a hajózás fejlődése jellemző, hiszen az ipari forradalmat követő jelentős termelésnövekedés nyersanyag, tüzelőanyag, illetve késztermék szállítási igényeket generált. A vasúti közlekedés fejlődése viszont nagy lökést adott az ipar, elsősorban a nehézipar fejlődésének, ami jelentősen növelte a kereskedelmi tevékenységeket és nagy hatást gyakorolt a társadalmi haladásra. A vasút intenzív fejlődése viszont hátráltatta az autóutak építését és a közúti közlekedés bővülését, ami így csupán helyi jelentőségű volt.

A közúti közlekedés fejlődése akkor lendült meg, amikor a megfelelő gépkocsit megalkották, ez kis tömegű motort, könnyű kezelhetőséget és biztonságos üzemelést jelent. A XIX. és XX. század fordulóján alakult ki az a gépkocsitípus, mely tulajdonképpen a mai járművek jellemzőivel rendelkezett. Így az első világháborúig már a közúthálózat fejlesztése is napirenden volt.

A fejlődés második szakaszának tekinthető időszakban – az első világháború után – a vasúti közlekedés pangása és a közúti közlekedés nagyarányú fejlődése volt jellemző. A hajózás részaránya folyami hajózás területén csökkent, míg a tengeri hajózás teljesítménye folyamatosan növekszik.

A légi közlekedés intenzív fejlődése is ebben az időszakban indult be, ám jelentősége csekély. A XX. század végétől a vasúti közlekedés reneszánszát éli a nagy távolságú személy és teherszállítás valamint az elővárosi közlekedés tekintetében.

Látható, hogy a tudományos és műszaki fejlődés milyen jelentős hatással volt az egyes közlekedési ágazatokra. Napjainkban a fejlődés fő irányai a járművek kapacitásnövekedésében, a járművek motorteljesítményének növekedésében, a járműpark differenciálódásában, a kombinált szállítási formák terjedésében, illetve a számítógépek adta lehetőségek kihasználásával a közlekedés komplex irányításában rejlenek.

2.3. A közlekedési rendszer jellemzői

A közlekedés, mint a gazdaság önálló ága lényegesen eltérő jellemzőket mutat, mint az ipar és a mezőgazdaság. A közlekedés alapvetően öt ágazatra tagolódik, de minden egyes ágazat azonos terméket hoz létre: a helyváltoztatást. A közlekedés tehát nem hoz létre új értéket, de értéktermelő folyamat. Formai szempontok alapján csak az áru- és a személyszállítást lehet megkülönböztetni, így megkülönböztethetnénk az áruszállítási és a személyszállítási ágazatot,

ám egy kivételével valamennyi ágazat végez személy és áruszállítást is. Ezért nem a közlekedés terméke szerint különböztetjük meg az egyes ágazatokat, hanem a közlekedési útvonal, pálya, a használt természetes vagy mesterséges közlekedési hely alapján. A közlekedés öt ágazattal rendelkezik: vasúti közlekedés, közúti közlekedés, vízi közlekedés, légi közlekedés és vezetékes szállítás.

Gyakran hallhatunk újabb ágazatok létéről is (pl. légpárnás közlekedés, mely a közúti és a vízi közlekedést egyesíti, villamos-energia továbbítás, szilárd anyagok vezetékes szállítása futószalagon, stb.). Meggyőződésem szerint az alapvetően geoszférák szerint csoportosított közlekedési ágazatokat tágítani nem érdemes, valamennyi említett szállítási módszer valamely klasszikus ágazatba besorolható.

A közlekedés általános jellemzői közé tartozik az inhomogenitás, hiszen jelentősen különböző technikai eszközök, különböző adottságú közlekedési pályákon, különböző teljesítményekkel vesznek részt a folyamatban.

A közlekedés gazdaságban betöltött szerepére jellemző, hogy a közlekedés eszközigénye rendkívül nagy, mely nem csak a közlekedési eszközökre és az infrastruktúrára vonatkozik, hanem megnyilvánul a szállításhoz kapcsolódó szolgáltatásokban, a rakodási tevékenységekben.

A közlekedés ősidők óta társadalmi szükségleteket elégít ki. Közlekedési igényeket támaszt a társadalmi-gazdasági élet szinte minden területe, hiszen a termelésnek, a javak előállításának helye a fogyasztásnak, a javak felélésének helyétől elkülönül, továbbá az emberek szükségleteiket különböző helyeken tudják, vagy akarják kielégíteni.

2.3.1.A közlekedési szükséglet

A közlekedési szükséglet nem más, mint a helyváltoztatás igénye, a személyeknek, vagy az áruknak, dolgoknak a helyváltoztatási igénye. Alapvetően kétféle közlekedési szükségletet különböztethetünk meg, nevezetesen az áruszállítási és a személyszállítási szükségletet. Az áruszállítás tekintetében a szállítandó áru mennyisége jelzi a szükségletet. A személyszállításon belül pedig általában a szállítási (utazási) szükségelt távolsága szerint szokás differenciálni, úgymint helyi, helyközi és távolsági szállítási (utazási) szükséglet.

2.3.1.1. Az áruszállítási szükséglet

Az áruszállítási szükségleteket alapvetően két tényező keletkezteti, egyfelől a termelés és a fogyasztás közötti térbeli távolság legyőzésének, illetve a termék előállítása során a különböző előállító helyek közötti alapanyag, nyersanyag, illetve félkész termék kölcsönös szállításának igénye.

Az áruszállítási igényeket nagyon sok tényező befolyásolja.

a) A legfontosabb áruszállítási igényeket befolyásoló tényező maga a **termelés nagysága**, amit korábban a nemzeti jövedelem, napjainkban a bruttó hazai termék (GDP) értékével szokás jellemezni. Természetesen a szolgáltató szektor szállítási igénye jelentősen alacsonyabb, így döntő jelentősége az árutermelésnek van.

b) A területi **tagoltság**, vagyis az, hogy az egyes termelő és fogyasztási helyek egymáshoz viszonyítva milyen térbeli helyzetűek és milyen a köztük lévő közlekedési kapcsolat, alapvetően meghatározza a szállítási igényeket. A tagoltság alapján négy alapeset különböztethető meg:

- koncentrált termelés – koncentrált fogyasztás,
- koncentrált termelés – szétszórt (differenciált) fogyasztás,
- szétszórt (differenciált) termelés– koncentrált fogyasztás,
- szétszórt (differenciált) termelés– szétszórt (differenciált) fogyasztás.

A négy alapeset természetesen igen gyakran kombinálva fordul elő, hiszen a termelés több ciklusra tagolódhat.

c) A szállítási **költség** mértéke (a tarifaszínvonal) is jelentősen befolyásolja a szállítási keresletet, annak ellenére, hogy a szállítási szükséglet, a térbeli megosztásból következően általában merevnek tekinthető, vagyis a szállítás árának növelése nem eredményez a hasonló mértékű keresletcsökkenést. Ugyanakkor, ha a termék árában megjelenő szállítási költség magasabb, mint maga az előállítási költség, már gazdaságossági elemzés szükséges a termelés csökkentése, illetve a termelés áthelyezése tekintetében.

d) A szállítás **szolgáltatási színvonala**, mely egyfelől jelenti a közlekedéstechnikai színvonalat, úgymint a járműpark állapotát, a pálya állapotát, és általában a közlekedésben alkalmazott technikai eszközök műszaki színvonalát, másfelől jelenti a gyorsaságot, a biztonságot, az ügyfélcentrikusságot, sőt a kínált kiegészítő szolgáltatásokat is, s jelentősen befolyásolja az adott állam szállítási szükségleteit.

A fentieken kívül sok más körülmény is hatással van az áruszállítási szükségletekre, ám számos olyan tényezőről tehetnénk említést, melyek közvetlenül nem befolyásolják, de

mindenképpen hatással vannak a közlekedés hatékonyságára. Ilyen tényező például a tranzitforgalom, mely nem generál szállítási szükségletet, hiszen sem az előállítási hely, sem a felhasználási hely nincs az adott állam területén. Ennek ellenére annak a közlekedési hálózatát veszi igénybe, így jelentős tényező a hálózati kapacitások tekintetében. Ugyancsak közvetett az összefüggés a szállítási szükséglet és a szállítások ésszerűsítése, optimalizálása között. A szállítási igények lehető legkisebb ráfordítással való kielégítése az üresjáratok minimalizálásával érhető el. Az optimális útvonal megtervezése, főleg terítő és gyűjtőjáratok esetében jelentős, és több operációkutatási módszer áll ehhez rendelkezésre. A kihasználtság javítása természetesen közvetlenül nem csökkenti a szállítási szükségletet, de a közlekedés hatékonyságát növeli.

2.3.1.2. A személyszállítási szükséglet

A személyszállítási szükségleteket az emberek helyváltoztatási igénye hozza létre. A munkahelyek, illetve az iskolák és a lakóhelyek közötti távolság generálja az úgynevezett hivatásforgalmat, azaz a munkába illetve az iskolába járáshoz és az onnan hazajáráshoz kapcsolódó helyváltoztatási igényt. Jelentős közlekedési szükséglet kapcsolódik a művelődéshez, szórakozáshoz, kulturális tevékenységekhez, bevásárláshoz, idegenforgalomhoz, melyek helyenként és időnként jelentős eltérést mutatnak.

Alapvető felosztás szerint a személyszállításban megkülönböztetünk helyi közlekedést, vagy városi közlekedést, helyközi közlekedést vagy települések közötti közlekedést és távolsági közlekedést. Amennyiben differenciáltabban kívánunk csoportosítani, feltétlenül külön kell szólnunk az elővárosi közlekedésről, mely a XX. század végére igen jelentős lett. A nagyvárosok munkaerőigényének kielégítésére kezdetben a környéki településekről a munkaerő beáramlott a városba, majd a tendencia megfordult és a lakosok a városokból a környéki településekre költöztek, ám munkahelyük a nagyvárosban maradt. Így egész alvó városok jöttek létre, mely folyamat jelentős elővárosi közlekedést generált. Másik felosztás szerint megkülönböztetjük az egyéni (általában gépjármű-) és a közösségi közlekedést. Az 1960-as évektől figyelhető meg az egyéni közlekedés jelentős előtérbe helyeződése, a közösségi közlekedés (akkori szóhasználattal: tömegközlekedés) kárára. 1960-ban a személyszállítás 86,3 %-a a közösségi közlekedés igénybevételével zajlott, 1985-ben ez az arány már csak 41,8 % volt⁷. Az 1994. évben végzett forgalomfelvétel adatai alapján a közösségi közlekedés és egyéni gépjármű-közlekedés átlagos aránya a budapesti lakosok napi

⁷ Dr. Borotvás Elemér (szerk.): Közlekedésgazdaságtan, Tankönyvkiadó, Budapest, 1991.

utazásaiban 60-40%, az összes budapesti utazásoknál (agglomerációval, idegenforgalommal stb. megnövelve): 55-45%⁸. Természetesen összefüggés van a motorizációs fejlettségi szint és a fenti tendenciák között, hiszen a motorizáció fejlettsége csökkenti a közösségi közlekedés iránti igényt, míg az alacsony motorizációs szint gerjeszti azt. Ugyanakkor tény, hogy a halálos balesetek száma sokkal alacsonyabb azokon a területeken, ahol nagyobb a tömegközlekedés aránya.⁹

A személyszállítási szükségletet befolyásoló tényezők is számosak:

- a) Alapvető befolyásoló tényező a település **lakosszáma**. Magától értetődő, hogy minél többen élnek egy adott területen, a szükséglet is annál magasabb.
- b) A szükséglet mértékénél jelentős szerepet játszik a települési lakosság **összetétele**, lényegében a munkába vagy iskolába járók aránya. Mint korábban utaltam rá, a hivatásforgalom adja a személyközlekedési szükséglet jelentős részét, így a az aktív lakosság aránya jelentősen befolyásolja a szükséglet nagyságát is.
- c) Az utazások területi tagoltsága, mely tulajdonképpen a **városszerkezet** függvénye jelentősen befolyásolja a személyszállítási szükségleteket. A tudatosan megtervezett városszerkezet alapja az ipari, a szolgáltató és a lakóterületek elkülönülése, mely önmagában is szállítási szükségletet generál. Természetesen ez a tendencia a régebbi városokban is megfigyelhető, elsősorban a korábban említett zöldövezetbe költözés tendenciájával, az elővárosok, az alvóvárosok kialakulásával. Megjegyzendő, hogy ma már maga a kiköltözés a közlekedési infrastruktúra helyzetével, esetleg jövőbeli terveivel is összefügg: oda költöznek, ahol a városi munkahely megfelelően fejlett közösségi közlekedéssel, vagy gyorsforgalmi úton egyéni közlekedéssel gyorsan és biztonságosan elérhető.
- d) A személyszállítás **tarifaszintje** is alapvetően befolyásolja a személyszállítási szükséglet alakulását, pontosabban az összetételét. A városi (helyi) közlekedés esetében a szükséglet adott, a szükséglet kielégítésének közösségi vagy egyéni voltára van csak lényeges hatással a tarifaszínvonal. A helyközi és távolsági közlekedés tekintetében azonban a tarifaszínvonal meghatározó jellegű.
- e) Az **idegenforgalom** illetve a turizmus időszakonként és periodikusan befolyásolja egy adott település személyszállítási szükségleteit.
- f) Az életszínvonal illetve a közlekedéstechnika minősége és a **szolgáltatás színvonala** elsősorban a helyközi utazásokra van hatással. Az utazóközönség elvárja a megfelelő

⁸ Studio Metropolitana Urbanisztikai Kutató Központ Kht: Közlekedés-szervezés a fővárosban és környékén, 2001. http://www.studiometropolitana.hu/doc/sm_bpagglo_kozlekedesszervezes.pdf

⁹ Hogyan tehetjük biztonságosabbá a közlekedést? Beszélgetés Hermann Knoflacher professzorral, Lélegzet (a Levegő Munkacsoport környezetvédelmi havilapja) 1999. évi 1. szám

járatsűrűséget, a menetrendszerűséget, a pontosságot, a kényelmet, és zsúfoltság-mentességet, az egész folyamat kultúráltságát. Amennyiben ezt nem kapja meg, inkább lemond az utazásról. Ez természetesen kevésbé érvényesül a hivatásforgalomnál, és inkább előtérbe kerül a kultúrával, szórakozással, szabadidővel kapcsolatos utazások esetében.

A bemutatott főbb személyszállítási szükségletet befolyásoló tényezők, mint ahogy utaltunk rá, eltérő módon jelentkeznek a helyi, az elővárosi, a helyközi, illetve a távolsági utasforgalom tekintetében.

2.4. A közlekedés rendszere: ember - jármű - környezet

A közlekedés – mint láttuk – személyeknek és dolgoknak rendszeresen ismétlődő, tömeges helyváltoztatása, amely speciális technikai eszközök igénybevételével, a társadalom személy- és áruszállítási szükségletei alapján megy végbe.

A közlekedési rendszert hagyományosan három elemmel szokás jellemezni, úgymint az ember, a jármű, és a közlekedés környezete. E három elem harmóniája tartja stabilan magát a közlekedési rendszert. Amennyiben valamelyik elemben zavar keletkezik, az kihat magára a közlekedésre, és természetesen a helyváltoztatás valamilyen csorbát szenved.

Az **ember-jármű-környezet** hármast, a közúti közlekedésben korábban az ember-jármű-út megfogalmazással jelölték. A közlekedés pályáját, az utat vizsgálva azonban be kell látnunk, hogy a vizsgálatot nem csak az útpályára, hanem arra a teljes térre ki kell terjeszteni, amely térben, vagy amely térből a járművezetőt ingerek érik. A közlekedés környezetébe tartoznak tehát a forgalom irányítására szolgáló jelzőrendszerek (jelzőtáblák, fényjelző készülékek) és más forgalomtechnikai eszközök, az út műtárgyai, a közvilágítás, és tulajdonképpen az időjárás-, a látási- és a fényviszonyok is.

A közlekedési rendszer hatékony működése jelentős mértékben a járművek műszaki jellemzőitől, a járművek üzemeltetésének hatékonyságától függ.

Nem vitás azonban, hogy az ember-jármű-környezet rendszer központi eleme maga az ember. Az a tudomány, mely a munkát végző embert, mint a munkahelyén meglévő gépek és a munkahelyi környezetének hatása alatt dolgozó személyt, e hatásokra tekintettel vizsgálja: az ergonómia.

Az **ergonómia** feladata tulajdonképpen az ember-jármű-környezet – fent említett – harmóniájának biztosítása. Az eddigi gyakorlat szerint az embertől vártuk el, hogy alkalmazkodjon a járművezetés, mint munkavégzés követelményeihez. Már Leonardo, Lavoasier kutatásai, emberi testen végzett kísérletei arra irányultak, hogy az emberi test

működésének megértésén keresztül annak teljesítőképességét növeljék. A nagyipar kialakulása után sem változott a helyzet, hiszen a munkanélküliség igen magas aránya miatt a munkások munkavégzési körülményeivel senki sem törődött.

Azt, hogy az ember nem egy tökéletesen működő észlelő- és végrehajtógép, csak a modern közösségi közlekedés kialakulásakor bekövetkezett katasztrófák nyomán ismerték fel. Így ma már a törekvés megfordult, és az emberhez próbálják adaptálni a járművet és a közlekedés környezetét. Az ergonómia alapelve, hogy a munkakörülményeket, így a járművezetői körülményeket is, az emberi sajátosságoknak megfelelően kell kialakítani. Persze legelőször a légi balesetek, a vasúti balesetek, illetve a tengeri katasztrófák nyomán kezdték ezen járművek vezetőállásait, vezetőfülkéit az emberi igényeknek megfelelően kiépíteni. A közúti közlekedésben – a viszonylag kis forgalom miatt – a közlekedési szabályok megalkotása, és a járművezetők képzése került előtérbe. A közúti járművek számának drasztikus növekedésével és a forgalom növekedésével a járműgyárak figyelme a jármű belsejének ergonómikus kialakítására irányult. *„A több órás vezetés során nem közömbös, hogy az ember milyen kényelmi viszonyok között ül, miként éri el a kezelőszerveket, milyen zaj, hőmérséklet vagy éppenséggel rezonancia-hatások érik”¹⁰*

Az ergonómia azon túl, hogy a járművek külső- belső kialakításával a zaj- és rezgésvédelemmel kapcsolatos, kihat az úttervezésre és a forgalomtechnika kiépítésére is. Az utak megtervezésekor, az út vonalvezetésénél, az útmenti létesítmények, korlátok elhelyezésénél, növényzet telepítésénél az ergonómia által kidolgozott elvek érvényesülnek. Ugyancsak az ergonómia hatása megmutatkozik az egyes forgalmi áramlatok megfelelő vezetésekor, a közúti jelzések elhelyezésekor, a fényjelző berendezések kialakításakor, a parkolók, és pihenőhelyek létrehozásakor.

¹⁰ Irk Ferenc: Közlekedés-kriminológia, főiskolai jegyzet, Rendőrtiszti Főiskola, 2006

3. Baleset

A baleset fogalmának definiálásakor sokféle megfogalmazással találkozhatunk. Példaképpen álljon itt két definíció:

Baleset: *Az embernek épségi, egészségi vagy elméleti – mulékony vagy tartós – megkárosodása, esetleg halála, amely rendszerint valamely meglepetésszerűen fellépő külső körülmény eredménye.* (Révai Nagylexikona).

Baleset: *Rendkívüli, váratlan, hirtelen ható, egyszeri külső behatás, amely a szervezet károsítását, illetve halálát idézheti elő.* (Új Magyar Lexikon).

A sokféle definíció közös eleme a **külső hatás**, a **váratlanság** és a **káros eredmény** fogalmi hármasa. Ezek jelentik a baleset lényegét.

A baleseteknek három nagy csoportját különböztetjük meg, úgymint otthoni-szabadidős baleset, munkahelyi baleset és közlekedési baleset. (A munkahelyi baleset kategória nem azonos az üzemi baleset kategóriával, mert ez utóbbi kizárólagosan társadalombiztosítási jogi fogalom.)

Ezen balesetfajták aránya megközelítőleg állandó, s az 1. számú táblázat adatai szerint alakul.

A közlekedési baleset, tehát a balesetek egyik fő típusa, mely azok mintegy tíz százalékát teszi ki, de hozzátehető, hogy a legsúlyosabb típus. Ez a kijelentés arra alapozható, hogy a halálozások aránya

1. számú táblázat
A balesetek aránya

közlekedési baleset:	10%
otthoni-szabadidős baleset:	80%
munkahelyi baleset:	10%

a három balesettípusnál lényegesen eltér a balesetek egymáshoz viszonyított arányától, és a halálozási arány messze a közlekedési baleseteknél a legmagasabb.

A **közlekedési baleset** fogalmát használja KRESZ a btk.¹¹ és a sztv.¹² is, és számos más jogszabály, annak ellenére, hogy egzakt definícióval egyik sem szolgál, kvázi köztudottnak tekinti azt. A statisztikai adatfelvétel keretében a Központi Statisztikai Hivatal (továbbiakban: KSH) útmutatója szerint *közlekedési baleset az a váratlan, nem szándékosan előidézett forgalmi esemény, melynek következtében anyagi kár, vagy személyi sérülés keletkezett.*

A KSH természetesen a megadott definíció mellett meghatározza a statisztikai adatfelvétel körét is. Melyről a 6.1. fejezetben részletesen szó lesz.

A közúton történt baleseteknél – a statisztikai adatok feldolgozásánál jelentőséggel bíró – további főbb fogalmak:

¹¹ A büntető törvénykönyvről szóló 1978. évi IV. törvény (továbbiakban: btk.)

¹² A szabálysértésekről szóló 1999. évi LXIX. törvény, és az egyes szabálysértésekről szóló 218/1999. kormányrendelet (továbbiakban együtt: sztv.)

1.

A balesetek minősítése kimenetel szerint:

- a) halálos kimenetelű az a baleset, amely következtében legalább egy személy a baleset helyszínén, illetve 30 napon belül meghalt;
- b) súlyos sérüléssel az a baleset, amely következtében legalább egy személy súlyosan, 8 napon túl gyógyulóan megsérült;
- c) könnyű sérüléssel az a baleset, amely következtében legalább egy személy könnyen, 8 napon belül gyógyulóan megsérült.

2.

A személysérülések minősítése:

- a) meghaltként szerepel, aki a baleset következtében a baleset helyszínén, illetve 30 napon belül elhunyt;
- b) súlyos sérülések az általában 8 napon túl gyógyuló sérülések, törések, zúzódások, belső sérülések, súlyos vágások és roncsolások, orvosi kezelést igénylő általános sokk, illetve bármely olyan sérülés, amely kórházi ápolást tesz szükségessé;
- c) könnyű sérülések a ficamok, horzsolások.¹³

A KSH adatainak forrása: a közlekedési balesetek közül a közúti balesetek adatainak alapjául a megyei (budapesti) rendőr-főkapitányságok közlekedésrendészeti osztályai által kitöltött statisztikai lapok szolgálnak, a többi adat a szállító szervezetektől (MÁV, MAHART, MALÉV stb.) származik.

A statisztikai adatfelvételhez alkalmazott közlekedési baleset fogalma után meg kell vizsgálni a gyakorlati szakemberek számára alkalmazható definíciót. A közlekedési balesetek helyszínén követendő rendőri eljárás szabályzata - mely az Országos Rendőr-főkapitányság (továbbiakban: ORFK) legmagasabb szintű belső normájában, ORFK Utasításban jelent meg - értelmében közlekedési baleset: *„a legalább egy mozgó jármű – vagy közúton igavonásra is befogható állat – részvételével vagy a jármű mozgásából eredően bekövetkezett, általában a közlekedési szabályok szándékos vagy gondatlan megszegésével gondatlanságból, illetőleg véletlenül előidézett váratlan esemény, mely következtében egy vagy több személy meghalt, megsérült, vagy dologi kár keletkezett.”*¹⁴

¹³ Felhívom a figyelmet a súlyos és a könnyű sérülés definíciójának büntetőjogi meghatározástól való eltérésére. Mindazonáltal a statisztikai adatfelvételi lap kitöltése során az adatok többnyire igazodnak a sérülések büntetőjogi gyógytartamához.

¹⁴ 3/1998. ORFK Utasítás 1. pont.

Ez a definíció valóban egy tartalmi, részletes magyarázatot adó, és a legfontosabb jellemzőket is felsoroló fogalom-meghatározás. Jellemző alatt azt értem, hogy a definíció kitér arra, hogy a baleset általában valamilyen emberi hibára, konkrétan valamely szabály, általában közlekedési szabály (de lehet más foglalkozási szabály is, pl. a javítóműhelyben) megszegésére vezethető vissza. A váratlanság, a járműmozgás és a káros következmény a baleset alapvető ismérve.

A definíció fontos eleme a jármű, mely alatt a közúti közlekedés esetén a KRESZ) I. számú függelékében meghatározottakat kell érteni. A gyakorlat problémája nem is a jármű fogalmával van¹⁵, hanem azzal, hogy melyek azok az eszközök, amelyek nem minősülnek járműnek. A mozgáskorlátozottak kerekesszéke, ha 10 km/h-nál nagyobb sebességre nem képes, a gyermekkocsi, a talicska, a roller, a szánkó, a gördeszka, a görkorcsolya nem minősül járműnek. Ezek használói gyalogosok, az ilyen baleset ezért nem is közlekedési baleset. Így, ha a gördeszkás fiatal elgázolja a gyalogost, gondatlan testi sértés jöhet szóba, mint büntetőjogilag releváns tényállás. Vannak azonban olyan modern gördülő eszközök, közlekedési eszközök, sporteszközök, melyek járműként definiálása, illetve nem járműi minősítése elengedhetetlen jogalkotói feladat. Ennek során figyelemmel kell lenni az EU normákra és azon országok szabályozására, melyek közlekedésbiztonsági szempontból követendő színvonalat képviselnek.

A meghatározás érdekessége, hogy a mozgó jármű fogalmát a közút tekintetében (tehát magánúton nem) kiterjeszti, és járműként kezeli az igavonásra is befogható állatot. Ebből az következik, hogy a lovasát ledobó ló esete közúton közlekedési balesetnek minősül, és a rendőrhatalóság a közlekedési balesetekre vonatkozó szabályok szerint folytat vizsgálatot, ám ez az esemény a közlekedési balesetek statisztikai adatfelvétel körébe nem tartozik bele.

Mint ahogy már utaltam rá közlekedési baleset fogalmát maga a KRESZ jogszabály sem határozza meg. Mint köztudomású fogalmat használja, amikor a jármű vezetőjének magatartási szabályokat ír elő: A balesettel érintett jármű vezetője köteles a járművel azonnal megállni, a baleset folytán megsérült vagy veszélybe került személy részére segítséget

¹⁵ Annak eldöntésekor, hogy egy adott eszköz járműnek minősül vagy sem, nincs jelentősége annak, hogy a számos járműfajta közül mely kategóriába sorolható. - Ezzel ugyanis több gyakorlati probléma adódik, hogy csak a mopedautó vagy a quad kérdéskörére utaljak.

nyújtani és az esetleges további balesetek elkerülése érdekében minden tőle telhetőt megtenni.¹⁶

A megállási, meggyőződési és segítségnyújtási kötelezettséggel kapcsolatban érdemes elgondolkodni azon, hogy amennyiben a korábbi definíciók szerint (járműmozgás, váratlanság, káros következmény) tényleges közlekedési baleset nem következett be, ám a baleset elhárítása érdekében a járművezetőnek olyan forgalmi műveletet kellett végrehajtania, ami az utasok vagy a gyalogos életét, testi épségét közvetlen veszélynek tette ki, akkor a veszélyhelyzetet előidéző jármű vezetőjének a KRESZ vonatkozó szabályai értelmében nincs még megállási kötelezettsége sem. Megoldásként a baleset fogalmának kiterjesztése képzelhető el, a már a bevezetésben citált légiközlekedéshez hasonlóan a rendkívüli esemény definiálásával.

¹⁶ KRESZ 58. szakasz (1) bekezdés

4. Közlekedésbiztonság

Semmiféle magyarázatot és bizonyítást nem igényel az a tény, hogy a közlekedésben – ezen belül a közúti közlekedésben – **működési zavarok** viszonylag gyakran előfordulnak. A működési zavarok általában a balesetben nyilvánulnak meg. Nyilvánvaló az is, hogy a közlekedők célja az, hogy magát a helyváltoztatást gyorsan és biztonságosan tudják végrehajtani. A biztonságos kifejezés itt azt jelenti, hogy a közlekedési szükségletet, legyen az áruszállítási, vagy személyszállítási szükséglet, az elvárt szintnek megfelelően kerüljön kielégítésre. Praktikusan a szállított áru hiánytalanul és rongálódás-mentesen, időben, a közlekedő ember sérülésmentesen és a lehető legrövidebb időn belül a célállomásra jusson. A közlekedés ember-jármű-környezet rendszerének valamennyi elemében megjelenhetnek hibák, melyek a közlekedés biztonságát negatívan befolyásolják, azaz balesetet idézhetnek elő.

2. számú táblázat
A balesetek megoszlása a közlekedési rendszer elemeinek hibája szerint

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Balesetszám	17493	18505	19686	19976	20957	20777	20977	20635	19174
Ember	17222	18301	19365	19703	20635	20520	20757	20388	18940
Jármű	129	82	105	105	115	104	80	83	74
Környezet	142	122	216	168	207	153	140	164	160

megjegyzés: az emberi hiba tartalmazza a járművezetők, a gyalogosok, illetve az utasok hibáira visszavezethető baleseteket, míg a környezet hibája adat tartalmazza a pálya hibájából, és az egyéb – be nem sorolható – hibából bekövetkezett balesetek adatait is.

Az adatok egyértelműen mutatják, hogy a balesetek döntő többsége a közlekedő ember hibájára vezethető vissza. Ez mintegy 98-99 %-os arányt jelent.¹⁷

Az ember járművezetői tevékenysége igen összetett és sokelemű folyamat. A járművezetéshez különböző képességekre van szükség, sőt ezen képességek gyakran különböző résztvékenységekhez is nélkülözhetetlenek.

Maga a **járművezetés** egy egyszerűsített modell szerint a következő folyamatokra bontható:

- ⇒ valamilyen közlekedési művelet végzése,
- ⇒ a környezeti ingerek érzékelése,
- ⇒ az inger jellegének felismerése,
- ⇒ az információtartalom azonosítása,
- ⇒ elgondolás arról, hogy szükséges-e beavatkozni,

¹⁷ Természetesen az emberi hibák mögött gyakran megjelennek – másodlagos okként – egyéb hibák is, melyek jelentőségéről a 7.1. fejezetben szövegesen részletesen.

- ⇒ a szükséges beavatkozás kiválasztása a lehetőségek közül, és végül
- ⇒ az elhatározottaknak megfelelő mozdulatsor végrehajtása, majd a folyamat újratekintéseként
- ⇒ a megváltozott környezetből érkező újabb inger érzékelése.

Természetesen ezt a ciklikusságra épülő modellt vizsgálva megállapítható, hogy a járművezetés során e folyamat nem követhető mindig, mindenkor teljes egészében végig, hiszen az ingerek folyamatosan érkeznek, így a járművezető folyamatosan beavatkozik a saját – korábbi elhatározásának megfelelő – cselekvésébe is. Valamennyi mozzanat végrehajtása, pontosabban a végrehajtás minősége, az egyén pillanatnyi teljesítőképességétől függ. Az ember egyéni adottságai, fizikai, biológiai és pszichikai jellemzői alapvetően meghatározzák az egyes képességek szintjét, ám ezeken túlmenően számos más tényező is befolyásolja azokat. Ilyen tényező a járművezető ismereti szintje, pillanatnyi testi-lelki állapota, figyelmi - készenléti szintje, motivációs szintje, stb. Ezt tekinthetjük az egyén teljesítőképességének.

A közlekedésbiztonság egyfajta kényes **egyensúlyi állapot**, amelyikben egyik oldalon áll az ember egyéni teljesítőképessége, a másikon az emberrel szemben támasztott követelmények. Ezt a következő képlet jól mutatja:¹⁸

$$\text{KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG} = \frac{\text{a közlekedési résztvevő teljesítőképessége}}{\text{a környezet által támasztott követelmények}}$$

Ha tehát a közlekedő ember folyamatosan teljesíteni képes a közlekedési rendszer vele szemben támasztott követelményeit, a közlekedésbiztonság megfelelő. Minél inkább növekszik az elvárás, vagy minél inkább csökken az egyén teljesítőképessége, annál inkább a nő a baleset kockázata, illetőleg annál gyakrabban következik be a tényleges baleset, azaz romlik a közlekedésbiztonság. Alapvetésként szögezhető le tehát, hogy a közlekedésben a biztonsági deficit egyfelől az egyén teljesítőképességének romlásában, másfelől a közlekedési környezet – melybe beleérttem a forgalomszervezés, a forgalomirányítás eszközeit és a közlekedési jog elvárásait is – által támasztott követelmények növekedésében érhető tetten.

Tekintettel arra, hogy az ember természeténél fogva képtelen a folyamatos és tartós tökéletességre, minden tevékenységében, így a járművezetésében is a bekövetkező zavarok az

¹⁸ Irk Ferenc: Közlekedés-kriminológia, főiskolai jegyzet, Rendőrtiszti Főiskola, 2006

élet természetes jelenségei közé tartoznak. Gyakran az ember hibás magatartása megmagyarázható valamilyen külső – ember által befolyásolhatatlan – tényezővel, vagy ilyen tényezők szerepet játszanak a hibás magatartás kialakulásában. A balesetek legnagyobb része olyan emberi hibákra vezethető vissza, amelyek – bizonyos gyakorisággal – kivétel nélkül mindenkinél előfordulnak.

A közlekedésbiztonság fokozása, a balesetmegelőzési tevékenység alapgondolata, tehát nem más, mint annak az ideális ember-jármű-környezet szimbiózisnak a megteremtése, amelyben a közlekedésben résztvevő emberek jobban eleget tudnak tenni a velük szemben támasztott követelményeknek.

Mint a későbbiekben bemutatom: a beavatkozás alapfeltétele, hogy megismerjük az emberi hibák konkrét okait. Figyelemmel kell kísérni a gyakrabban előforduló, tipikus hibákat, meg kell találni azokat a helyeket, ahol nagyobb számban fordulnak elő balesetek. Az előbbi a baleseti okkutatás, míg utóbbi a baleseti góckutatás. Tulajdonképpen a góckutatás is az okkutatás része, hiszen a baleseti gócpontokban feltárt körülmények baleseti okként jelentkeznek, de különös jelentőségére tekintettel külön fejezetet szentelek a témának.

A baleseti góckutatások – mint szintén látható lesz – bizonyítják, hogy az emberi hibák gyakran visszavezethetők a közlekedési környezet bizonyos jellemzőire. A közlekedésben részt vevő emberek - legyenek akár járművezetők, akár gyalogosok - feltárt tipikus hibáinak kiküszöbölése érdekében a közlekedési környezetet vagy magát a közlekedés eszközt, tehát a járművet kell az ő igényeiknek megfelelően formálni annak érdekében, hogy a korábban vagy visszatérően típusosan elkövetett hibákat ne ismételjék meg. Tekintettel arra, hogy a balesetmegelőzés elsősorban az emberi élet védelmét szolgálja, fontos szerep jut a szorosan ide kapcsolódó másik nagy területnek is, mely a bekövetkező balesetek kárkövetkezményeinek csökkentését hivatott szolgálni. Az előbbi körbe tartoznak az aktív biztonságot növelő beavatkozások, míg az utóbbi a passzív biztonság területe. Az aktív biztonság tehát a közlekedő ember döntési folyamatait hivatott a helyes irányba befolyásolni, míg a passzív biztonság a hibás döntésnek már csak a következményeit képes csökkenteni.

A későbbi fejezetek ezen lehetőségeket mutatják be.

5. Közlekedéspolitika – Széchenytől a Fehér Könyvig

Akár a közlekedésben résztvevő emberekről, akár a közlekedésben dolgozó szakemberekről van szó, mindenki elvárja, hogy a közlekedési rendszer egyfelől biztosítsa a közlekedés alaprendeltetését, a helyváltoztatást, másfelől nyújtson maximális biztonságot.

A gyors és biztonságos helyváltoztatás igénye mellett számos más, elsősorban a fenntartható fejlődés elvárásához igazodó kritériumok fogalmazódnak meg a közlekedési rendszerrel kapcsolatban.

5.1. A magyar közlekedéspolitika

Minden állam meghatározza politikai irányultságait, gazdaságpolitikáját. Az általános politika – ezen belül a gazdaságpolitika – egyik fontos pillére a közlekedéspolitika. Tárgya nem más, mint a közlekedési ágazat jellemzőire, törvényszerűségeire, jelenségeire irányuló kutatások eredményeinek gyakorlati alkalmazása. A közlekedéspolitika általában jogszabályban megjelenő feladatrendszer, olyan – a közlekedés valamennyi ágát átfogó – feladatrendszer, amely a stratégiai célok meghatározásán túlmenően az egyes ágazatok illetőleg az egyes területek tekintetében konkrét részfeladatokat is meghatároz. A közlekedés is azon ágazatok közé tartozik, melyben a társadalmi-gazdasági fejlődés igen gyorsnak nevezhető, így maguk a célkitűzések, illetve a célok elérésére kialakított feladatrendszer időről-időre felülvizsgálatra szorul.

I.

Az *első* közlekedéspolitikai koncepció gróf *Széchenyi István közlekedéspolitikai koncepciója*, aki az alapokat több fő művében¹⁹ és jogalkotási kezdeményezéseiben teremtette meg. A legfontosabb közlekedést érintő alkotásai a gőzhajózás megteremtése, a folyamszabályozás, a Lánchíd építése, a közút-vasút szerepének meghatározása, a Pest-Buda körutas és sugaras szerkezetének kialakítása²⁰, a közlekedéssel kapcsolatos állami feladatok meghatározása, valamint nem utolsósorban a közlekedés alágazatainak – úgymint a vízi út, a vasút, és a közút – definiálása.

¹⁹ A Hítel (1830), a Világ (1831) és a Stádium (1832).

²⁰ A sugaras szerkezet kialakításában persze nem csupán közlekedési szempontok játszottak szerepet, hanem katonai- védelmi politikai megfontolások is, például, hogy az esetleges utcai barikádok a hosszú sugárutakon könnyen kartácstűz alá vehetők.

II.

A *második* közlekedéspolitikai koncepció több mint egy évszázad elmúltával jelent meg, melyet az 1024/1968. kormányhatározat rögzített, és dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter előterjesztésére az Országgyűlés határozatával el is fogadta.

A dokumentum a közlekedéspolitika aktuális fő céljait és a megvalósításhoz szükséges eszközöket az 1980-ig terjedő 12 éves ciklusra határozta meg, és az 1980-as évet a megvalósulás határidejeként is megjelölte.

Az elfogadott Közlekedéspolitikai Koncepció fő céljai voltak:

- a) a személy- és áruszállítási igények gazdaságos kielégítése a szolgáltatási színvonal minőségének javításával, figyelembe véve a honvédelem és a külgazdaság-külpolitika igényeit is;
- b) a közlekedés gazdaságosságának növelése, részvétel az ország fizetési mérlegének javításában, s ezek érdekében a fajlagos erőforrás-felhasználás csökkentése (energia-racionalizálás, kapacitáskihasználás-emelés, stb.), veszteséges tevékenységek és üzemrészek megszüntetése, kereskedelmi szemlélet erősítése, a nemzetközi piacok jobb feltárása, a szállítványozási tevékenység fokozása;
- c) a közlekedési munkamegosztás javítása, főként a vasút-közút arány változtatása utóbbi javára, s általában is a legmegfelelőbb közlekedési eszköz kiválasztása, az alágazatok műszaki-gazdasági jellemzőinek leginkább megfelelő fuvarfeladatokkal való ellátása;
- d) a közlekedés munkaerő-gazdálkodási problémáinak megoldása, a kedvezőtlen munkakörülmények felszámolásával, vagy legalább mérséklésével a szükséges létszám biztosítása, az alágazatok közti létszám-mozgás elősegítése.

III.

A *harmadik* közlekedéspolitikai koncepciót az 1011/1979. (V. 16.) Kormányhatározat rögzítette, és az 1990-ig tervezett fejlesztésekkel foglalkozott. A kormányhatározatban rögzített dokumentum azonban nem nevezhető egy valóban átfogó új koncepciónak, inkább a korábbi aktualizálásának. A továbbfejlesztett koncepcióban megfogalmazott célok meglehetősen általánosak voltak, nagy részük akár ma is érvényesnek mondható. Igaz, a koncepciót 15-20 éves időtávra készült, de készítői nem lehettek figyelemmel az akkor még előre nem látható társadalmi-gazdasági változásokra, a rendszerváltásra.

Sajnos a fejlesztési célkitűzések a 80-as évektől kezdődően mind kevésbé teljesültek. Az infrastruktúra más területeihez hasonlóan a közlekedés fejlesztése is fokozatosan háttérbe

szorult, követő jellegűvé vált. A 80-as évek utolsó harmadában a gazdasági-társadalmi reformfolyamatok felgyorsulásával, a liberalizáció és dereguláció erősödésével mindinkább előtérbe kerültek azok a nézetek, amelyek egyértelműen gyökeres változásokat tartottak szükségesnek az infrastruktúra, s azon belül a közlekedés fejlesztésében és működtetésében. Itt elsősorban az állami és a helyi finanszírozás szétválasztására kell gondolni, hiszen ettől az időszaktól általánossá vált, hogy a helyi infrastruktúra fejlesztésében a lokális forrásoknak kell viselniük a döntő mértéket, és csak az üzemeltetéshez lehet indokolt központi és helyi támogatási források igénybevétele. Előtérbe került a monopóliumok felszámolásának igénye, a többszektorúság biztosítása, akár külföldi tőke bevonásával is.

IV.

A *negyedik* közlekedéspolitikai koncepció már a *rendszerátváltást követően* került napvilágra. Politikai üzenetét a magyar közlekedéspolitikáról és a megvalósításhoz szükséges legfontosabb feladatokról címet viselő 68/1996. (VII. 9.) OGY határozat tartalmazta. Eszerint a közlekedéspolitika öt stratégiai irányt határoz meg, éspedig

- az Európai Unióba integrálódás elősegítése,
- a szomszédos országokkal az együttműködés feltételeinek javítása,
- az ország kiegyensúlyozottabb térségi fejlődésének elősegítése,
- az emberi élet és a környezet védelme,
- a közlekedés hatékony, piackonform működtetése.

A koncepció általánosan megfogalmazta, hogy a fő irányokból eredő célok

- a megújuló társadalom szállítási igényeit javuló színvonalon kielégítő,
- gazdaságilag hatékony,
- a fejlett országok gazdaságaihoz történő felzárkózást elősegítő,
- az európai és regionális közlekedési rendszerekhez harmonikusan illeszkedő,
- a területfejlesztési, foglalkoztatási és szociálpolitikai célokat teljesítő,
- az idegenforgalmi célokat is szolgáló,
- javuló biztonságot eredményező,
- környezetvédelmi szempontból megfelelő,
- a fenntartható fejlődés követelményeit kielégítő,
- az egyes közlekedési módok közötti kooperációt elősegítő,
- rendkívüli körülmények között is elégséges szolgáltatást biztosító és a honvédelem követelményeit kielégítő

közlekedési rendszer megvalósítását szolgálják.

Ez a koncepció már külön foglalkozott a közlekedésbiztonság kérdéskörével is, amikor konkrét célként jelölte meg, hogy:

- fokozatosan meg kell teremteni a biztonságos gyalogos és kerékpár-közlekedés feltételeit, valamint a közlekedésben állapotuk miatt korlátozottak (pl. mozgássérültek) közlekedését könnyítő feltételeket,
- széles körű intézkedéseket kell tenni a vasútvonalak vasúti-közúti kereszteződéseiben a műszaki biztonság fokozása érdekében.

A határozatban az Országgyűlés felkérte a Kormányt, hogy dolgozzon ki intézkedési programot a konkrét feladatok végrehajtására, ami 1997-ben az 1099/1997. (IX. 30.) Kormányhatározattal meg is történt.

V.

Az **ötödik** – mai is hatályos – közlekedéspolitikai koncepció alapját a 2003-2015-ig szóló magyar közlekedéspolitikáról címet viselő 19/2004. (III. 26.) OGY határozat jeleníti meg. A magyar közlekedéspolitika stratégiai főirányai:

- az életminőség javítása, az egészség megőrzése, a területi különbségek csökkentése, a közlekedésbiztonság növelése, az épített és természeti környezet védelme,
- az Európai Unióba való sikeres integrációnk elősegítése,
- a környező országokkal való kapcsolatok feltételeinek javítása, és ezen kapcsolatok bővítése,
- a területfejlesztési célok megvalósításának előmozdítása,
- a hatékony üzemeltetés és fenntartás feltételeinek megteremtése a szabályozott verseny segítségével.

E felsorolást összevetve a megelőző koncepció stratégiai főirányaival megállapítható, hogy érdemi változás nem történt, ami teljesen természetes is. A közlekedés biztonságának szempontjából azonban kiemelendő, hogy az emberi élet védelmének általános megfogalmazása helyett a közlekedésbiztonság növelésének igénye konkrétan szerepel a célkitűzések között.

A közlekedésbiztonság javításának igényén túl azonban nem találunk a konkrét célok között konkrét elképzeléseket, e konkrét célok szinte kizárólag infrastrukturális fejlesztésbeli igényként jelennek meg.

Az országgyűlési határozat végrehajtást a 2261/2007. (XII.29.) Kormányhatározat, mely előírásainak megfelelően az aktuális közlekedésbiztonsági feladatok végrehajtására három

éves időtartamokra akcióprogramok, azon belül pedig éves intézkedési tervek készülnek, s a feladatok koordinálását a közlekedésért felelős tárca végzi. (A „**Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2008-2010**” dokumentum kivonatát az 1. számú melléklet, míg a 2008-2009. évi intézkedési tervet a 2. számú melléklet tartalmazza)

A fenntartható fejlődést szolgáló közlekedéspolitika minden társadalomban elengedhetetlen. A **fenntartható mobilitás** érdekében a közlekedési szükségleteket és a szükségletek kielégítésének módját tudatosan, célirányosan kell befolyásolni. Meg kell szüntetni a fejlesztések és a finanszírozások közötti feszültségeket. A közlekedési szolgáltatást közszolgáltatásként kell elfogadni, és akként kell kezelni. Az infrastruktúra fejlesztésénél szem előtt kell tartani az országok közötti, illetve az országon belüli regionális különbségeket, és ezeket a hálózatfejlesztés – mind a közút, mind a vasút tekintetében, sőt akár a vízi és a légi közlekedést is ideértve – eszközével érzékelhető mértékben csökkenteni kell.²¹

E célkitűzések természetesen kapcsolatban vannak egymással, önálló egy-egy területen történő önálló intézkedés esetén a várt pozitív hatás törvényszerűen elmarad, az intézkedéseknek összehangoltan kell megtörténniük. A fenntartható fejlődés csak így valósítható meg. A Közlekedéstudományi Intézet kutatása szerint a közlekedéspolitika homlokterébe a következő legfontosabb célok állítandók:²²

- az életminőség javítását, a biztonságot és a környezet fokozottabb védelmét szolgáló közlekedési rendszer kialakítása,
- a gazdasági növekedésnek, az ország versenyképessége javításának, a munkaerő- mobilitás és a foglalkoztatottság emelésének elősegítése a közlekedés által,
- a közlekedési hálózatok olyan fejlesztése, amely az európai hálózatokhoz és a szomszédos országokhoz való szerves kapcsolódást, az ország átjárhatóságát, a belső régiók elérhetőségének javításával a gazdasági és szociális kohézió erősítését teszi lehetővé.

²¹ Dr. Kovács Ferenc: Közlekedéstan, Széchenyi István Főiskola Közlekedési és Gépészmérnöki Intézet, 2002.
<http://eki.sze.hu/ejegyzet/ejegyzet/kozlekedestan/>

²² Közlekedéspolitika a 21. század elején – Középtávú közlekedésfejlesztési program. Közlekedéstudományi Intézet, Budapest, 2001.

5.2. Közlekedéspolitikai az Európai Unióban

Ha a közlekedő embert helyezük a közlekedéspolitikai központjába, megállapíthatjuk, hogy a közlekedőket elsősorban a **közúti közlekedésbiztonság** érdekli, mert úgy érzik, állandóan veszélyben vannak. Azt is pontosan szeretnék tudni, hogy az autópályák vagy a közösségi közlekedési eszközök használatakor mi az, amiért fizetnek. Az infrastruktúra használata, a környezetszennyezés és a torlódás problémáinak kezelése jelentős kiadásokat jelent. A közlekedési módokkal kapcsolatban meghozandó döntések teljes átláthatósága és következetessége érdekében pontosan meg kell jelölni, hogy **mik ezek a költségek**.

Az emberek nemcsak azt szeretnék, hogy minél biztonságosabb körülmények között utazhassanak, hanem azt is, hogy az utazási feltételek egyértelműek és rugalmasak legyenek, különösen akkor, ha többféle közlekedési módot kell igénybe venniük. Azt is szeretnék, ha **jogaikra** jobban odafigyelnének. Továbbá a közlekedők **ésszerűbb városi és nagyvárosi közlekedést** szeretnék. A zaj- és levegőszennyezés, az egészségkárosodás a városokban nagyobb gond és mihamarabb éles határvonalat kell húzni a személygépkocsik és a tömegközlekedés szerepe között.

Az összes közlekedési mód közül **a közúti közlekedés a legveszélyesebb és az emberi életet tekintve a legdrágább**. A közúti balesetek – tekintettel az emberi teljesítőképesség hatáira – az élet velejárái, ám a balesetek száma, és a bekövetkezett balesetek kimenetele nem tekinthető elfogadhatónak. A közúti balesetek megelőzésének témaköre még napjainkra sem érte el a megfelelő hangsúlyt, hiszen Európa szerte a közvélemény számára teljesen elfogadott a baleseti szint, teljesen elfogadott az, hogy Európa útjain naponta gyakorlatilag ugyanannyi ember hal meg, mint egy közepes hatótávolságú repülőgép szerencsétlensége során.

Ennek ellenére a közutak biztonsága erősen foglalkoztatja Európa közlekedőit, vizsgálatok szerint a többség jobban fél a közúti balesetektől, mint a súlyos betegségektől.²³

A járművezetők körében végzett vizsgálatok szerint az európai gépkocsivezetők szigorúbb közlekedésbiztonsági intézkedéseket – például jobb minőségű utakat, jobb gépkocsivezető-

²³ A BVA franciaországi közvélemény-kutatása szerint, amelyet a *Journal du Dimanche* 2001. január 21-i számában jelentetett meg, a franciákban a közúti balesetek keltik az egyik legnagyobb aggodalmat, és ez még a súlyos betegségeket, az élelmiszerektől való félelmet stb. is megelőzi.

képzést, a közlekedési szabályok betartatását, a gépjárművek biztonságának ellenőrzését és közúti közlekedésbiztonsági kampányokat – szeretnének.²⁴

Az Európai Unió az 1990-es évektől kezdte felszínre hozni a közlekedésbiztonság témáját. A Maastrichti Szerződésig az EU nem rendelkezett egyértelmű jogi hatáskörrel a közúti közlekedésbiztonság területén, így nehezen is tudott intézkedéseket kidolgozni. Ennek ellenére az egységes belső piac létrehozásával lehetővé vált, hogy – különösen a műszaki szabványosítás terén – több mint 50 irányelvvel (pl. biztonsági övek kötelező használata, veszélyes áruk szállítása, sebességkorlátozó eszközök használata a tehergépjárművekben, szabványos járművezetői engedélyek és valamennyi jármű szabványos műszaki alkalmassági vizsgálata), segítse elő a biztonságos gépjárműalkatrészek és szerelvények fejlesztését.²⁵

A Maastrichti Szerződés végül jogi eszközöket biztosított az EU számára a keretek kialakításához és a közúti közlekedésbiztonság területét érintő intézkedések megtételéhez.²⁶ A Szerződésben biztosított új jogkörök ellenére egyes tagállamok máig nem hajlandók belátni, hogy a megfelelő európai közúti közlekedésbiztonsági politikára nyilvánvaló szükség van és a szubszidiaritás elvére való hivatkozás megnehezíti a Közösség fellépését.²⁷

„Az Európai Uniónak a következő 10 évben azt a nagyratörő célt kell elérnie, hogy felére csökkenti a közúti balesetek halálos áldozatainak számát; ezt az emberi és a műszaki tényezőkre egyaránt tekintettel lévő és a transz-európai úthálózatot biztonságosabb hálózattá tevő összehangolt intézkedésekkel kell elérni.”²⁸

Az Európai Unióban 2000-ben **több mint 40 000 ember halt meg** és több mint 1,7 millió ember sérült meg közúti balesetekben. A célkitűzés az, hogy ezek a számok 2010-re drasztikusan, a felére csökkenjenek.²⁹

²⁴ Social Attitude to Road Traffic Risk in Europe, A közúti közlekedés veszélyeivel kapcsolatos társadalmi attitűdök Európában c. projektek; (továbbiakban SARTRE) a SARTRE felmérés 1992-es első szakaszában 15 ország, 1997-ben végzett második szakaszában 19 ország – köztük Magyarország - vett részt.

²⁵ Például rendelkezések a többretegű szélvédőüvegek felszerelésének szabványosításáról, minden utas számára biztonsági öv felszerelésének szabványosításáról, szabványos oldalsó és elülső védelem, fékberendezések szabványosítása.

²⁶ Az Európai Unióról szóló Szerződéssel módosított EK Szerződés 71. cikke.

²⁷ A véralkoholszint törvényes felső határának megállapítására vonatkozó, első ízben 1988-ban előterjesztett javaslat 24-szer bukott meg a Tanács elnökségeinek asztalán. A kérdést sohasem sikerült eredményesen lezárni. 2001. január 17-én a Bizottság elfogadott egy ajánlást az eredeti javaslat fő célkitűzéseiről és azok finomításáról. (Az egyes államokban érvényes véralkohol határértékeket a 8. számú melléklet táblázata tartalmazza.)

²⁸ Fehér Könyv

²⁹ A magyar közlekedéspolitika ilyen nagyratörő célkitűzésre nem vállalkozott, hiszen csak a baleseti halottak számának 30 %-os csökkentését tűzte ki célul.

Néhány adat a közlekedési balesetek jelentőségének felismeréséhez:

- ⇒ A legveszélyeztetettebb csoport a 14-25 évesek korosztálya, akiknél a közúti baleset az elsődleges halálok.
- ⇒ **Minden három emberből egy élete során valamikor megsérül balesetben.**
- ⇒ Az európai közúti balesetek közvetlenül mérhető költsége évi 45 milliárd euró körül van.
- ⇒ A közvetett költségek (az áldozatok és családjaik fizikai kárait és lelki sérülését is beleértve) három-négyszer magasabbak ennél. **Az éves költség 160 milliárd euróra tehető**, ami az EU bruttó nemzeti termékének (GNP) 2%-a.³⁰
- ⇒ A balesetmegelőzésre költött pénz, a balesetek összköltségének kevesebb, mint 5%-át teszi ki.

Egyértelműen megállapítható, hogy a közúti közlekedés biztonságára költött összegek nem tükrözik a helyzet súlyosságát. A közúti balesetek megelőzését célzó erőfeszítések még mindig elégtelenek. A felelősség és az erőforrások is központi és regionális szinten egyaránt számos közúti közlekedésbiztonsági szervezet és hatóság között oszlanak meg, ami az átfogó nagyszabású intézkedéseket lehetetlenné teszi, és akadályozza az összehangolt intézkedések megtételét.

Az egyes tagállamok lényegesen eltérő intézkedéseket alkalmaznak, így nem csoda, ha az eredmények rendkívül különbözőek. A tényleges eredmények elérésének nehézségeivel szembesülve a tagállamok sokszor kulturális sajátosságokkal indokolják beletörődő viselkedésüket. Bizonyos műszaki intézkedések megtétele – így a biztonságos infrastruktúra megteremtése is – nagyobb beruházásokat igényel, amelyeket a tagállamok mindig és mindenkor vonakodnak végrehajtani.³¹

A 2000. évtől a 2010. évig a baleseti halálesetek felére csökkentése, mint EU cél megvalósítása a nemzeti kormányok és a helyi önkormányzatok feladatkörébe tartozik, de a

³⁰ Ewa Hedkvist Petersen jelentése a Bizottságnak a Tanácshoz, az Európai Parlamenthez, a Gazdasági és Szociális Bizottsághoz és a Régiók Bizottságához intézett és a Parlament által 2001. január 18-án elfogadott, „Priorities in EU road safety – Progress report and ranking of actions („Közlekedésbiztonsági prioritások az EU-ban – Helyzetjelentés és intézkedési sorrend” c. közleményéről (COM(2000)125 – C5-0248/2000 – 2000/2136(COS)).

³¹ Ha az összes tagállam elérné ugyanazokat az eredményeket, mint például az Egyesült Királyság és Svédország, akkor a halálos áldozatok száma évente 20 000-rel csökkenne. 1998-ban a közúti balesetekben meghaltak számának aránya a hasonló népességű Svédországban és Portugáliában 1:4,5 volt. Ugyanez az arány az Egyesült Királyság és Franciaország között 1:2,5 volt. (1998-ban Svédországban 531-en, Portugáliában 2 425-en, az Egyesült Királyságban 3 581-en, Franciaországban 8 918-an haltak meg az utakon.)

cél eléréséhez az EU közreműködésére is szükség van. Az EU egyfelől az egyes tagállamokban bevált gyakorlat elterjesztésében, másfelől központi intézkedések meghozatalában játszhat döntő szerepet.

A központi intézkedéseket legalább két szinten kell meghozni:

- a büntetések összehangolása és
- a közúti közlekedésbiztonság javítását célzó új technológiák bevezetésének elősegítése.

5.2.1. A büntetések összehangolása

Az európai integráció elmélyülésével, a határok átjárhatóvá válásával a járművezetőknek komoly kihívást jelent, hogy az államhatáron áthaladva más-más közlekedési szabályok hatályosak.³² Ugyanakkor az is feltűnő, hogy a hatósági ellenőrzések és a szankcionálás gyakorlata az egyes tagállamokban nagyon eltérő. A cél az kell legyen, hogy egy adott szabálysértésért a járművezető állampolgárságától és a szabálysértés helyétől függetlenül azonos büntetéssel szembesüljön. A leggyakoribb tagállami szabályozás értelmében a külföldi járművezetők eltérő szankciókkal sújtandók (pl.: nem vonható be a vezetői engedélye). Ugyancsak visszás helyzet, hogy az egyik tagállamban a vezetői engedély elvétele ellenére, a járművezetéstől eltiltott személy egy másik tagállamban vezetői engedélyt szerezhethet.

A büntetések összehangolására tett kísérleteket feltétlenül meg kell, hogy előzze a szabályok egységesítése. Az EU tagállamainak néhány – a biztonságot érintő – közlekedési szabályának összehasonlítását tartalmazza 3. számú melléklet. Itt csak utalok a sebességhatárookra, melyek autópályán a 100 km/h-tól egészen a korlátozás nélküliségig, vagy az alkoholtilalomra, mely esetében a megengedett véralkoholszint a zéró toleranciától a 0,8 ezrelékig terjed. De megemlíthető a téli gumi, vagy a nappali világítás használatának előírásbeli különbségei is.

³² Például az E40 és E15 autópályákon Kölnből Londonba tartó autósoknak a belga határ után 120 km/h-ra kell csökkentenie sebességét, Franciaországban már 130 km/h sebességgel haladhat, az Egyesült Királyságban pedig 112 km/h-ra kell lassítania. Ott 0,8 mg/ml véralkoholszintig fogyaszthat alkoholt, a visszaúton azonban már be kell tartania a 0,5 mg/ml felső határt.

5.2.2. A közúti közlekedésbiztonság javítását célzó új technológiák bevezetésének elősegítése

A közlekedésbiztonság javítására tett intézkedések eredményessége általában a balesetek számának csökkenésében és a balesetek kimenetelének enyhülésében nyilvánul meg. Ez az eredményesség mérhető és megfelelő viszonyszámok felállításával össze is hasonlítható.

Alapvetés, hogy a folyamatos 100%-os teljesítményszint produkálására, azaz a mindenkori veszélymentes közlekedésre senki nem képes. Az emberek hibáznak, ám jelentős eltérés mutatkozik az egyének hibázási gyakorisága között. Ugyanakkor számos – az emberen kívüli – körülmény befolyásolhatja a hibázás valószínűségét. Az ember – jármű – környezet rendszerében a szakemberek folyamatosan keresik – természetesen minden kutató más-más területen, más-más megközelítésben – azt a pontot, ahol a beavatkozás a leghatékonyabb lehet.

A kutatások fő irányai az ember közlekedési magatartásaira, a járműbiztonság fejlesztésére és a közlekedési környezet, mint infrastruktúra fejlesztésére irányulnak. A három terület egyidejű kezelése tekinthető a **közlekedésbiztonság integrált megközelítési módjának**³³

A cél tehát az integrált közlekedésbiztonsági munka során kialakítandó új technológiák kifejlesztése és azok elterjesztése.

5.3. A közlekedésbiztonság javításának eszközei

A közúti közlekedés biztonságának javítása az EU közlekedéspolitikájának egyik központi kérdésköre. A súlypontként meghatározható elsődleges beavatkozási területek:

1. a közúti infrastruktúra tervezése, építése és üzemeltetése,
2. a járművek aktív és passzív biztonságának növelése,
3. a forgalomszervezés és irányítás összhangja,
4. a forgalom ellenőrzése, és
5. a járművezetői magatartás befolyásolása a nevelés és a propaganda eszközével.³⁴

³³ Vö.: http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/index_hu.htm 1. old.

³⁴ Vö.: Tánzos Lászlóné: Hatékony Közlekedésbiztonsági stratégia kialakítása, Magyar Tudomány 2008/2.

A beavatkozási területeken elérendő célok:

1. a közlekedésbiztonsági szabályok betartásának kikényszerítése hatékony jogalkalmazással, az ellenőrzések és a büntetések harmonizációjával,
2. a közlekedésbiztonság érdekében kifejlesztett új technológiák alkalmazásának elősegítése, illetőleg új technológiák kifejlesztésének támogatása a járműgyártás és a közlekedésépítés, valamint a forgalomtechnika területén,
3. a gépjárművezető-képzés folyamatos megújítása, tökéletesítése,
4. a műszaki előírások egységesítése,
5. a vezetési képességre hátrányosan ható szerek (alkohol, kábítószer, gyógyszer), valamint egyes tevékenységek (telefonálás, audio-vizuális eszközök használata) járművezetésre gyakorolt kedvezőtlen hatásának tudatosítása a járművezetőkre.

Magyarországnak EU tagsága következtében minden közlekedésbiztonsági – és természetesen más – cselekvési program megalkotása során figyelemmel kell lennie az EU közlekedéspolitikai célkitűzéseire. Tekintettel arra, hogy az EU a közúti közlekedésbiztonsági kutatási program területén az irányelvek fejlesztésénél a következő területeket támogatja, a közlekedésbiztonság fokozásának érdekében a hangsúlyt e területekre kell helyezni:

1. *„A közúton közlekedők biztonságának növelése. A megfelelő „közút-használói” magatartás kialakítása szabályozással (előírások), ismeretterjesztő (tudatosító) reklámokkal, gépjárművezetői tesztekkel és tréningekkel, jobb ember-gép interfészekkel és a hatékonyabb végrehajtás kikényszerítésével.*
2. *Biztonságosabb gépjárművek bevezetése. Lehetővé kell tenni a telematikai és a vezetést segítő fedélzeti rendszerek, berendezések széleskörű használatát, valamint az új, korszerű részegységek, megoldások és tervezési filozófiák fejlesztését, tesztelését, bevezetését és elterjesztését.*
3. *Közúti infrastruktúra biztonságának javítása. A közúti infrastruktúra biztonságának folyamatos növelése az alkotóelemek, az ellenőrzés, valamint az alkalmazott eljárások fejlesztésével és bevezetésével.*
4. *Statisztikai adatbázis és értékelési rendszer létrehozása. A baleseti eseményekről létre kell hozni és fent kell tartani egy olyan monitoringfunkciót ellátó, egységes statisztikai adatbázist, amely lehetővé teszi különböző eljárások kifejlesztését, melyek kockázatelemzést végeznek, és a biztonságra gyakorolt hatásokat figyelik meg.”³⁵*

³⁵ Tánczos Lászlóné: Hatékony Közlekedésbiztonsági stratégia kialakítása, Magyar Tudomány 2008/2.

6. Magyarország közlekedésbiztonsági helyzete – a tények

Mielőtt a konkrét balesetmegelőzési területre térnék, elengedhetetlen, hogy a rendelkezésre álló statisztikai adatok tükrében elemezzük Magyarország közlekedésbiztonsági helyzetét.

Egy adott állam, vagy más földrajzi egység közlekedésbiztonságának elemzésekor egyfelől az időbeli változásokra, másfelől a hasonló térségekkel való hasonlóságra kell helyezni a hangsúlyt. Magyarország közlekedésbiztonsági helyzetének bemutatása is e metódust követi. Egyfelől elemezni kell az elmúlt időszak változásait, másfelől olyan mutatószámokat kell felállítani, melyekkel az adott területre vonatkozó adatok más – esetleg lényegesen eltérő úthálózattal, járműállománnyal, lakosszámmal rendelkező – területek adataival összehasonlíthatóvá válhat.

Mindemellett nem lehet elmenni azon tény mellett sem, hogy a közlekedésbiztonság a közbiztonság egyik eleme. A közbiztonság megteremtése és fenntartása minden állam elmaradhatatlan köztelezettsége. Közhely, hogy abban az államban, ahol általában a közbiztonsággal baj van, ott ezek a negatívumok a közlekedés területén is jelentkeznek. E dolgozat lehetőségeit azonban meghaladja annak bemutatása, hogy a közbiztonság, a közbiztonság-érzet és a közlekedésbiztonság kriminológiai megközelítésben milyen rendszert alkotnak. Ehelyütt csak utalok arra a meggyőződésemmre, hogy a kölcsönhatás nem egyirányú: a közlekedésbiztonság javulásának elérése magával hozza az általános közbiztonsági szint, nemkülönben a lakossági biztonságérzet növekedését is.

6.1. A statisztikai adatfelvétel köre

Mind az államok közötti összehasonlíthatóság, mind az adott államról alkotott kép tekintetében elengedhetetlenül fontos, hogy tisztában legyünk azzal, hogy milyen adatok állnak rendelkezésre, és azok milyen forrásból származnak. A forrás megjelölése az adatok megbízhatóságára is utalhat.

Magyarország tekintetében az adatok forrása a Központi Statisztikai Hivatal (továbbiakban: KSH), mely autentikus forrásnak tekinthető. Mindemellett fel kell hívni a figyelmet arra a tényre, hogy a KSH közlekedési balesetekre vonatkozó adatait a rendőrhatalóság, baleset helyszínén intézkedő tagja által kitöltött statisztikai adatfelvételi lap alapján rögzíti. Ennek az adatfelvételnek a megbízhatósága külön vizsgálatot igényelne, ehelyütt csak néhány tényezőre utalunk. Az egyik, hogy a helyszínen intézkedő rendőr tölti ki az adatlap azon rovatás is, hogy

mi volt a baleset oka, amit – legalább súlyos sérüléssel – a bíróság – van hogy évek múlva – állapít meg. Ugyanilyen jellegű megjegyzés fűzhető a sebesség nem megfelelő megválasztása, mint baleseti ok megjelöléséhez, hiszen itt is kétséges, hogy a helyszínen intézkedő rendőr hogyan tudja megítélni, hogy a baleset oka abszolút vagy relatív gyorsaság volt. Ugyancsak megjegyzendő, hogy a statisztikai adatok megbízhatósága baleset kimenetelének súlyosságával arányos, azaz minél súlyosabb a baleset annál megbízhatóbb statisztikai adatok állnak rendelkezésre. A kriminológiai kutatások azt bizonyítják, hogy a könnyű személyi sérüléssel járó baleseteknek átlagosan mintegy az ötöde kerül csak a rendőrség tudomására, így a statisztikai adatfelvétel körébe.³⁶

A közlekedési baleseti statisztika megfigyelési köre a következőkre terjed ki:

- a) a személysérüléssel járó **közúti** közlekedési balesetekre: minden olyan közúton vagy a közforgalom számára megnyitott magánúton történt baleset, amelyben legalább egy mozgó jármű részt vett, melynek következtében legalább egy személy meghalt vagy megsérült;³⁷
- b) a **vasúti** közlekedési balesetekre: az országos hálózaton történő baleset, melyben legalább egy mozgásban lévő vasúti jármű vett részt, legalább egy ember meghalt vagy súlyosan megsérült, illetve a mozgóállományban, vágányban, más berendezésben vagy a környezetben jelentős kár keletkezett. A jelentős vasúti balesetek küszöbértéke a 2006. évtől az uniós normákhoz igazodott. A módszertani változás következtében a jelentős balesetek értékhatára a korábbi 10 millió forintról 40 millió forintra emelkedett;
- c) **vízi** közlekedési balesetekre: a „Vízi szállítás” ágazatba sorolt jogi személyiségű adatszolgáltatók, valamint a Budapesti Közlekedési Vállalat vízi járműveivel belföldi és külföldi vizeken történt minden olyan forgalmi baleseti eseményre, amelynek során személysérülés történt vagy anyagi kár keletkezett;
- d) **légi** közlekedési balesetekre: a „Légi szállítás” ágazatba sorolt jogi személyiségű adatszolgáltatók repülőgépeivel belföldön és külföldön történt minden olyan forgalmi baleseti eseményre, amelynek során személysérülés történt vagy anyagi kár keletkezett (nem tartalmazza pl. a mezőgazdasági, sporttevékenység stb. során történt baleseteket).

A vasúti és közúti kereszteződéseknél történt baleseti események mind a vasúti, mind a közúti közlekedési baleseteknél szerepelnek.

³⁶ Dr. Irk Ferenc: Közlekedésbiztonság és bűnözéskezelés, KJK, Budapest, 2003.

³⁷ Látható, hogy a személyi sérüléssel járó közúti közlekedési balesetek definíciója valamivel pontosabb, mint az általános közlekedési baleseti definíció, hiszen itt a forgalmi esemény pontosítása történik meg: a legalább egy mozgó jármű részvétele a balesetben alapozza meg a forgalmi esemény meghatározást. Vö: baleset fogalma 3.2. fejezet.

Jelen dolgozat csak a közúti közlekedési balesetek témakörét érinti, így a továbbiakban csak azt részletezzük. A közúti közlekedés körében használt fogalmak egyértelmű meghatározása már az alapoknál is fontos, hiszen magát azt a kifejezést, hogy "közúti" két értelemben is használhatjuk. Egyrészt jelentheti azt, hogy „szárazföldi, de nem vasúti”, másrészt jelentheti azt, hogy „nem magánúti”, azaz egyfelől utalhat magára a közlekedési ágazatra, másfelől utalhat a pálya tulajdonjogi helyzetére. A fenti definícióból következik, hogy a statisztikai adatfelvétel a közúti közlekedési ágazat tekintetében a közterületen lévő jármű- és gyalogosközlekedésre szolgáló területekre (közút) és a magánterületen lévő ilyen területek (magánút) közül csak azokra terjed ki, melyek a közforgalom számára meg vannak nyitva. A közforgalom elől elzárt magánúton bekövetkezett közlekedési balesetokról tehát elvileg semmiféle statisztikai adat nem áll rendelkezésre. Megjegyzendő azonban, hogy ha a közforgalom elől elzárt magánúton történt baleset következtében személyi sérülés történik, akkor a rendőrségnek úgy kell eljárnia, mintha az adott baleset közúton történt volna. Erre nem csak a rendőrség belső normája kötelezi, hanem ez a Btk. XIII. - közlekedési bűncselekményeket tartalmazó - fejezetéhez kapcsolódó értelmező rendelkezésből is következik.³⁸ A tapasztalatok azt mutatják, hogy az ilyen – viszonylag kis számban előforduló – balesetokról is készül statisztikai adatfelvételi lap, mely adatok a nyilvántartásban megjelenhetnek, jelentőségük azonban elenyésző.

³⁸ Btk. 191. § (1) bekezdés: *A közúton elkövetett bűncselekményekre megállapított rendelkezéseket kell alkalmazni akkor is, ha a közúti járművezetésre vonatkozó szabályok megszegése nem közúton okoz sérülést vagy halált.*

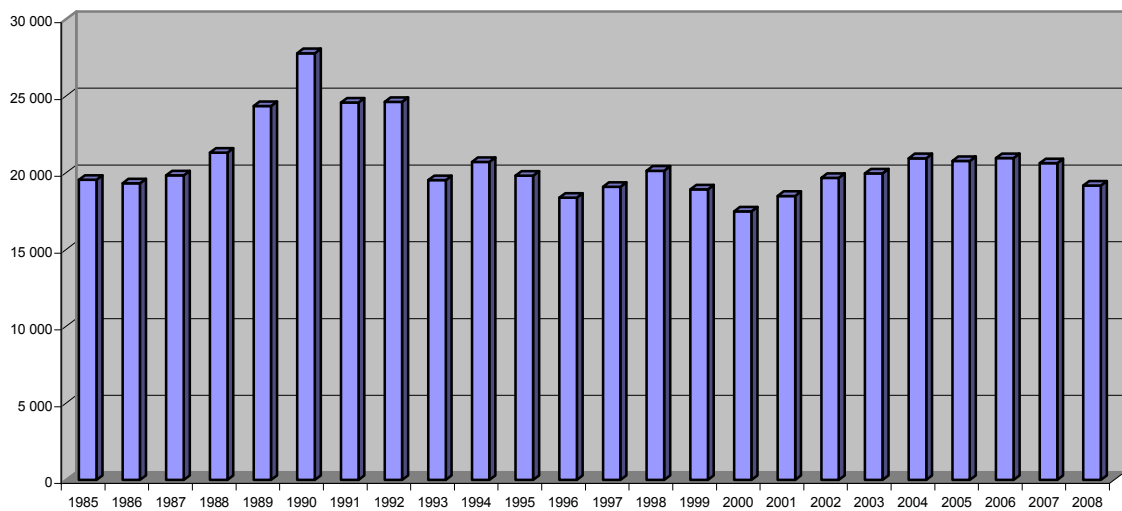
6.2. Tények Magyarországról

A balesetek száma

A Magyarországon bekövetkezett személyi sérüléses közúti közlekedési baleseteinek alakulását az 1. számú ábra diagramja szemlélteti.

1. számú ábra

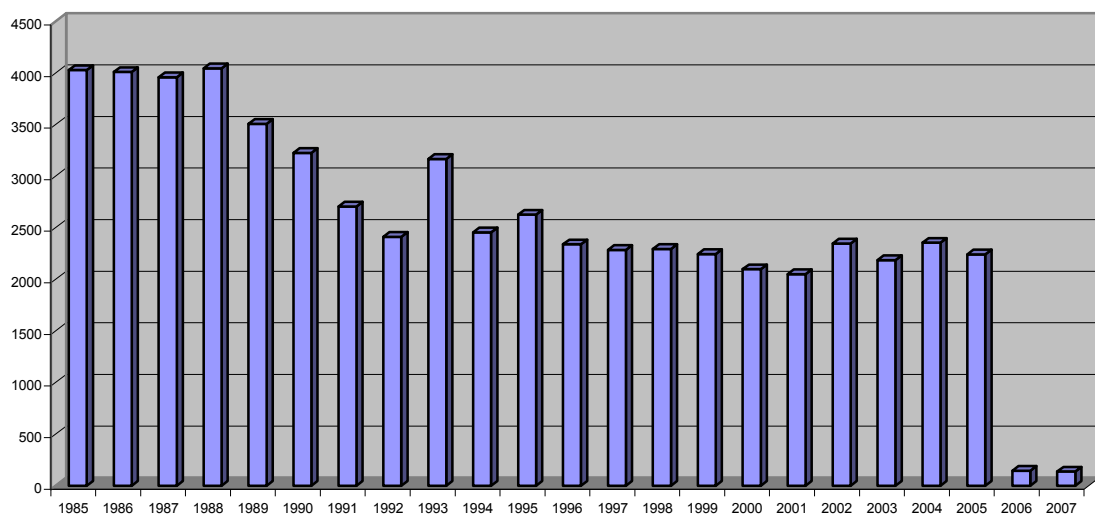
Személyi sérüléses közúti közlekedési balesetek száma



Érdeemes összehasonlítani a közúti közlekedési ágazatban bekövetkező – évente mintegy húszezres nagyságrendet mutató – balesetek adatait más közlekedési ágazatban bekövetkező balesetek adataival.

2. számú ábra

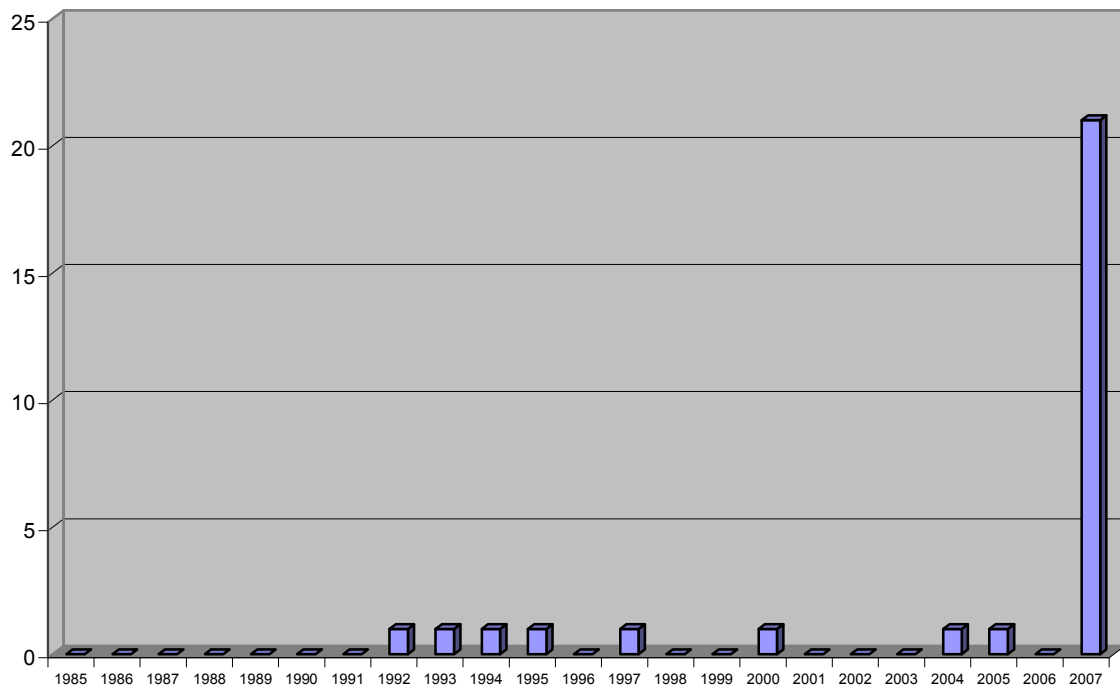
Vasúti közlekedési balesetek száma



A vasúti közlekedési balesetek számának alakulását e dolgozat nem vizsgálja, ezért csak jelzem, hogy a 2006. évben bekövetkezett nagyságrendi változás nem valódi balesetszám csökkenést takar, hanem a statisztikai adatfeldolgozásban bekövetkezett - korábban bemutatott – módszertani változás következménye.³⁹

3. számú ábra

Légi közlekedési balesetek száma

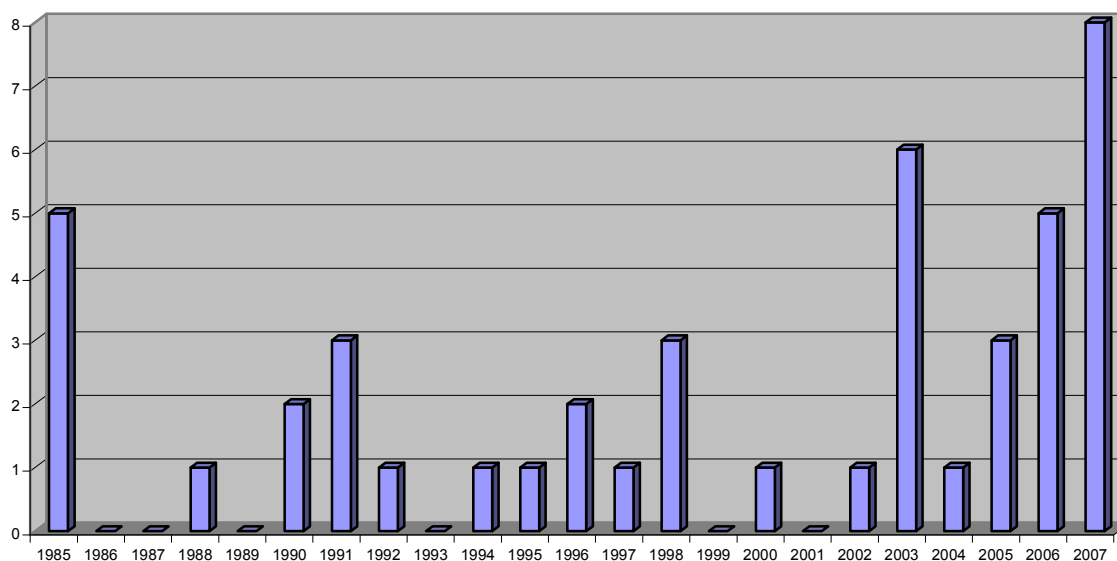


A személyi sérüléssel járó légi közlekedési balesetek száma – szerencsére – olyan alacsony, hogy statisztikai értékelésre nincs lehetőség. Természetesen vizsgálандó lehet a 2007. évben bekövetkezett 21 esemény, melyek okainak feltárása szintén nem képezi jelen mű anyagát.

³⁹ A jelentős vasúti balesetek küszöbértékét, és a személysérülések módszertanát 2006-tól az uniós normához igazították. A módszertani változás következtében a jelentős balesetek értékhatára a korábbi 10 millió forintról 40 millió forintra emelkedett, és a személysérülések csak a súlyosan sérült személyek adatait tartalmazzák.

4. számú ábra

Vízi közlekedési balesetek száma



A személyi sérüléssel járó vízi közlekedési balesetek adatairól, a légi baleseteknél írtak irányadók, hiszen a rendkívül alacsony szám miatt statisztikai törvényszerűség feltárása lehetetlen vállalkozás lenne.

A fenti adatokból egyértelműen következik, hogy a közúti közlekedési balesetek jelentik azt a nagy tömegben előforduló jelenséget, mely statisztikailag jól értékelhető, és amely komolyan felveti a megelőzés szükségességét és lehetőségét.

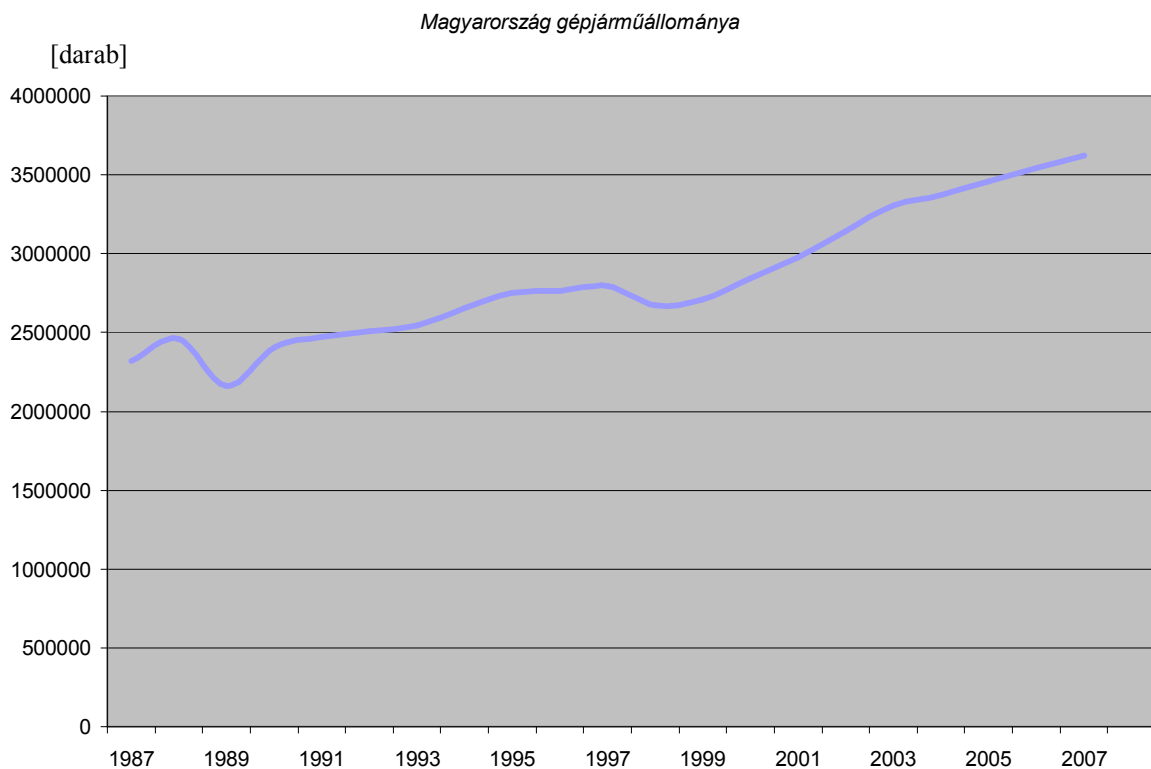
A közúti közlekedésben bekövetkező személyi sérüléssel járó balesetek adatainak elemzése alapján megállapítható, hogy valamennyi, a rendszerváltozást megélt közép-kelet európai országhoz hasonlóan Magyarországon is jelentkezett az erre az időszakra jellemző lényeges balesetszám növekedés. A személyi sérüléssel járó közúti közlekedési balesetek száma drámai módon 1985-1990 között 42%-kal nőtt. 1990. – ami „fekete évnek” is nevezhető – után lényeges javulás volt megfigyelhető. Itt is felhívom a figyelmet az idősorok elemzésének veszélyeire. Meglehetősen torz képet mutathat a statisztikai elemzés, ha az 1990. évet tekintjük bázisévnek, mert az ezt követő 5-6 év alatt megfigyelhető drasztikus javulást túlértékelhetjük. Ez a javulás tulajdonképpen a korábbi szintre való visszaesést jelentette. Természetes, hogy időközben a gépjárműszám jelentősen emelkedett, és ezen emelkedés mellett következett be ilyen mértékű balesetszám csökkenés, ami vitathatatlan eredmény. A gépjárműállomány növekedésének azonban a korábbi szakaszban sem volt adekvát kapcsolata a balesetszám

növekedésével, hiszen a 42 %-os balesetszám növekedés mellett a járműállomány növekedése mindössze 20 % körüli volt és meglehetősen hektikus képet mutatott.

A járműállomány

Magyarország gépjárműállományának alakulását a következő diagram mutatja.

5. számú ábra



A rendszerváltáshoz köthető balesetszám növekedés – amit valamennyi rendszerváltó állam baleseti adata igazol – okainak kutatásakor első szempont, hogy ebben az időszakban jelentősen lazult az állami fegyelem, enyhültek a korábbi szigorú állami szankciók, így az általános „szabadság” a közlekedésben is megjelent, melynek következtében a közlekedési morál szemmel látható módon és közvetlenül érzékelhetően romlott. Az általános fegyelemlazulás mellett a közlekedési fegyelem is lazult: az általános szabálykövető magatartás helyébe gyakran durva és általában szándékos szabályszegések léptek. Tipikusan elszaporodtak a sebességtúllépések, mely magával hozta a balesetek súlyosságának emelkedését is.

A baleseteket tipikusan a személygépkocsi-vezetők okozták, és rendkívüli módon elszaporodtak az ittasan okozott balesetek is (16%). Ez ugyancsak az általános fegyelemlazulásra vezethető vissza.

Nem lehet azonban figyelmen kívül hagyni egyéb tényezőket sem. Az 1970-es évek elején megjelent demográfiai hullám, pont ekkor érte meg a 17. életévét, így rendkívüli mértékben megnőtt a „friss” vezetői engedélyesek száma is. A külföldről behozott kocsik egy része legfeljebb „roncsderbire” volt alkalmas, másik részük olyan műszaki paraméterekkel rendelkezett, amik felkészületlenül érték a Trabantokhoz, Wartburgokhoz, Skodákhoz és Moszkvicsokhoz szokott gyakorlott autósokat is, nem beszélve a fiatalokról, akik eleve saját és a vezetett jármű képességeinek határait feszegetik.

A járművezetőket felkészületlenül érte az elsőkerék-meghajtású járművek vészhelyzeti viselkedése, hiszen erre vonatkozó képzést nem kaptak.

A közlekedésbiztonsági helyzet romlásához nagymértékben hozzájárult a rendőri ellenőrzések intenzitásának enyhülése is. (lásd 11.2. fejezet)

Az 1990-es „**fekete év**” után megindult az a jogalkotási folyamat, mely során korszerűsödött a gépjárművezető-képzési és vizsgáztatás, kialakult az utánképzés rendszere, módosult néhány közlekedési szabály, hangsúlyosabbá vált az iskolai biztonságos közlekedésre nevelés. E folyamat vezetett a Nemzeti Közlekedésbiztonsági Program 1993-as megszületéséhez. (lásd 11.3. fejezet)

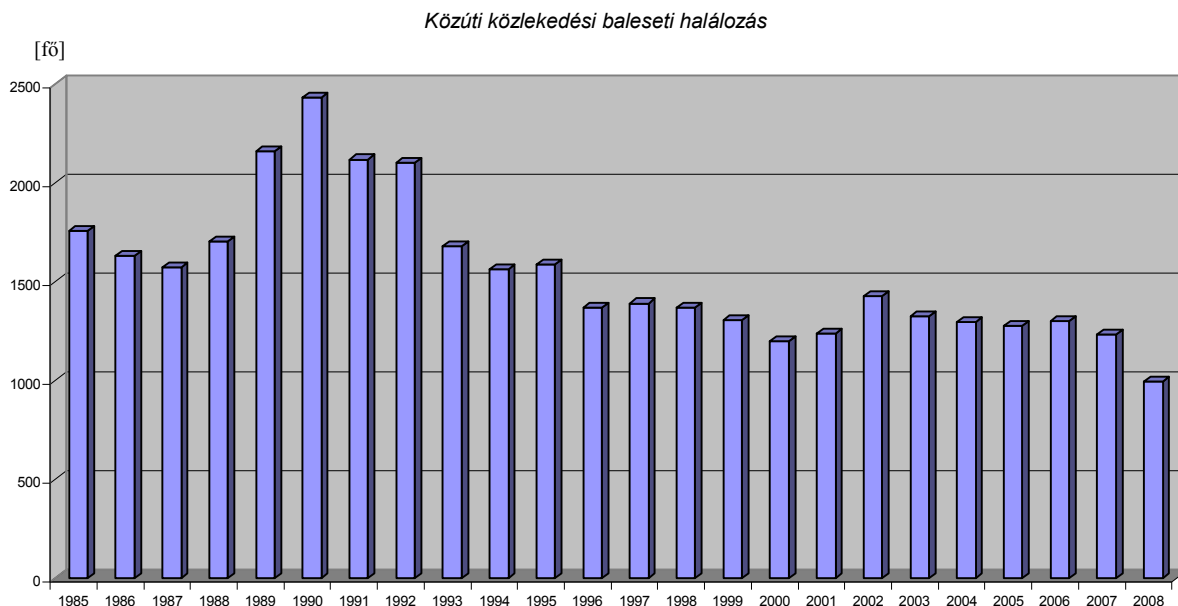
A Nemzeti Közlekedésbiztonsági Program hatására jelentős javulás volt kimutatható. Nem szabad azonban figyelmen kívül hagyni sem a demográfiai tényezőket, azaz, hogy a „friss” vezetői engedélyesek száma lényegesen csökkent, illetve azt sem, hogy a gazdasági változások következtében – elsősorban az üzemanyagárak emelkedése miatt – jelentősen növekedett a járművek üzemeltetési költsége, melynek következtében azok futásteljesítménye csökkent. Az 1996-os évtől lényegében a balesetszám stagnálásáról beszélhetünk. Amit nem lehet nem észre venni, az az 1994. évben, az 1998. évben, majd a 2002. év utáni időszakban megfigyelhető kiugrások. Ezek az évek választási évek, melyek általános hangulatát a fiatal demokráciára jellemző érzelmileg túlfűtött politikai hangulat jellemezte, mely túlfűtöttség – mint minden lényeges társadalmi hangulat – a közlekedésben is lecsapódott.

Ugyanakkor feltűnő a 2008. évi jelentős csökkenés, melyről a 15.1. fejezetben külön szólnék.

A baleseti halálozás

A közlekedési baleseti halálozás tekintetében az adatokat a következő diagram mutatja:

6. számú ábra



A halálozási adatokat mutató diagram nagymértékben hasonlít a baleseti adatokat mutató diagramra, ami azt jelenti, hogy a halálozási arány közel azonos minden évben. A 2008. évben itt is megfigyelhető jelentős csökkenésről a későbbiekben még szó lesz.

Minden közlekedésbiztonsággal foglalkozó szakember számára sokatmondó a 2432 szám, hiszen ennyien haltak meg a legtöbben egyetlen év alatt – 1990-ben – közúti közlekedési balesetben Magyarországon.

A 2008. évi látványos csökkenés körülményeiről a 15. 1. fejezetben külön szólnék.

A fenti elemzések alapján a közlekedésbiztonság területén több nagy „korszakot” különíthetünk el:

3. számú táblázat

A közlekedésbiztonság korszakai és jellemzőik

Korszak	ideje	jellemzője
„őskor”	XX. század első fele	Az autó megjelenése – sok baleset
„ókor”	XX. század második fele – 1986-ig	„Elfogadható” baleseti szint
„középkor”	1986-1990	Drasztikus romlás
„újkor”	1990-1996	Jelentős javulás
„legújabb kor”	1996-2008	Stagnálás, enyhe romlás
„mégújabb kor”	2008-	Várható jelentős javulás

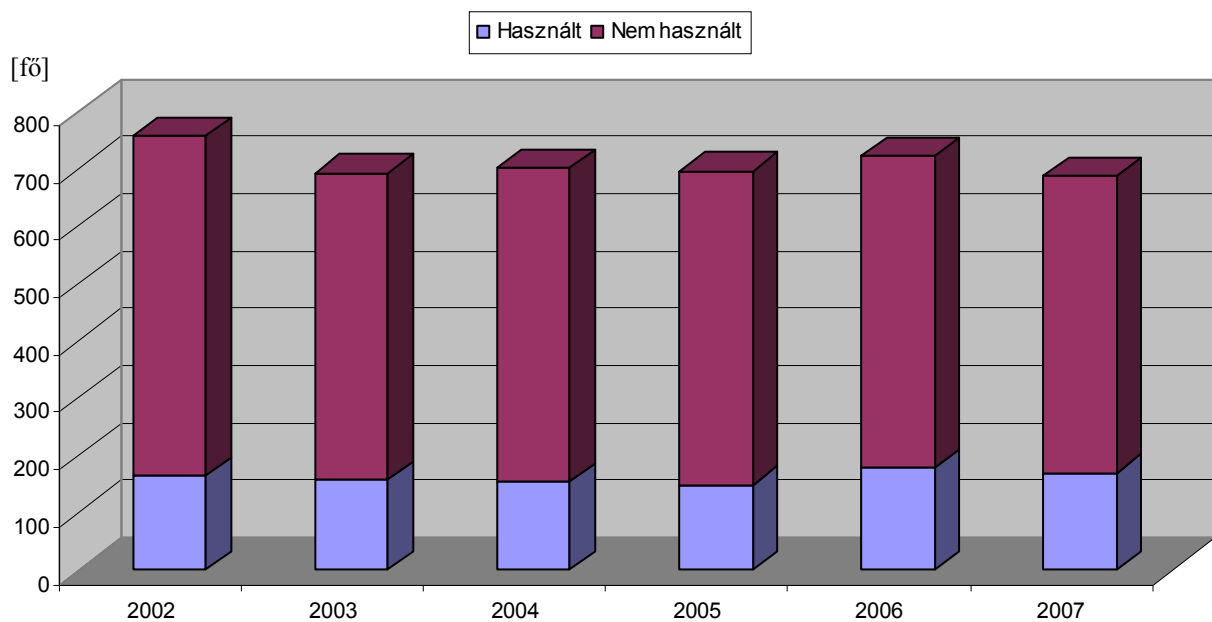
Jelen dolgozat kereteit meghaladja a baleseti sérülések és károk további részletes elemzése. Ezen adatoknak valódi jelentősége a balesetek gazdasági kihatásinál van, mely kérdéskörrel a 8. fejezet foglalkozik.

A balesetmegelőzés szempontjából alapvető jelentősége annak van, hogy milyen a balesetek összetétele, illetve milyen emberi, műszaki, vagy környezeti hibákra vezethető vissza azok bekövetkezése.

A baleseti halál szoros összefüggésben van a passzív biztonsági eszközök használatával. Érdekes külön vizsgálni a biztonsági öv használatát a járművezetők és az utasok, valamint az elől ülő és a hátsó ülésen ülő utasok tekintetében. A baleset következtében meghalt járművezetők biztonsági öv használatának arányát mutatja a következő diagram.

7. számú ábra

A baleset következtében meghalt járművezetők a biztonsági öv használata szerint

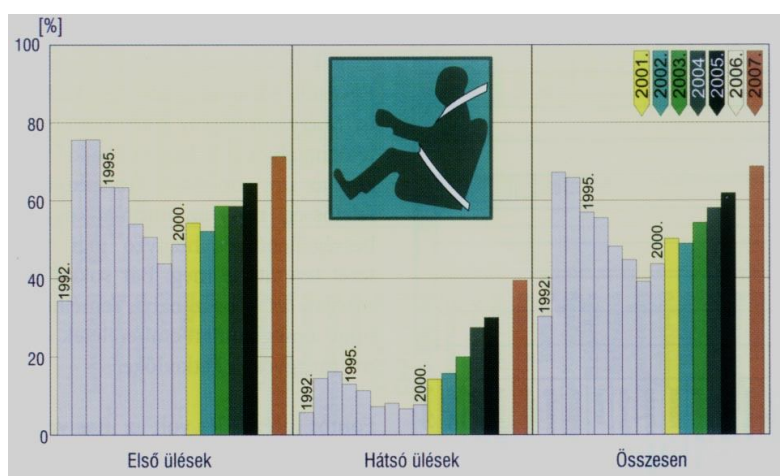


A megdöbbentő adatok magukért beszélnek: a baleset miatt életét veszített járművezetőknek 75-78 %-a nem használta a biztonsági övet. A balesetek mélyelemzésének és a számos

orvosszakértői vélemény tapasztalatai alapján egyértelműen kijelenthető, hogy a meghalt járművezetők jelentős részének életét a biztonsági öv használata megmenthette volna.⁴⁰

Az első ülésen helyet foglaló utasok esetében a halálos sérülést szenvedettek 50-60 %-a, míg a hátsó utasok közül 75-85 % nem használt biztonsági övet. Az általános biztonsági öv használati hajlandóság annak ellenére, hogy évről évre növekszik, alig haladja meg a hatvan százalékot. A járművezetők tekintetében valamivel jobb a helyzet, hiszen autópályán haladva a vezetők közel 80%-a használja biztonsági övét. Lakott területen kívüli egyéb utak esetében a használat aránya viszont már nem éri el a hatvan százalékot, míg lakott területen lévő utakon az ötven százalékot sem.⁴¹ A legfrissebb kutatások alapján, 2008. évben a személygépkocsik első ülésén az övhasználat már közel 71%-os volt.⁴² Tragikus a helyzet viszont a hátsó ülésen utazók övhasználatára tekintetében. Az arányok évek óta tartó kedvező növekedése is egyenlőre csak arra elegendő, hogy megközelítsék az 1993-94. évi szintet. A fejlett motorizációval rendelkező országok közel 100%-os szintje pedig – hathatós állami intézkedés nélkül – igen távolinak tűnik.

8. számú ábra
A biztonsági öv használatának aránya⁴³



⁴⁰ Érdekes pszichológiai és közlekedéskriminológiai kérdésként vehető fel, hogy van-e összefüggés a biztonsági öv használatának elmulasztása és a balesetbe keveredés, illetve általában a közlekedési szabályok megszegése között. Meggyőződésem, hogy igen, ám e tétel bizonyítása meghaladja jelen mű kereteit, csak utalok – Korinek László professzor úr szóhasználatával élve – az ún. „sebezhetetlenségi mítosz” tételére, mely szerint ez érintettek hajlamosak arra, hogy a fenyegetettség fázisában veszélyt elbagatellizálják. Ez különösen igaz akkor, ha ilyen veszélyt még nem éltek át. Sok emberre jellemző még a „sérthetlenségi mítosz” is, azaz, hogy nincs olyan behatás, ami őket letéperhetné a lábukról.

⁴¹ 1995: autópályán 62%, lakott területen kívüli egyéb úton 59%, míg lakott területen 48%.

2005: autópályán 77%, lakott területen kívüli egyéb úton 59%, míg lakott területen 59%.

⁴² Dr Véssey Tamás: Utasvédő berendezések használati arányának felmérése, Kutatási jelentés, KTI Budapest, 2008.

⁴³ Holló Péter: Néhány szó a hazai közúti közlekedés biztonságáról, Közlekedésbiztonsági szemle, 2009. évi 3. szám.

Nem a kutatási eredmények kétségbevonása céljából, hanem egyszerű kíváncsiságból, illetve más szempontú összehasonlítás érdekében a Cserényi Iván r. törzsőrmester 2007. évben empirikus felmérést végzett, melynek eredményeit az alábbi táblázat tartalmazza:

4. számú táblázat
A biztonsági öv használati arányának rendőri tapasztalatai

Kutatás helye: <i>Martfű</i>	Kutatás időpontja	Használta	Nem használta
Szolnoki út / főút / <i>Civilben</i>	2007.05.09. /szerda/ 17:50-18:10	55 %	45 %
442. sz. főközlekedési út 17. km szelvény <i>Civilben</i>	2007.05.10. /csütörtök/ 15:30-16:05	67 %	33 %
Szolnoki út / főút / <i>Civilben</i>	2007.05.11. /péntek/ 08:30-09:10	45 %	55 %
Szolnoki út / főút / <i>Civilben</i>	2007.05.12. /szombat/ 17:30-18:00	56 %	44 %
442. sz. főközlekedési út 19. km szelvény <i>Szolgálatban</i>	2007.06.02. /szombat/ 09:30-10:00	90 %	10 %

Az utolsó sor adatai feltűnőek. Véletlen volna az európai átlag közeli övhasználati arány. Meggyőződésem, hogy nem. Egyszerűen a nyílt rendőri jelenlét szabálykövető magatartást kiváltó hatására láthatunk bizonyítékot.⁴⁴ A hatósági ellenőrzések témakörével a 12. fejezet foglalkozik.

A biztonsági öv alkalmazásának hasznosságát már nem kell bizonygatni. Mára alapvetően minden közlekedő elfogadja, hogy a biztonsági öv adott esetben megmentheti az életét. A használat ellenzői nem elsősorban az öv hasznosságát vonják kétségbe, hanem leggyakrabban az állam erőszakos beavatkozását látják magánszférájukba a biztonsági öv használatának kötelező előírásakor: „miért nem döntheti el mag az ember?” – hangoztatják. Nagyon egyszerű erre a válasz, azért, mert nem maga viseli a sérülésének, vagy halálának, legrosszabb esetben évtizedekig tartó rokkant állapotának költségeit, és az államhatalomnak – gazdasági érdekein túl is – gondoskodnia kell minden állampolgára egészségéről.

A biztonsági öv viselésére is, mint minden statisztikai adatra érvényes az a megállapítás, hogy önmagában egy adat alapján Magyarország helyzete nem megítélhető, így nemzetközi összehasonlításra van szükség, melyre következő fejezetben visszatérek.

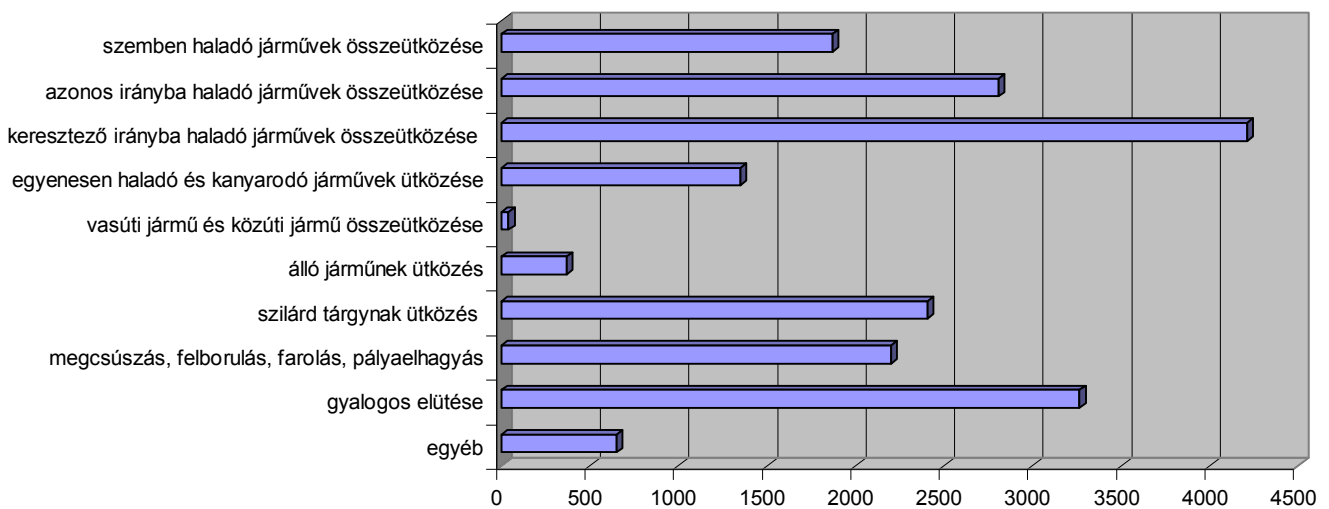
⁴⁴ Cserényi Iván: A passzív biztonsági eszközök használatának tapasztalatai, Rendőrtisztai Főiskola, szakdolgozat, 2008.

A balesetek természete

Tekintettel arra, hogy az adatok vizsgálatából arra lehet következtetni, hogy a bekövetkezett balesetek természetének aránya minden évben közel azonos, csupán a 2008. évi adatokra hagyatkozom.

9. számú ábra

A balesetek természete



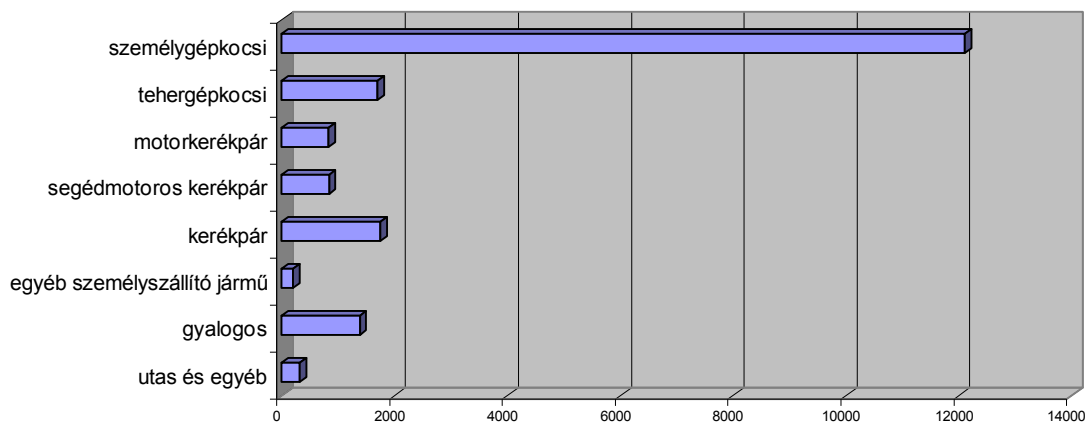
Az adatok alapján arra a következtetésre juthatunk, hogy a balesetmegelőzés súlypontját a keresztező irányban haladó járművek ütközésével és a gyalogos elütésével járó balesetekre kell helyezni. Ugyanakkor figyelmet érdemelnek az azonos irányban haladó járművek ütközésével járó általában utoléréses, vagy szabálytalan forgalmi sáv változtatásával járó balesetek, a szemben haladó járművek ütközésével járó általában frontális ütközéses balesetek, a pályaelhagyással, megcsúszással járó, valamint a – legtöbbször pályán kívül lévő – szilárd tárgynak ütközések. Ez utóbbiak általában pályaelhagyással járnak, így a pályaelhagyás kategóriáját a diagramban megjelenő helyénél fontosabbnak kell kezelni.

A baleseteket okozók

A baleset okozói tekintetében is megállapítható, hogy az arány minden évben közel azonos, így csupán a 2008. évi adatokat elemzem.

10. számú ábra

A balesetek okozói



A balesetek számát okozók szerint mutató diagram alapját szintén csupán a 2008. évi adatok alkotják, hiszen az idősor elemzésével az arányokban lényegi eltérés nem mutatható ki. Az adatokból egyértelműen megállapítható, hogy a balesetek túlnyomó többségét (63,2 %) személygépkocsik okozzák.

A személygépkocsik részaránya a 3625368 darab gépjárműből 3012165 darabot tesz ki, ami 83 %-ot jelent, így a balesetet okozók közötti kiemelkedő részarányuk nem meglepő⁴⁵. Tovább elemezve a kérdést feltűnő, hogy a 83 %-nyi személygépkocsi a baleseteknek csupán 63 %-át okozza. Így a balesetmegelőzés szempontjából nem elégséges a személygépkocsikra koncentrálni, hanem a tehergépkocsik, a motorkerékpárok, a kerékpárok, illetve a gyalogosok által előidézett baleseteket is vizsgálni kell.

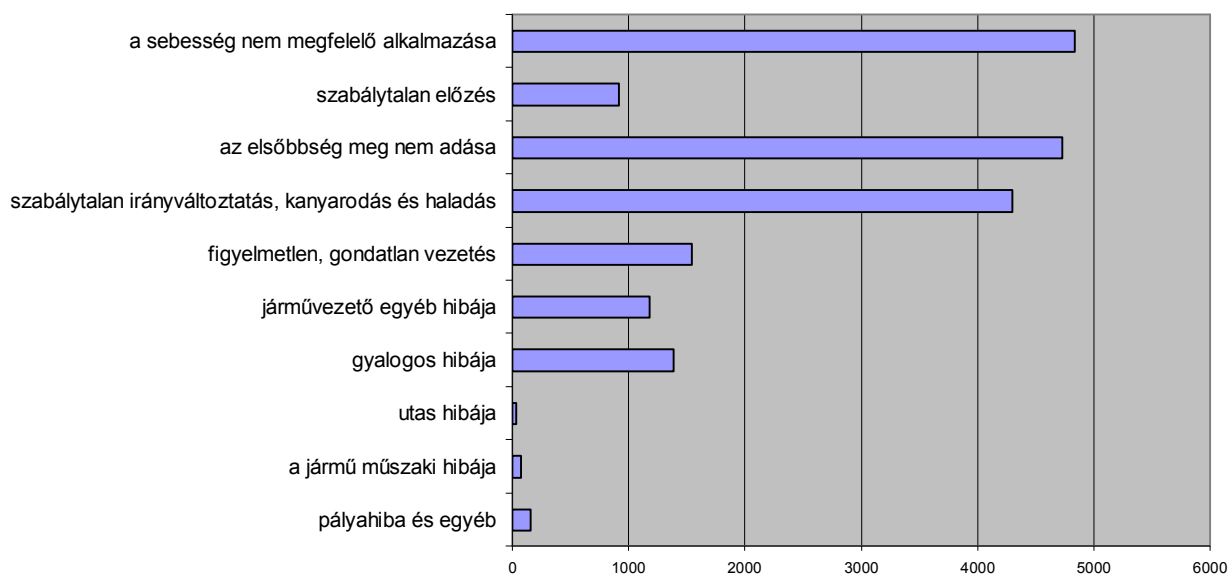
⁴⁵ 2007. évi adatok.

A baleseteket előidéző okok

A baleseti okok tekintetében is azt lehet megállapítani, hogy az arányok minden évben közel azonosak, ezért a 2008. évi adatok elemzésén túl csak utalok a korábbi évek jellemző adataira.

11. számú ábra

A balesetet előidéző okok



A baleseteket előidéző okok gyakorlatilag minden évben azonos arányt mutatnak. A leggyakoribb baleseti ok a sebesség nem megfelelő megválasztása: 2008. évben 25,2 %, 2007. évben 25,6 %, míg 2006. évben 26,7 %.

Fontos azonban megvizsgálni, hogy a sebesség nem megfelelő megválasztása, mint statisztikai kategória tulajdonképpen abszolút vagy relatív gyorsajtás takar-e. Abszolút gyorsajtásról akkor beszélünk, ha a járművezető a jelzőtáblával jelzett, vagy a jogszabály által meghatározott sebességértéket lépi túl, míg relatív sebességtúllépésnek azt nevezzük, ha az egyébként megengedett legnagyobb haladási sebességhatárokon belül, a járművezető eltúlzott sebességgel halad és nem veszi figyelembe az útviszonyokat (vízszintes vagy függőleges vonalvezetés), a forgalmi viszonyokat, a látási viszonyokat, vagy az időjárási viszonyokat.

Az adatok elemzése alapján megállapítható, hogy a tényleges abszolút gyorsajtás a sebességtúllépésre visszavezethető baleseteknek csupán mintegy 3-5 %-át teszi ki.⁴⁶

⁴⁶ Az adatok értékelésekor fel kell hívni a figyelmet a statisztikai adatfelvételi lap kitöltésének körülményeire, ami némileg torzíthat a valóságon, ám nagyságrendi eltéréseket biztosan nem okoz. Lásd 6.1. fejezet.

A relatív sebességtúllépés leggyakoribb formája az útviszonyoknak nem megfelelő sebességválasztás. Az útviszonyokhoz képest nem megfelelő sebességválasztás, mint a relatív sebességtúllépés leggyakrabban előforduló változata, a sebesség nem megfelelő megválasztására visszavezethető baleseteknek

- ☞ 2008. évben 78,8 %-a,
- ☞ 2007. évben 76,7 %-a,
- ☞ 2006. évben pedig 77,6 %-a volt.

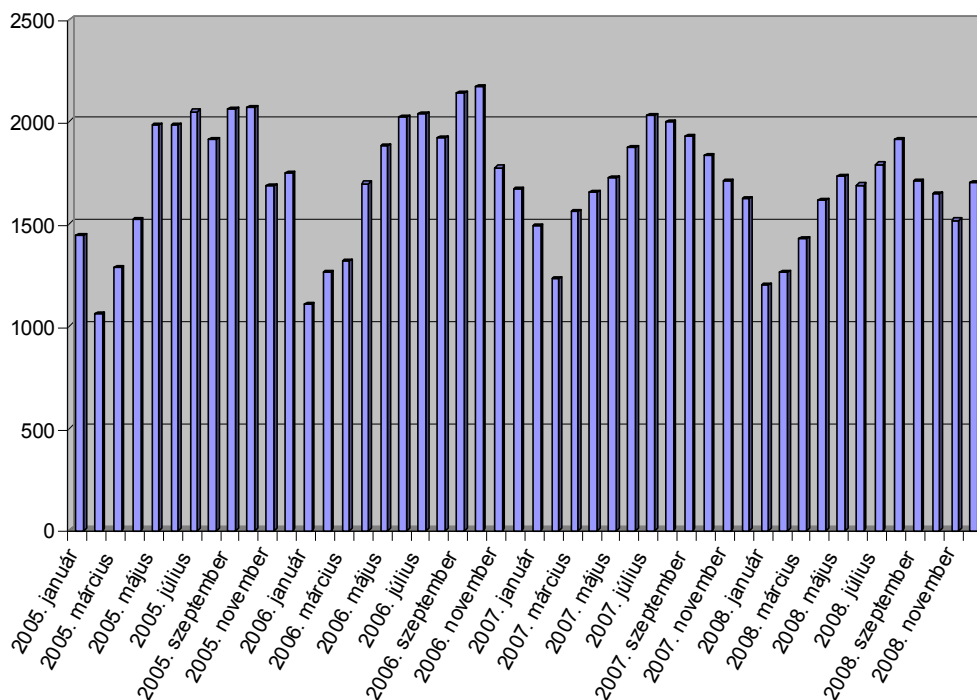
Az adatok itt is az állandó arányokra utalnak.

Kiemelendő tehát, hogy a legtöbb baleset oka a sebességtúllépés, így a megelőzés tekintetében a megfelelő sebességek betartásának kikényszerítése alapvető iránynak kell lennie.⁴⁷

A balesetek szezonális megoszlása

12. számú ábra

A balesetek szezonális megoszlása



⁴⁷ A sebességtúllépések visszaszorításának alapvető módja a sebességellenőrzés. A sebességellenőrző technikai eszközök természetesen csak az abszolút sebességtúllépéseket képesek kezelni. Hogy ez miként hat mégis a relatív sebességtúllépésekre azzal a 12. fejezetben foglalkozom.

Az elmúlt évek baleseteinek számát havi bontásban mutató diagram alapján egyértelmű következtetés vonható le tekintetben, hogy a balesetszám lényeges szezonalitással bír, ám az évek során megfigyelhető arányokban nincs jelentős eltérés.

A változások oka elsősorban két alapvető közlekedési szükséglet időszakos változásához köthető. Az egyik legfontosabb időszakos közlekedési szükségletet gerjesztő igény az idegenforgalom, a másik pedig, az időjárás.⁴⁸ Az előbbi elsősorban a nyári időszakban, míg az utóbbi elsősorban a téli időszakban jelentős. Az idősor elemzésével kimutatható, hogy a balesetszám szezonális ingadozásának mértéke (csakúgy mint a forgalomnagyság szezonális ingadozása) valamelyest folyamatosan csökken. Ennek elsősorban az az oka, hogy az idegenforgalmi szezonban a vendégek számának növekedésével párhuzamosan a helyi lakosok egyre kevésbé töltik otthon szabadságukat. A téli szezon tekintetében pedig, egyértelműen kimutatható a jelentős forgalomnövekedés, ami egyfelől az időjárási jellemzők változásának (havas napok száma csökkenő tendenciát mutat), másfelől a járművek korszerű felszerelése miatti nagyobb közlekedési hajlandóságnak köszönhető.

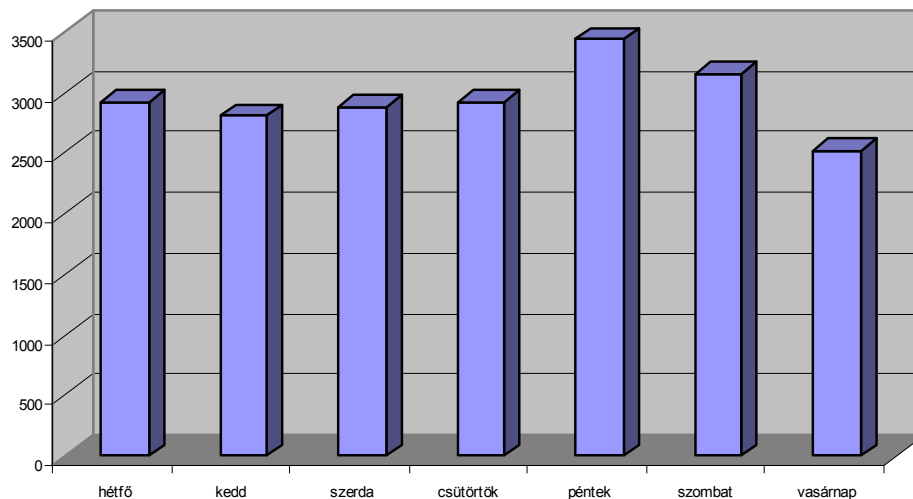
⁴⁸ Természetesen jelentősége van az iskolai tanítási időszakoknak is. Továbbá egyre inkább előtérbe kerül a munkahelyi szabadságolások összehangolásának igénye, mely azzal a következménnyel jár, hogy az ehhez kapcsolódó forgalom koncentráltabban jelentkezik. (Lásd a Nyugat-Európában dolgozó kelet-európai vendégmunkások gerjesztette forgalomnövekedést.)

A balesetek heti ingadozása

Balesetek természetesen a hét minden napján bekövetkeznek, azonban lehetnek eltérések. A balesetek számát a hét napjai szerint a következő diagram mutatja. (2007. évi adatok alapján)

13. számú ábra

Balesetek a hét napjai szerint



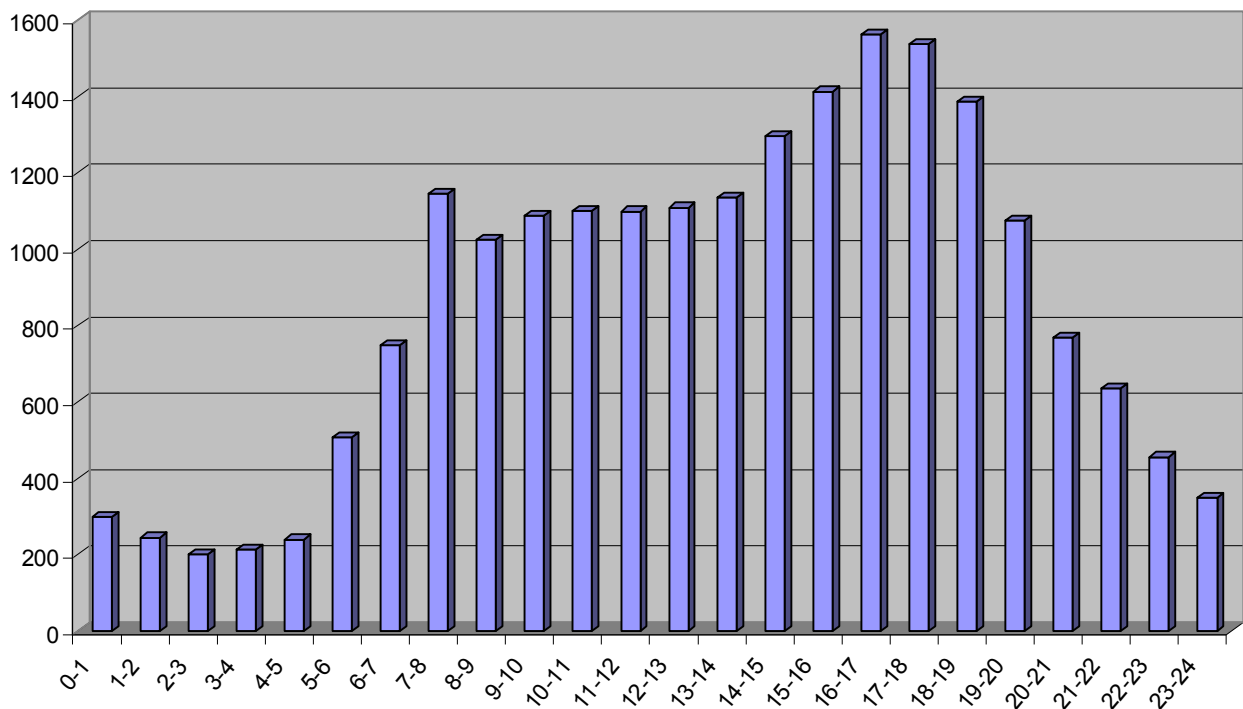
A diagram alapján megállapítható, hogy a hétközbeni egyenletes eloszlást követően a pénteki napon szignifikánsan több baleset következik be, csakúgy a szombati napon is, majd a vasárnap mutatja a legkedvezőbb képet. Az eltérések a közlekedési szükségletek realizálása alapján magyarázhatók. A pénteki nap az utolsó munkanap, mely a közeledésben azért okoz magasabb forgalom nagyságot, így több balesetet, mert egyrészt gyakran a munkába illetve iskolába utazók ezen a napon kényszerülnek hosszabb utazásra (aminek párja meg is található a hétfői emelkedett adatokban) másrészt a hétvégi programok okozta szükségletek már ezen a napon jelentkeznek. A vasárnap pedig, mint pihenőnap a gyengébb forgalom mellett alacsonyabb balesetszámot mutat.

A balesetek napi ingadozása

Célszerű megvizsgálni, hogy a balesetek a nap mely időszakában következnek be. Ennek jelentősége a forgalomnagyság és a rendészeti eszközök alkalmazásának napszak szerinti elosztásánál is jelentősége lehet. (2007. évi adatok alapján)

14. számú ábra

Balesetek a nap órái szerint



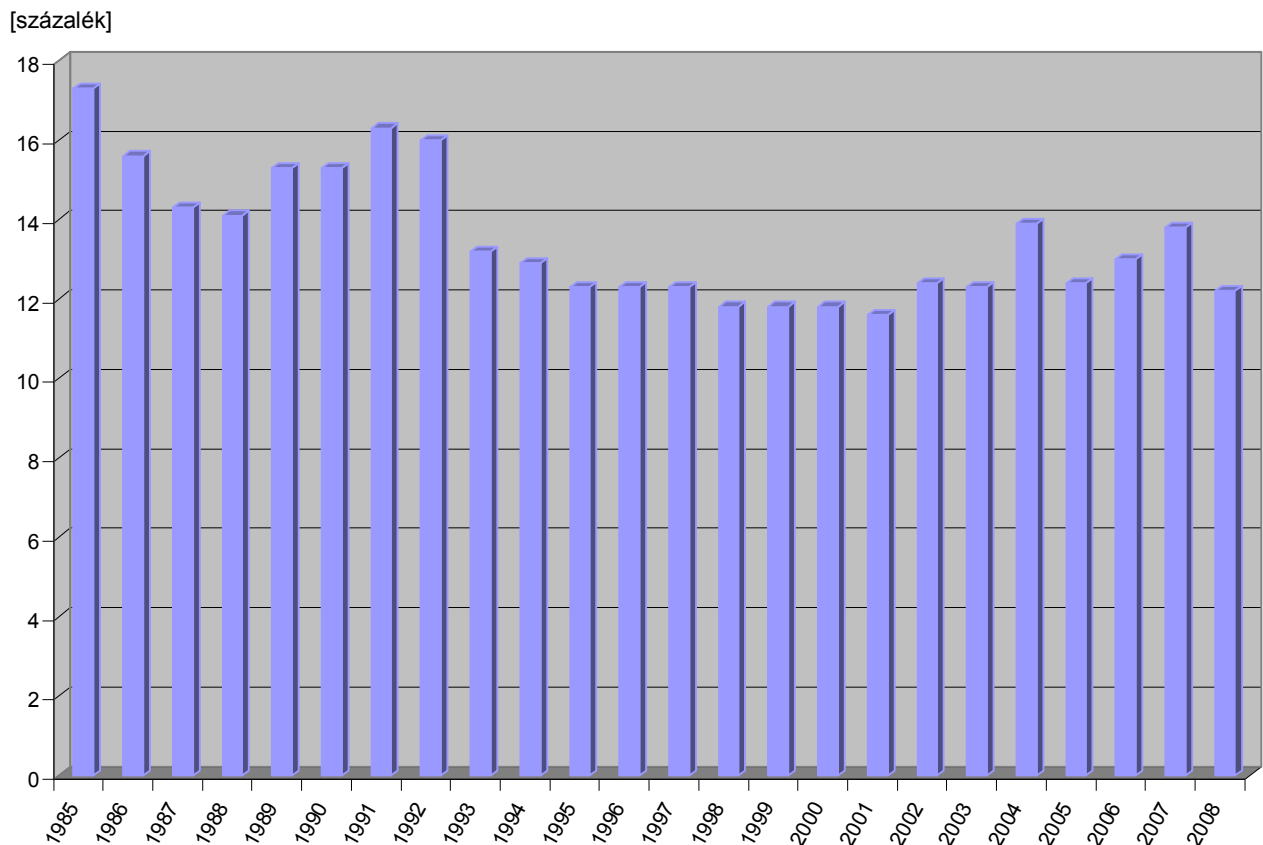
Az adatok alapján egyértelmű következtetés vonható le a korábban ismerttetett közlekedési szükségleteknek megfelelő forgalomnagyság és a bekövetkező baleset száma között. A legkevesebb baleset a legkisebb forgalom mellett a hajnali órákban, míg a legtöbb a délutáni csúcsidőszakban következik be.

Ittasan okozott balesetek

Az ittasan okozott balesetek tekintetében nem a balesetek számának, hanem annak van jelentősége, hogy a balesetek milyen arányban vezethetők vissza ittás járművezetésre. A következő diagram az ittasan okozott baleseteket az összes személyi sérüléssel járó balesetek százalékában mutatja.

15. számú ábra

Az ittasan okozott balesetek aránya



A 11-13 %-os okozatosság gyakorlatilag stagnálása arra utal, hogy minden korábbi erőfeszítés ellenére – az 1990-1993 időszakot ide nem értve – az alkoholprobléma elemzésére, és az elemzés eredményének balesetmegelőzési célzatú hasznosítására feltétlenül szükség van.

Az alkohol mellett feltétlenül szólni kell a kábítószerekről, mint vezetési képességre hátrányosan ható szerekről. Jelenleg a KSH nyilvántartásában az alkohol mellett nem szerepel a vezetési képességre hátrányosan ható egyéb szerek, mint kategória. Következtetni csak a bódult járművezetés büncselekménye miatt meghozott bírósági ítéletek számából lehet. Az Egységes Nyomozóhatósági és Ügyészségi Bűnügyi Statisztika (ENyÜBS, 2008. január 1.

napja előtt: ERÜBS) adatai szerint a minden évben tízezer feletti számban előforduló ittas vezetés bűncselekmények mellett a bódult vezetés bűncselekmények száma száz alatt van (2004-ben 94, 2005-ben 79)⁴⁹. Sőt az ügyek tanulmányozása során megállapítható volt, hogy ezeknek is egy része alkoholos befolyásoltságot takart. A kriminológiai kutatások szerint a jelenség jóval elterjedtebb, mint amit a bűnügyi statisztika mutat⁵⁰, ezért a megelőzés tekintetében fokozott odafigyelést igényel.

⁴⁹ A Btk. 188. §-ában meghatározott járművezetés ittas vagy bódult állapotban bűncselekmény tekintetében az ENyÜBS külön kezeli az ittas és a bódult járművezetést.

⁵⁰ Ritter Ildikó: Az Egészséges Ifjúságért Alapítvány „Kábítószer-fogyasztás és gépjárművezetés” kutatási beszámolójának összefoglalója, http://baleset-megelozes_hu.web.maxer.hu/cms/down/kabszer.pdf

6.3. Magyarország Európában – az összehasonlítás

Az egyes államok közlekedésbiztonsági helyzetének tényleges összehasonlítására relatív mutatószámok képzésével van csak lehetőség, hiszen akár abszolút balesetszámokat, akár halálozási adatokat különböző lakosságszámú, és -összetételű, különböző területű, különböző motorizációs szintű országok tekintetében összehasonlítani értelmetlen lenne. A következő táblázat az EU tagállamai személyi sérüléssel járó közúti baleseteinek adatait tartalmazza.

5. számú táblázat
Személyi sérüléssel járó közúti közlekedési balesetek száma [1000 db]

	1970	1980	1990	1995	2000	2005	2006	2007	változás 07/06 %	
EU27			1 487,6	1 420,4	1 490,2	1 298,9	1 275,7	1 276,8	0,1	EU27
EU15	1 388,5	1 400,1	1 342,8	1 269,2	1 343,9	1 155,1	1 135,3	1 130,7	-0,4	EU15
EU12			144,8	151,2	146,4	143,8	140,4	146,1	4,1	EU12
BE	77,0	60,8	62,4	50,7	49,1	40,4	41,1	41,5	0,9	Belgium
BG			6,5	7,4	6,9	8,2	8,2	8,0	-2,6	Bulgária
CZ			21,9	28,7	25,4	25,2	22,1	23,1	4,3	Csehország
DK	19,8	12,3	9,2	8,4	7,3	5,4	5,4	5,5	2,7	Dánia
DE	377,6	412,7	389,4	388,0	382,9	336,6	328,0	335,5	2,3	Németország
EE			2,1	1,6	1,5	2,3	2,6	2,4	-5,3	Észtország
IE	6,4	5,7	6,1	8,1	7,7	5,6	6,0	5,2	-14,3	Írország
EL	18,3	18,2	19,6	22,8	23,0	16,9	16,0	15,1	-5,8	Görögország
ES	58,0	67,8	101,5	83,6	101,7	91,2	99,8	100,5	0,7	Spanyolország
FR	228,1	248,5	162,6	132,9	121,2	84,5	80,3	81,3	1,2	Franciaország
IT	173,1	163,8	161,8	182,8	256,5	240,0	238,1	230,9	-3,0	Olaszország
CY			3,2	3,1	2,4	1,4	1,6	1,5	-5,8	Ciprus
LV			4,3	4,1	4,5	4,5	4,3	4,8	11,1	Lettország
LT			5,1	4,1	5,8	6,8	6,6	6,6	0,2	Litvánia
LU	1,6	1,6	1,2	1,1	0,9	0,7	0,8	0,7	-1,7	Luxemburg
HU		19,0	27,8	19,8	17,5	20,8	21,0	20,6	-1,7	Magyarország
MT			0,2	1,0	1,0	0,8	0,9	0,9	5,4	Málta
NL	58,9	49,4	44,9	42,6	42,3	27,0	24,5	25,8	5,3	Hollandia
AT	51,6	46,2	46,3	39,0	42,1	40,9	39,9	41,1	3,0	Ausztria
PL		40,4	50,5	56,9	57,3	48,1	46,9	49,5	5,7	Lengyelország
PT	22,7	33,9	45,1	48,3	44,5	37,1	35,7	35,3	-1,0	Portugália
RO			9,7	9,1	7,6	7,2	6,6	8,5	27,3	Románia
SI			5,2	6,6	8,6	10,5	11,6	11,7	0,5	Szlovénia
SK			8,2	8,7	7,9	7,9	8,0	8,5	6,4	Szlovákia
FI	11,4	6,8	10,2	7,8	6,6	7,0	6,7	6,7	-1,2	Finnország
SE	16,6	15,2	17,0	15,6	15,8	18,1	18,2	18,5	1,8	Svédország
UK	267,5	257,3	265,6	237,3	242,1	203,7	194,8	187,1	-3,9	Nagy-Britannia
HR			14,5	12,7	14,4	15,7	16,7	18,0	7,9	Horvátország
NO			8,8	8,6	8,4	8,1	7,9	8,2	3,2	Norvégia
CH	28,7	25,6	23,8	23,0	23,7	21,7	21,5	21,9	2,0	Svájc

Forrás: http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/doc/2009_37_safe.xls

Magától értetődik, hogy az egyes államok közötti számszaki összehasonlítás semmiféle információt nem eredményez. Más kérdés, hogy az adott állam adatainak elemzéséből az állam közlekedésbiztonsági intézkedéseinek hatékonyságára megalapozott következtetések vonhatók le. Erről a későbbiekben még szó lesz.

Ugyanez a megállapítás tehető a baleseti halálozási adatokat tartalmazó következő táblázattal kapcsolatosan.

6. számú táblázat
Baleseti halálozás

	1970	1980	1990	1995	2000	2005	2006	2007	változás 07/06 %	
EU27			75 977	63 106	56 412	45 126	42 952	42 448	-1,2	EU27
EU15	77 831	64 237	55 888	46 098	41 421	31 379	29 514	28 238	-4,3	EU15
EU12			20 089	17 008	14 991	13 747	13 438	14 210	5,7	EU12
BE	2 950	2 396	1 976	1 449	1 470	1 089	1 069	1 067	-0,2	BE
BG			1 567	1 264	1 012	957	1 043	1 006	-3,5	BG
CZ			1 291	1 588	1 486	1 286	1 063	1 221	14,9	CZ
DK	1 208	690	634	582	498	331	306	406	32,7	DK
DE	21 332	15 050	11 046	9 454	7 503	5 361	5 091	4 949	-2,8	DE
EE			436	332	204	169	204	196	-3,9	EE
IE	540	564	478	437	418	396	365	338	-7,4	IE
EL	1 099	1 445	2 050	2 412	2 037	1 658	1 657	1 580	-4,6	EL
ES	5 456	6 522	9 032	5 749	5 777	4 442	4 104	3 821	-6,9	ES
FR	16 448	13 672	11 215	8 892	8 079	5 318	4 709	4 620	-1,9	FR
IT	11 004	9 220	7 151	7 020	7 061	5 818	5 669	5 131	-9,5	IT
CY		85	116	118	111	102	86	89	3,5	CY
LV			947	611	588	442	407	419	2,9	LV
LT			933	672	641	773	759	739	-2,6	LT
LU	132	98	70	70	76	46	36	43	19,4	LU
HU			2 432	1 589	1 200	1 278	1 303	1 232	-5,4	HU
MT			4	14	15	17	11	12	9,1	MT
NL	3 181	1 997	1 376	1 334	1 082	750	730	709	-2,9	NL
AT	2 507	2 003	1 391	1 210	976	768	730	691	-5,3	AT
PL			7 333	6 900	6 294	5 444	5 243	5 583	6,5	PL
PT	1 842	2 941	2 646	2 711	1 877	1 247	969	974	0,5	PT
RO			3 782	2 845	2 499	2 461	2 478	2 794	12,8	RO
SI			517	415	313	258	262	292	11,5	SI
SK			731	660	628	560	579	627	8,3	SK
FI	1 055	551	649	441	396	379	336	380	13,1	FI
SE	1 307	848	772	572	591	440	445	471	5,8	SE
UK	7 770	6 240	5 402	3 765	3 580	3 336	3 298	3 058	-7,3	UK
HR			1 360	800	655	597	614	619	0,8	HR
MK					162	143	140	173	23,6	MK
TR	3 978	4 100	6 317	6 004	5 510	4 505	4 633	5 004	8,0	TR
IS			24	24	32	19	31	15	-51,6	IS
NO			332	305	341	224	242	233	-3,7	NO
CH	1 694	1 246	954	692	592	409	370	384	3,8	CH

Forrás: http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/doc/2009_37_safe.xls

Az összehasonlítás érdekében használt leggyakrabban relatív mutatószámok:

- lakosságszámra vetített balesetszám,
- lakosságszámra vetített baleseti halálozás,
- gépjárműállományra vetített balesetszám,
- gépjárműállományra vetített baleseti halálozás,
- közlekedési (szállítási) teljesítményre vetített balesetszám ,
- közlekedési (szállítási) teljesítményre vetített baleseti halálozás
- baleseti sérültekre jutó halottszám.

Európában a legelterjedtebb nézet szerint, hivatkozva az emberi élet mindenek feletti védelmére, a lakosságszámhoz viszonyított baleseti halálozás mértéke az a mutatószám, ami leginkább kifejezi a közlekedésbiztonság helyzetét. Ezt az adatot tartalmazza a 7. és 8. számú táblázat.

7. számú táblázat

Lakosságszámra vetített relatív halálozási mutató

lakosszám	állam	baleseti halottszám	halott / egymillió lakos
2007		2007	2007
494407096	EU27	42 448	86
391088110	EU15	28 238	72
103318986	EU12	14 210	138
10625700	BE	1 067	100
7659764	BG	1 006	131
10334160	CZ	1 221	118
5461438	DK	406	74
82266372	DE	4 949	60
1341672	EE	196	146
4356931	IE	338	78
11192763	EL	1 580	141
44878945	ES	3 821	85
61707072	FR*	4 620	75
59375289	IT	5 131	86
783971	CY	89	114
2276100	LV	419	184
3375618	LT	739	219
479993	LU	43	90
10055780	HU	1 232	123
409050	MT	12	29
16381696	NL	709	43
8315427	AT	691	83
38120560	PL	5 583	146
10608335	PT	974	92
21546873	RO	2 794	130
2018122	SI	292	145
5397318	SK	627	116
5288720	FI	380	72
9148092	SE	471	51
61001341	UK	3 058	50

8. számú táblázat

Az államok sorrendisége a relatív halálozási mutató alapján

állam	állam	halott / egymillió lakos
Málta	MT	29
Hollandia	NL	43
Nagy-Britannia	UK	50
Svédország	SE	51
Németország	DE	60
Finnország	FI	72
Dánia	DK	74
Franciaország	FR*	75
Írország	IE	78
Ausztria	AT	83
Spanyolország	ES	85
Olaszország	IT	86
Luxemburg	LU	90
Portugália	PT	92
Belgium	BE	100
Ciprus	CY	114
Szlovákia	SK	116
Csehország	CZ	118
Magyarország	HU	123
Románia	RO	130
Bulgária	BG	131
Görögország	EL	141
Szlovénia	SI	145
Észtország	EE	146
Lengyelország	PL	146
Lettország	LV	184
Litvánia	LT	219

Érdekességként bemutatom az egymillió személygépkocsira jutó szintén a 2007. esztendőből származó baleseti halálozási adatokat, illetve az egymilliárd utaskilométerre vonatkozó halálozási adatokat:

9. számú táblázat
Egyéb relatív baleseti mutatók

Halott / egymillió szgk.		Halott/ egymilliárd ukm.	
MT	54	UK	44
NL	97	SE	46
UK	106	NL	47
SE	111	MT	56
DE	120	DE	56
LU	135	FI	59
IT	145	FR	62
FR	148	LU	64
FI	150	IT	64
AT	164	DK	72
ES	179	IE	80
IE	182	BE	94
DK	199	AT	94
BE	213	ES	108
PT	225	SI	125
CY	227	PT	128
CZ	291	EL	158
SI	293	CY	158
EL	338	CZ	163
EE	364	LT	187
PL	399	EE	193
HU	413	PL	229
SK	453	LV	234
LT	465	SK	235
LV	485	HU	289
BG	523	BG	289
RO	782	RO	448

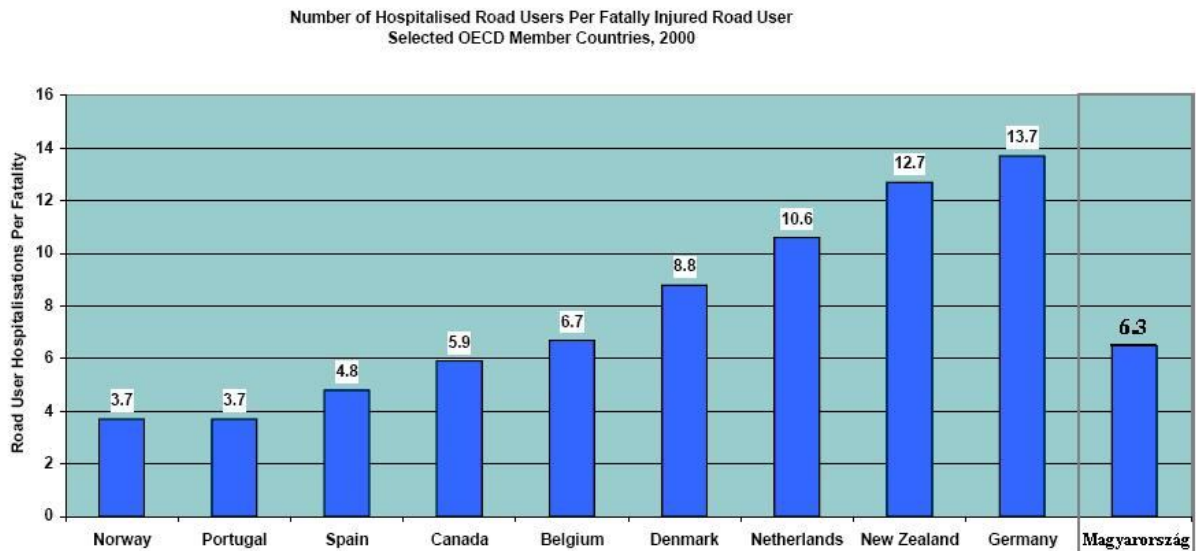
Magyarországot tekintve a helyzet több mint aggasztónak nevezhető. Mindhárom relatív mutató tekintetében Magyarország a sereghajtók közé tartozik.

Jelen mű attól a céltól vezérelve jött létre, hogy bemutassa: az integrált közlekedésbiztonsági munkának egyes területein milyen sürgős és milyen hosszútávú intézkedésekre van szüksége, hogy Magyarország legalább az EU középmezőnyéhez felzárkózhasson.

Mindemellett fel kell hívnom a figyelmet arra a körülményre, hogy a relatív mutatószámok összehasonlítása is gyakorta téves következtetésekre adhat alapot, ha nem ismertek az adatokat magyarázó háttérinformációk.

A Leginkább érdekesnek tekinthető a baleseti halottak és sérültek egymáshoz viszonyított aránya, azaz az egy baleseti halottra jutó baleseti sérültszám.

16. számú ábra
A baleseti halottakra jutó kórházi sérültek száma⁵¹



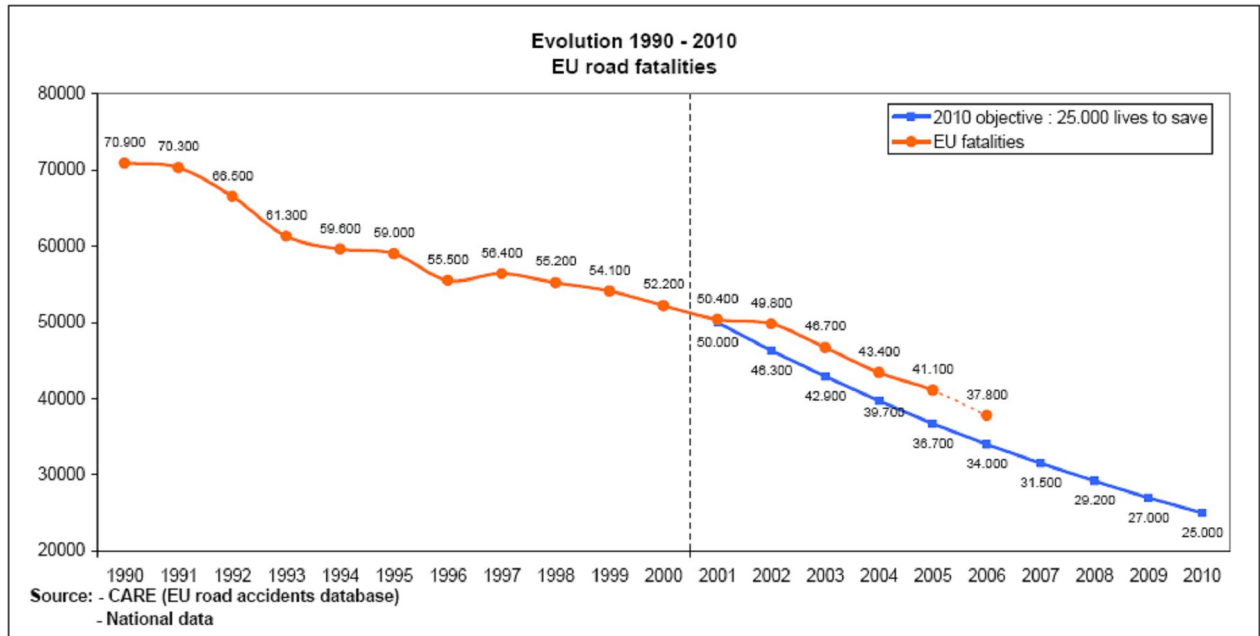
A Magyarország adataival kiegészített diagram adatai alapján téves következtetések vonhatók le, ha nem ismerjük, hogy az egyes országok miként határozzák meg a kórházi kezelés fogalmát. Németországban a kórházi sérült az akit betegként felvettek a kórházba, kivéve természetesen azt aki meghalt. Hasonló a Portugáliában alkalmazott fogalom is: az a baleseti sérült, akit kórházban kezeltek. A többi államban a definíció magában foglalja azt is, hogy a kórházi kezelésnek minimum 24 órát kell tartania. Magyarország tekintetében pedig nincs ilyen adat, úgyhogy a mutatószám a súlyos sérültekre vonatkozó adat alapján számítható. Ugyanakkor feltűnő Norvégia és Portugália közel azonos eredménye, mivel más megközelítésekben a Norvég közlekedésbiztonság nagyságrendekkel jobb eredményeket mutat fel. E tekintetben ismerni kell a közlekedés-földrajzi jellemzőket és az állam településszerkezetét is. Norvégiában kevesebb ugyan a baleset, és a baleseti áldozat, de az említett jellemzőkre tekintettel a baleset helyszínére a mentőegységek lassabban érkeznek meg, a sérült ellátása is később kezdődik, így sajnos a halálozási arány is nagyobb.

Mint a közlekedéspolitika kapcsán kifejtettem az Európai Unió közlekedéspolitikai koncepcióját tartalmazó Fehér Könyv egyik legfontosabb előírása, hogy a baleseti

⁵¹ IRTAD Special Report: The Availability of Hospitalised Road User Data in OECD Member Countries, 2001

halálozások számát a 2001. évhez képest 2010. évre a felére kell csökkenteni. Az unió folyamatosan figyelemmel kíséri a célkitűzés valóra válásának ütemét.

17. számú ábra
Az EU baleseti halálzásnak alakulása



Az ábra alapján megállapítható, hogy a késsel jelzett célkitűzéshez képest a valós adatok elmaradást mutatnak, mely alapján valószínűsíthető, hogy drasztikus beavatkozás nélkül, az EU nagyratörő célkitűzése nem fog teljesülni.

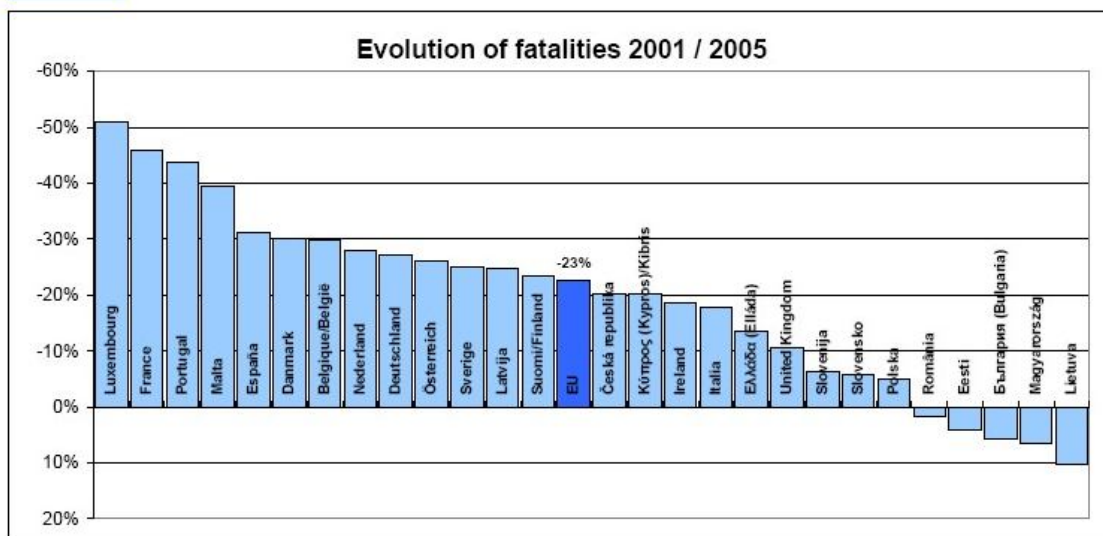
A teljes egészében rendelkezésre álló 2005. évi adatok szerint – ami tulajdonképpen félidőt jelent – Magyarország a második legrosszabban teljesítő tagállam volt. (18. számú ábra)

18. számú ábra



Road safety evolution in EU

December 2007



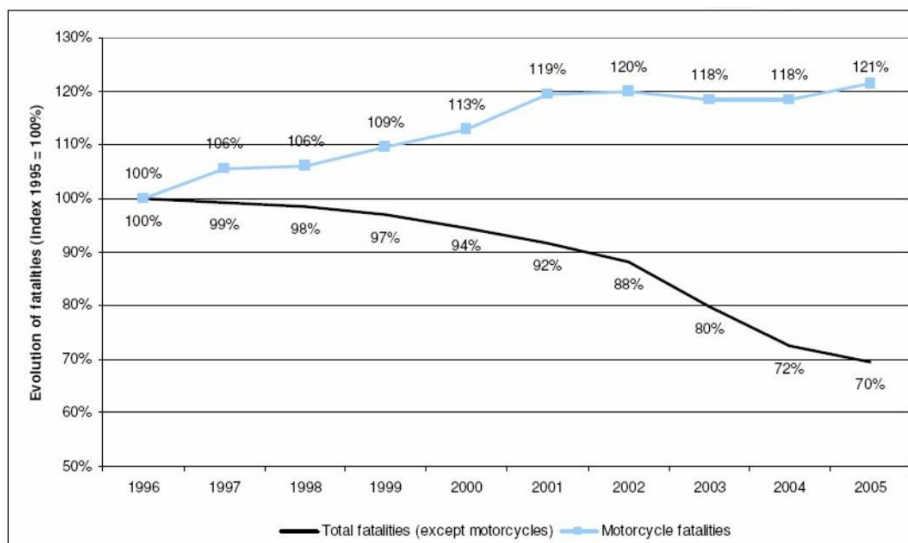
Source : CARE (EU road accidents database) or national publications

European Commission / Directorate General Energy and Transport

Az EU külön figyelmet fordít arra az aggasztó jelenségre, hogy a motorkerékpáros balesetekkel száma, elsősorban a halálos áldozatok száma ott sem csökken, ahol egyébként az általános balesetmegelőzési tevékenységnek köszönhetően a balesetek száma csökkenő tendenciát mutat. A következő diagram a motorkerékpárosok és egyéb közlekedési résztvevők halálozásának adatait szemlélteti:

19. számú ábra

A baleseti halálozás és a motorkerékpáros áldozatok számának változása



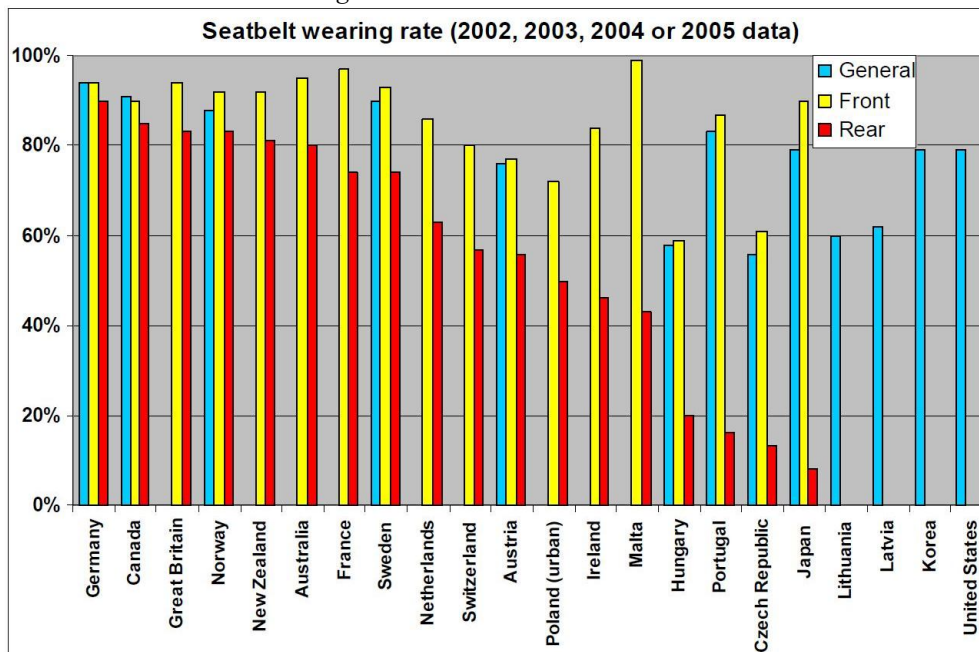
Source: CARE Database / EC
Date of query: October 2007

A motorkerékpárosok romló helyzetét szemléletesen mutatja a diagram: a motorkerékpárosok halálozása tíz év leforgása alatt egyötödével növekedett.

Annak ellenére, hogy a motorkerékpárosok száma és a motorkerékpáros balesetek száma nem nevezhető jelentősnek, a magas – és egyre növekvő – halálozás miatt a megelőzés tekintetében kiemelt figyelmet érdemelnek.

A nemzetközi összehasonlítás utolsó elemeként a biztonsági öv használatának arányát kívánom bemutatni. A nemzetközi összehasonlítás tekintetében sajnos Magyarország nagyon rossz helyen áll. A diagramban Magyarország a 2004. évi 58 %-os adattal szerepel. Az ábra alapján egyértelműen megállapítható, hogy a baleseti halálozás tekintetében követendőnek tartott országok biztonsági öv használati hajlandósága lényegesen magasabb, mint a Magyarországon közlekedőké.

20. számú ábra
A biztonsági öv használata nemzetközi tekintetben⁵²



Elengedhetlen tehát, hogy a biztonsági öv használatának tekintetében is áttörést érjünk el. A használat elérésnek több eszköze lehetséges. Mind a szankciótól való félelem kialakítása, mind a tudati befolyásolás, mind egyes járműtechnikai megoldások alkalmazhatók, mely lehetőségekről a későbbiekben lesz szó.

⁵² Forrás: ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT, EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT: WORKING GROUP ON ACHIEVING AMBITIOUS ROAD SAFETY TARGETS, *COUNTRY REPORTS ON ROAD SAFETY PERFORMANCE*, 2006

II. RÉSZ – A biztonságos közlekedés feltételeinek biztosítása

7. Általános balesetmegelőzés

E fejezet a balesetmegelőzés általános rendszerét mutatja be utalva a történelmi múltra, és a bűnmegelőzés és a balesetmegelőzés összefüggéseire is.

7.1. Baleseti okkutatás

Az Amerikai Egyesült Államokban az 1910-es évek második felében a hadiipar fellendülése magával hozta az ipari termelés jelentős növekedését és a termelési folyamatok felgyorsításának igényét. A felgyorsult termelési folyamatok közepette igen jelentős mértékben nőtt a munkahelyi balesetek száma. A balesetek miatt fellépő munkaerőkiesés pedig termelésesökkenést, ezzel bevételcsökkenést eredményezett. Ebben az időszakban vált felismerhetővé – a balesetszám növekedése mellett az is, – hogy ugyanazt a munkát végző személyek rendkívül eltérő valószínűséggel keveredtek baleseti helyzetbe: voltak akik sohasem hibáztak, és voltak akik szinte rendszeresen balesetet szenvedtek. Ez utóbbi csoport tagjai tehát nem váltak be, valamilyen oknál fogva nem tudtak megfelelni a munkáltató által támasztott követelményeknek. A balesetek előfordulásának vizsgálatakor az is nyilvánvalóvá vált, hogy az egyes munkahelyek, az egyes munkafolyamatot ellátók között is nagy eltérés van: vannak olyan tevékenységek, munkafolyamatok, munkahelyek, amelynél senki nem hibázott, illetve vannak olyanok, ahol a hibázás szinte törvényszerű volt. E megfigyelések arra világítottak rá, hogy az emberek egy jelentős része bizonyos elvárásoknak nem képes megfelelni.

A balesetekért a munkáltatók kizárólag a szerencsétlenül jártakat próbálták okolni. Ez az igyekezetük azonban gyakran kudarcba fulladt, mert a bíróságok kezdettől fogva általában részbeni vagy teljes mértékű, büntetőjogi vagy polgári jogi felelősségüket megállapítva kártérítésre kötelezték őket. Ennek megfelelően tetemes összegeket kellett kifizetniük a sérülteknek, illetve hozzátartozóiknak. Ezt elkerülendő még az 1910-es évek végén megindultak azok a kutatások, amelyek megkísérelték

- ⇒ egyrészt a valamely munkakörbe alkalmatlan személyeket eleve kiszűrni,
- ⇒ másrészt az alkalmasakat lehetőleg minél nagyobb elővigyázatosságra ösztönözni,

⇒ harmadrészt a munkahelyeket is olyan védőeszközökkel felszerelni, amelyek hatékonyan képesek az emberi figyelmetlenséget a minimálisra csökkenteni.⁵³

Lényegében ez a munka folyik mind a mai napig, egyre több ismeretet felhalmozva és egyre hatékonyabb prevenciós eszköztárat alkalmazva. A baleset-megelőzés tehát az ipari munkahelyeken kezdődött meg és a motorizáció 1930-as évek eleji eltömegesedésével kapott terepet a közlekedésben is – akkor még csak az USA-ban. *Európában* – kezdetben annak még csak nyugati felén – a második világháborút követően, az 1950-es évektől vált hétköznapi eszközzé az autó. Amíg az Egyesült Államokban a 20. század harmincas, addig Nyugat-Európában az ötvenes évek második felétől váltak látványossá és a teljes lakosságot foglalkoztatóvá a közúti szerencsétlenségek nyomában járó emberáldozatok, egyéni és családi tragédiák.⁵⁴

Az európai szakemberek mire baleseti okkutató munkájukat elkezdték, már rendelkezésükre álltak az új kontinensen a harmincas és negyvenes években összegyűjtött és rendszerezett eredmények. Ezek azonban számos oknál fogva csak részben voltak adaptálhatók. Ezért Nyugat-Európában is kutatások indultak el, amelyek a 60-as évek végétől, a baleseti halálozás rohamos növekedésétől számíthatóan erőteljesen felgyorsultak. Közép-Európában – az ismert történelmi okok miatt – a motorizáció csak késve és lassan kezdődött meg. A balesetek száma azonban már a 60-as évek végére nyugaton és keleten egyaránt társadalmi-politikai probléma lett, hiszen szinte egyik évről a másikra a halálozási okok között „dobogós” helyre került. A nagyobb szabású kutatások a hetvenes évek elején kezdődtek. Szociológusok, pszichológusok, közgazdászok – és nem utolsósorban jogászok – vettek részt ebben a tényfeltáró munkában.⁵⁵

Az elmúlt, csaknem egy évszázad alatt számos teória született a balesetek okairól. A legaktívabbak a pszichológusok voltak, akik világszerte – többnyire a nagy *elméletek*

⁵³ Vö.: Greenwood, M. - Woods, H. M. - Yule, G. U.: A report on the incidence of industrial accidents upon individuals with special reference to multiple accidents. Industrial Fatigue Research Board, Report 4., London, 1919.; továbbá

Greenwood, M. - Woods, H. M. - Yule, G. U.: An enquiry into the nature of frequency distributions representative of multiple happenings, with particular reference to the occurrence of multiple attacks of disease or repeated accidents. J. R. Statis. Soc. 83 (1920); továbbá

Newbold, E. M.: A contribution to the study of the human factor in the causation of accidents. Report Industrial Health Research Board, London, N: 34., 1926.; továbbá

Viteles, M. S.: Industrial psychology. W. W. Morton, New-York, 1932.

⁵⁴ Irk Ferenc: Közlekedés-kriminológia, főiskolai jegyzet, Rendőrtisztviselői Főiskola 2006.

⁵⁵ Irk Ferenc: Közlekedésbiztonság és bűnözés-kontroll, KJK, 2003.

változásával párhuzamosan – többféle elképzelést vázoltak fel az okokról és számos, az alkalmasság és a beválás egzakt mérésére alkalmasnak vélt módszert dolgoztak ki. Ezek a technikák az évtizedek során sokat fejlődtek, finomodtak, s mind a mai napig számos ország pályalkalmassági vizsgálatában döntő szerepet játszanak.

Nem kevésbé fejlődtek azok a módszerek, amelyek – részben az előbb tárgyalt tudományterületen elért eredmények hatására – az információs rendszer fejlesztéséhez vezettek, továbbá a jármű ergonómiai tökéletesítése által biztosítottak mind megbízhatóbb munkahelyet a közlekedő embernek.

Az ismeretek gyarapodásával és a statisztikai adatfelvétel és – kiértékelés tökéletesedésével sor került a **baleseti okok** rendszerezésére.

Az alapvető kiindulás az volt, hogy a közlekedési rendszer korábban bemutatott hármas felépítése szerint csoportosítsák a baleseteket előidéző okokat.

Így alakult ki a mai napig elfogadott felosztás:

- a közlekedő ember hibája, mint baleseti ok,
- a közlekedésben résztvevő jármű hibája, mint baleseti ok és
- a közlekedés környezetében lévő hiba, mint baleseti ok.

Hatékony balesetmegelőzési munka elképzelhetetlen megfelelő szintű és színvonalú adatelemzés nélkül: „*a balesetmegelőzés alapja az egzakt balesetanalízis*”⁵⁶

A technika fejlődése az adatfeldolgozás, elemzés és értékelés területén egyre kisebb kapacitással, egyre pontosabb és szélesebb körű elemzést tesz lehetővé.

Ugyanakkor a balesetek okainak felkutatásakor elengedhetetlen, hogy elvégezzük azokat a mozzanatokot is, melyek meghaladják a baleset büntetőjogi, vagy szabálysértési jogi értékeléséhez szükséges mértéket. Praktikusán: nem csak azt kell megvizsgálni, hogy a baleset melyik közlekedési résztvevő szabályszegő magatartása miatt következett be, hanem azt is, hogy milyen körülmények vezettek a szabályszegéshez. Ez utóbbi vizsgálatára a baleset helyszínén eljáró rendőrhatalóság általában nem képes.

Ilyen „másodlagos oknak” nevezhető körülmények nem csak az ember tekintetében fordulnak elő.

⁵⁶ Klobusitzky György – Irk Ferenc: Bevezetés a közlekedési ismeretekbe, főiskolai jegyzet, Rendőrtiszti Főiskola, 2006.

A közlekedési környezet hibájából, általában az útpálya hibájából bekövetkező balesetek esetében is fel kell tárnani, hogy miért alakult ki az a hiba, továbbá azt is, hogy milyen szerv, vagy mely személy nem teljesítette kötelezettségét, vagy mulasztotta el a számára előírt magatartást. Ugyanakkor azt is vizsgálni kell, hogy a járművezető a pálya hibáját miért nem észlelte, elvárható lett volna tőle, hogy azt észlelje, történt-e részéről olyan szabályszegő magatartás, mely a pálya hibájának észlelését gátolta?

A közlekedésben részt vevő jármű hibájára visszavezethető balesetek tekintetében is vizsgálendő a műszaki hiba jellege, előre láthatósága, illetve a gyártástechnológia megfelelősége. Mindemellett a karbantartási kötelezettség, illetve az ellenőrzési kötelezettség elmulasztása is előfordulhat, mint másodlagos ok.

A közlekedő ember hibájából bekövetkező balesetek alkotják a balesetek túlnyomó többségét. Miként korábban már bemutattam: a statisztikai adatok alapján ez az arány 98-99%.

A megelőzés alapfeladatát szem előtt tartva az emberi hibák hátterét is fel kell tárnani. Nyilvánvaló hibás, szabályszegő magatartást jelent, ha a járművezető a fényjelző készülék tilos jelzése ellenére nem áll meg a kereszteződésben. Helytelen volna ugyanakkor eleve azt feltételezni, hogy a járművezető hibás magatartásával nem lehet mit kezdeni: bár ismerte, mégis megszegte a szabályt, és vétett a hozzá tartozó kötelező magatartásforma ellen is. Az emberi hibáknak is van magyarázata, még ha ennek felismerése olykor nem egyszerű feladat. Természetesen ez nem jelenti azt, hogy a normaszegés okának megismerése a jogi értelemben vett felelősség kérdését feltétlenül megváltoztatná (azonban a büntetés mértékét esetleg jelentős mértékben befolyásolhatja), csak azt, hogy a hibás magatartás okának felderítése a balesetmegelőzés alappillért jelenti.

Az emberi hibák tekintetében tehát meg kell állapítani a hibás magatartást előidéző vagy magyarázó körülményeket is, melyek körébe sorolhatók tipikusan a fáradtság, felindultság, helyismeret hiánya, vagy akár a forgalmi rend nehéz felismerhetősége.

Más csoportosításban beszélhetünk szubjektív és objektív okokról.

Objektívnek nevezzük azon emberi hibát előidéző körülményeket, melyek alapvetően az embertől független körülményként a közlekedésre *általában* jelentenek veszélyt. Ilyen objektív ok a látási viszonyok korlátozottsága, például a köd, vagy az útfelület tapadási viszonyainak megváltozása, pl. a csúszós úttest.

Szubjektív ok pedig ebben a felosztásban maga a hibás magatartás, és természetesen a hibás magatartást előidéző vagy magyarázó körülmény is, melyek *közvetlenül* jelentenek veszélyt a közlekedés biztonságára.

A balesethez vezető emberi, járműbeli, vagy környezeti hibák feltárását kell kövesse a *célirányos beavatkozás* a közlekedés meglévő rendszerébe abból a célból, hogy a hibák száma az elviselhető szint alá csökkenjen.

7.2. Baleseti góckutatás

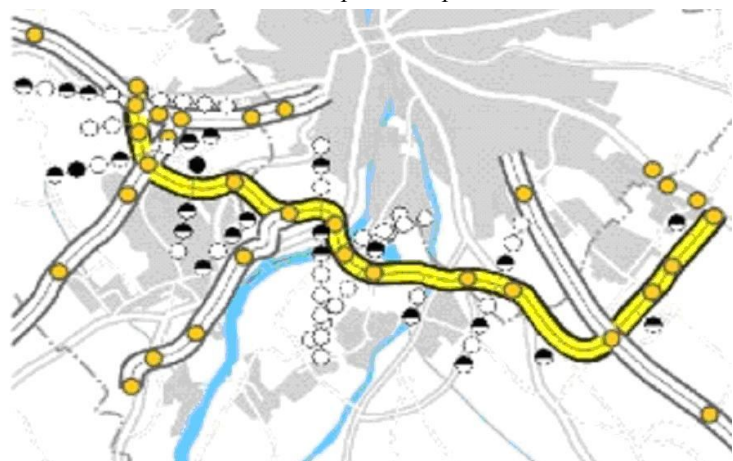
A baleseti okkutatás kiindulópontja az a felismerés volt, hogy az ember képtelen folyamatosan teljes figyelemmel végezni tevékenységét, és szükségszerűen hibázik, ám az egyes személyek rendkívül eltérő valószínűséggel keveredtek baleseti helyzetbe: voltak akik sohasem hibáztak, és voltak akik szinte rendszeresen balesetet szenvedtek.

A balesethez vezető okok vizsgálata során megfigyelhető volt az is, hogy a balesetek a közlekedési hálózatot tekintve nem egyenletes eloszlással következnek be, és nem is csak a forgalom nagyságához igazodó valószínűséggel. Vannak a közlekedési hálózatnak olyan pontjai (pl. rövid útszakaszok, csomópontok), ahol a balesetek jóval nagyobb számban fordulnak elő, mint a hálózat más, hasonló paraméterekkel rendelkező pontjain. Ezeket a pontokat nevezzük baleseti gócpontoknak. A baleseti góckutatás az okkutatás egyik jelentős területévé vált, melynek – fontosságára tekintettel – külön fejezetet szentelek.

A baleseti góckutatás alapeszköze a baleseti ponttérkép.

Az illetékes rendőrhatóság a területét ábrázoló térképen korábban gombostűkkel megjelölte a balesetek bekövetkezésének helyeit. A gócosodás figyelemmel kísérése érdekében meghatározott időszakonként a térképről fényképfelvétel készült. Természetesen a technika fejlődésével ma már több helyen számítógépes ponttérképek készülnek GPS koordináták alapján. Sajnálatos azonban, hogy nem mindenhol alkalmazzák a korszerű megoldást, hanem még mindig manuális ponttérképet vezetnek, és ahol alkalmaznak is GPS alapú technikát azok sem egységesek. Rendkívül fontos lenne országos, egységes, egymással kompatibilis rendszer

21. számú ábra
Baleseti ponttérkép



felállítása. A 21. számú ábrán az M0 autóút déli szakaszán 2006. évben bekövetkezett baleseteket ábrázoló ponttérkép látható. A fekete pont a halálos, a félig fekete a súlyos, míg a fehér kör a könnyű sérüléssel járó baleseteket jelentik. A gócosodás tökéletesen megfigyelhető.

A gócok feltárása azt az alapkérdést hívja felszínre, hogy a szükségszerűen hibázó emberek közül miért olyan sokan pont abban a kereszteződésben követik el a hibát, miért nem máshol? A kérdés megválaszolásához elengedhetetlen a baleseti okkutatás tapasztalatainak értékelése, ugyanis a válasz gyakran a másodlagosnak tekinthető, hibás magatartást magyarázó okok vizsgálatával adható meg. Ilyen másodlagos ok lehet a forgalmi rend nehéz felismerhetősége, vagy az út kiépítésével összhangban nem lévő megengedett sebesség előírása.

A balesetek okai és helyszínei összefüggéseinek feltárását követheti a balesetek megelőzése érdekében történő **beavatkozás**. A beavatkozásnak – az okok függvényében – érintenie kell akár közlekedő embert, akár a közlekedésben részt vevő járművet, akár a közlekedés környezetét, esetleg a felsoroltak közül egynél többet vagy valamennyit.

7.3. A szituációs bűnmegelőzés

A XX. század második feléig a bűnmegelőzést kizárólag rendészeti eszközökkel végrehajtható tevékenységként kezelték. A meggyőződés az volt, hogy a megfelelő jogi szabályozás és a szabályok végrehajtásának kikényszerítése, valamint a súlyos szankció kilátásba helyezése, illetve az elkövetők súlyos megbüntetése a bűncselekmények visszaszorulásához vezet. Ebben az időszakban a biztonság megteremtését és a bűnözés elleni küzdelem folytatását kizárólagosan rendőri feladatnak tekintették.⁵⁷

A rendészeti eszközök „tehetetlensége” a kutatók figyelmét a kriminológia egyéb eszköztára felé irányította. Előtérbe kerültek a **bűnmegelőzés jogon kívüli eszközei**. Olyan egyszerű intézkedésekre kell gondolni, mint például a gyermekektől való mobiltelefon rablások megelőzése érdekében a nyakban hordott telefont a ruházat alá kell tenni, vagy a lakótelepi zöld övezetekben az épített környezetet és a növényzetet úgy kell kialakítani, hogy szemmagasságban nagy terület átlátható legyen.

A szituációs bűnmegelőzés tehát nem más, mint azon bűnalkalom-csökkentő intézkedések összessége, melyek speciális bűncselekményformákra irányulnak, és a közvetlen környezet szisztematikus és strukturális változtatását jelentik annak érdekében, hogy a bűncselekmény

⁵⁷ Christian Weicht: Kriminalprävention aus Sicht der Polizei – eine Aufgabe auch für Architekten und Stadtplaner? Die Kriminalprävention 1/2002.

elkövetését kockázatosabbá, nehezebben megvalósíthatóvá tegyék, és ezáltal csökkentsék az elkövető hasznát.⁵⁸

A racionális választás elmélete tulajdonképpen a bűnelkövető költség-haszon elemzésén alapszik: ha túl nagy a lebukás és a büntetés kockázata a cselekménnyel elérni kívánt haszonhoz képest, nem követi el a bűncselekményt.

„A szituációs bűnmegelőzés „alapfilozófiája”, hogy a bűnözés visszaszorítása elsősorban bűnalkalmak csökkentésén keresztül érhető el.”⁵⁹

A közlekedési bűncselekmények döntő többsége (a balesetokozások mindenképpen) gondatlan cselekmény, így a költség-haszon elemzés kizárólag a balesethez vezető szabályszegés tekintetében értelmezhető. A járművezető reménybeli haszonként könyveli el, hogy ha tudatosan megszegi a szabályt, ezáltal hamarabb ér céljához. Ennek megvalósítása során azonban jelentősen növeli a baleset bekövetkezésének, illetve a szabályszegés miatti felelősségrevonás kockázatát, ami viszont költségként jelentkezik.

A szituációs megelőzés tehát létjogosult lehet a közlekedési balesetek, mint gondatlan bűncselekmények megelőzése területén is abban az esetben, ha az egyén számára egyértelművé sikerül tenni: a költség valószínűsége nagyobb, mint a reménybeli haszoné.

A baleseti okkutatás és a baleseti góckutatás eredményeinek értékelése után meghatározhatók azon beavatkozási területek, melyek alkalmasak arra, hogy a járművezetőt akár tudati szinten, akár tudat alatti szinten visszatartsák a balesethez vezető szabályszegésektől. A járművezetőt olyan járművel, olyan környezetbe úgy kell „kiengedni”, hogy a hibázás lehetősége a lehető legkisebb legyen.

7.4. A balesetmegelőzés rendszere: „3E”

A közlekedésbiztonsági beavatkozások tehát alapvetően három területet ölelnek fel:

- a mérnöki tevékenységet, mely alatt sokszor csak a forgalomszervezést értik,
- a forgalomellenőrzést, mely a szabálykövető magatartás kikényszerítésének alapvető eszköze,
- oktatást, mely nem csak a tényleges oktatást, hanem a biztonságos közlekedésre nevelést is magában foglalja.

⁵⁸ Ronald V. Clark: Situational crime prevention. In: Michael Tonry – David P. Farrington (eds.): Building a safer society. Strategic approach to crime prevention. The University of Chicago Press, Chicago-London, 1995.

⁵⁹ Irk Ferenc: Szituációs bűnmegelőzés lakóövezetekben. In: *Barabás Tünde* (szerk.): Épített környezet – bűnözés – szituációs bűnmegelőzés. OKRI, Budapest, 2008.

A beavatkozási területek angol elnevezése után a „3E” elnevezéssel illetett (Engineering – mérnöki tevékenység, Enforcement – ellenőrzés, Education – nevelés) szisztéma nem csupán a feltárt közlekedésbiztonsági problémák kezelésére alkalmas, hanem a megtörtént beavatkozások elemzésére is.⁶⁰

7.4.1. Első pillér – „Engineering”

A baleseti gócpontok megszüntetésének alapvető módja a balesethez vezető emberi hibák hátterének felfedezése. A háttér gyakran forgalomtechnikai hiányosságot takar. A mérnöki munka itt nem más, mint a balesetveszélyes helyszínek, a kritikus baleseti helyek felszámolása, megszüntetése.

Mivel a közlekedők többsége igyekszik elkerülni a kockázatos helyzeteket, lehetőséget kell teremteni számukra a veszélyes helyek felismerésére. Nagyon gyakran viszonylag csekély beruházásokat igénylő forgalomszervezési változtatásokkal, akár egyetlen útburkolati jel elhelyezésével, vagy egy jelzőlámpa program megváltoztatásával, lehetőség nyílik súlyos baleseti gócok felszámolására. Az esetek többségében azonban igen költséges útépitési beavatkozások szükségesek, melyek rövid távon nagy ráfordítást igényelnek, de bizonyítható, hogy hosszú távon mégis ezek a leginkább kifizetődőek. Végző soron tehát a balesetmegelőzés leghatékonyabb területe a mérnöki beavatkozás, ezen belül is a sikeres forgalomszervezés.

Ugyanakkor a mérnöki tevékenység magában foglalja a járműtechnikát is, mely nem jelent mást, mint a járművek technológiai fejlesztését, hiszen nem csak a közlekedés környezetének megfelelő kialakítása, hanem a jármű megfelelő kialakítása is képes lehet a hibázó ember magatartásának korrigálására, illetve a hiba következményeinek csökkentésére.

Valamennyi beavatkozási terület bemutatására a későbbiekben sor kerül.

7.4.2. Második pillér – „Education”

A balesetek elkerülésének legkézenfekvőbb módja a közlekedésben résztvevőket rávenni a szabálykövető, felelősségteljes magatartás tanúsítására. Meg kell értenie valamennyi közlekedési résztvevőnek, hogy a szabályszegésekkel maguk és mások életét, testi épségét és vagyonát súlyos veszélynek teszik ki.

⁶⁰ A témáról részletesen ld: Hilse, J. – Schneider, G.: Verkehrssicherheit. Handbuch für Entwicklung von Konzepten. Boorberg Verlag, Stuttgart etc. 1995.

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 17. §-a értelmében: „*a közlekedés biztonságának fokozása, a közlekedési kultúra növelése, a közlekedési szabályok és a helyes közlekedési magatartásformák megismertetése érdekében rendszeressé kell tenni az erre irányuló nevelést, oktatást, felvilágosító- és propagandamunkát.*”

Az oktatás-nevelés többlépcsős folyamat. Ide tartozik a járművezetők képzése, mely során a szabályismeret mellett a szabályok alkalmazásának készségét is el kell sajátítani, illetve a veszélyhelyzetek felismerésére kell hangsúlyt fektetni. A járművezető képzést megelőzik a gyermekek biztonságos közlekedésre nevelését megalapozó óvodai és iskolai oktatási programok. Ugyancsak e célt szolgálják a különböző gyakoriságú és célú rendezvények, versenyek, táborok.

A járművezető képzést követi viszont egyes, közszolgálatinak nevezhető járművezetők fokozott tudati befolyásolása. Elengedhetetlen, hogy e járművezetők (rendőrök, közösségi közlekedés járműveinek vezetői, politikusok, közismert médiaszemélyiségek) példamutató jelleggel vegyenek részt a közlekedésben.

A balesetmegelőzési rendszer e pilléréhez tartozik a tömegkommunikációs tevékenység (PR) is, hiszen azáltal is egyfajta nevelő hatás érhető el. Ide tartoznak a reklámfilmek, plakátok, szórólapok, és természetesen a másik két pillér intézkedéseinek a közvélemény számára való közvetítése is.

A második pillérbe tartozó intézkedések bemutatására a 10. fejezetben kerül sor.

7.4.3. Harmadik pillér – „Enforcement”

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 44. § (1) bekezdése értelmében: „*a közúti közlekedés ellenőrzésének ki kell terjednie*

a) a közúti közlekedés rendjére,

b) a közúti forgalom szabályozására,

c) a közúti közlekedési szolgáltatások és a közúti járművek üzemeltetésének szabályszerűségére, illetve a jármű üzemeltetésére vonatkozó előírások megtartására, ideértve az adott tevékenységhez előírt okmányok, engedélyek, jelzések, felszerelések ellenőrzését is,

d) a járművek műszaki állapotára, közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi megfelelőségére,

e) a járművek összeépítésére és átalakítására vonatkozó előírások megtartására, valamint a külön jogszabályban meghatározott alkatrészek minősége tanúsításának meglétére,

f) a járműfenntartó tevékenység folytatása feltételeinek megtartására,

g) a közutak állapotára, tisztaságára, nem közlekedési célú igénybevételére,

h) a közút kezelőjének hozzájárulásához vagy a közlekedési hatóság engedélyéhez kötött járművek közlekedésére.”

A közúti közlekedés rendjének ellenőrzése alapvetően a **rendőrség** feladata. Ugyanakkor a rendőrség, más hatóság mellett jogosult a közúti forgalom szabályozását, a járművek műszaki állapotát, a járművek összeépítésére vonatkozó szabályok megtartását, és a külön engedélyhez kötött járművek közlekedését is ellenőrizni.

A felsorolásból látható, hogy a rendőrség hatáskörébe tartozó ellenőrzési feladatok a közlekedésbiztonsággal függenek össze. A rendőrségre kötelezően rótt forgalomellenőrzési feladat tehát nem öncélú, hanem a prevenciót kell szolgálnia. Ezért minden egyes észlelt szabályszegés esetén az intézkedés során a nevelési jellegnek kell dominálnia.

Helytelen tehát az a gyakorlat, ami szerint a hatósági ellenőrzés célja az, hogy egységnyi idő alatt minél több szabálysértő kerüljön felelősségre vonásra. Mindenkor figyelemmel kell lenni a szabálysértés jellegére, és az ellenőrzés akkor hatékony, ha a tettenért szabálysértések és a balesetek között összefüggés van.

E témáról részletesen a 10. fejezet szól.

8. Gazdasági kitekintés

Már a XX. században, de méginkább napjainkban szinte lehetetlen vállalkozás egy javaslat elfogadtatása, legyen az bármennyire megalapozott, szükséges és ésszerű, ha nem vizsgáljuk meg gazdasági vonatkozásait. Mennyibe kerül? – hangzik el folyton folyvást a kérdés. Jelen műben szereplő javaslatok gazdaságossági vizsgálata is elkerülhetetlen. A biztonságra fordított pénzeszközök megtérülésének vizsgálatával kapcsolatban azonban elengedhetetlen, hogy felhívjam néhány sajátosságra a figyelmet.

A közlekedésben résztvevők, akár egyéni akár közösségi közlekedést használnak, kénytelenek megfizetni a közlekedés költségeit. Ilyen költségek a jármű üzemben tartási költségei, az üzemanyag díja, az útdíjak, vagy közösségi közlekedés igénybevételénél a viteldíjak. E költségek az egyéni vagy másként internális költségek. Ugyanakkor a közlekedés társadalmi költségei ennél lényegesen magasabbak, hiszen azok tartalmazzák a közlekedéssel kapcsolatos egyéb kiadásokat is, mint az infrastruktúra üzemeltetési költségeit, az állami kiadásokat, a torlódások okozta idővesztés költségét, a környezeti káros hatások költségeit és természetesen a balesetek okozta anyagi kárt és személyi sérülésben vagy halálban megnyilvánuló költségeket is. A teljes társadalmi költségek és az egyéni költségek közötti különbségek az externális költségek.

A balesetekkel kapcsolatos költségek: az összes direkt és indirekt kiadás, ami egy baleset következtében felmerül (elsősorban anyagi károk, egészségügyi ellátás költségei, termelőerő-csökkenés, a végzetes személyes veszteségek stb.). Ebből externális költség az, ami kívül esik a társadalom által elfogadott kockázat mértékén, illetve amit nem fedez a társadalombiztosítás.

A beruházások gazdaságossági vizsgálatának alapkérdése a megtérülési idő. Megtérülésről azonban csak akkor beszélhetünk, ha pontosan tudjuk, hogy az adott beruházásnak mik a költségelemei és mik a haszonelemei. A biztonsági szférában – legyen az akár állami-, akár magánszféra – a költségek és a hasznok egybevetése rendkívül nehéz. A termelésben egyértelműen számszerűsíthető, hogy az adott beruházást követően mennyivel lesz esetleg kisebb a kiadás, vagy mennyivel lesz több a bevétel, s ezen adatok alapján a megtérülés, sőt maga a haszon numerikusan kiszámítható. A biztonsági területen, ha a vagyonbiztonságot vizsgáljuk, sokkal nehezebben összevethető adatokkal találkozunk. A vagyonbiztonság területén felmerülő költségek elsősorban a mechanikai védelem, az elektronikai védelem, az élőerős őrzés, illetőleg a biztosítás költségei. A haszon oldalon viszont csak annyit tudunk

felmutatni, hogy az adott vagyontárgy nem került ki a jogosult rendelkezési joga alól, praktikusán: nem lopták el. Egyáltalán nem lehet meghatározni, hogy a ráfordított költségek milyen mértéke akadályozza meg a vagyonbiztonság sérelmét. Általánosan kimondható, hogy a védett vagyontárgy pénzben kifejezett értékével arányos a védelemre fordított költség, de ez egyáltalán nem törvényszerű. Ha másik példaként az emberek életének, testi épségének védelmét tekintjük, akkor a ráfordított költségek oldalán hasonló tételekkel találkozhatunk, ám a haszon oldalon a pénzbeli kifejezhetőség szempontjából méginkább nehézségbe ütközünk. A kérdés ugyanis az lesz, hogy érdemes-e meghatározott összeget ráfordítani arra, hogy az adott személy életét, testi épségét megvédjük, praktikusán: mennyit ér az ember élete. A közlekedésbiztonság tulajdonképpen nem jelent mást, mint a személy és vagyonbiztonságot. Aki a közlekedésben részt vesz, köteles úgy közlekedni, hogy a személy és vagyonbiztonságot ne veszélyeztesse⁶¹, illetőleg ne sértse. A sértés vagy veszélyeztetés nyilvánvalóan a baleset bekövetkezését jelenti, így a biztonságos közlekedés nem jelent mást, mint a balesetmentes közlekedést.

Mindezekből az következik, hogy:

1. A közlekedés biztonsága érdekében meghozott intézkedések haszon oldalát a közlekedés biztonsága, másként megfogalmazva a személy és vagyonbiztonság jelenti.
2. A közlekedésbiztonsági intézkedések haszna az elmaradt balesetek elmaradt költségeivel jellemezhető.

A közlekedésbiztonsági intézkedések költségei tehát jól kezelhetők, minden egyes beavatkozás költsége pontosan meghatározható. Természetesen a jogi beavatkozások költsége minimális, hiszen a jogalkotási folyamat az állam működésének része, így elvileg többletköltség nem adódik. Ezen intézkedések költsége tulajdonképpen nem más, mint magának az elemzésnek a költsége. Ha ebbe jobban belegondolunk, azt látjuk, hogy az egyértelmű, egyes, helyeken bevált, külföldön eredményesen alkalmazott megoldások hatásvizsgálata általában felesleges többletköltségnek tekinthető. A jól bevált megoldásokkal nem szükséges kísérletezni, hanem alkalmazni kell azokat. Ugyanakkor látni kell, hogy számos közlekedésbiztonsági intézkedés „országspecifikusnak” tekinthető, így az adaptálás során a magyar jogrendszerre, és a magyar közlekedési viszonyokra tekintettel kell lenni.

⁶¹ A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 5.§ (1) bekezdés c) pontja, valamint a KRESZ 3. § (1) c) pontja.

A közlekedésbiztonsági beavatkozások haszonoldala – mint már bemutattuk – rendkívül nehezen kezelhető. Azt kell megvizsgálni, hogy az adott beavatkozás következtében mennyi baleset maradt el, továbbá – és ez a legnehezebb feladat – egy baleset milyen költséget jelent. A baleset miatt bekövetkezett kár meghatározását az is nehezíti, hogy a kár nem csupán egy helyen, nem csupán egy alany tekintetében alakul ki, sőt a kár nem csupán értékcsökkenést, hanem elmaradt hasznot is jelenthet. A kár többalanyúsága nem jelent mást, mint azt, hogy egy potenciális baleset következtében kiadás nem csupán a károsult tulajdonos, vagy a sérülést szenvedett személy tekintetében merül fel negatívumként, hanem az állami költségvetésben is megjelennek a gyógykezelés költségei a gyógyszerek, a gyógyászati segédeszközök állami támogatásától egészen a rendőrség, a tűzoltóság többletkiadásaiig feltalálható negatívum. Így a baleset megelőzési beavatkozás, intézkedés számszerűsített kiadásaival szemben nem egy egyszerűen meghatározott haszonösszeg, hanem egy bonyolult számítás eredményeképpen megbecsülhető, valamilyen valószínűséggel bekövetkező balesetek költségei állnak. Ráadásul ezek egy része pénzben nem is mérhető, még ha ismert a „fájdalomdíj” intézménye és létezik az eszmei kár fogalma is.

Ugyanakkor természetes, hogy a közlekedési balesetek költségeinek egyes elemei pontosan számszerűsíthetők. Ilyenek például a járművekben, vagy a környezetben keletkezett károk, a gyógykezelés költsége, esetleges temetési költségek. Ugyanakkor keletkezik kára a balesetben részes személyek hozzátartozóinak, a munkáltatójuknak, a baleset miatti forgalmi torlódásban vesztglő embereknek, és még hosszan sorolhatnánk a károsultakat egészen a társadalomig, mely elesik a baleset miatt életét veszített személy által megtermelhető értékektől. Mivel ezen utóbbi költségelemek nem közvetlenül érzékelhetők, nem közvetlenül mérhetőek, a baleset negatív hatásainak értékelésekor gyakran háttérbe szorúlnak.⁶²

A költséges forgalomtechnikai beavatkozások pozitív hatásai elsősorban azért szorúlnak háttérbe, mert nem ugyanannál az alanynál jelentkeznek, mint a beruházáshoz kapcsolódó kiadás. A kiadás, a biztonságot fokozó kiadás a közlekedésbiztonságért felelős állami vagy önkormányzati szervezetnél keletkezik, míg a megtakarítás a fent vázoltak alapján az egyes állampolgároknál, egyes társaságoknál, illetőleg egyes állami szerveknél jelentkezik.

⁶² Az „emberélet ára” illetőleg az „ember értéke” és a balesetek okozta veszteségek kérdéskörei, régóta a kutatások homlokterében vannak. A társadalmi és a közlekedési rendszer változásával (fejlődésével) a számítási módszerek is átalakulnak, és talán egyre pontosabbá is válnak.
Vö. pl.: Dr. Stuber Ervin: A halálos balesetekből származó népgazdasági veszteség megállapításának elvi és gyakorlati kérdései- (AZ ÉVM számára készült tanulmány, Budapest, 1976
Michel Le Net: Le prix de la vie humaine, Documentation Française, 1978.
Gyebrovsky János, Tóth Mihály: Metodika a közúti balesetek következtében keletkező népgazdasági veszteségek számításához. (KÖTUKI, 21. sz kiadványa, Budapest 1976.

A közlekedéstudományi kutatások szerint a balesetek miatti kárösszeg a 10 számú táblázat adatai szerint alakul⁶³:

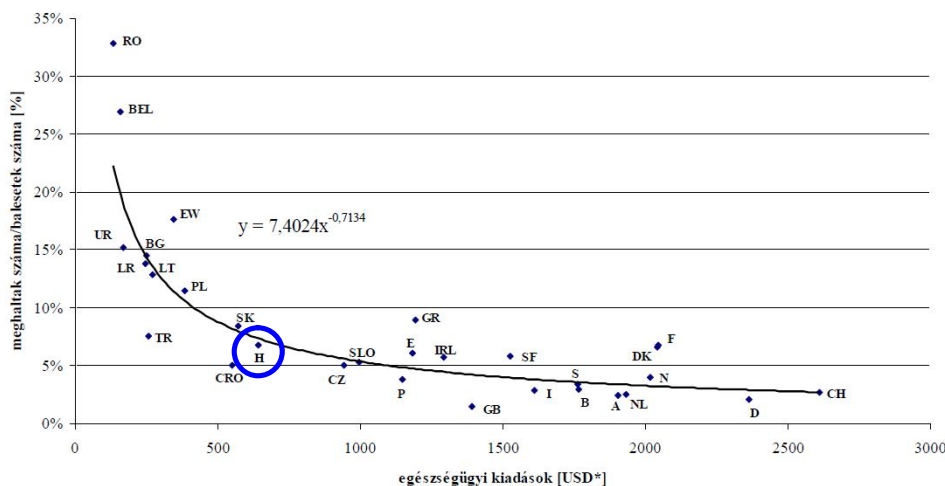
A mintegy 327 milliárd forint a GDP 1,48 százalékát teszi ki. Egy közlekedési baleseti áldozat átlagosan 98,0 millió forint kárértéket jelent. Egy súlyos személyi sérülés 6,8 millió Ft, míg a könnyű személyi sérülés 0,9 millió Ft kárértéket képvisel. A csupán

anyagi kárral járó balesetek átlagos kárértéke 0,5 millió Ft/baleset. A súlyosságot – különösen a halálos balesetek arányát – az egészségügyi ellátás színvonala (a mentés gyorsasága és szakszerűsége) is erősen befolyásolja. Az egészségügyi kiadások és a balesetekre vetített relatív halálozási mutató összefüggését mutatja a következő, 22. számú ábra:⁶⁴

10. számú táblázat
A közlekedési balesetek okozta károk

Sorszám	Veszteségelem	Millió Ft	%
1.	Halálozás miatti emberitőke-veszteség	143 199	43,81
2.	Sérültek termelés kiesése	10 334	3,16
3.	Temetési költség	696	0,21
4.	Mentési költség	917	0,28
5.	Kórházi ápolási költség	10 412	3,19
6.	Táppénz és járadék	878	0,27
7.	Tárgyi károk	85 344	26,11
8.	Műszaki mentés (tűzoltói tevékenység) költsége	2 146	0,66
9.	Rendőri tevékenység költsége	7 704	2,36
10.	Ügyészségi eljárás költsége	4 275	1,31
11.	Bírósági eljárás költsége	10 380	3,18
12.	Torlódás miatti veszteség	50 353	15,40
13.	A természet és művi környezet kárainak költsége	254	0,06
Összesen:		326 892	100

22. ábra
Az egészségügyi kiadások és a relatív halálozási mutató összefüggése



⁶³ Forgách Veronika, Dr. Szakács Zoltán, Tóth Lajos: Az alvási diagnosztika szerepe a közlekedési balesetek megelőzésében, Camion Truck & Bus 2008. évi 3. szám. Néhány információ a számadatokhoz: A dologi kár a PSZÁF adatai alapján, a kötelező gépjármű felelősségbiztosítások terhére kifizetett kárterítési összegek alapján állapítható meg. A vétlen járműkárak mellett becsülhető az okozó járművekben keletkezett dologi kár is. (minden okozóra 0,89 vétlen jármű jut). A rendőrség legfontosabb tevékenysége a helyszíni szemle és a nyomozás, melynek költsége a ráfordított munkaóra alapján számítható. A forgalmi torlódások költsége az átlagos egy órás időveszteség alapján az átlagos forgalomnagyság tekintetbe vételével számítható, melyhez hozzáadódik átlagosan két literes járműenkénti többletfogyasztás is. A személyi sérülés költségének alapja egyrészt a kórházak számára kifizetett térítési díjak, másrészt a sérült részére kifizetett táppénz összege.

⁶⁴ 2003. évi adatok, Forrás: Dr. Kálmán László: Közúti forgalomtechnika
http://eki.sze.hu/ftp/uj/regi/ftp/forgtech/el%C5%91ad%C3%A1sok/15_Forgalombiztons%C3%A1g.pdf

Az EU területén történt közúti balesetek közvetlenül mérhető költsége 45 milliárd euró körül van. A közvetett költségek (az áldozatok és családjaik fizikai kárait és lelki sérülését is beleértve) három-négyszer magasabbak ennél. Az éves költség 160 milliárd euróra tehető, ami az EU bruttó nemzeti termékének (GNP) 2 %-a.⁶⁵

Világszerte a közlekedési balesetek következtében felmerülő nemzetgazdasági károk 500 milliárd dollárt tesznek ki. Tapasztalatok szerint országonként átlagosan a mindenkori társadalmi össztermék (BSP) 1,5%-át adják a nemzetgazdasági költségek.⁶⁶

Ugyanakkor a közlekedési balesetek költségét Európa-szerte nagymértékben eltérő módszerekkel számítják ki, különösen akkor, ha a termelés kiesés vagy az emberértékben bekövetkezett veszteség felbecsüléséről van szó, úgyhogy nehéz összehasonlítani az egyik országot a másikkal.⁶⁷

Magyarország tekintetében az 1996. évre vonatkozó számítások eredményeképpen a közlekedési baleseti veszteségek nemzetgazdasági szintű átlagos nagysága a következőképpen alakul⁶⁸:

*11. számú táblázat
Átlagos baleseti veszteségek (1996 évi adatok)*

Baleset miatti elhunyt személy	25.807.000,- forint
Baleset miatt súlyos sérülést szenvedett személy	2.375.700,- forint
Baleset miatt könnyű sérülést szenvedett személy	295.100,- forint
Anyagi káros baleset	163.100,- forint

A közúti közlekedés biztonságára költött összegek nem tükrözik a helyzet súlyosságát. A közúti balesetek megelőzését célzó erőfeszítések még mindig elégtelenek; a megelőzésre költött mintegy hatmilliárd eurós összeg a balesetek összköltségének kevesebb, mint 3 %-át teszi ki.

⁶⁵ Petersen, Ewa Hedkvist (2000): Priorities in EU Road Safety – Progress Report and Ranking of Actions (Közlekedésbiztonsági prioritások az EU-ban – Helyzetjelentés és intézkedési sorrend), COM(2000)125 – C5-0248/2000 – 2000/2136(COS)

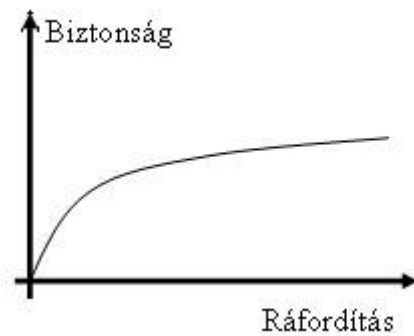
⁶⁶ http://elwa-kft.com/CONTENT_UNG/verkehre_ung.htm

⁶⁷ The economic Cost of Road Accidents, COST 313 (1990), az EK Bizottsága számára, Brüsszel, 1990

⁶⁸ Holló Péter – Honti Péter – Hermann Imre: A közúti közlekedési balesetek okozta társadalmi gazdasági veszteségek aktualizálása, KTI, Budapest, 1997.

A biztonságra fordított befektetés minden bizonnyal növeli a biztonsági szintet (23. számú ábra), de kérdésként felmerül, hogy létezik-e teljes biztonság, létezik-e akkora befektetési összeg, amely a totális biztonságot szolgálná. A közlekedésbiztonság területén a kérdés úgy fogalmazható meg, hogy megfelelő anyagi ráfordítással a teljesen balesetmentes közlekedési rendszer megteremthető-e. Erre a kérdésre a korábban kifejtett emberi tényezőkre tekintettel nemleges választ kell adnunk.

23. számú ábra
A ráfordítás és a biztonsági szint összefüggése



Meggyőződésem azonban, hogy elérhető a költségráfordításnak egy olyan szintje, amikor a biztonság már csak igen jelentős ráfordítással növelhető és ekkor a ráfordítások függvényében a biztonsági szint már csak csekély mértékben növekszik.

A biztonsággal foglalkozó szakemberek már nagyon régen megfogalmazták e tétel megfordítását, vagyis: *„A biztonsági fok növelése tisztán gazdasági kérdés, mert a nagyobb biztonság több-költséget jelent és a költségtöbblet nagysága kell, hogy a biztonság fokozásának határát megszabja.”*⁶⁹

8.1. Költség-haszon elemzés

A költség-haszon elemzés egy objektív módszer egy új termék, vagy rendszer, vagy bármilyen alternatív megoldás előnyeinek megítélésére, a meglévő termékkel vagy rendszerrel, illetőleg egy másik alternatív megoldással szemben. Alapvető követelmény hogy valamennyi befolyásoló tényező figyelembe vétele biztosított legyen. A költség-haszon elemzés a befektetések gazdaságosságát vizsgálja. Alkalmazásával egy vállalat, vállalkozás vagy önkormányzat megtudhatja, hogy a befektetése mennyi idő alatt és milyen mértékben térül meg, a közösségnek milyen előnyei származnak majd.⁷⁰

Az elemzésnek két szakasza van. Az első szakaszban a költségekkel kell foglalkozni, és meg kell próbálni megbecsülni az új rendszer kifejlesztési és üzemeltetési költségeit. Természetesen a fejlesztési költség a projekt erőforrástervéből is kiolvasható. A második

⁶⁹ Dr Szilas Oszkár – Tevan Ferenc: A változó pótteher befolyása a szabadvezeték építési költségeire in: Elektrotechnika 1939. évi 12. szám.

⁷⁰ Márkus Béla: Menedzsment és adatpolitika, Kézirat, Székesfehérvár, 1996

szakaszban a rendszer által nyújtott haszon, és a várható költségmegtakarítások kapnak helyet. Először meg kell becsülni a rendszer várható élettartamát, majd az úgynevezett jelenértéken (Net Present Value, NPV) ki kell fejezni a mindenkori értékét. Másodszor a megtakarításokat kell sorra venni, úgymint a meglévő rendszer üzemeltetési költségeit, a jelenlegi rendszerhez kapcsolódó állandó költségelemeket, az esetleges piaci értékesítésből származó bevételt, stb. A kétfajta adatokat éves bontásban, mátrix formában ábrázolva a költség-haszon elemzés elvégzésének fő céljaként megállapítható az az év, amikor az új rendszer hozama és a befektetés közötti különbség először lesz pozitív.⁷¹

A közlekedési balesetek megelőzése tekintetében a költség-haszon elemzés minden további nélkül elvégezhető, hiszen feltártuk a baleseti gyakoriságot és a baleseti költségeket, melyek alapján a beavatkozás beruházási költségeinek ismeretében a mátrix felállítható, és a megtérülés bizonyítható.

1995-ben konkrét feladatomban volt egy iskola közelében lévő közúti csomópont forgalomtechnikai felülvizsgálata. Az ok a lakossági felháborodás: száguldoznak az autók, rengeteg a baleset és jelzőlámpára van szükség. A vizsgálat során megállapítást nyert, hogy a jelzőlámpát semmi sem indokolja, sem a forgalomnagyság, sem a baleseti tapasztalat, a járművek átlagsebessége viszont lényegesen meghaladja a megengedett sebességet. A helyzet megoldása érdekében alapvetően két megoldási javaslat született, mindkettő a csillapított közlekedés jegyében történő átépítésről szólt. Az egyik szerint középszigetek rendszerével, a másik szerint az út vonalvezetésének megtörésével érhető el a járművek lassítása. Ezen javaslatok tartalmazták talán Magyarországon először, az emelt szintű gyalogátkelőhelyek kialakítását is⁷². Az akkori költségelemzések szerint a középszigetek kialakítása mintegy 2,3 millió forint, míg a pálya vonalvezetésének korrekciója mintegy 6 millió forint ráfordítással járt volna. A jelzőlámpa kiépítése szintén megközelítőleg 6 millió forintos költséget jelentett volna. A vizsgált csomópontban szerencsére halálos baleset nem, csak súlyos sérüléses balesetek fordultak elő, de már egy halálos eredmény nagyobb veszteséget jelentene, mint a beavatkozás bekerülési költsége.

Egy közelebbi példaként felhozható a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990 sz. KÖHÉM rendelet azon

⁷¹ <http://www.itb.hu/dokumentumok/utmutato/63.html>

⁷² Az emelt szintű gyalogátkelőhelyről lásd a 9.1.4.5. fejezetet.

rendelkezése, mely 2011. 07. 10.-től előírja a 7,5 tonna össztömeget meghaladó N2 és N3 kategóriájú tehergépkocsik kontúrscíkozását.⁷³ Lásd 24. számú ábra.

A Közlekedéstudományi Intézet (KTI) adatai szerint sötétben kétszeres a teherautó hátuljának történő ütközés valószínűsége. Az ilyen balesetek 40 %-ában szerepet játszott a teherautó valamilyen kivilágítási hibája vagy problémája.

24. számú ábra
A kontúrscíkozás láthatóságot fokozó hatása



A MIRA angol intézet vizsgálatai szerint 200 részletesen megvizsgált nehézteherautó-balesetből 26-ban játszott szerepet a láthatóság és 13-at (6,5 %) lehetett volna nagy valószínűséggel megelőzni a tehergépkocsi észlelhetőségének javításával.⁷⁴ A sötétségben való láthatóság javításához a legcélszerűbb módszer a pozitív kontraszt növelése, melyre műszaki lehetőségek rendelkezésre állnak:

- ⇒ új, hatékony fényszórók alkalmazása,
- ⇒ retro-reflektív fényvisszaverő felületek alkalmazása az utat szegélyező elemeken (korlátok, táblák, útburkolati jelek) és a közlekedés résztvevőin (gyalogosok, kerékpárosok, nagyméretű járművek).

A fényvisszaverő kontúrjelölés elrendelését megelőzte a költség-haszon elemzés, melynek eredménye, hogy az új és 7,5 tonnánál nagyobb megengedett legnagyobb össztömegű járművekre

12. számú táblázat
A kontúrscíkozás költség-haszon elemzésének eredménye egyes járműkategóriákra

Ratios of costs to benefits for contour markings for each type of vehicle					
	Vehicle type	3.5 – 7.5 t	>7.5 t	Minibus	Coach / bus
Contour marking	Ratio of cost to benefits	1: 2.1 COST	1.7 : 1 BENEFIT	1:2.3 COST	1: 1.05 COST

⁷³ Előzmény: ENSZ-EGB 48 sz. előírása 2007.október 10-től, az EU 2007/35/EK irányelve 2008.08.10-től írja elő a kontúrscíkozás alkalmazását.

⁷⁴ Deák János: A láthatóság egyes műszaki (és gazdasági) kérdései, Autóvezető, 2009. évi 2. szám.

kecsegtet előnnyel az alkalmazás. (12. számú táblázat)⁷⁵

A számítások során a „haszon” oldalt – a balesetelemzések alapján megállapítható módon – a kontúrcsíkozás által kialakított fokozott láthatóságnak köszönhetően elmaradó balesetek kárértéke jelentette, míg a „költség” oldalon az eszköz beszerzésével, felszerelésével, és karbantartásával kapcsolatos kiadásokat vették figyelembe.

8.2. Gazdaságot érintő lehetőségek

A közlekedési baleset során bekövetkező károk jelentős részét biztosítótársaságok térítik meg a károsultaknak. Természetesen a biztosítótársaságok elemi érdeke kellene legyen a balesetmegelőzés, hiszen a kárkifizetések csökkenése hasznuk növekedését eredményezhetné. Ezzel szemben a biztosítótársaságok fix haszonkulccsal dolgoznak, így nem a kárkifizetés csökkentésében, hanem a díjbevételek növelésében érdekeltek. Sőt a kárkifizetések növekedése „kiváló igazolása” lehet a díjak növelésének. Így nem csoda, ha Magyarországon a biztosítótársaságok – az európai normákhoz képest – nem működnek közre elvárható szinten a balesetmegelőzési tevékenységben. Minthogy a balesetmegelőzést ösztársadalmi feladatként kell felfogni, így erkölcsileg és gazdasági megfontolások alapján is elvárható a biztosítótársaságok nagyobb szerepvállalása. A ma előforduló biztosítói kampányok gyakran nem összehangoltak, egyedi, leginkább marketing érdekeket szolgálnak. Szükség lenne arra, hogy a biztosítótársaságokat az állam és a társadalom (elsősorban az autós társadalom, és annak érdekképviselői) megfelelő presszióval a nagyobb aktivitásra készítse. Az állam elsődleges beavatkozási lehetősége a prevencióra ösztönzés területén az arra fordított összegekre vonatkozó kedvező adózási feltételek megteremtése. A direkt kötelezés valószínűleg kevésbé hatékony, és a társaságokat a bevétel növelésére, azaz díjemelésre sarkallja.

Az érdekképviselői szervezetek együttműködésekkel, a tagság kedvezményekben részesítésével lehet képes a biztosítótársaságok ezirányú kiadásait ösztönözni.

Annak érdekében, hogy az egyes akciók ne elszigetelten, öncélúan valósuljanak meg, hanem központi szakmai irányítással, az egyes területek egyeztetésével, szükség van egy szervezetre, amely az összehangolás feladatát látja el. E szervezet lehetne a későbbiekben bemutatásra kerülő Országos Baleset-megelőzési Bizottság.

⁷⁵ Forrás: Deák János központ vezető, (EU és ENSZ-EGB Közúti Jármű Műszaki Koordinációs Központ, Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.) NIT Hungary – GRSP Magyarország által „Nagynak lenni jó, de légy mindig látható” címmel, Budapesten, 2009. február 19-én megrendezett konferencián elhangzott előadásából.

A társadalmi költségek megosztásának gondolata sem újszerű, az ezirányú kutatások eredményeképpen számos javaslat született, pl.: *„A társadalombiztosítási alap gazdálkodási rendszerébe, továbbá az Állami Biztosító vállalati gazdálkodási rendszerébe kell beépíteni a szüksége költségek megosztott átvállalását.”*⁷⁶

A biztosítótársaságok kártérítése a balesetben érintettek dologi kárát fedezi. Ugyanakkor a baleset következtében megsérült személyek gyógykezelését – mely a korábban bemutatottak szerint jelentős összeget jelent – az állam állja. Természetesen a társadalombiztosítási szabályoknak megfelelően. A kockázatközösségen alapuló társadalombiztosítás lényege, hogy a biztosított jogállású személy az általa fizetett járulékok mértékétől függetlenül jogosult az orvosi ellátásra.

A baleseti sérülések traumás jellege miatt gyakori a műtéti beavatkozás és a különböző képalkotási eljárásokon alapuló diagnosztika. Ezek rendkívül költségesek.

A polgári törvénykönyv 340. § (1) bekezdése értelmében *„A károsult a kár elhárítása, illetőleg csökkentése érdekében úgy köteles eljárni, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható. Nem kell megtéríteni a kárnak azt a részét, amely abból származott, hogy a károsult e kötelezettségének nem tett eleget.”* A közlekedési balesetben nemcsak károsultak, hanem károkozók is megsérülnek. Az a járművezető, aki a közlekedési szabályok szándékos megszegésével okoz balesetet és ezzel saját magának személyi sérülést, amellyel, hogy magatartása jogellenes és felróható volt, meggyőződésem, hogy nem úgy járt el, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható. Megfontolandó állami lépés a maguknak szándékos szabályszegéssel sérülést okozó személyek, vagy egyéb szándékos, a megengedettnél nagyobb kockázatvállalással járó tevékenység miatt (pl. extrém sportok) megsérülő személyek egészségbiztosítási ellátásból való kizárása.

Ez a gondolat nem idegen a mai gyakorlattól sem, hiszen a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződések régóta tartalmazzák, hogy a kártérítési felelősség kizárt abban az esetben, ha a járművezető ittas állapotban okozta a balesetet. Ez nem más, mint a fenti polgári jogi szabálynak konkretizálása. Ez az elv érvényesülhetne az egészségbiztosítás területén is. Ehhez képest a kötelező egészségbiztosítás ellátásairól szóló 1997. évi LXXXIII. Törvény 2008 január elsején hatályba lépett módosítása értelmében: *„aki az egészségbiztosítási ellátásra jogosult betegségéért, keresőképtelenségéért,*

⁷⁶ Burján László (témafelelős): A közlekedésbiztonság gazdasági vonatkozásai, Közlekedéstudományi Intézet, 1982

egészségkárosodásáért vagy haláláért felelős (...) köteles az emiatt nyújtott egészségbiztosítási ellátást megtéríteni.”⁷⁷

Megítélésem szerint azonban ez a szabály eltúlzott körben határozza meg a visszafizetésre kötelezettek körét, hiszen a polgári jogi értelemben vett felelősség magában foglalja a szándékos és gondatlan jogellenes magatartást is. Polgári jogi értelemben, melyre a fenti törvény hivatkozik⁷⁸, jogellenes minden károkozás, amit a jogszabály kifejezetten meg nem enged. Egyértelmű a társadalom állásfoglalása a szándékos magatartások tekintetében, a gondatlan károkozások tekintetében azonban a jogellenesség megállapíthatósága gyakran nem azonos a társadalmi ítélettel. Például kérdéses, hogy egy sibaeset miatti sérülést hogyan kell értékelni. A jogszabály értelmében aki nem úgy járt el, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható, polgári jogi értelemben felelős. A síelő, aki sérülést okozott, nem úgy járt el, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható, így a sérült gyógykezelés költségeit meg kell térítenie. Ezt a mértéket eltúlzottnak érzem. A társadalom elvárása az, hogy valóban véletlen jellegű balesetek esetében, ne álljon be a visszafizetési kötelezettség, hiszen biztosítási jogviszonyról van szó. A közlekedési balesetek döntő többségében emberi hiba az ok, valamilyen szabályszegés, ami egyértelműen polgári jogi értelemben vett felelősséget alapoz meg. Véleményem szerint a közlekedési baleseteket aszerint lehet szétválasztani, hogy a balesethez vezető szabályszegés szándékos vagy gondatlan volt-e. A szándékos szabályszegések okozta sérüléseknél tartom indokoltnak a visszafizetési kötelezettséget, míg a gondatlan szabályszegések miatt bekövetkezett sérülések esetében nem. Természetes ellenérvként hozható fel, hogy a bizonyítás nehézkes. Ezzel szemben tény, hogy a baleseti ügyekben ítéletet hozó bíróságoknak kötelességük minden egyes szabálysértésről megállapítani, hogy az tudatos szabályszegés volt vagy sem. Ez valamennyi ítéletben olvasható is, így a szabályszegés tudatos, vagy gondatlan voltának bizonyítása nem jelent semmiféle többletterhet, vagy nehézséget.

⁷⁷ 1997. évi LXXXIII. törvény 68. § (1) bekezdés

⁷⁸ 1997. évi LXXXIII. törvény 68. § (2) bekezdés: „A felelősség megállapítására, ha jogszabály kivételt nem tesz, a Ptk.-nak a szerződésen kívül okozott károkért fennálló felelősségre vonatkozó szabályait kell megfelelően alkalmazni, azzal az eltéréssel, hogy a felelősség abban az esetben is fennáll, ha az ellátásra jogosultnak vagyoni kára nincs.”

9. Engineering

Mint korábban kifejtettem a balesetmegelőzési alapszisztéma első pillére a mérnöki tevékenység, mely alatt elsősorban a forgalomtechnikai, forgalomszervezési beavatkozásokat értjük. Magam részéről azonban a balesetmegelőzés érdekében végzett mérnöki tevékenység körébe sorolom a forgalomszervezés mellett a járműfejlesztést is, hiszen az aktív járműbiztonsági elemek fejlesztése látványosan javítja a balesetek elkerülhetőségét. A következő fejezet a közlekedésépítés és a forgalomszervezés alapjaival, és azokkal a konkrét javaslatokkal foglalkozik, melyek – megfelelő, szakszerű alkalmazás esetén – szinte kizárják a balesetek bekövetkezését. Az azt követő fejezet pedig a járműtechnika legújabb vívmányait mutatja be.

9.1. Forgalomtechnika - a közlekedési környezet

A forgalomtechnika alapja az út, amihez kapcsolódnak a közúti jelzéseknek nevezett forgalomtechnikai eszközök. Az út kialakítása mellett fontos szerep jut a forgalomirányító fényjelző készülékeknek, a jelzőtábláknak és az útburkolati jelek elhelyezésének. Ez a komplexitás jelenti a közlekedési környezetet.

9.1.1. Közlekedésépítés

Az úthálózat kiépítése nagymértékben befolyást gyakorol a közlekedésbiztonságra, annak ellenére, hogy az útpálya hibájára visszavezethető balesetek száma elenyésző.

13. számú táblázat
A pálya hibájára visszavezethető balesetek aránya

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Balesetszám	19686	19976	20957	20777	20977	20635
Pálya hibája	20	15	13	22	27	16
Arány [%]	0,1	0,07	0,06	0,1	0,1	0,07

Ugyanakkor fel kell hívni a figyelmet arra a körülményre, hogy a közlekedési környezetnek, azon belül is elsősorban a közlekedés pályájának hibája nagyon gyakran úgynevezett másodlagos okként húzódik meg a balesetet közvetlenül előidéző közlekedési szabályszegés

mögött, így ez a körülmény – bár a baleseti vizsgálatok eredményeinek tanúsága szerint gyakran fennáll – a statisztikai adatok között nem fellelhető.⁷⁹

Az útpálya minősége meghatározza a jármű és az út közötti tapadást, mely a – balesetek döntő többségénél szerepet játszó – fékezési folyamatra, alapvetően a fékút nagyságára van jelentős hatással. A útfelület minősége jellemzően szilárd burkolatú utak esetében vetődik fel, hiszen a szilárd burkolattal nem rendelkező utakon folyó közlekedés során a fékezési útszükséglet nem túl jelentős, tekintettel az alacsony haladási sebességre.

Az **útfelület** érdessége a gumibroncs tapadását befolyásolja. Minél nagyobb az útfelület és a gumibroncs közötti tapadási tényező, a fékút annál rövidebb lehet. Ugyanakkor fontos szerepe van az út hosszirányú és keresztirányú hullámosságának, a hosszirányú és keresztirányú lejtésének, a burkolat teherbírásának, ebből adódó nyomvályúságának.

Az ívben haladó járműre ható – a kisodródásra készített – centrifugális erő ellensúlyozása érdekében az útpályának az ív belseje felé lejtetnie kell. Ezt túlemelésnek nevezzük és maximálisan 6% lehet.⁸⁰ Az ívben való kicsúszásos balesetek esetében vizsgálni kell az út kiépítési jellemzőit, hiszen a túlemelés mértéke a járművezető számára nem észlelhető körülmény. Amennyiben a járművezető olyan sebességgel halad a kanyarulatban, hogy a megfelelő kiépítés esetén a kicsúszás elmaradt volna, akkor a balesetért való felelőssége megkérdőjelezhető.⁸¹

Hasonló a helyzet a nyomvályús szakaszokon történt balesetek vizsgálatakor, hiszen a nyomvályú sem ismerhető fel minden esetben, így a kormányzásra reagáló váratlan járműmozgás miatti baleset esetén is megkérdőjelezhető a járművezető felelőssége.

Ugyan a KRESZ jogszabály értelmében mindenki az útviszonyoknak megfelelően köteles közlekedni, ám e kötelezettségnek csak akkor tud eleget tenni, ha az útviszonyokat felismeri.

Az **út vonalvezetése** nem csak a vízszintes (kanyarulatok), hanem a függőleges (bukkanók) vonalvezetést is jelenti. Az útügyi műszaki előírások pontosan meghatározzák, hogy az út kategóriájához és a tervezési sebességhez igazodóan mekkora lehet a minimális kiépítési sugár.

⁷⁹ Konkrét példaként megemlíthető, hogy sajnos igen gyakran a megengedett sebességhez tartozó megállási látótávolság nem biztosított, vagy az ív sugarához nem megfelelő túlemelés került kialakításra. Mindkét esetben a baleset statisztikai oka a járművezető nem megfelelő sebességválasztása, míg meggyőződésem szerint a „kriminológiai oka” a közlekedésépítés hiányossága. A másodlagos baleseti okok témakörét lásd a 7.1. fejezetben.

⁸⁰ A százalékos emelkedő vagy lejtő értékének jelentése: hány métert emelkedik az út száz méteres távolságon belül. A 100 méteren 100 métert emelkedő út, azaz a 45 fokos emelkedő a 100%-os emelkedő.

⁸¹ Ez a hiba tipikus az olykor nagy forgalmat lebonyolító, alacsonyabb rendű (3, de főként 4 számjegyű), egykori falvakat, majorokat összekötő, majd később jelentősebb korszerűsítés nélkül maradó utakra, amelyeket ugyan aszfaltburkolat fed, ám egyébként továbbra is leginkább a lovaskocsik sebességének, s nem az ott esetleg – korlátozás hiányában – akár 90 km/h sebességgel haladó gépkocsiknak megfelelő a kiépítésük.

Az **út szélessége** is alapvető jelentőséggel bír a közlekedésbiztonság tekintetében. A szélesebb útpálya *általában* nagyobb biztonságot jelent. A megfelelő szélesség nem csupán az útpályára, hanem a forgalmi sávok kialakítására is vonatkozik. A forgalombiztonság növelésére az út szélesítés csak általában alkalmas. Vannak olyan szituációk, ahol pont az út keskenyítése, útszűkületek beiktatása, az út vonalvezetésének megtörése kecsesget eredménnyel. Természetesen ez utóbbi megoldások lakott területen a forgalom csillapításának igényét szolgálhatják (lásd 9.1.4.4.fejezet), míg az előbbi megoldás elsősorban lakott terület kívül a nagyobb sebességgel való haladás lehetőségét biztosíthatja.

9.1.2. Csomóponti forgalomszabályozás

A közlekedési hálózat közlekedésbiztonsági szempontból megkülönböztetett figyelmet igénylő területei a csomópontok. A csomópont a közlekedési pálya olyan eleme, mely területre a forgalmi áramlatok különböző irányokból érkeznek, majd különböző irányokba áramolnak el. Itt történnek az irányváltoztatások, becsatlakozások, kiválások. Tekintettel arra, hogy a csomóponton áthaladók ugyanazt a területet kívánják igénybe venni, az áthaladás sorrendjét, az elsőbbségi viszonyokat rendezni kell. Tehát a forgalomszabályozás alapvető célja a forgalmi áramlatok térbeli vagy időbeli szétválasztása. Térbeli szétválasztást a külön szintű csomópontok jelentik, míg az időbeli szétválasztás esetén ugyanazon az útfelületen más-más időben, más-más áramlat áthaladása biztosított.

Elsősorban a szintbeni kereszteződések a közlekedésnek a biztonsági, a folyamatossági, a környezeti szempontok valamint a gazdaságosság szempontokból különösen érzékeny térségei.

A biztonság szempontjai akkor érvényesülhetnek, ha a kereszteződésnek mind az egésze, mind egyes részei esetében érvényesülnek az alábbi elvek.

a) felismerhetőség elve

A csomópont legyen szokásos figyelem és körültekintés mellett az átlagvezető számára is megfelelő távolságból felismerhető. A kialakítás sohasem rejtheti magában azt a veszélyt, hogy a járművezetők az útkereszteződést ne vegyék észre. A kisebb forgalmú utak esetében, általában az alárendel irányok tekintetében a felismerhetőség javítása érdekében gyakran szükségessé válnak különleges útburkolati jelek, burkolatba épített optikai jelzőtestek, illetve keresztbordák, valamint a szükséges minimumnál jelentősen nagyobb számú jelzőtábla kihelyezése esetleg veszélyes helyre felhívó fényjelző készülék alkalmazása, melyek mind-mind a csomópont felismerhetőségét segítik.

b) áttekinthetőség elve

A járműforgalmat nagyobb csomópontok előtt már a megközelítés során terelni kell. Szükség esetén a kanyarodók számára külön forgalmi sávokat kell kialakítani. A különböző irányba továbbhaladni szándékozó járműveket megfelelő forgalomtechnikai eszközökkel – záróvonallal, forgalomtól elzárt területekkel, járdaszigettel és más hasonló módon – kell elkülöníteni. Az elsőbbségadásra kötelezettnek idejekorán észlelnie kell az elsőbbséggel rendelkező járműveket, ami akkor érhető el, ha a rálátási háromszög szabad, vagyis a megfelelő látómező rendelkezésre áll, melynek nagysága természetesen az útkereszteződésbe betorkolló útvonalakra engedélyezett sebességtől függ.

c) érthetőség elve

A kereszteződés észlelése után a közlekedés résztvevőjének minden kétséget kizáróan tisztában kell lennie azzal, hogy milyen magatartást kell tanúsítania. Az érthetőséghez a csomópont építészeti jellemzői, illetve a forgalomtechnikai eszközök információs rendszere nyújtanak segítséget. Praktikusan ez az elv azt jelenti, hogy a járművezető minden körülmények között legyen tisztában a kereszteződés elsőbbségi viszonyaival.

d) átjárhatóság elve

A járművek geometriai és menetdinamikai jellemzőire, elsősorban kanyarodási képességeire figyelemmel kell a csomópont geometriai kialakítását megtervezni. A forgalmi sávok szélességét, azok vonalvezetését, és általában a kiépítési jellemzőt úgy kell megtervezni, hogy minden jármű a csomóponton át tudjon haladni. Természetesen a kiépítésnél figyelemmel kell lenni az adott úton jogszerűen közlekedő nagyméretű és különleges járművek menettulajdonságaira.

Valamennyi elv figyelembe vételével a forgalomtechnikai beavatkozásoknak el kell tudniuk érni, hogy a csomópont felé közeledő jármű vezetője egy logikai döntés-sorozaton végighaladva képes legyen – legfeljebb 1-2 másodpercnyi idő leforgása alatt – feltétlenül helyes, azaz jogilag hibátlan, és biztonságos döntést hozni.

9.1.2.1. Egyenrangú utak kereszteződése

Kis forgalmú mellékutak egyenrangú keresztezésében a jobbról érkező jármű számára kell áthaladási elsőbbséget biztosítani, valamint a balról érkező villamos számára is.⁸² Ez az úgynevezett „jobbkez szabály”.

14. számú táblázat
Az elsőbbség meg nem adására visszavezethető balesetek aránya

Év		2002	2003	2004	2005	2006	2007
Balesetszám		19686	19976	20957	20777	20977	20635
Elsőbbségadási kötelezettség megszegése		4251	4134	4507	4562	4642	4887
Ezen belül:	jobbkez-szabály megszegése	269	248	241	299	273	295
	Arány [%]	1,3	1,2	1,1	1,4	1,3	1,4
	földútról érkező hibája	115	126	121	124	120	116
	Arány [%]	0,5	0,6	0,5	0,6	0,5	0,5

A balesetek 1,2-1,4 %-a következik be egyenrangú utak kereszteződésében, míg fél százaléka szilárd burkolat nélküli és szilárd burkolatú út kereszteződésében. Ezen adatokból nem következik az egyenrangú utak, illetve a földutak kereszteződésének problematikája, hiszen rendkívül kicsi arányról van szó. Az alacsony arány azonban kizárólag a személyi sérüléses balesetekre vonatkozik. Tekintettel arra, hogy az egyenrangú utak kereszteződése környezetében, illetőleg szilárd burkolat nélküli utakon a járművek haladási sebessége általában kisebb, a balesetek túlnyomó többsége nem jár személyi sérüléssel. A személyi sérüléssel nem járó balesetek indokán is szükséges foglalkozni az egyenrangú utak kereszteződésével.

A „jobbkez szabály”, mint alapszabály akkor érvényesül, ha a közúti jelzésekből más nem következik, azaz a

15. számú táblázat
Az egyenrangú utak

Földút	-	földút
szilárd burkolatú út	-	szilárd burkolatú út
elsőbbségadás kötelező	-	elsőbbségadás kötelező
elsőbbségadás kötelező	-	Állj! elsőbbségadás kötelező

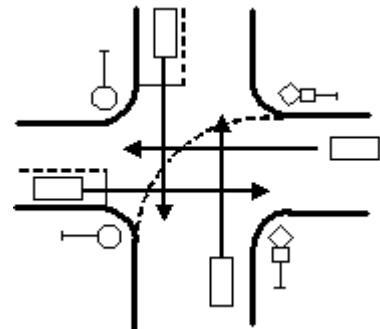
találkozó utak között nincs alárendeltségi viszony. Alárendeltség alakul ki az útburkolatok alapján, vagy jelzőtábla jelzéseire tekintettel. Egyenrangúak az utak, ha azonos a burkolatuk –

⁸² KRESZ 28. § (1) bekezdés.

mindkettő földút, vagy mindkettő szilárd burkolatú út – és azonos tartalmú jelzőtáblák vannak kihelyezve, vagy nincs jelzőtábla.

Az egyenrangúság nem feltétlenül a teljes kereszteződésre, lehet hogy csak két ágára vonatkozik. Ennek tipikus példája a kanyarodó főútvonal, két becsatlakozó úttal, melyek elsőbbségadásra felhívó jelzőtáblával vannak ellátva. Ekkor a két becsatlakozó úton érkező járművek egymás közötti, és a két védett ágon érkező járművek egymás közötti elsőbbségét a jobbkéz-szabály határozza meg.⁸³

25. számú ábra
Kanyarodó főútvonal



Ha egyenrangú utak kereszteződésénél mind a négy irányból megközelítőleg egyszerre érkeznek járművek, és úgy haladnak tovább, hogy egymás útját kereszteznék, mind a négy jármű köteles megállni. Az egyik jármű vezetője elsőbbségről lemond, majd ezt követően a másik három, már a „jobbkéz-szabály alapján köteles elsőbbséget adni.”⁸⁴ Az ismert probléma és az arra ajánlott megoldási mód, a nem szabályozott együttműködést kívánó helyzetek körébe tartozik.⁸⁵ Alapvető jogtechnikai probléma itt az, hogy nincs érvényesíthető, baleset bekövetkezésekor szankcionálható teljes forgalomszervezési szabály. A normai forgalomszervezés csak annyiban érvényesül, hogy valamennyi járműnek a helyzet tisztázatlansága miatt a kereszteződésbe való behajtás előtt megállási kötelezettsége van, amely kötelezettség elmulasztása szankcionálható. Az útmutatóban ajánlott „megoldás” csak annyiban elfogadható, hogy a járművek álló helyzete miatt a baleset veszélye rendkívül kicsi, valamint, hogy az ilyen forgalmi helyzetek kialakulásának a valószínűsége gyakorlatilag elenyésző.

Egyenrangú utak kereszteződésében egymás mellett „élnek” a KRESZ 28. § útkereszteződésre vonatkozó elsőbbségi és, a 31. § – ugyancsak elsőbbségi tartalmú – kanyarodási szabályai. Előfordulhat, hogy nem csak az elsőbbségi szabályok, hanem az elsőbbségi szabály, kanyarodási szabállyal együtt okoz olyan forgalmi helyzetet, hogy minden jármű köteles megállni, és továbbhaladásuk sorrendje a jogi rendelkezések alapján nem határozható meg. Az útmutató is foglalkozik ezzel az esettel, melyet saját rendszerében a 6.

⁸³ Elviekben irányváltoztatási szabályról van ugyan szó (KRESZ 31. szakasz. (8) bekezdés b) pont), de az is a „jobbkéz-szabály” logikájából fakad.

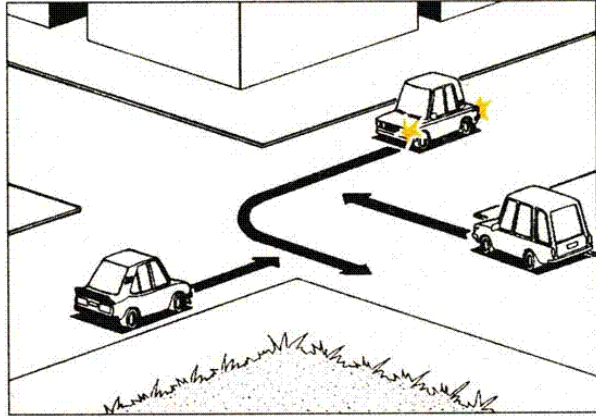
⁸⁴ KRESZ útmutató a 28 § (2) bek.hez

⁸⁵ A klasszikusan kölcsönös udvariasságnak, vagy tisztázatlan forgalmi helyzetnek nevezett szituációkról van szó. A forgalom folyamatos növekedése miatt elképzelhetőnek tartom, hogy a közlekedési jog olyan irányba fejlődik majd, hogy az együttműködésként elvárt tevékenységek a KRESZ-ben írott, kikényszeríthető kötelezettségként jelenjenek meg.

számú rajzzal szemléltet: A kereszteződésbe érkező három jármű közül egy nem egyenesen, hanem balra kíván kanyarodni, és neki jobbról nem érkezik jármű (26 számú ábra).

Az útmutató szerint az ilyen forgalmi helyzetekben “a jobbkéz-szabály alapján” a balra kanyarodó haladhat elsőként tovább. Az útmutató – természetesen nem jogszabályi erővel – az előző esettel szemben megoldási javaslatot kínál. A megoldás természetesen önkényes és megalapozott jogi indokkal nem levezethető. Korábban ezt a forgalmi helyzetet – jogilag tiszta alapokon –

26. számú ábra
A KRESZ útmutató 6. rajza a 28. §-hoz



„kölsönös udvariasság”-ként kezelték, majd később „a közlekedés biztonságát azt szolgálta”⁸⁶, ha a kanyarodó jármű halad elsőként át a kereszteződésen. Az útmutató mai szövege viszont teljesen egyértelműen foglal állást a „jobbkéz-szabály” javára.

Meggyőződésem, hogy a KRESZ jogszabályhoz fűzött útmutatónak nem lehet jogilag kötelező ereje, arra hivatkozva a járművezető felelőssége nem állapítható meg. Az ilyen jellegű bizonytalan jogi megoldások a közlekedésbiztonság ellen dolgoznak. A KRESZ útmutatójával és a benne foglalt „rendelkezések” jellegével a dolgozat IV. részében foglalkozom.

Forgalomtechnikai eszközzel (jelzőtáblával) nem szabályozott kereszteződésekben is kialakulhat elsőbbségi viszony az útburkolatok alapján. Az út burkolatának felismerése nem mindig problémamentes. Ha a jármű főútvonalon, vagy akár csak védett úton halad a becsatlakozó út burkolatát nem kell figyelnie, bízhat abban, hogy ellenkező közúti jelzésig elsőbbsége van minden kereszteződésben. A probléma akkor jelentkezik, amikor a járművezetőnek azt kell eldöntenie, hogy a keresztező út is szilárd burkolatú-e, mert akkor elsőbbségadási kötelezettsége van, ha azonban a keresztező út földút, akkor elsőbbsége van. Ilyen esetekben a kereszteződésbe érkező járművezetőnek a keresztező út burkolati minőségéről meg kell győződnie. Földútnak már nem minősül az út, ha a kereszteződés előtt

⁸⁶ Például: “a biztonságot az szolgálja, ha a C jelű jármű (a kanyarodó) halad tovább elsőként, feltéve, ha a vezetője előzőleg meggyőződött arról, hogy az A jelű jármű (a vele szembe érkező) vezetője a veszélytelen elhaladást részére lehetővé teszi.” Személygépkocsi- vezetői tankönyve, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1988, 133. oldal, vagy egy másik helyen: “a balra kanyarodó járművel célszerű elsőként áthaladni” Gyakorló feladatok a közlekedési ismeretek tanulásához, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1984, 158. oldal.

50 méternél hosszabban szilárd burkolattal látták el, vagy a szilárd burkolatú szakaszon másik útkereszteződés van. Egyre gyakoribb az a rendkívül veszélyes eljárás, hogy a földúthoz kapcsolódó ingatlanok tulajdonosai saját költségükre szilárd burkolattal látják el a földutat, a hivatalos eljárás mellőzésével. Ilyenkor a földút szilárd burkolatúvá, ezáltal a korábban védett úttal egyenrangúvá válik, megváltozik a forgalmi rend, amiről a közlekedők nem kapnak tájékoztatást. Az ilyen kereszteződésben bekövetkezett baleset esetén felmerül a forgalmi rendet szabálytalanul megváltoztató személyek büntetőjogi felelőssége is.⁸⁷

Vannak olyan időjárási viszonyok, amikor az útburkolat felismerhetetlen, például havas idő esetén. (27. számú ábra)

*27. számú ábra
Időjárás miatt fel nem ismerhető burkolat*

Ilyenkor – nem védett úton haladva – minden esetben úgy kell eljárni, hogy az esetlegesen megadandó elsőbbséget meg is lehessen adni, hiszen a járművezetőtől elvárható, hogy az útburkolat alapján felismerje az elsőbbségi viszonyokat, és annak megfelelően közlekedjen. Ha a felismerésben objektív okok miatt korlátozott, a számára súlyosabb kötelezettséget jelentő eshetőségre kell



felkészülnie, és a nagyobb biztonságot nyújtó lehetőséget kell választania. Ezt az alapelvet jogszabályi rendelkezéssé kellene emelni. E kérdésre a jogalkotásról szó 15. 6. fejezetben visszatérek.

9.1.2.2. Jelzőtábla

Közel 200 jármű/órás forgalomnagyság felett az egyenrangú útkereszteződésben torlódások alakulnak ki, és jelentősen megnő a járművek feltartóztatási ideje. A túlzott várakozási idő indokolja a jogszabályi keretekkel megvalósult szabályozás felülvizsgálatát, mely az „Elsőbbségadás kötelező” illetve a nem megfelelően belátható útkereszteződésekben az „Állj!

⁸⁷ A földút szilárd burkolatúvá válása az elsőbbségi viszonyok tekintetében pontosan ugyan olyan eredménnyel jár, mint az elsőbbséget szabályozó jelzőtáblák eltávolítása, azaz a cselekmény a Btk. 184. szakaszában meghatározott közlekedés biztonsága elleni büncselekmény megalapozott gyanúját veti fel. (Ugyanez a helyzet az ugyancsak egyre szaporodó, lakossági kezdeményezésként és állampolgári finanszírozásból megépített sebességcsökkentő küszöb (borda), az úgynevezett „fekvőrendőrök” esetében is, különösen akkor, ha azokra megfelelő veszélyt jelző tábla nem hívja fel a figyelmet.

Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla kihelyezését jelenti. Ezzel a keresztező utak rangsorolása következik be, vagyis az egyik út védett úttá, a másik alárendelt úttá minősül.⁸⁸

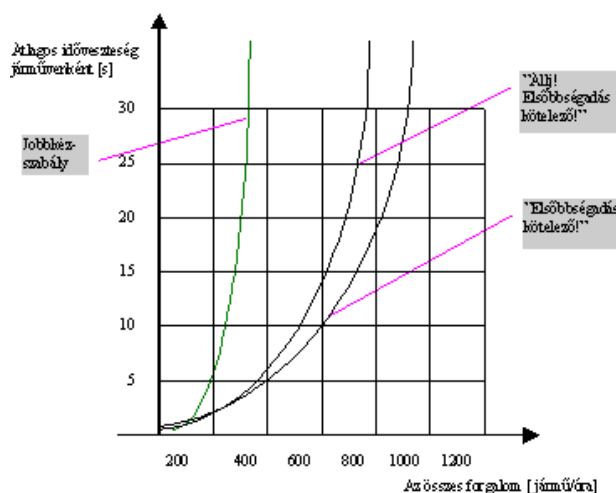
16. számú táblázat
A jelzőtábla ellenére történő elsőbbség meg nem adására visszavezethető balesetek aránya

Év		2002	2003	2004	2005	2006	2007
Balesetszám		19686	19976	20957	20777	20977	20635
Elsőbbségadási kötelezettség megszegése		4251	4134	4507	4562	4642	4887
Ezen belül:	Táblás	2676	2608	2880	2859	2987	3092
	Arány [%]	13	13	13	13	14	14

A balesetek 13-14 %-a következik be jelzőtáblával szabályozott elsőbbségi viszonyokkal rendelkező útkereszteződésekben. Ez az arány a relatív sebességtúllépés után a második helyen áll a személyi sérüléssel balesetek tekintetében. Itt is megjegyzendő, hogy a személyi sérüléssel nem járó balesetekről egzakt statisztika nem áll rendelkezésre. Mindebből az következik, hogy jelzőtáblás kereszteződésekben bekövetkezett balesetek megelőzésre nagy hangsúlyt kell fektetni.

A jelzőtáblás szabályozás első célja tehát, az egy járműre jutó feltartóztatási idő csökkentése, valamint ezzel a lebonyolódni képes forgalomnagyság növelése. A feltartóztatási idők alakulását, a fenti irányítási módok esetén, a forgalomnagyság függvényében a 28. számú ábrán látható diagram szemlélteti. Az elvi grafikonról egyértelműen leolvasható, hogy már kb. 150 jármű/óra forgalomnagyság elérése esetén célszerű áttérni a jobbkéz-szabályról a jelzőtáblás szabályozásra. Azt a tapasztalatot, hogy az "Állj! Elsőbbségadás kötelező" jelzőtábla alkalmazásakor nagyobb a feltartóztatásból adódó idővesztés, az a tény magyarázza, hogy ennél a jelzésnél akkor is meg kell állniuk a járműveknek, amikor a főirány forgalma olyan, hogy akár megállás nélkül is behaladhatnának a csomópontba.

28. számú ábra
Az átlagos idővesztés alakulása jelzőtáblánál

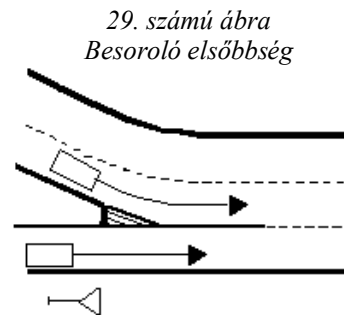


⁸⁸ A KRESZ rendelkezése nem ismeri ugyan a védett út fogalmát, azonban nem minden elsőbbségadás kötelező jelzőtáblával védett út egyben főútvonallal is, így ezen kategória használata nélkülözhetetlen.

A diagramm azt is mutatja, hogy 600-800 jármű/órás forgalom nagyság felett a jelzőtáblás irányítás esetén is nagymértékben megnő a feltartóztatási idő, ami magasabb forgalomirányítási fokozat (forgalomirányító fényjelző készülék) belépését indokolja.

Vannak azonban olyan kereszteződésként szabályozott helyek – pontosabban becsatlakozó utak – ahol az “elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla hatálya értelmezhetetlen, ugyanis a csatlakozó utak területe nem fedi egymást, hanem az áramlatok egymás mellett futnak. (29. számú ábra)

Az elsőbbség azért értelmezhetetlen, mert nem lehet meghatározni, hogy az elsőbbségadásra kötelezettnek kinek kell elsőbbséget adnia. A záróvonalat átlépőnek? Furcsa lenne. A terelővonalat átlépőnek? Azért lenne furcsa, mert a kereszteződés területét minden bizonnyal elhagyta már az a jármű, amelyik a záróvonalat követő terelővonalnál kíván forgalmi sávot változtatni.



Hasonló helyzet adódik az autópályák gyorsító sávjánál. Ez utóbbiak elején elsőbbségadásra felhívó jelzőtábla van elhelyezve. Ilyenkor nem a kisoroló járművek miatt, hanem a besoroló járművek miatt van elsőbbségi helyzet. A probléma az, hogy az elsőbbségadásra felhívó jelzőtábla hatálya az útkereszteződésre vonatkozik, annak területét pedig nem lehet sem a záróvonal hosszáig, sem a terelővonal bizonyos távolságáig, vagy a gyorsító sáv hosszáig kiterjeszteni. Megoldásként egy távolságot és irányt meghatározó kiegészítő tábla – vagyis milyen hosszan kell a kisoroló járműveknek elsőbbséget adni – vagy egy önálló jelzőtábla hasonló jelentéssel képzelhető el.

9.1.2.3. Jelzőlámpa

A jelzőlámpa néven emlegetett forgalomirányító fényjelző készülék tilos jelzésén való áthaladás miatt bekövetkezett balesetek az összes személyi sérüléssel járó balesetek 1,7-1,8 %-át teszik ki (17. számú táblázat).

17. számú táblázat
Forgalomirányító fényjelző készülék tilos jelzésén való áthaladás miatti balesetek száma

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Balesetszám	19686	19976	20957	20777	20977	20635
Jelzőlámpa	342	356	387	361	394	351
Arány [%]	1,7	1,7	1,8	1,7	1,8	1,7

Mint korábban bemutattam, a forgalmi rend kialakítása általában a forgalom nagyságát alapul véve történik, és a cél a feltartóztatási idők minimalizálása.

A jelzőlámpára vonatkozó adatokkal kiegészített átlagos idővesztéséget mutató diagram a 30. számú ábrán látható

Az ábra szerint az "Elsőbbségadás kötelező" jelzőtáblával irányított csomópontban kb. 850 jármű/óra felett a jelzőlámpa bevezetése idővesztés-csökkenést eredményez.

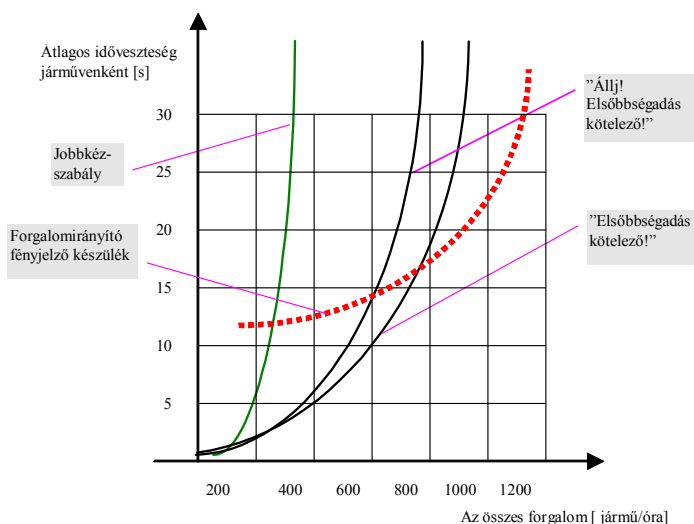
Megfigyelhető az is, hogy „Állj! Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla esetén már kisebb, kb. 600 jármű/órás forgalom esetén kedvezőbb a jelzőlámpa alkalmazása. Ez a szituáció azonban

csak abban az esetben fordul elő, ha a kereszteződésben a beláthatósági viszonyok kedvezőtlenek. Természetesen a kritikus forgalomnagyság értéke függ a kereszteződés típusától, azaz geometriai kialakításától. Így a forgalomirányító fényjelző készülék, mint forgalomszabályozási

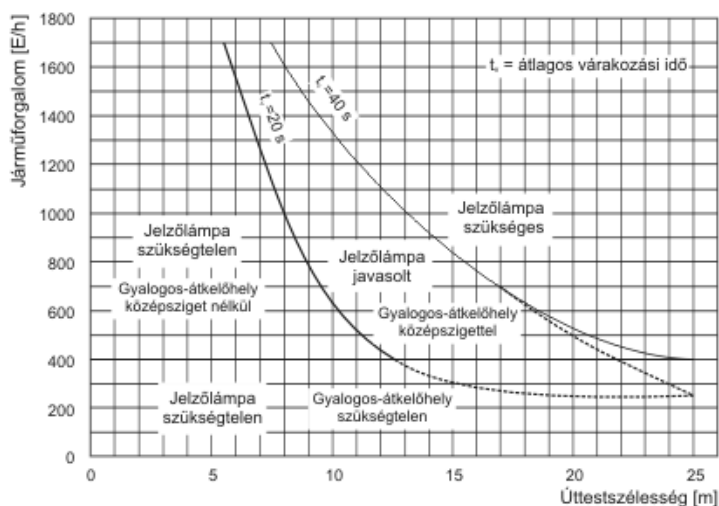
eszköz telepítéséről és üzemeltetéséről szóló jogszabály⁸⁹, amikor a jelzőlámpa telepítésének kritériumait meghatározza,

figyelemmel van a feltartóztatási időkön túl az idővesztésre és a az út szélességére is (31. számú ábra).

30. számú ábra
Az átlagos idővesztés alakulása jelzőlámpánál



31. számú ábra
A gyalogosforgalom nagysága miatt létesítendő forgalomirányítás feltételei (41/2003 GKM rendelet 2. számú függeléke)



⁸⁹ 41/2003 GKM rendelet a forgalomirányító jelzőlámpák követelményeiről, tervezési, telepítési és üzemeltetési előírásairól

A fentiekben csak a kereszteződésben fellépő időveszteségek minimalizálásának igényével foglalkoztunk. A jelzőlámpás szabályozás bevezetésével azonban nem csak ezt lehet elérni, hanem a csomópontban mellékirányból lebonyolódni képes forgalom nagyság is megnő, ugyanis a főirány jóval nagyobb forgalmát időről-időre a jelzőlámpa megállítja.

Jelzőlámpás irányítás bevezetése válhat szükségessé viszonylag nagy gyalogos forgalom fellépése esetén is. Ez a forgalom nagyság egy küszöbértéket jelent, mely alatt nem érdemes berendezést üzemeltetni. Ilyen gyalogátkelőhelyeknél legcélszerűbb, ha a gyalogosok forgalmi áramlata egy nyomógomb segítségével bejelentkezik. Ez azonban már forgalomtól függő irányítást valósít meg.

Területi szabályozás során egy útvonal, vagy terület jelzőlámpái kerülnek összehangolásra, ekkor olyan csomópontokban is, ahol ezt semmi nem indokolná, szükségessé válhat jelzőlámpa telepítése, mivel csak így oldható meg a járműfolyam folyamatos vezetése

Elképzelhető olyan eset is, amikor a tömegközlekedési eszközök elsőbbségének biztosítása érdekében szükséges jelzőlámpa bevezetése, mert anélkül hátrányos helyzetbe kerülnének az elsőbbséggel rendelkező forgalommal szemben. Ennek gyakori példája az autóbusz-zsilip kialakítása.

Napjainkban, a jelzőlámpa telepítésének elsődleges oka a közlekedésbiztonság javítása, a csomópontban bekövetkezett balesetek számának csökkentése.

A forgalomirányító fényjelző készülékkel történő forgalomszabályozás bevezetésének okai tehát a következők lehetnek:

- ⇒ adott forgalom nagyság,
- ⇒ nagy mellékirányú feltartóztatás,
- ⇒ adott gyalogosforgalom,
- ⇒ területi szabályozás,
- ⇒ tömegközlekedés előnyben részesítése,
- ⇒ baleseti tapasztalat.

9.1.2.3.1. A forgalomirányító fényjelző készülék közlekedésbiztonsági kérdései

A jelzőlámpás forgalomirányítás bevezetésének egyik legfontosabb oka lehet, az adott csomópontban bekövetkezett, elsőbbség meg nem adására visszavezethető balesetek gyakori előfordulása. (Rendkívül fontos megjegyezni, hogy ha a kereszteződésben történt baleseteknek döntően más oka van, akkor a jelzőlámpa telepítésének nem lesz jelentősége a balesetmegelőzés területén.)

Vizsgálatot végezve egy olyan kereszteződésben, ahová 1991 első félévében telepítettek jelzőlámpát, pontosan a balesetek nagy száma miatt, kiderül a jelzőlámpás irányítás hatása a balesetszámra. A kiválasztott kereszteződés: Budapest XX. Jókai Mór u. - Kossuth u. kereszteződése. Azon balesetek számát, melyeknél rendőri intézkedés történt a 18. számú táblázat tartalmazza.

18. számú táblázat

Budapest XX. Jókai Mór u - Kossuth u. kereszteződésében bekövetkezett személyi sérüléssel járó balesetek száma

Év	1989	1990	1991	1992	1993
Baleset	8	16	2	1	3

Az adatsor – a jelzőlámpa telepítését megelőző években, valamint az utána következő években – tartalmaz minden ott történt személyi sérüléssel járó balesetet. A csökkenés egyértelmű, ám a balesetek valamennyi adatát feldolgozva lehet csak lényegi következtetéseket levonni. A vizsgálat szempontjából lényeges információ a baleset oka. Az 1989-ben történt nyolc baleset közül, mind a nyolc esetében az ok: „*Elsőbbség meg nem adása a közúti jelzőlámpák utasítása ellenére*” volt. 1990-ben tizenhat balesetet regisztráltak, ebből tizenöt esetben ugyanaz az ok, mint az előbb, egy esetben pedig „*Szabálytalan hátramenet*”. 1991-ben (a jelzőlámpa üzembeállításának évében) egész évben két baleset történt, mindkettő a jelzőlámpa bevezetése előtt, az ok természetesen ugyanaz.

1992-ben egy baleset történt, melynek oka: „*Megállási kötelezettség elmulasztása - jelzőlámpa jelzésére nem állt meg*”. 1993-ban három balesetnél volt szükség rendőri intézkedésre ezek közül kettő a jelzőlámpa üzemszünete alatt következett be, melyek oka az elsőbbség meg nem adása volt, a harmadik oka pedig, „*Forgalmi sáv szabálytalan változtatása*” volt.

Összegezve a jelzőlámpa bevezetése előtti két év, valamint a bevezetése utáni két év adatait, egyértelmű következtetés vonható le. A korábbi 14 súlyos és 32 könnyű sérült helyett 3 illetve 1 sérült ellátása volt szükséges, a bekövetkezett 26 ill. 4 baleset során. Az anyagi kár is a korábbi évekhez képest kb. 15%-ra esett vissza.

Szigorúan jogi szempontokat szem előtt tartva, a jelzőlámpás keresztezésekben bekövetkezett balesetek oka minden esetben tilos jelzésen való áthaladás. A megkérdőjelezhetetlen jogi felelősség mellett a baleseteket alaposabban megvizsgálva néhány esetben kiderül, hogy a járművezető figyelmetlenségén túl, a jelzések megtévesztő jellege, vagy a kereszteződés átláthatatlansága is közrejátszik a baleset bekövetkezésénél.

9.1.2.3.2. Jelzőlámpás balesetek tanulságai

Jobbra kanyarodás

A jelzőlámpás irányítás tervezésekor alapszempon, hogy a veszteségidőket a minimálisra szorítsuk vissza. Amennyiben egy kereszteződésben balra nagyívben külön fázis engedi a kanyarodást, természetes, hogy a keresztirányú forgalom számára tilos jelzés van érvényben, ám a keresztirányból érkezők számára a jobbra kisívben történő kanyarodás lehetséges, hiszen e két forgalmi áramlat nem kerül egymással konfliktusba. Egy ilyen helyzetet szemléltet a 32. számú ábrán látható kép. Ha a jobbra kisívben kanyarodó forgalom előbb kap szabad jelzést, mint az egyenesen továbbhaladó, előáll az a kellemetlen helyzet, amikor az egyenesen továbbhaladni szándékozó jármű vezetője a jobbra kanyarodó forgalom számára megjelenő szabad jelzésre elindulva behalad a kereszteződésbe.

32. számú ábra
Jobbra kisívben kanyarodás külön jelzőfejjel



Természetesen az esetleges balesetért vitathatatlanul a figyelmetlen, nem a reá vonatkozó jelzésre elinduló jármű vezetője felel, ám ha a jobbra kanyarodó forgalom várakozási idejét megnyújtjuk, és csak akkor kap szabad jelzést, amikor az egyenesen továbbhaladó is már megkaphatja azt, akkor valamennyi hasonló baleset megelőzhető. A balesetek megelőzése a

jobbra kanyarodni szándékozó járművek néhány másodperces feltartóztatási időnövekedésével tehát elérhető.

Kiegészítő lámpa

A forgalomirányító fényjelző készülék mellett elhelyezett kiegészítő lámpa nyilat mutató zöld fényjelzést adhat, melynek értelmében a nyíl által jelzett irányban – a fényjelző készülék más fényjelzésétől függetlenül – tovább szabad haladni.

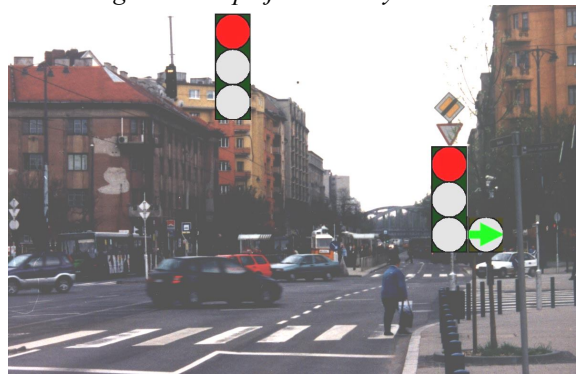
Ezen jelzés leggyakoribb alkalmazása a jobbra kisívbén történő kanyarodás elősegítése. Általában abban a helyzetben alkalmazzák, amikor a jobbra kanyarodók számára nem áll rendelkezésre külön forgalmi sáv, ám a jobbra kanyarodó forgalom jelentős. A kiegészítő lámpa jelzése az előző pontban jelzett megoldástól eltérően nem tévesztheti meg az egyenesen továbbhaladni szándékozó járművezetőt, hiszen nem a megszokott metódusban (piros→piros-sárga→zöld) jelenik meg a zöld fény, ami a külön teljes jelző alkalmazásakor megtévesztő lehet (33. számú ábra).

Ezen jelzésrendszer gyakori hibája, hogy a jobbra kisívbén kanyarodó járművek számára a szabad jelzés úgy szűnik meg, hogy az egyenes irány nem kap szabad jelzést. Ekkor tulajdonképpen a kiegészítő lámpa zöld jelzése egyszer csak elalszik. Az 50 km/h sebességre tervezett jelzőlámpák szabad és tilos jelzése között az átmeneti idő három másodperc

(sárga jelzés). A fent vázolt esetben ez a „sárga idő” hiányzik, így a járművezetőt váratlanul éri a tilos jelzés, ami gyakran hibás reakcióval vészfékezéshez vezet, ami ráfutásos balesetet okoz, vagy egyszerűen a jármű a fékezés hatására a kereszteződésbe becsúszva áll meg.

Az ilyen fázist tartalmazó jelzőlámpaprogramot mindenképpen kerülni kell.

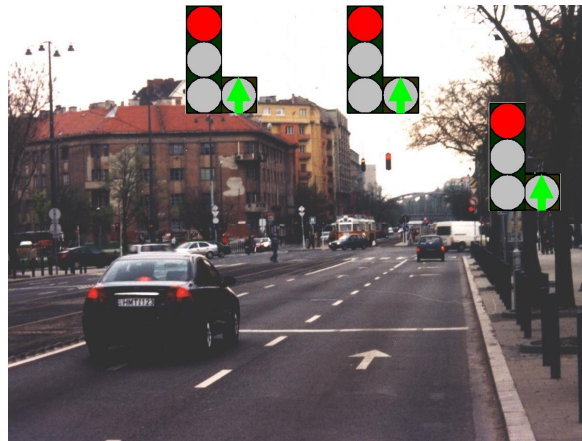
33. számú ábra
Kiegészítő lámpa jobbra kanyarodáshoz



Országsszerte egyre több helyen jelenik meg az a megoldás, hogy több forgalmi sávós úton a balra kanyarodást úgy akadályozzák meg, hogy valamennyi jelző pirosat mutat, ám valamennyi jelző mellett elhelyezett kiegészítő lámpák egyenes irányú szabad jelzést adnak úgy ahogy a 34. számú ábrán látható.

Ez a megoldás nagyon gyakran megzavarja a járművezetőket, főleg szokatlansága miatt. Látványában a tökéletes ellentmondásra emlékeztető helyzet megoldása külön balra kanyarodó forgalmi sáv kialakítása, vagy a balra kanyarodás tiltása lehetne.

34. számú ábra
Kiegészítő lámpák egyenes irányba



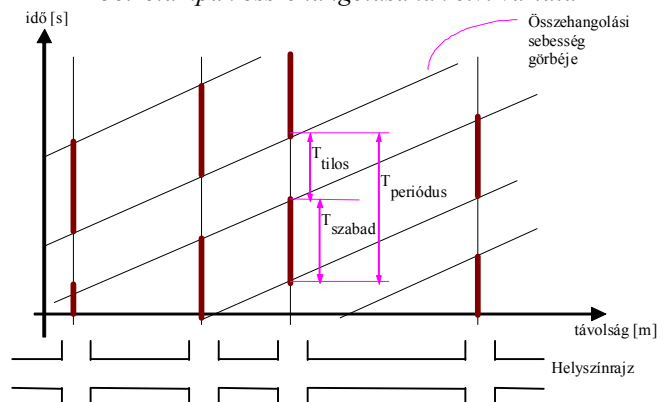
Jelzőlámpák összehangolása

A forgalom menetébe történő beavatkozás egyik legfontosabb célja a forgalom folyamatosságának biztosítása.

A forgalom növekedésével egyre több csomópont igényel jelzőlámpás irányítást, emellett a nagyobb forgalom csökkenti az áramlat sebességét. Emiatt célszerű a jelzőlámpákat egy - egy útvonalon összekapcsolni, és összehangoltan vezérelni, megpróbálva megvalósítani az úgynevezett "zöldhullámot", vagyis azt, hogy a járművek jelentős része megállás és várakozás nélkül haladhasson át elsősorban a városból kivezető főútvonalakon, ezzel csökkentve a zaj- és légszennyezést is.

Egyirányú útvonalon a helyzet viszonylag egyszerű, mivel a megválasztott összehangolási sebességhez⁹⁰ igazítható valamennyi jelzőlámpa. A jelzőlámpák periódusidejének természetesen meg kell egyezniük, ezért elképzelhető, hogy a közbenső csomópontokban nem az

35. számú ábra
Jelzőlámpák összehangolásának elvi vázlatja



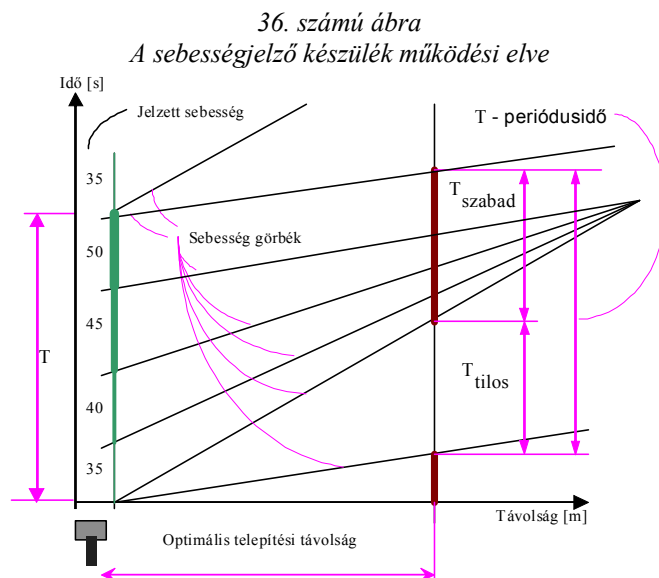
⁹⁰ Az összehangolási sebesség az a sebesség, mely alkalmazása mellett elvileg megállás nélkül végig lehet haladni az útvonal csomópontjain.

optimális, hanem attól eltérő periódusidejű programok futnak. Az összehangolás elvi vázlata a mellékelt ábrán látható

A sebességek megválasztásakor a közlekedésgazdasági szempontokból optimális értéket kell figyelembe venni.

A túl alacsony sebességek pszichológiai szempontból sem előnyösek, így nincs értelme – az összehangolási sebesség túl alacsonyra választásával – minden áron kiküszöbölni az esetleges megállásokat.

Az összehangolt útvonalakon gyakori jelenség, hogy a járművezetők túl nagy sebességgel érkeznek a kereszteződéshez, abban bízva, hogy odaérkezésükkor már szabad jelzés lesz érvényben. Ez korai behaladásokat, illetőleg hirtelen fékezéssel történő becsúszásokat eredményez. Különösen gyakori ez azokon az útvonalakon, ahol az összehangolási sebesség nem állandó. Ilyenkor feltétlen indokolt lenne a megfelelő sebesség megválasztása érdekében a járművezetők tájékoztatása arról a sebességről, mely sebesség a kereszteződés biztonságos és ésszerű megközelítéséhez szükséges. Az ajánlott sebesség előjelző készülék működési vázlatát szemlélteti a 36. számú ábra.



Egymáshoz közeli jelzőlámpák

A jelzőlámpás forgalomszabályozás ellenére bekövetkező balesetek egy része – azon túl, hogy a járművezető a tilos jelzést figyelmen kívül hagyta – arra vezethető vissza, hogy két jelzőlámpás csomópont olyan közel van egymáshoz, hogy a közelség a járművezetőt zavarja az elsőként reá vonatkozó jelzés észlelésében.

Egymáshoz közeli jelzőlámpák lehetnek egyenes útszakaszon is, például akkor, amikor egy út egy osztott pályás úttal találkozik, és az osztott pályás út pályatestei olyan távol vannak egymástól, hogy külön jelzőlámpa telepítése szükséges.

Másik gyakori eset, amikor az osztott pályás utat keresztezi egy másik út, és az osztott pályás út pályatestei olyan távol vannak egymástól, hogy a balra kanyarodás biztonságosan nem oldható meg, ezért a csomópontot két útkereszteződésnek kezelve, két jelzőlámpa szabályozza. Ilyenkor a balra kanyarodó jármű vezetője a kanyarodás után azonnal egy jelzőlámpával találja szembe magát, amit a kanyarodási manőverre figyelve nem feltétlen vesz észre. Ha ez a jelzőlámpa pirosat mutat, amikor a járművezető zöld jelzésre kezdi meg a balra kanyarodást, akkor gyakran baleset következik be.

A 37. számú ábrán átható egymáshoz túl közeli jelzőlámpák.

Természetesen ezek a jelzőfejek az úttest bal oldalán meg vannak ismételve, de ez nem változtat azon, hogy a járművezetők bizony elindulnak az első jelzőlámpa tilos jelzése mellett akkor, amikor a második jelzőlámpa szabad jelzésre vált. Fokozódik a probléma, ha a külső sávban lévő járműtől az első jelzőlámpa nem is észlelhető (38. számú ábra).

Hangsúlyozandó, hogy a jogi felelősséget ez nem befolyásolja. Ám a megelőzést tartva elsődleges szempontnak, célszerű, ha az egymáshoz túl közel lévő jelzőlámpák szinkronban működnek, vagyis nem fordul elő, hogy a második jelzőn előbb lesz szabad jelzés, mint az elsőn.

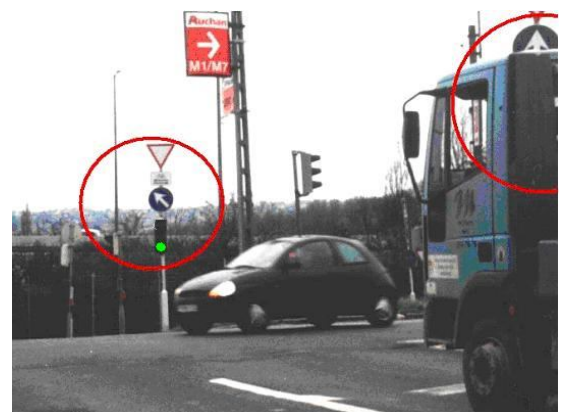
Telezöld

Több forgalmi sávval ellátott útszakaszokon – a tökéletes észlelhetőség kedvéért – a jelzőlámpákat célszerű sávonként megismételni. Korábban minden forgalmi sáv felett elhelyezték a kötelező haladási irány jelzőtáblát is, ami tökéletesen eligazította a járművezetőt, hogy abból a forgalmi sávból merre van lehetősége továbbhaladni. Ilyen jelzőlámpát mutat a 39. számú ábra.

37. számú ábra
Túl közeli jelzőlámpák



38. számú ábra
jelzőlámpa takarásban



Sajnos az újabban telepített fényjelző készülékek esetében ez a táblázás elmarad. A jelzőfejek meg vannak ugyan ismételve, de a jelzőtáblák nincsenek. Ilyen helyzetet mutat a következő kép. Ez tulajdonképpen elfogadható lenne abban az esetben, ha a jelzőfejek nyíl alakú, és nem kör alakú jelzések lennének.

Mint ahogy az a 40. számú ábra képén is látható: telezöld kerül alkalmazásra, ami megint csak megtévesztő lehet abban az esetben, ha a járművezető a forgalom sűrűsége miatt a jobb oldali jelzőtáblát nem látja. Az, hogy a jobb oldali jelzőtábla nem mindig látszik, természetes, hiszen éppen ez indokolja a fényjelző készülék jelzőfejeinek sávonkénti megismétlését. Ilyen forgalmi szituációt mutat a 41. számú ábra.

Kérdés, hogy ebben az esetben mi tiltja a balra kanyarodást.

Számos olyan kereszteződéssel is lehet sajnos találkozni, ahol a balra kanyarodást ténylegesen semmi nem tiltja, legfeljebb a kereszteződés geometriája miatt viszonylag kevés járművezető vállalkozik a manőverre. A többiek pedig azért nem kanyarodnak balra, mert ott nem szokás balra kanyarodni. A 42. számú ábra képén egy olyan telezöldes kereszteződés látható, ahol elvileg a jobb oldalon elhelyezett jelzőtábla miatt tilos balra kanyarodni, ám a valóságban ezt láthatóan semmi sem tiltja.

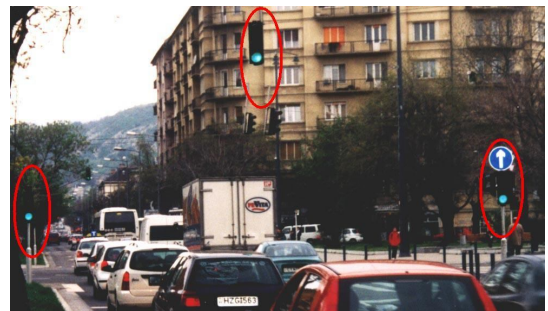
42. számú ábra
Telezöld?



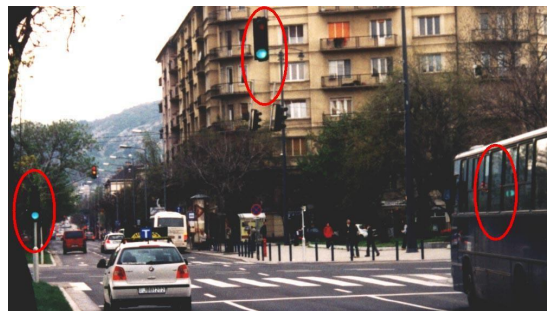
39. számú ábra
Sávonként megismételt jelzőfejek táblával



40. számú ábra
Sávonként megismételt jelzőfejek tábla nélkül



41. számú ábra
Sávonként megismételt jelzőfejek takart jelzőtáblával



Alapkövetelmény lenne, hogy minden egyes fényjelző készülék nyíl alakú jelzéseket mutasson. Ezzel szemben sorra olyan készülékek kerülnek üzembeállításra, melyek kör alakú

fényjelzéseket adnak.

(Megjegyzendő, hogy az úgynevezett telezőldes szabályozás – amikor szabad balra kanyarodni, de elsőbbséget kell adni a szemből érkezőknek, vagyis szabad jelzésnél mégsem szabad haladni – a balesetveszély miatt amúgy is kerülendő.)⁹¹

Jogszabálysértő kialakítás

Sajnos Magyarország útjain nem csak célszerűtlen kialakítású, és ezért balesetveszélyes, hanem egyszerűen jogszabálysértő módon kiépített fényjelző készülékkel is lehet találkozni. Ez már csak azért is érthetetlen, hiszen a csomópont kivitelezését megelelőző elkészítő szakaszban több szinten több szakember is ellenőrzi a terveket. A 41. számú ábrán az látható, hogy az úttest bal oldalán megismételt jelzőfejen ellentétes jelzési kép látható mint az úttest jobb szélén lévők. A KRESZ jogszabály értelmében ugyan „a belső forgalmi sáv mellett a bal oldalon elhelyezett készülék jelzése a belső forgalmi sávban (...) közlekedő járművekre vonatkozik”, de e kitétel nyilvánvalóan a „telezőldes” megoldásnál nem érvényesülhet.

Éppen ezért a fentebb hivatkozott 41/2003 GKM rendelettel kiadott jelzőlámpás forgalomirányítási szabályzat 6.3.5. pontja értelmében: „Az útkereszteződésbe azonos irányból érkező és különböző irányokba továbbhaladó járművek kör alakú zöld fény formájú szabad jelzései azonos időpontban kezdődjenek, és időtartamuk is azonos legyen.” A 43. számú ábrán egy ilyen, abszolút szabálytalan kialakítású, és ellentmondásos jelzése miatt rendkívül veszélyes helyszín látható. Ha a szabályozás feltétlenül forgalmi sávonként szükséges, kizárólag nyíl alakú fények jelenhetnének meg.

43. számú ábra
Jogszabálysértő jelzőlámpa



⁹¹ Kényszermegoldásként a német példa elgondolkodtató. Ott ugyanis a forgalmas telezőldes csomópontokban külön jelzőfej jelzi a kanyarodóknak, hogy a szemből érkezők már piros jelzést kaptak, így nyugodtan lehet kanyarodni. Ennél a megoldásnál a veszteségidők lényegesen kisebbek, mint ha külön balra kanyarodó jelzés lenne.

Gyalogos jelzőlámpa

A gyalogosok forgalmát irányító fényjelző készülékekkel kapcsolatban két problematika vethető fel, úgymint a nyomógombos készülékek kérdése, és az osztott pályás utakon történő gyalogosátvezetés.

A gyalogos által működtetett nyomógombos készülékek kiválóan alkalmazhatók akkor, ha a járműforgalom valóban olyan nagy, hogy a gyalogos áthaladása jelzőlámpa nélkül nem biztosítható, és emellett a gyalogosok ritkán kelnek át az úttesten.

Ha a járműforgalom nem indokolja a készülék működését, akkor általánossá válik az a gyalogosmagatartás, hogy a nyomógomb megnyomása után nem várja meg a szabad jelzést, hanem – a gyér járműforgalom miatt – a tilos jelzés alatt is át tud kelni az úton. Ez azt eredményezi, hogy a jelzőlámpa a gyalogos szempontjából feleslegesen működik, míg a járművek értelmetlenül állnak meg az üres gyalogátkelőhely előtt. Ez sajnos a járművezetőket tilos jelzésen való áthaladásra ösztönzi, valamint idegesíti is őket, ami a közlekedésben való további részvételük tekintetében nagyon hátrányos lehet.

Az osztott pályás utakon a gyalogosforgalom átvezetése általában szakaszosan történik, vagyis a gyalogosnak csak az út egyik felére szól a szabad jelzése. A gyalogosokat ez akkor bosszantja igazán, amikor a tőlük távolabbi úttesten szabad jelzésen átmehetnének, de a hozzájuk közelebb eső úttesten tilos jelzés van érvényben. Amikor szabad jelzést kapnak, akkor a távolabbi úttesten viszont már tilos jelzés lesz érvényben.

Bonyolultabb a helyzet a következő képen látható esetben, ahol kétszer két forgalmi sáv mellett a villamossíneken is át kell vezetni a gyalogosforgalmat.

Az egymáshoz ilyen közel lévő jelzőfejek megtéveszthetik a gyalogosokat. Sokan a tőlük távolabbi jelzőfej zöld jelzésére elindulnak, és a közeledő jármű elé lépnek. Mások viszont szándékosan hagyják teljesen figyelmen kívül az egy-egy szakaszra vonatkozó tilos jelzést, hiszen feleslegesnek és logikátlannak találják a 44. számú képen is látható jelzéskombinációkat.

*44. számú ábra
Gyalogosforgalom átvezetése több pályatesten*



Ilyen esetben legalább azt kell elérni, hogy az egyik úttest a villamosvágányokkal azonos módon kerüljön szabályozásra, ezáltal annak a gyalogosnak, aki a teljes úttesten át kíván kelni, maximum egyszer kelljen várakoznia.

A forgalomirányító fényjelző készülék kiváló és nélkülözhetetlen forgalomszabályozási eszköz. Fontos azonban, hogy a megfelelő módon alkalmazzuk, és csak ott, ahol valóban szükséges. Számtalan csomópont geometriai kialakításának megváltoztatása sokkal előnyösebb, mint jelzőlámpa telepítése. A gyalogosok biztonságára szánt jelzőlámpák gyakran csak a tilos jelzésen való áthaladásra ösztönöznek. A gyalogosok védelme érdekében számos más, elsősorban olyan forgalomtechnikai eszköz áll rendelkezésre, melyek a járműforgalom fizikai akadályokkal történő lassításán alapulnak. Ilyen például az emelt szintű gyalogátkelőhely, az útszűkületben elhelyezett gyalogátkelőhely, melyekkel részletesen a csillapított közlekedésről szóló fejezetben foglalkozom.

9.1.2.4. Körforgalom

A mai modern értelemben vett körforgalom nem azonos a körgeometriájú csomóponttal. Az útkereszteződés nem attól lesz körforgalom, hogy egy kör (esetleg más) alakú sziget van a csomópont közepén. A régi megoldás értelmében a körpályán haladó jármű a klasszikus „jobbkezes szabály” értelmében elsőbbséget kellett, hogy adjon a körforgalomba belépő járművek részére. A nagy áttörés Angliában következett be, amikor az elsőbbségi viszonyokat – a forgalom folyamatosságának biztosítása érdekében – megváltoztatták, és a körpályán haladó járművek elsőbbségét biztosították. Az első ilyen körforgalom 1966-ban született meg, majd a kontinensen Franciaországon keresztül terjedt el. Franciaországban 1983-ban lett egységes a szabályozás azzal, hogy a mai napig számos körgeometriájú csomópont működik a klasszikus „jobbkezes szabály” alapján. Ezek közül talán leghíresebb a párizsi diadalív körüli forgalmi rend (45. számú ábra).

45. számú ábra
Párizs leghíresebb körgeometriájú csomópontja



A körforgalom-építési hullám az 1990-es évek elején érte el Magyarországot. A körforgalom kiválóan teljesített: a jelzőtáblás szabályozáshoz képest lényegesen növekedett a forgalom

folyamatossága, lecsökkentek az feltartóztatási idők és – ami jelen mű témáját tekintve a legfontosabb – megszűntek a személyi sérüléssel járó balesetek. Két véletlenszerűen kiválasztott körforgalmú csomópont baleseti adatait mutatja a 19 táblázat.⁹²

19. számú táblázat
Körforgalmak baleseti adatai

Balesetszám a 75. számú és 76. számú főút kereszteződésében				
	(átépítés:1993)	Halálos	Súlyos	Könnyű
	Átépítés előtti év	3	5	16
	Átépítés utáni év	0	0	0
Balesetszám a 7. számú és 76. számú főút kereszteződésében				
	(átépítés:1996)	Halálos	Súlyos	Könnyű
	Átépítés előtti év	2	20	20
	Átépítés utáni év	0	0	0

Össességében kimondható, hogy a körforgalom szolgáltatási színvonala kiváló.

A körforgalom nagyon fontos hatása a forgalomcsillapítás, a járművek – érkezési iránytól független lassítása, ám áthaladásuk ekkor is folyamatos. Előnye továbbá, hogy ha valaki eltéved, vagy meggondolja magát a körpályát körbejárva korrigálhat. A teljességhez hozzátartozik az is, hogy a körforgalom nem mindenhol alakítható ki általában helyhiány miatt, de nem illeszthető be olyan nagy forgalmú útba sem, ahol a folyamatos haladást zöldhullám, azaz jelzőlámpás csomópontok egymás utáni kialakítása hivatott biztosítani.

A forgalomnagyság növekedésével a körforgalmú csomópontok átbocsátó képességét is növelni kellett. Kézenfekvő megoldásként a körpályán – a betorkolló utaknak megfelelően – növelték a forgalmi sávok számát. Ez a megoldás azonban nem várt eredményt hozott: a kapacitás csak kis mértékben növekedett, a forgalombiztonság drasztikusan romlott. Igaz, hogy a bekövetkezett balesetek súlyossága nem ér el komoly szintet, de a rendkívül sok anyagi káros baleset bekövetkezése aggasztó.

⁹² Adatok forrása: Michelberger Pál: Közlekedés a XXI. Században, Magyar tudomány, 2/2008.

A körforgalomban bekövetkezett balesetek

A többsávos körforgalmaknak több mint négyszer nagyobb a baleseti rátája mint az egyszerű egysávos körforgalmaké⁹³. A balesetek jelentős része az érintőlegesen vezetett becsatlakozásokban, másik jelentős részük a körpályán való sávváltás közben, és a harmadik jelentős csoport a belső sávból való kilépések során történik.⁹⁴ hasonlóak a hazai tapasztalatok is. Furcsasága a többsávos körforgalmak kiépítésével kapcsolatos helyzetnek, hogy ugyan a kilépés csak a külső forgalmi sávból lehetséges, mégis számos helyen találkozhatunk több forgalmi sávos kilépő szakaszokkal. – ez a kiépítés teljesen értelmetlen és használhatatlan, sőt a kilépésnél a körpálya belső forgalmi sávjában haladó jármű vezetőjét a belső forgalmi sávból való kilépésre ösztönzi (46. számú ábra).

*46. számú ábra
Két forgalmi sávos körforgalom*



Ugyancsak meg nem oldott probléma a gyalogosforgalom, illetve a kerékpárút forgalmának körforgalmú csomópontokon való átvezetése. Az egysávos körforgalmak esetében a megoldás hasonló lehet, mint az egyszerű útkeresztezésekben elvárt kialakítás: a gyalogosátkelőhelyet nem közvetlenül a körpálya mellé, hanem attól távolabb kell elhelyezni, annak érdekében, hogy a gyalogos elsőbbségét megadó és így megálló jármű ne akadályozza a körpályán továbbhaladók forgalmát. Több forgalmi sávval ellátott körforgalom pedig kizárólag úgy létesíthető, ahogy a következőkben bemutatom. Ezen megoldások igen nagy járműforgalmat feltételeznek, így a biztonságos gyalogosátvezetés külön szinten képzelhető el. Amennyiben mégis gyalogosátkelőhely kialakítása szükséges annak helyét úgy kell megválasztani, hogy a körpályáról a belső forgalmi sávban kilépő jármű vezetője se legyen gátolva a gyalogosátkelőhely és annak forgalmának észlelésében. (Lásd 48. számú ábra)

A többsávos körforgalmak közlekedésbiztonsági helyzetének megoldására több lehetőség is kínálkozik. Annak érdekében, hogy a több forgalmi sávos kilépés ténylegesen megvalósuljon a körpályán a külső forgalmi sávot a kilépő út külső sávjába, a belső forgalmi sáv forgalmát pedig a belső forgalmi sávba kell kivezetni.

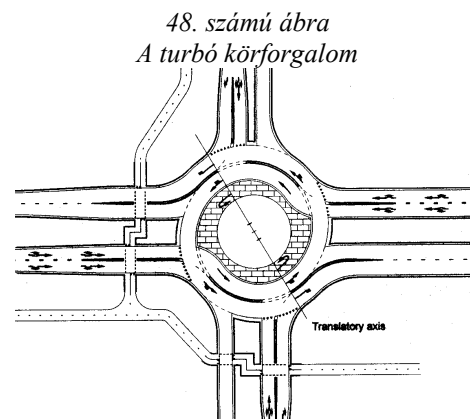
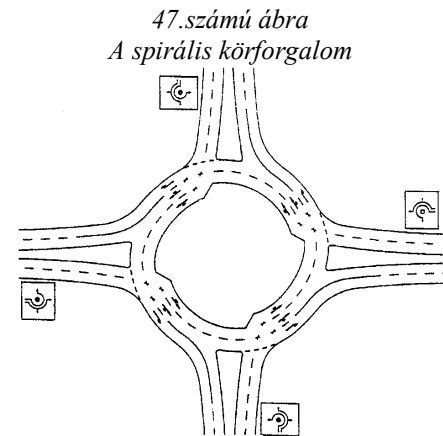
⁹³ Brilon – Drews – Stuwe: Sicherheit und Leistungsfähigkeit von Kreisverkehrplätzen. Schlussbericht zum Forschungsauftrag FE-Nr. 773559/91 der Bundesministers für Verkehr. Lehrstuhl für Verkehrswesen, Ruhr-Universität Bochum, 1993.

⁹⁴ Schnüll- Golterman: Einsatzkriterien für große Kreisverkehrplätze mit und ohne Lichtsignalanlage an klassifizierten Straßen. FSS Heft 788 Bonn, 2000

Ez azonban azt is maga után vonja, hogy a körpálya külső forgalmi sávjából csak az első kilépő lehetőségénél lehet a körforgalmat elhagyni, praktikusan a körforgalomba való behaladásakor abba a forgalmi sávba kell besorolni, amely megfelel, a szándékolt kilépési iránynak. Tulajdonképpen tehát a többsávós körforgalom normál útkereszteződésként funkcionálhat, hiszen a szándékolt továbbhaladási iránytól függően kell a körforgalom előtt besorolni, pontosan úgy, mint a normál útkereszteződés előtt. Kézenfekvő, hogy a hatályos KRESZ szabályozás megváltoztatásával a körforgalom ne körforgalmú útként, hanem az útkereszteződések egy speciális típusaként kerüljön definiálásra. Ebben az esetben az útkereszteződés előtti – több forgalmi sávós utakra vonatkozó – besorolási szabályok a körforgalomra is érvényesíthetők.

Amennyiben a csomópont átbecsátó képessége, illetve a lebonyolódó forgalom nagysága indokolja a többsávós kilépést, a forgalmi sávok szétválasztását, a forgalmi áramlatok elválasztását útburkolati jellel, vagy kiemelkedő szigetekkel kell biztosítani. Meg kell teremteni a besorolás rendjét jelző és a járművezetőt továbbhaladási szándékának megfelelően idejekorán és félreérthetetlenül informáló jelzőtáblákat és útburkolati jeleket.

A többsávós körforgalmak közlekedésbiztonsági és kapacitási szempontoknak egyaránt megfelelő változatai a 47. számú ábrán látható, úgynevezett **spirális sávvezetés**⁹⁵ és a 48. számú ábrán látható holland modell, az úgynevezett **turbó körforgalom**.⁹⁶ Az egy forgalmi sávós körforgalmak korábban vázolt előnyeit csak az a több forgalmi sávós körforgalom tudja megközelíteni, amelyben kevés a különböző



⁹⁵ Schnüll – Goltermann, Einsatzkriterien für große Kreisverkehrsplätze mit und ohne Lichtsignalanlage an klassifizierten Straßen. FSS Heft 788 Bonn, 2000

⁹⁶ Fortuijn L.G.H.: Meerstrooksrotondes: verkennigvan nieuwevormen. Verkeerskundige werkdagen. 1997.

irányú járműáramlatok találkozási pontja (konfliktuspont), amelyben a járműáramlatok fonódásmentesek, és természetesen amelyben a konfliktuspontokban garantálható az alacsony haladási sebesség.⁹⁷

9.1.2.5. Vasúti átjáró

Nem útkereszteződés, de forgalmát akár jogszabályi előírás akár jelzőtábla, akár fényjelző készülék is szabályozhatja. Tekintettel ezen hasonlóságokra, mindenképpen itt indokolt szót ejteni a vasúti átjárókban bekövetkezett balesetekről.

A vasúti átjáró nem más, mint közút és vasút szintbeli kereszteződése⁹⁸. Az ilyen szintbeli keresztezések a közúthálózatnak, és azon belül a közlekedési rendszernek igen kis szegmensét jelentik. Ugyanakkor az évről évre ismétlődő balesetek okán gyakran kerülnek a figyelem középpontjába.

Magyarország vasúti átjáróinak számát az alábbi táblázat mutatja.⁹⁹

20. számú táblázat
A vasúti átjárók száma

	1985 ¹⁰⁰	1995	2009
Biztosítatlan	1763	3195	3330
Biztosított	1329	2778	2806
Összesen :	3092	5973	6136

Hozzátevé, hogy Magyarország közúthálózatának hossza 158 633¹⁰¹ kilométer körül van, kiszámítható, hogy a járművezetők átlagosan milyen gyakran találkoznak vasúti átjáróval. 6136 db vasúti átjáróval és 158 633 km úttal számolva 25,8 km adódik. Vagyis 26 kilométerenként vasúti átjárón haladunk keresztül. Ebben a megközelítésben a vasúti átjáró nem is olyan apró pontnak tűnik a közlekedési rendszerben.¹⁰²

A vasúti átjárókban bekövetkezett balesetek számát a következő táblázat mutatja.

⁹⁷ Dr. Maklári Jenő: A többsávú körforgalmak teljesítőképességének és forgalombiztonságának növelése, Városi Közlekedés 2006. évi 5. szám

⁹⁸ A közút és vasút szintbeli kereszteződését a közút szempontjából vasúti átjárónak, míg a vasút szempontjából útátjárónak nevezzük.

⁹⁹ Forrás : MÁV ZRt.

¹⁰⁰ Forrás : OKBT Közlekedésbiztonság 1988/1.

¹⁰¹ 1994. évi adat

¹⁰² Természetesen ez a számítás teljes egészében értelmetlen, és semmiféle tartalommal nem bír. A vasúti átjárón való áthaladás gyakorisága a választott közlekedési pálya jellegétől, az igénybevett területtől, valamint az igénybevétel jellegétől függ.

21. számú táblázat
A vasúti átjáróban bekövetkezett balesetek

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Balesetszám	19686	19976	20957	20777	20977	20635
Vasúti átjáróban	64	43	42	40	37	33
Arány [%]	0,3	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1

Az adatokból egyértelműen megállapítható, hogy minimális számú balestről van szó, de tény, hogy az ilyen jellegű balesetek igen súlyos kimenetelűek. A halálozás valószínűsége közel tízszer nagyobb az átlagos balesetekhez képest.¹⁰³

A vasúti átjáró lehet biztosított és biztosítatlan. Ez utóbbi azt jelenti, hogy a közúti jármű vezetője a vasúti átjáróhoz közeledve csak tájékoztatást kap arról, hogy vasúti átjáró következik, de semmiféle információt nem kap arról, hogy közeledik-e vasúti jármű vagy sem. A biztosított vasúti átjáró ezzel szemben a közúti jármű vezetőjét tájékoztatja a biztosítóberendezés által arról, hogy közeledik-e vasúti jármű, vagy esetleg a berendezés üzemén kívül van.

Az 1960-as években a vasúti átjárók biztosítása a vasúti feladatok közül nem emelkedett ki, annak része volt, és csak vasúti utasításokban szerepelt. 1965-ben fogalmazódtak meg a sorompók alkalmazásának irányelvei, és megkezdődött a fénysorompók telepítése is.

Az 1970-es évek elején már biztonság szempontjából rangsorolták az átjárókat, de csak az országos közúthálózatra kiterjedően. Majd az 1973-ban 40 halálos áldozatot követelő Kecskeméten történt autóbusz-tragédia után a vizsgálódást valamennyi vasúti átjáróra kiterjesztették. 1975-ben Hajdúsámsonban 12 halálos áldozatot követelő baleset történt, mely után a KPM az „ötödik ötéves terv” keretei között milliárdos összeget fordított a vasúti-közúti szintbeli kereszteződések biztonságának javítására. Példaként említhető, hogy a menetrend szerinti autóbuszjáratokkal érintett útvonalakon minden átjárót biztosítóberendezéssel szereltek fel, sok átjárót megszüntettek, sok helyen épületbontással, áthelyezéssel, átépítéssel javították a beláthatósági körülményeken.

Az egységes szabályozás alapja a Nemzetközi Közúti Jelzési Egyezményen¹⁰⁴ alapuló 2/1976 KPM rendelet volt, mely hatására több országos ellenőrzés és felülvizsgálat indult az 1980-as évek elején.

¹⁰³ Major Róbert: Sebességcsökkentés vasúti átjáróban?, Belügyi szemle, 2001. évi 9. szám

¹⁰⁴ Magyarországon kihirdetve : 2004. évi CXI. törvény

Ezt a rendeletet váltotta a ma is hatályban lévő 20/1984. KM rendelet az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről, mely pontosan, minden részletre kiterjedően szabályozza a vasúti átjárók kialakítását és forgalomszabályozását.¹⁰⁵

Közlekedés vasúti átjáróban

Fenti címet viseli a KRESZ 39. szakasza. „Vasúti átjárót megközelíteni csak fokozott óvatossággal és mértékelt sebességgel szabad. A vasúti átjárón fokozott óvatossággal és késedelem nélkül kell áthaladni.” – szölt a KRESZ eredeti szövege.¹⁰⁶

A 1990-es évek közepén a néhány igen súlyos autóbusszal kapcsolatos halálos tömegszerencsétlenség bekövetkezése ismét a vasúti átjárók biztonságának növelésére irányította a figyelmet. 1997-ben meg is történt az állami beavatkozás: Módosult a KRESZ 39. szakasza, a 104/1997. Kormányrendelet teljes egészében kicserélte a „Közlekedés vasúti átjáróban” című szakaszt.

A hatályos szöveg : „A vasúti átjárót megközelíteni csak fokozott óvatossággal szabad. A közúti jármű vezetője köteles a jármű sebességét a vasúti átjáró előtt elhelyezett - 90., 91., 92. vagy 95. ábra szerint - veszélyt jelző táblánál lakott területen legfeljebb 30 km/óra, lakott területen kívül legfeljebb 40 km/óra csökkenti, és a vasúti átjáróig ezzel a csökkentett sebességgel kell haladni.

A vasúti átjárón csak folyamatosan – megállás nélkül – legalább 5 km/óra átlagsebességgel szabad áthaladni.”

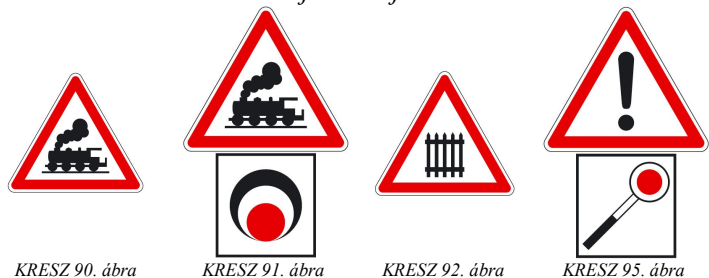
A KRESZ 90,91,92 és 95. számú ábrája szerinti veszélyt jelző táblák a vasúti átjáróra hívják fel a figyelmet (49. számú ábra).

A táblák jelentése a következő:

- t sorompó nélküli,
 - t fénysorompóval biztosított,
 - t sorompóval biztosított,
 - t jelzőőr által biztosított
- vasúti átjáró

A veszélyt jelző tábla minden vasúti

49. számú ábra
A vasúti átjárót előjelző táblák



¹⁰⁵ A rendelet számtalan módosítást élt meg, és ma már rendkívül elavultnak, korszerűtlennek nevezhető.

¹⁰⁶ Módosította 104/1997. Kor. r. 15. szakasza. Hatályát veszítette: 1997. IX. 15.

átjáró előtt ki van helyezve, kivétel csak földút lehet.¹⁰⁷

A veszélyt jelző tábla, a vasúti átjárót előjelző táblák, a vasúti átjáró kezdete jelzőtábla által alkotott rendszer jól felismerhető közúti jelzésekből áll, a járművezetőknek minden körülmények között van lehetőségük a vasúti átjárók észlelésére.

Ezt az is bizonyítja, hogy gyakorlatilag nem történik olyan vasúti átjárós baleset, melyben a közúti jármű vezetője arra hivatkozik, hogy nem észlelte, nem vette észre a vasúti átjárót, nem tudta, hogy vasúti átjárón halad át.

Szinte az összes – több mint nyolcvan százalék – vasúti átjárós baleset a fénsorompó tilos jelzésének figyelmen kívül hagyására, illetve a lezárt félsorompó kikerülésére vezethető vissza.¹⁰⁸

Alapvetően ismerjük tehát a vasúti átjárós balesetek okait.

A megelőzés terén ebből kell kiindulni. Nem az észlelési körülményeket kell javítani, hiszen azok adottak. Üzemzavar esetére pedig a korábbi KRESZ is előírta a kötelező megállást és meggyőződést arról, hogy nem közeledik vasúti jármű.

A KRESZ 1997-es módosítása a vasúti átjárók tekintetében lényegében az utaló szabályok helyett részletezi a szabad áthaladást, illetve a megállási kötelezettséget jelentő jelzéseket, továbbá lényeges változásként sebességkorlátozást ír elő.¹⁰⁹

Miért van szükség általában sebességcsökkentésre? Három dolgot lehet kiemelni. Egyik az, hogy alacsonyabb sebesség alkalmazása mellett bármilyen veszélyhelyzet elhárítása, vagy legalábbis „lereagálása” a jármű mozgását tekintve rövidebb úton megtörténhet. A második, hogy az esetleges ütközés esetén a jármű sebessége kisebb, így a következmények is kevésbé súlyosak. A harmadik pedig, hogy lassabb haladás esetén a járművezetőnek több ideje van a körültekintésre, a veszélyhelyzet felismerésére.

A biztonságos sebesség azt jelenti, hogy a baleset bekövetkezésének kockázata nem jelentős, és ezzel párhuzamosan a közlekedés alaprendeltetéséhez, a haladáshoz fűződő érdek sem

¹⁰⁷ Ott nem kell elhelyezni a veszélyt jelző táblát, ahol a földúton haladva a "Vasúti átjáró kezdete" jelzőtáblát az átjárótól számított 50 méterről és azon belül a járművezető folyamatosan láthatja.

¹⁰⁸ Ebből a szempontból a korszerűtlenebb, kézzel vezérelt teljes sorompó biztonságosabbnak nevezhető, mivel fizikailag zárja le a közút forgalmát.

¹⁰⁹ A minimális sebesség kérdésével kapcsolatban is sok minden felvethető: például, hogy az 5 km/h tekintetében mit értünk átlagsebesség alatt; mennyivel több és pontosabb ez a meghatározás mint a korábbi „késedelem nélkül” és „folyamatosan” kifejezések; a legtöbb gépkocsin a sebességmérő az 5 km/h értéket ki sem mutatja; stb.

sérül túlságosan. Ezért kell keresni azt az optimálisnak mondható sebességet, mely alkalmazása mellett a baleseti kockázat még elfogadható.¹¹⁰

A hatályos KRESZ jogszabály különböztet aszerint, hogy lakott területen belül vagy kívül helyezkedik el a vasúti átjáró. Lakott területen kívül az általános maximális sebesség kevesebb mint felét, lakott területen belül a 60 százalékát engedélyezi.

Gyakorlatilag lakott területen kívül 150-250 méteres útszakaszon kell a csökkentett sebességgel haladni, mivel a veszélyt jelző tábla az átjáró előtt ilyen távolságban van elhelyezve, lakott területen ez a távolság 50-100 méter.¹¹¹ Ezeken a szakaszokon kell tehát csökkentett sebességgel haladni, de miért?

Hogy a járművezető könnyebben észrevegye a vasúti átjárót?

- Nem, mert magának az átjárónak az észlelhetősége fennáll a sebesség csökkentése nélkül is.

Hogy a járművezető az esetleges veszélyhelyzetet korábban észlelhesse?

- Nem, mert a járművezető pontosan tisztában van azzal, hogy miket kell lásson ahhoz, hogy „fokozott óvatossággal” ugyan, de nyugodtan áthaladhasson az átjárón, továbbá tisztában van a tilos jelzések képével, és tisztában van azzal is, hogy mit kell tennie akkor, ha nem tudja eldönteni, hogy tilos vagy „szabad” jelzést lát-e.¹¹²

Hogy az esetleg bekövetkezett baleset súlyosságát mérsékelje?

- Nem, mert a vasúti jármű és a közúti jármű sebesség és tömeg viszonyaiban gyakorlatilag elenyésző a közúti jármű szerepe, így majdnem mindegy - a kimenetel szempontjából - hogy a közúti jármű sebessége mekkora.¹¹³

A sebességkorlátozás bevezetése ezek szerint értelmetlen, és felesleges volt. A módosítás 1997. szeptember 15. napján lépett hatályba. A hatásvizsgálathoz a módosítás előtti két év és a módosult szabályozás hatályba lépését követő két év adatait érdemes összevetni.

¹¹⁰ A balesetek megszüntetése értelmetlen célkitűzés, hiszen a közlekedés ember-jármű-környezet együttese annyira összetett és bonyolult rendszer, hogy valamelyik összetevő hibája szükségszerűen előfordul. Elérhető, ennek megfelelően értelmesebb célunk a balesetek számának, és súlyosságuknak elfogadható szintre való csökkentése lehet.

¹¹¹ KRESZ 16. szakasz (2) bekezdés

¹¹² Meg kell állnia, ha nem látja a villogó fehér fényt, illetve meg kell állnia, ha a sorompórúd nem teljesen nyitott állapotban van.

¹¹³ Sőt egyes vélemények szerint pont az ellenkező hatás érvényesül, mert egyrészt nagyobb sebességgel haladva kisebb valószínűséggel találkozik a két jármű, másrészt a közúti jármű nagy sebességének köszönhetően az ütközéstől oldalirányba lesodródik a vágányról, és nem következik be az a szörnyű helyzet, amikor több száz méteren keresztül tolja maga előtt-alatt a vasúti jármű. Ezeket a felvetéseket azonban rendkívül óvatosan kell kezelni.

22. számú táblázat
 Vasúti átjárós balesetek száma a KRESZ változás idején

	1995	1996	1997	1998	1999
Balesetszám	19817	18393	19097	20147	18923
Vasúti átjáróban	55	53	45	59	52
Arány [%]	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3

A táblázat adatait elemezve megállapítható, hogy az 1997. évi visszaeséstől eltekintve az adatsorban lényegi változás nincs. Az adatok stagnálást mutattak.¹¹⁴ Ha a balesetben életüket veszített személyek számát tekintjük hasonló megállapítást tehetünk. Ezek szerint a módosításnak semmi kézzelfogható eredménye nem volt.

Mindezekre tekintettel leszögezhető, hogy az 1997-es KRESZ módosítás a megelőzés tekintetében csődöt mondott.¹¹⁵ Ami megítélésem szerint törvényszerű volt. Korábban említettem, hogy pontosan tisztában vagyunk a vasúti átjárós balesetek okaival. Szinte egy balesetnek sem volt oka, hogy a megengedett legnagyobb sebességgel, vagy annak közelében haladt a közúti jármű.

Ha ismerjük a baleseti okokat, akkor **célirányosan** lehet beavatkozni. (Mint láttuk máshogy nincs is értelme.) Célirányosan, azaz a tilos jelzés figyelmen kívül hagyása tekintetében. Az agresszív farkasként viselkedő járművezetők, akik áthaladnak az átjárón a fénysorompó tilos jelzése ellenére, kikerülnek a félsorompót, miért lassítanak le a sebességkorlátozás miatt?! Ők azok, akik nemcsak a maguk, hanem általában családjuk, barátaik, ismerősük életével játszva haladnak át a tilos jelzésen, őket kell kiszűrni a forgalomból.

A tilos jelzésen való áthaladás másik magyarázata a figyelmetlenség, amikor a járművezető nem győződik meg a fénysorompó jelzéséről, azt fehérnek gondolva, vagy a tilos jelzésen, vagy a sötét jelző mellett halad be az átjáróba.

A megelőzés tekintetében, tehát egyfelől tudati befolyásolással vissza kell tartani a szándékos szabályszegőket, másfelől a tilos jelzés, vagy a sötét állapotú jelző észlelhetőségét kell növelni.

¹¹⁴ Az 1997. évi visszaesés semmiképpen nem a módosítás eredménye, hiszen az csak szeptember 15. napján lépett hatályba.

¹¹⁵ Ez nem jelenti azt, hogy bizonyos vasúti átjárókban ne lehetne indokolt a sebességkorlátozás, de ott azt egyedileg jelzőtáblával jelezni kell, mint ahogy több helyen ez elő is fordul. Nem szabad azonban megfélemlíteni ilyenkor a jelzőtábla hatályának feloldásáról sem. Hosszútávon egyszerű megoldásként a KRESZ rendelkezéseinek módosításával elő kell írni, hogy a vasúti átjáró, az útkereszteződéshez hasonlóan, a tilalmi, vagy korlátozó táblák hatályát feloldja.

A tilos jelzésen való áthaladás ellenőrzése

Magyarországon már az 1990-es évek elején kifejlesztettek automatikus rendszámfelismerő rendszerrel működő, két kamerás átjáró-megfigyelő berendezést.

A fénySOROMPÓVAL biztosított vasúti átjárók ellenőrzése kell, hogy a kiemelkedő cél legyen, és nem a sebességtúllépés ellenőrzése, hanem a tilos jelzés figyelmen kívül hagyásának ellenőrzése.¹¹⁶

A szándékos szabályszegők kiszűrése, így a balesetek megelőzése csak a rendészeti eszközökkel végrehajtott forgalomellenőrzésen keresztül lehetséges. A vasúti átjáró tilos jelzését tudatosan figyelmen kívül hagyó járművezető tudati befolyásolására feltehetően sem oktatási, sem nevelési eszközökkel, sem elrettentéssel nincs lehetőség. Az ilyen járművezető szabálykövető magatartása általában csak a büntetéstől való félelem kialakításának eszközével érhető el.

Már itt megjegyzem azt a később kifejtésre kerülő tételt, hogy a szabályszegők rendészeti eszközökkel, elsősorban a forgalomellenőrzésen keresztül történő kiszűrése és felelősségre vonása csak akkor lehet eredményes, ha nem csupán az tudatosul a járművezetőkben, hogy bárhol és bármikor ellenőrzés alá vonhatók, hanem az is, hogy az esetleges szabályszegés szankcionálása nem maradhat el. Nem a szankció súlyosságának, hanem annak **elmaradhatatlanságának** van tehát igazi visszatartó ereje.

A fénySOROMPÓ jelzéseinek jobb észlelése

Ugyanakkor azon balesetek esetében, melyekben a járművezető a figyelmetlensége miatt nem észlelte a tilos jelzést, vagy azt, hogy a fénySOROMPÓ üzemen kívül van (sötét), van lehetőség az emberi hiba előfordulási arányának csökkentésére. A járművezető figyelmét a vasúti átjárón való áthaladás előtt a jelzőberendezésre kell összpontosítsa. Tulajdonképpen ezen összpontosítás elmaradása vezethet a figyelmetlenség okán bekövetkező balesethez. A figyelem-összpontosításban a forgalomtechnika jelentős segítséget nyújthat. Természetes, hogy a piros-tilos jelzés észlelhetőségét javítani lehet a piros jelzés fényerejének növelésével, illetőleg a fénySOROMPÓ megismétlésével a járművezető haladási nyomvonalának, így látóterének vonalában.

Ugyancsak jól bevált módszer a citromsárga szín alkalmazása. A citromsárga színt a köztudatban az irigység színeként tartják számon, de meglepő módon nem ezt jelenti, hanem a

¹¹⁶ Jogalkotási javaslataim között természetesen a KRESZ jogszabályban megjelölt 30 km/h és 40 km/h sebességhatárolások eltörlése és az áthaladás szabályainak lényeges egyszerűsítése is szerepel.

hitet, a jóságot, az értelmet, megérzést, örök fényt, hatalmat. Erőt ad, segíti a mentális aktivitást. Viszont a túl sok sárga zavaró hatású is lehet. Legfeltűnőbb szín a fekete háttérrel párosítva. Nagyon jó általános figyelem felkeltése céljából.¹¹⁷ (pl.: taxik színe) A közúti jelzések, így a jelzőtáblák és a fénysorompó is citromsárga keretbe foglalva szinte odavonzza a járművezető tekintetét, így minimálisra csökken annak a lehetősége, hogy a járművezető a jelzést, vagy annak hiányát nem észleli.

9.1.3. Forgalm szabályozás szabad útszakaszon

A csomópontok közötti útszakaszokon – elsősorban lakott területen kívüli útvonalakon – a forgalm szabályozás jóval kisebb jelentőségűnek látszik, mint a csomópontokban. Ugyanakkor a baleseti adatok alapján az látszik, hogy a szabad útszakaszokon több baleset történik mint a csomópontokban. Méginkább meglepő az egyenes útszakaszon bekövetkezett balesetek magas, közel 50%-os aránya.

23. számú táblázat
A balesetek száma útalakzat szerint

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Balesetszám	19686	19976	20957	20777	20977	20635
Egyenes útvonalon	9651	9817	9998	10226	10287	10039
Arány [%]	49 %	49 %	48 %	49 %	49 %	49 %
Útkanyarulatban	2519	2602	2882	2675	2668	2601
Arány [%]	13 %	13 %	14 %	13 %	13 %	13 %

Figyelemmel a balesetek bekövetkezésére és elsősorban a feltárt okaira, a szabad útszakaszok forgalomtechnikai beavatkozásai általában a megengedett legnagyobb sebesség korlátozása, a legkisebb sebesség meghatározása, az ajánlott sebesség meghatározása, az előzési tilalmak elrendelése, valamint veszélyt jelző táblákkal a veszélyek közlése.¹¹⁸

A megengedett legnagyobb sebesség korlátozásának két fajtája lehetséges. Egyrészt a helyi sebességkorlátozás, másrészt sebességkorlátozás hosszabb útszakaszon. Sebességkorlátozás

¹¹⁷ Színek és jelentésük: http://alfoldi.virtus.hu/?id=detailed_article&aid=45641

¹¹⁸ Talán a leginkább tipikusnak nevezhető szabálytalan előzésre visszavezethető balesetek gócosodása olyan egyenes útszakaszon figyelhető meg, amely egyenes útszakasz viszonylag rövid, és előtte hosszabb szakaszon az út vonalvezetése miatt az előzés lehetetlen. Ekkor valósul meg az úgynevezett kényszerített előzések sorozata, azaz a rövid egyenes útszakaszon megpróbálja minél több gépkocsivezető leküzdeni az előtte levő akadályt. Ekkor gyakran 5-10 gépkocsi is egyszerre belefog az előzésbe, s ami az elsőnek még megfelelő tér-időköz, az a hátrébb levőknek már kevés lehet.

bevezetésére csak akkor van szükség, ha a közlekedés biztonsága semmiféle más eszközzel nem biztosítható, továbbá ha a veszélyt jelző vagy az ajánlott sebességre felszólító jelzések hatástalanok, a veszélyes térség felszámolása átépítéssel vagy más építészeti beavatkozással nem lehetséges, ugyancsak nincs lehetőség a veszély észlehetőségének javítására, illetve ha a rendszeres ellenőrzés hatástalan maradt. A sebességkorlátozásra azért van szükség, mert elrendelése lehetővé teszi a jármű feletti uralom megőrzését, a járművek közötti sebességkülönbségek szükséges mértékű csökkentését, annak a problémának a kiküszöbölését, ami abból fakad, hogy a járművezetők egy része hibásan méri fel a biztonságos sebesség felső határát. Ugyancsak hozzájárul az előzések számának csökkenéséhez, a forgalom egyenletesebbé válásához, így pedig a biztonság jelentős növelését eredményezi. A sebességkorlátozás mértéke a veszély fajtájától és a helyi viszonyoktól függ. A sebességkülönbség csökkentésénél a 85 %-os sebességértékből kell kiindulni. Ez azt a sebességet jelenti, amit az adott útszakaszon – akadálytalan forgalom (tehát amikor a mért jármű előtt nem halad másik gépkocsi) esetén – a személygépkocsi-vezetők 85 %-a nem lép túl. Minden egyedi sebességkorlátozást megindokolt méréseknek kell alátámasztaniuk.

Annak érdekében, hogy a járművezetők a sebességkorlátozásra felhívó jelzőtáblát komolyan vegyék rendkívül fontos, hogy azok valóban csak a fenti feltételek esetén kerüljenek kihelyezésre. Az indokolatlannak tartott sebességkorlátozás – amennyiben jelentős számban fordul elő – jelentősen rontja az önkéntes jogkövetést, és az egyébként szabálykövető természetű járművezetők is formálisan szabályszegőkké válnak. Fel kell hívni a figyelmet azonban arra, hogy az indokolatlannak tartott sebességkorlátozás nem minden esetben valóban indokolatlan. Amennyiben a sebességkorlátozás oka nem ismerhető fel teljesen egyértelműen mindenki számára, azt külön jelezni kell. E jelzés az adott helyen szükséges sebességkorlátozás indokának, veszélyt jelző táblával való jelzését jelenti.

A járművezető az adott útvonalra engedélyezett megengedett legnagyobb sebességről a jelzőtáblákból kell, hogy következtessen. Lakott területen kívüli útszakaszra érve, ha az út nem teszi lehetővé a generálisan meghatározott lakott területen kívüli maximális sebességgel való haladást, akkor jelzőtábla ad utasítást a megengedett legnagyobb sebesség korlátozásáról. Megfontolandó, hogy a járművezetők más módon – jelzőtábla alkalmazása nélkül – is értesülhetnek az adott útvonalra vonatkozó megengedett legnagyobb sebességről. Egy olyan általános szabályról lenne szó, mely meghatározza az út jellegére tekintettel a megengedett legnagyobb sebességet. A járművezetőnek nem kell emlékeznie arra, hogy az útszakasz elején milyen sebességről szóló tábla volt, illetve a jelzőtáblákat nem kell olyan sűrűn kihelyezni, hanem a vezető egyszerűen az út látványa alapján kap tájékoztatást a megengedett

sebességről. A sebességkorlátozás általában azokon a lakott területen kívüli utakon indokolt, melyek keskenyek, rossz minőségűek. Tekintettel arra, hogy a keskeny, hat méter szélességet meg nem haladó utakon menetirányokat elválasztó útburkolati jeleket elhelyezni nem lehet, célszerűnek látszik a megengedett sebességet az úttest menetirány szerinti jobb és baloldalát egymástól elválasztó útburkolati jelhez, pontosabban annak hiányához kötni. Amennyiben nincs ilyen útburkolati jel – keskeny, rossz minőségű utakon – akkor a generális szabály kisebb sebességet írna elő.¹¹⁹ (lásd a jogalkotási javaslatokat megfogalmazó 15.6 fejezetben)

E javaslat indoka elsősorban a járművezető segítése, hiszen a hatályos KRESZ jogszabály értelmében a jármű sebességét,

mindenkor az út-, az időjárás-,

és látási- valamint a forgalmi

viszonyoknak megfelelően kell

megválasztani. A baleseti

adatok azt igazolják, hogy a járművezetők jelentős része nem képes felismerni az útviszonyokhoz tartozó biztonságos sebességet (24. számú táblázat). Ezt tenné meg helyette a jogszabály.

24. számú táblázat
A relatív sebességtűllépés
jelege

	aránya
Az út jellegzetességeihez (útviszonyokhoz)	77-78 %
Az időjárás viszonyokhoz	8-9 %
A forgalmi viszonyokhoz	6-7 %

A megengedett legkisebb sebesség, mint korlátozás teremti meg annak lehetőségét, hogy ki lehessen tiltani adott utakról azokat a járműveket, amelyek az útra vagy útszakaszra engedélyezett legkisebb sebességgel nem képesek haladni. E képesség hiányának okai a jármű egyedi sajátosságain túlmenően lehetnek akár a vezető egyéni képességei, vagy akár a jármű terhelése. Így nem csupán adott járműkategóriák indirekt kitiltásáról van szó, hanem olyan járművek kitiltásáról is, amelyek normál körülmények között a feltételt teljesíteni tudnák. A korlátozás vonatkozhat a teljes útra, vagy valamelyik forgalmi sávra. A korlátozást indokolhatja az útszakasz teljesítőképességének növelése vagy a forgalom egyenletesebbé válása eredményeképp a közlekedés biztonságának fokozása.

A sebességhatár megszabásakor mindig gondoskodni kell olyan alternatív útvonalakról, amelyeken a korlátozás hatálya alá eső járművek képesek elérni úticéljukat. Számítani kell arra is, hogy ezeken az utakon a lassabban haladó járművek forgalma megnő. Fontos: idejekorán el kell helyezni az előjelző táblákat, hogy a korlátozás alá eső járművek vezetői még idejében dönthessenek útirányuk megváltoztatásáról.

¹¹⁹ A hatályos szabályozás értelmében a 6 méter szélességet el nem érő utakon terelővonal nem festhető fel. Természetesen az útburkolati jelekhez kötött szabályozás bevezetésének feltétele, hogy azokon a szakaszokon, ahol kell, ott ténylegesen legyen – megfelelően karbantartott – útburkolati jel.

Az ajánlott sebesség jelenleg a magyarországi szabályozási lehetőségek között csupán a jelzőlámpás útkereszteződés megközelítésének optimális sebességét előre jelző berendezésként szerepel, azonban számos országban kedvező tapasztalatokat szereztek az adott útszakaszra ajánlott sebesség bevezetéséről. Tartalma abban összegezhető, hogy kedvező forgalmi, látási, időjárási és útviszonyok között célszerű a megadott sebességtartományok között közlekedni. Az ajánlott sebesség segíti a járművezetőt az út vonalvezetésének, és általában az útviszonyoknak megfelelő sebesség megválasztásában. A jelzés egyetlen célja tehát a forgalomban résztvevők biztonságának fokozása, sebességválasztásukhoz segítség nyújtása, ezáltal a nyugodtabb, egyenletesebb és gyorsabb forgalom biztosítása. Egyúttal lehetőség nyílik a túlságosan gyorsan közlekedő járművek lassítására is. A sebességkülönbségek csökkentésén keresztül fokozza a biztonságot. Tipikus alkalmazási terület lehetne a veszélyt jelző táblákkal együtt elhelyezett ajánlott sebesség jelzőtábla, ami abban segítené a járművezetőt, hogy az adott veszély miatti fokozott figyelmi és körültekintési kötelezettségét milyen sebesség mellett tudja optimálisan teljesíteni.¹²⁰

E közúti jelzés Bécsi Jelzési Egyezmény szerinti bevezetésének ellenzői azzal érvelnek, hogy az „ajánlott sebesség” jelzőtáblának egyáltalán nincs jogi kötőereje, és egy esetleges balesetnél a jogalkalmazás nem tudja értékelni az ajánlott sebességet túllépő, ám a megengedett sebességhatáron belül közlekedő járművezető magatartását. Ugyancsak ellenérv, hogy az ajánlott sebesség közlésekor nem tisztázott az az, hogy milyen járműre vonatkozik: korszerű, átlagos, vagy elavult műszaki tulajdonságokkal rendelkezőre, személygépkocsira, vagy tehergépkocsira. Évtizedekkel ezelőtt az útkanyarokban felállított „Ajánlott sebesség km/h-ban” kiegészítő táblákat pont ezen érvelések alapján távolították el, annak ellenére, hogy közlekedésbiztonsági szakemberek, köztük Viski László és Irk Ferenc, akkor is érveltek, a jelzés hasznossága mellett. Hiszen a közúti jelzések alaprendeltetése nem az, hogy alapot szolgáltatassanak egy esetleges balesetet előidéző közlekedési résztvevő megbüntetéséhez, hanem az, hogy segítsék elő a balesetmentes közlekedés lebonyolódását.

Egyébként az ajánlott sebesség be nem tartásának természetesen semmiféle jogi következménye nem lehet.

¹²⁰ Példaként felhozható akár a kettős kanyar akár a vadveszély tábla, mely a járművezetőre a fokozott figyelmen kívül semmiféle kötelezettséget nem ró, magának kell a körülmények alapján felismerni a biztonságos sebességet. Célszerű lenne tehát erről a sebességről, ajánlott sebesség formájában tájékoztatni.

Az előzés tilalma csak rövid szakaszokon, járulékos beavatkozásként alkalmazható. Mielőtt a tilalmi tábla elhelyezésre kerülne, mindenképpen meg kell vizsgálni annak lehetőségét, hogy a cél – azaz nyilván a balesetmegelőzési cél – más eszközökkel elérhető-e. Más eszköz általában az útépitési beavatkozás, kanyarátvágás, bukkanó megszüntetése, gyalogos vagy kerékpáros átvezetés megszüntetése, illetve forgalomtechnikai beavatkozásként veszélyt jelző tábla kihelyezése lehet. A tilalom elrendelésének legfőbb indokai közé tartozik az előzési útszakasz rossz beláthatósága, a veszély felismerésének korlátai, a rövid látótávolság, az igen gyors szembejövő forgalom, az olyan speciális körülmény, amely miatt az előzés különlegesen veszélyes. Az is gyakran előfordul, hogy az áttekinthető útszakasz lehetővé teszi olyan lassan haladó járművek előzését, amelyek balra kanyarodásával számolni lehet anélkül, hogy erre a célra kanyarodó-sáv ki lenne jelölve, de ide sorolható akár a keskeny úttest, akár az erős gyalogos forgalom is.

A veszélyt jelző táblák elhelyezése elsősorban ott válik szükségessé, ahol az általános figyelem és körültekintés mellett a veszély kellő időben – vagy egyáltalán – nem ismerhető fel. Ezek a jelzések általában – annak ellenére, hogy jogilag ilyen jelentéstartalmuk nincs – utalnak arra is, hogy a sebességet az adott útszakaszra egyébként engedélyezett érték alá kell csökkenteni, mert a veszély felismerése fokozott figyelem és sebességcsökkentés nélkül nem lehetséges. Különösen ilyen a csúszásveszélyre figyelmeztető tábla, amely olyan helyen kerül kihelyezésre, ahol eső, hó, vagy jég, esetleg egyéb szennyeződés folytán az úttest és a gumibroncs közötti tapadási tényező a szokásosnál nagyobb mértékben váratlanul és hirtelen megváltozik. Ugyancsak ilyen általánosan alkalmazott veszélyt jelző tábla az útszűkületre, a gyermekekre illetve az úttestet keresztező kerékpárosokra figyelmeztető táblák. A fokozott figyelmi és körültekintési kötelezettség része lehet tehát a sebességcsökkentés, de mivel a veszélyt jelző táblákhoz ilyen sebesség előírás nem kapcsolódik, és nem is kapcsolódhat,¹²¹ méginkább célszerűnek látszik az ajánlott sebesség bevezetése. A veszély jelzése mellett a sebességkorlátozás csak külön jelzőtáblával rendelhető el, de a sebességkorlátozás teljesen indokolatlan akkor, amikor a feltüntetett veszéllyel objektív körülmények miatt számolni nem kell. Például a csúszásveszély jelzőtábla – mint láttuk – arra figyelmeztet, hogy adott körülmények esetén – tehát nem mindenkor – az úttest tapadási viszonyai a szokásosnál nagyobb mértékben romlanak. Másik példaként felhozható a gyermekek váratlan felbukkanásának veszélyét jelző tábla, aminek hatálya alatt egyáltalán nem biztos, hogy a

¹²¹ A Bécsi Jelzési egyezmény értelmében a veszélyt jelző táblának sebességkorlátozás értelme nem lehet.

hajnali órákban reálisan kell gyermekek jelenlétével számolni. Ezért elengedhetetlen, hogy a veszélyt jelző táblák mellett a sebességkorlátozás jelzőtáblák időbeli hatálya is megjelölhető legyen, azaz kiegészítő táblával legyenek elláthatók, mely kiegészítő táblák utalhatnak akár időjárási körülményekre, akár időszakokra is.

Ugyancsak elengedhetetlen, hogy a jelzőtáblák kihelyezési gyakorlata felülvizsgálatra kerüljön. Alapelv, hogy a közúti jelzések minimális számával kell megoldani a forgalomszabályozást. Forgalomszabályozást érintő beavatkozás sajnos általában új jelzések kihelyezésével valósul meg. Mára számtalan olyan helyszín alakult ki, ahol felesleges, egymást ismétlő, vagy esetleg egymásnak részben vagy egészben ellentmondó jelzőtáblák vannak kihelyezve. E helyzet előállása egy valós folyamat következménye. A forgalomtechnikai beavatkozások valamilyen eseményre, lakossági kérésre, baleseti helyzetre reagálnak. Abból – az egyébként alapvetően helyes – alapvetésből kiindulva, hogy a balesetmegelőzés kulcsa a sebességek visszaszorítása, gyakran torz megoldások születnek. Igaz ugyan, hogy a sebességek csökkentése alapja a balesetmegelőzésnek, de nem lehet figyelmen kívül hagyni a közlekedés alaprendeltetését sem a helyváltoztatási igények kielégítését. A sebességek csökkentése során nem lehet aránytalanul alacsony haladási sebességre kötelezni a járműveket. Helytelen gyakorlat a sebességkorlátozó jelzőtáblák elhelyezése minden olyan helyszínen, ahol balesetek történtek, vagy a lakosság úgy érzékeli, hogy a sebességtúllépéssel közlekedő járművek nyugalmukat zavarják. Ennek ellenére sajnos a közlekedésbiztonsági beavatkozások jelentős része sebességkorlátozás bevezetésével valósul meg.

Az ilyen beavatkozások következményei lehetnek a fent említett ellentmondások kialakulása, mint a 50. számú ábrán látható lakó és pihenő övezetben bevezetett sebességkorlátozás, ami a valóságban sebességemelést jelent az útkereszteződés előtt!¹²²

Mára elengedhetlenné vált, hogy szisztematikus, utcáról utcára, csomóponttól csomópontra történő állapotfelmérés valósuljon meg, és a felesleges jelzőtáblák eltűnjenek az utacról. Ezeket az ellenőrzéseket bizonyos időintervallumokon belül meg kell ismételni. Ilyen akciókban a

50. számú ábra
Sebességkorlátozás lakó-pihenő övezetben



¹²² A KRESZ jogszabály 29/A § (2) bekezdése értelmében, lakó és pihenő övezetben legfeljebb 20 km/h sebességgel szabad közlekedni.

lakosság hathatós segítségére is számíthatunk. Példaként említhető a Heves Megyei Rendőr-főkapitányság akciója, mely szerint jutalmat kap az a járművezető, aki felesleges, értelmetlen, ellentmondásos közúti jelzésre hívja fel a hatóság figyelmét.

A szükségesnél pont kétszer annyi jelzést alkalmaznak az emelt sebességű útszakaszok végén a jogszabályban előírt megengedett legnagyobb sebesség újbóli hatályba lépésekor, hiszen elhelyezik az emelt sebességre vonatkozó sebességkorlátozás vége és a megengedett sebességre vonatkozó sebességkorlátozó jelzőtáblát is, annak ellenére, hogy az előbbi pontosan jelzi a jogszabályi rendelkezéseket (51. számú ábra). Megjegyzendő azonban, hogy a megengedett sebességhatárra érdemes a járművezetők figyelmét pontosan felhívni, ami a sebességkorlátozás jelzőtáblának alkalmazását jelentené. A KRESZ jogszabály szerint a „Sebességkorlátozás” tábla azt jelzi, hogy a táblán km/órában megjelölnél nagyobb sebességgel haladni tilos. Ezt a rendelkezést kell kiegészíteni azzal, hogy a tábla utalhat az egyébként jogszabályban meghatározott megengedett legnagyobb sebességre is. Így e jelzőtábla kihelyezhető önállóan, és egyértelmű utalást ad a megengedett legnagyobb sebességre, a ma alkalmazott jelzőtábláknál kevesebb jelzéssel.

51. számú ábra
Dupla táblázás



Ugyanakkor a jelzések elhelyezésekor ügyelni kell arra is, hogy a jelzés ne csak jogszerű legyen, de annak is látszódjon.¹²³ Hiába kerül kihelyezésre olyan közúti jelzés mely megfelel minden előírásnak, és jelentéstartalma is szükséges a biztonságos közlekedéshez, ha a járművezetők többsége tévesen értelmezi azokat. Ilyen esetekben más megoldást kell választani. Tipikus példája ennek, az 52. számú ábrán látható megoldás, amikor az egyirányú forgalmú út tájékoztató tábla és a szembejövő forgalom veszélyét jelző tábla egy helyen van elhelyezve.

52. számú ábra
Jogszerű, de nem annak
látszó táblák



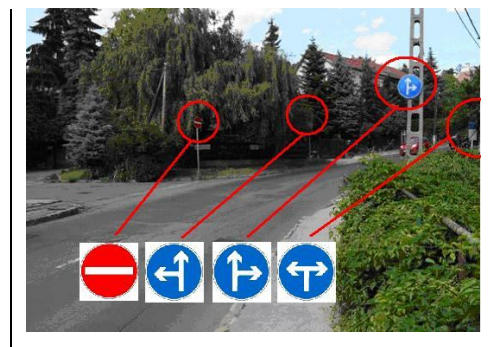
A járművezetők többsége itt ellentmondásos jelzésre, hibás forgalomtechnikai intézkedésre gondol, annak ellenére, hogy az

¹²³ „Nem elég jogszerűnek lenni, annak is kell látszani” – talán első olvasatra furcsa kitétel, de rendkívül fontos, ha a közvélemény bizalmáról van szó. Méginkább hangsúlyos ez a követelmény a rendőri ellenőrzések végrehatásakor.

egyirányú forgalmú út jelzőtábla a kihelyezés helyére vonatkozik, azaz a táblától egyirányú az út, míg a szembejövő forgalom veszélyt jelző tábla hatálya – lakott területen belül – a táblától 50-100 méterre kezdődik. Így a táblák egy oszlopon való elhelyezése jogilag megfelelő, mégis a járművezetők érdekében a veszélyt jelző táblát távolabb, külön oszlopon célszerű elhelyezni.

A jelzőtáblák egyértelmű utasítását a járművezetőknek mindenkor fel kell ismerni. A túlzott szabályozás, az azonos jelentéstartalmú más-más jelzőtáblák egyidejű alkalmazása kezdetben a biztonságot fokozza, de mára olyan mértéket ért el, hogy veszélyessé válhat, hiszen azokon a helyeken, ahol egyetlen behajtani tilos tábla van kihelyezve, a járművezetők ezt a táblát nem fogják komolyan venni, mert megszokták, hogy a behajtani tilos tábla kiegészül még a kötelező haladási irány, vagy a valamelyik irányba bekanyarodni tilos jelzőtáblával. Ismételten hangsúlyoznom kell, hogy a 20/1984 KM rendelet alapelve, hogy a lehető legkevesebb jelzéssel kell megvalósítani a forgalomszabályozást.

53. számú ábra
Túlzott táblázás



9.1.4. Területi szabályozás

A csomóponti illetve az egyes útszakaszokon alkalmazott forgalomtechnikai beavatkozások helyi intézkedésnek tekinthetők. Ha a közlekedési hálózat nagyobb területét tekintjük át, területi szabályozásról beszélünk. A lakókörnyezetben található utak klasszikusan számtalan funkcióval rendelkeznek. Ezen területeken az út nem csak a jármű- és gyalogosközlekedése, hanem a sétáé, a pihenésé, a játéké, a társas kapcsolatoké, és sorolhatni lehetne a közterület igénybevételeinek lehetőségeit. A gépjárműforgalom uralkodóvá válása miatt a helyváltoztatási szükséglet abszolút előtérbe került, és az egyéb funkciók háttérbe szorultak, elszürkültek. A közlekedő járművek, de a várakozóhelyen álló járművek is, egysíkúvá tették az utak sokoldalúságát, sokszínűségét, ezzel szegényebbé téve a városi élet minőségét.

A korszerű városépítészetben a közlekedéstervezés során alapvetés, hogy azokon a helyeken, ahol nem lehetséges, vagy egyáltalán nem indokolt, vagy célszerű teljesen elkülöníteni a nagysebességű közlekedési áramlatokat a gyalogosok lassú és általánosan szabályozatlan forgalmi áramlatától, a járművek alkalmazkodását kell elérni. Vissza kell állítani a

gyalogosoknak kedvező környezetet, melynek eszköze az el nem különített járműforgalom lecsillapítása. Gyakran ez utóbbin a gyalogosforgalom teljes megtiltását, illetőleg ezen forma ellentétjét, a járműforgalom teljes kitiltását értik, holott a valóban helyes megoldás a két véglet között, a járműforgalom korlátozásának számos eszközével megvalósítható. A közlekedési szokások megváltoztatásán keresztül – a járműközpontság helyébe lépő emberközpontú szemlélet elfogadtatásával – érhető el a városi közlekedésben a járműforgalom és a gyalogosközlekedés kedvező, de legalábbis elviselhető együttélése.

A gyalogosok biztonságának érdekében történő korlátozások alapvető formája a sebességkorlátozás.¹²⁴

A sebességkorlátozás, a sebesség csökkentése számos eszközzel – ám különböző hatékonysággal – érhető el.

A sebességcsökkentés megvalósításának lehetőségei:

- ☞ jogszabályi előírással
- ☞ jelzőtábla kihelyezésével
- ☞ útburkolati jelek segítségével
- ☞ burkolati jelzőtestek, és az útburkolatba épített terelőelemek segítségével
- ☞ az út keresztmetszetének csökkentésével (útszűkületek beiktatásával)
- ☞ kisebb sugarú ívek beiktatásával
- ☞ az útszakaszok egyenes vonalvezetésének megtörésével
- ☞ emelt szintű úttestrészek kialakításával
- ☞ utcabútorok, vagy más „akadályok” elhelyezésével

Egy közlekedési hálózat meghatározott részén a jogszabályi sebességcsökkentés egyszerűen a lakott területi minősítést jelenti. A jogi szabályozás értelmében lakott terület jelzőtáblától a lakott terület vége jelzőtábláig a járművek – bizonyos kivételektől, nevezetesen az emelt sebességű útszakaszoktól eltekintve – legfeljebb 50 km/h sebességgel haladhatnak. A lakott területek kijelölésénél figyelemmel kell lenni a közút forgalmának és a szabályozásba bevonandó terület lakóinak biztonságára, a beépítettség jellegére, az útkörnyezet lakott területre jellemző kiépítettségére (például járda, közvilágítás, útsatlakozások és kapubehajtók sűrűsége). A lakott területre vonatkozó közlekedési szabályok hatályát a „Lakott terület kezdete” jelzőtáblával (KRESZ 131/a., 131/b. és 131/c. ábra) kell elrendelni és a „Lakott terület vége” jelzőtáblával (KRESZ 132/a., 132/b. és 132/c. ábra) kell megszüntetni. A fent

¹²⁴ Dr. Nagy Ervin, Dr. Szabó Dezső (szerk.) Városi közlekedési kézikönyv, Műszaki könyvkiadó, Budapest, 1984

vázolt elvek azonban azt követelik meg, hogy az 50 km/h sebességet lényegesen alacsonyabb maximális haladási sebesség váltsa fel.

Az ilyen, csökkentet sebességű területek a lakó pihenő övezetek és a korlátozott sebességű övezetek. *„Lakott területen a közúti közlekedés károsító hatásainak mérséklése és a forgalom biztonságának növelése érdekében korlátozott sebességű, illetve lakó-pihenő övezetek jelölhetők ki.”*¹²⁵

9.1.4.1 Lakó pihenő övezet

Lakó-pihenő övezetben nem lehet átmenő forgalom, a területet érintő átmenő forgalomnak az övezet melletti utakon kell bonyolódnia. Az övezet építészeti, megjelenésében jól felismerhető önálló egységet kell, hogy alkosson. Az úthálózatának is el kell különülnie a környezet úthálózatától. Lakó-pihenő övezetben nem lehetnek ipari vagy mezőgazdasági üzemek, nagy forgalmú létesítmények, közintézmények. Az övezetben az útkereszteződések csak egyenrangúak lehetnek, sem jelzótáblás, sem jelzőlámpás szabályozást kialakítani nem lehet.

9.1.4.2. Korlátozott sebességű övezetek

Korlátozott sebességű övezet nem elsősorban az ott lakók kényelme és biztonsága érdekében kerül kijelölésre. Az övezet a terület közlekedési jellemzői alapján, elsősorban gyalogos, illetve kerékpáros forgalom nagyságának és a forgalom összetételének alapján szükséges kijelölni, mert a közlekedésbiztonság érdekében a sebességkorlátozást nem csak egy adott útszakaszra, hanem a teljes érintett területre elő kell írni.

A lakó-pihenő övezetnél írt jellemzők természetesen itt is megjelennek, azzal, hogy a korlátozott sebességű övezetben az egyenrangú útkereszteződések mellett körforgalom is létesíthető.

A korlátozott sebességet indokolt esetben a teljes településre is el lehet rendelni, ha az megfelel a fenti kritériumoknak. Ebben az esetben a településre vonatkozó sebességkorlátozást valamennyi „Lakott terület kezdete” jelzótáblával együtt elhelyezett „Sebességkorlátozás” jelzótáblával kell jelezni.

¹²⁵ 20/1984. KM rendelet 10.2. pont

9.1.4.3. települési kapu

Lakott területek határán, településközpontokban, kijelölt gyalogos-átkelőhelyeknél, gyermekintézmények környezetében, tömegközlekedési eszközök megállóhelyeinél, jelentős keresztirányú gyalogos mozgások környezetében, illetve ahol azt a közlekedésbiztonsági helyzet indokolja, a forgalom csillapítását építési beavatkozással (például sávelhúzással, járdaszigetek építésével) is elő lehet segíteni.

A lakó-pihenő övezet és a korlátozott sebességű övezet bejáratát az úttest szintjének küszöbszerű megemelésével vagy más építési beavatkozással (például középszigetek, útszűkületek, optikai kapuk) lehet jelezni. Hasonló fizikai eszközök (sebességcsökkentő bordák, oszlopok, utcabútorok, elhúzások stb.) helyezhetők el az övezetek úttestjén a járművek várakozására szolgáló útfelületek kijelölése, illetve a járműforgalom számára megengedett sebesség betartatása érdekében, azonban ezek az eszközök nem akadályozhatják a megengedett sebességgel történő folyamatos haladást. Másként megfogalmazva a kiépítésnek a megengedett sebességgel való haladást kellene biztosítania.

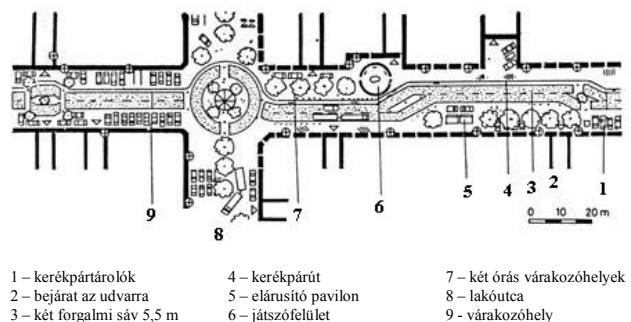
9.1.4.4. csillapított közlekedésű övezet

A fent említett forgalomtechnikai eszközök összehangolt, szakszerű alkalmazása, kiváló eredmények elérésével kecsegtet.

A csillapított közlekedés nem jelent mást, mint a járműforgalom alkalmazkodását a kerékpáros és gyalogosforgalomhoz. A sebességcsökkentés nem csupán a baleseti veszélyhelyzetek felismerését könnyíti meg, hanem az elhárítás eredményességét is növeli, sőt az esetleges balesetek bekövetkezése esetén a súlyosságra, a személyi sérülés fokára igen jelentős hatással bír.

A hagyományos felfogás szerint a különböző tulajdonságú, sebességű, tömegű és eltérő szabályozottsággal rendelkező forgalmi áramlatok számára a legbiztonságosabb megoldás az elkülönítés. Vagy a gyalogosforgalmat tiltjuk meg a járművek által használt területen, vagy a járműforgalmat akadályozzuk meg a gyalogos illetve kerékpárosok által használt területen.

54. ábra
Üzletutca kialakítása a csillapított közlekedés jegyében¹²⁶



¹²⁶ Dr. Nagy Ervin, Dr. Szabó Dezső (szerk.): Városi közlekedési kézikönyv, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1984.

A korszerűnek és természetesen általam helyesnek tartott felfogás szerint a két cél – a gyorsaság és a biztonság – egyszerre is elérhető. Néha a biztonság érdekében a gyorsaság, mint a közlekedés alapfunkciójából eredő szükséglet látszólag csorbát szenved. A csillapított közlekedési övezetben a megengedett sebesség természetesen az általában szokásosnál kisebb, ám a lassítás gyakran látszólagos: az övezetben nincsenek olyan forgalomtechnikai eszközök, például jelzőlámpák, melyek a járműveket haladásuk során tartósan feltartóztatnák, így szinte folyamatos a haladásuk. A kisebb sebességű de folyamatos haladás gyakran nagyobb átlagsebességet eredményez, mint a nagyobb megengedett sebesség melletti gyakori megállással járó közlekedés.

Valamennyi sebességcsökkentésre irányuló jogi előírás, legyen az jogszabályban meghatározott sebesség, vagy jelzőtáblával jelzett sebesség csak akkor tekinthető szakszerű megoldásnak, ha az előírt sebesség adekvát a közlekedés kiépített környezetével. Hibás az a forgalomtechnikai beavatkozás, amikor a biztonság növelése érdekében egyszerű sebességcsökkentés kerül elrendelésre, ám az

útvonal kiépítése optikailag nagyobb haladási sebességre készíti a járművezetőket. Az 55. számú ábrán megfelelően kialakított korlátozott sebességű övezet látható. A járművezető képtelen a megengedettnél lényegesen nagyobb sebességgel áthaladni a területen.

Az 56. számú ábrán egy olyan 30 km/h sebességű övezet látható, mely tipikusan azt a hibát hordozza, amely miatt szinte képtelenség az előírt sebességhatárt betartani. Széles, jól kiépített, hosszú egyenes útszakasz, mely a járművezetőt egyre nagyobb sebességre ösztönöz.

Ismét hangsúlyozni kell, hogy a sebességcsökkentést – azokon a területeken ahol szükséges – csak összehangolt forgalomtechnikai beavatkozásokkal lehet elérni, önmagában a jogszabályi, vagy jelzőtáblás előírás hatástalan marad.

55. számú ábra
Megfelelő kialakítású korlátozott sebességű övezet



56. számú ábra
Hibásan kialakítású korlátozott sebességű övezet



A balesetmegelőzésnek és a balesetek súlyossága csökkentésének alapvető eszköze a haladási sebesség csökkentése. Alapvető cél a megengedett legnagyobb sebességre utaló jogszabályi rendelkezések, és közúti jelzések betartásának kikényszerítése. A forgalomtechnika eszköztára hathatós segítséget jelenthet a gyakran hibázó ember számára. Önmagában azonban a jogszabályi rendelkezéssel, vagy a jelzőtáblával bevezetett sebességkorlátozás csak akkor éri el célját, ha a forgalomtechnika megtervezésénél figyelembe vesszük az emberi alaptulajdonságokat is.

Minden olyan sebességcsökkentő előírás hatástalan marad, mely ellentmond az adott útszakasz, útkereszteződés, vagy terület szemmel látható tulajdonságainak.

Az általában megengedett haladási sebességnél kisebb sebesség előírására csak indokolt esetben kerüljön sor, illetve az út építészeti kialakítása, a forgalomtechnikai megoldások a kívánt sebességhez igazodjanak. Egy széles, hosszú, egyenes útszakaszon a sebességkorlátozó jelzőtábla figyelmen kívül hagyása törvényszerű, hiszen az út kialakítása optikailag késztteti a járművezetőt a gyorsabb haladásra.

A biztonság növelésének alapvető klasszikus eszköze különböző tulajdonságokkal rendelkező forgalmi áramlatok szétválasztása. Ez praktikusán járda és kerékpárút kiépítését jelenti, illetve az utak szélesítését, hogy a különböző sebességgel haladó járművek egymás zavarása nélkül haladhassanak.

Mindemellett nincs olyan közlekedési hálózat, melyben mindig mindenhol az áramlatok elválaszthatók egymástól. Számos kutatás folyik annak megállapítása érdekében, hogy igaz-e az a szemlélet, ami szerint az áramlatok szétválasztása helyett, pont azok „összeengedésével” érhető el a biztonságos közlekedés.¹²⁷ Ezen elv alapja, hogy a „közös térben” mindenki saját belátása szerint közlekedik, nincs úttest, nincs járda, nincs jelzőtábla, nincs jelzőlámpa sem. Ahol a forgalmi áramlatokat szétválasztják, a közlekedési résztvevőknek hamis biztonságérzetük alakul ki: a saját sávjában haladó járművezető nem törődik másokkal, hiszen a sáv az övé, a gyalogátkelőhelyekkel szabdaltn területen a gyalogost nem engedik át gyalogos átkelőhelyeken kívül, hiszen ott vannak az átkelők.

Magítélesem szerint mind a hagyományos – az áramlatok szétválasztására vonatkozó –, mind pedig a közös közlekedési téren alapuló alapelvnek létjogosultsága van, azonban kizárólag a megfelelő helyen és a megfelelő alkalmazással.

¹²⁷ „Ha az emberek egymás szemébe néznek, nem történhet nagy baj.” – Hans Mondermann, In: Bedő Iván: Forgalmiszervezés regulák nélkül, HVG 2006. évi 48. szám

A csillapított közlekedésű övezetben a járműsebességek csökkentésének talán a legjobb eszköze a közúti jelzések hiánya útján járművezető elbizonytalanításával való lassításra késztetése.

9.1.4.5. A gyalogosok védelme

A személyi sérüléssel járó balesetek természetét vizsgálva, a második leggyakoribb baleset a gyalogos elütéses baleset, ezért e témával hangsúlyozottan kell foglalkozni. A gyalogosok védelme érdekében számos forgalomtechnikai intézkedés hozható, mely elsősorban a forgalomcsillapításban nyilvánul meg. Ilyen intézkedések voltak önmagában a lakó-pihenő övezet, illetve a korlátozott sebességű övezet kijelölése.

A gyalogos átkelőhelyek jobb észlelhetősége az átkelő környezetből való erőteljesebb kiemelésével érhető el, melyre a balesetveszélyes helyeken van szükség. A környezetből való jobb kiemelés piros aszfaltburkolat kialakítását és fényvisszaverő burkolati jelzőtestek (prizmák) elhelyezését jelenti. A gyalogátkelőhely észlelése sötétben is rendkívül fontos. A közvilágítást szisztematikusan felül kell vizsgálni minden kijelölt gyalogos átkelőhelynél, annak érdekében, hogy a gyalogos külön megvilágítása valóban érvényesül-e.

57. számú ábra
Gyalogosátkelőhely kivilágítása



A gyalogosok elsőbbségének biztosítása természetesen rendészeti eszközökkel is kikényszeríthető, ám ennek nincs gyakorlata, csakúgy mint valamennyi elsőbbségi szabály ellenőrzésének. A gyakorlat azt a módszert követi, hogy amennyiben a baleset bekövetkezett: megsértették az elsőbbségre vonatkozó szabályt; amennyiben a baleset elmaradt, akkor pedig nem. E gyakorlat megváltoztatására konkrét javaslatot teszek a 14. 2. fejezetben.

A gyalogos figyelmét fel kell hívni az úttestre lépés veszélyességéről. Erre kiváló módszer a GRSP Magyarország Egyesület által támogatott, az 58. számú ábrán látható, járda szélére felfestett figyelemfelhívó minta és felirat, vagy az 59. számú ábrán látható angol példa, amely egyszerű feliratot jelent.

58. számú ábra
A gyalogosok védelmét szolgáló jelzés



59. számú ábra
Gyalogos átkelőhely Londonban



Különösen hasznos lehet e megoldás egyirányú utcáknál, illetve olyan területeken, ahol a forgalmi rend megváltozott: egyirányú, vagy kétirányúvá vált az utca.

Jelentős gyalogosforgalmú utakon a csillapított közlekedés képes az állandó alacsony – 30 km/h körüli – járműsebesség biztosítására. Olyan környezetben viszont, ahol a gyalogosforgalom koncentráltabb, csupán a gyalogosátkelőhely közvetlen közelében kell kikényszeríteni a mérsékelt sebességet. Ennek eszköze az emelt szintű gyalogosátkelőhely kialakítása

A csillapított közlekedés területén élen járó Franciaországban, már évtizedekkel ezelőtt végeztek vizsgálatokat az emelt szintű gyalogosátkelőhelyekkel, és az eredmények egyértelműen pozitívak voltak. A konkrét helyszínen – egy iskola közelében – a 30 km/h sebességkorlátozás mellett a járművek átlagsebessége a kiépítés előtt 34 km/h volt, és a járművek több mint 20 %-a 40 km/h sebességnél gyorsabban haladt. Az átépítés után az átlagsebesség 23 km/h értékre csökkent, és a legnagyobb eredmény, hogy a 40 km/h sebességnél gyorsabb haladások gyakorlatilag megszűntek.¹²⁸

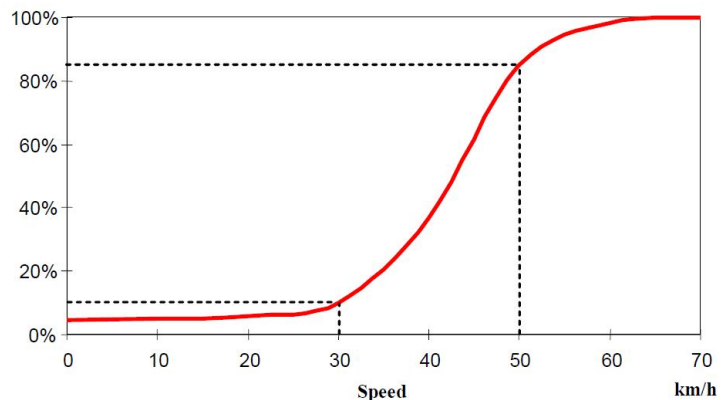
60. számú ábra
Emelt szintű gyalogosátkelőhely



¹²⁸ Etude d'efficacite d'un passage piéton surelevé, Rue de la Lpaine Paris 20eme, MAIRIE DE PARIS DIRECTION DE LA VOIRE, Centre de recherches et d'études techniques, 11. mars 1994

A gyalogosok védelme érdekében már többször utaltam a 30 km/h sebességre. Ez az a sebesség, mely alatt a balesetet szenvedett gyalogos halálos sérülésének a valószínűsége igen alacsony, viszont ennél a sebességnél gyorsabb jármű esetén ez a valószínűség ugrásszerűen növekszik.

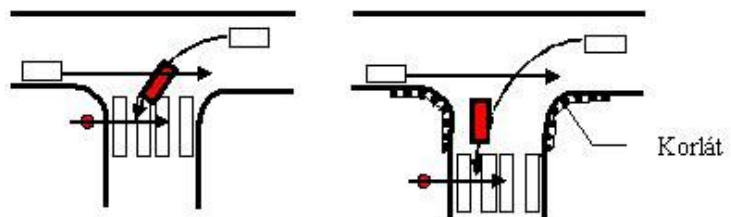
61. számú ábra
Az elütött gyalogos halálának valószínűsége az elütési sebesség függvényében¹²⁹



A gyalogosok védelmét nem érinti, ám mégis itt említem meg a gyalogos átkelőhelyek útkereszteződésnél történő

elhelyezésének gyakorlatát. Már a körforgalmú csomópontokon történő gyalogos és kerékpáros átvezetések kapcsán utaltam rá, hogy a kanyarodó, – vagy a körforgalmat elhagyó – járműnek elsőbbséget kell adni a

62. számú ábra
Gyalogosátkelőhely elhelyezése az útkereszteződésnél



gyalogosnak. Ha a gyalogosátkelőhely közvetlenül az útkereszteződés mellett van elhelyezve a kanyarodó járműnek elsőbbségadási kötelezettsége miatt az útkereszteződés területén kell megállnia, így akadályozva, gyakran veszélyeztetve a járműforgalmat. Ha azonban a gyalogosátkelőhely kiépítése a kereszteződéstől legalább egy járműhossznyi távolságra történik, akkor a kanyarodó jármű elsőbbségadási kötelezettségét biztonságosan tudja teljesíteni. Természetesen a gyalogosok is a lehető legrövidebb úton kívánnak haladni, így önmagában az útburkolati jel távolabbi elhelyezése nem eredményezi azt, hogy a gyalogosok ténylegesen azt az útvonalat használják. Elengedhetetlen, hogy az útkereszteződésnél fizikai akadályokkal irányítsák, „tereljék” a gyalogosokat (62. számú ábra).

¹²⁹ ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT, EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT: SPEED MANAGEMENT, 2006.
Vö.: Interdisciplinary Working Group for Accident Mechanics, *The Car-Pedestrian Collision. Injury Reduction, Accident Reconstruction, Mathematical and Experimental Simulation. Head Injuries in Two Wheeler Collisions*, University of Zurich and Swiss Federal Institute of Technology, Zurich. 1986., továbbá: Walz F., M. Hoefliger and W. Fehlmann: *Speed limit reduction from 60 to 50 km/h and pedestrians injuries*, Proceedings of the 27th Stapp Car Crash Conference, San Diego, California, 17-19 October 1983., valamint: *Vision Zero on the Move*, Swedish Road Administration, Borlänge. 2002.

9.1.5. Útburkolati jelek alkalmazásának lehetősége

Az útburkolati jelek magyarországi alkalmazása, és elsősorban karbantartása nem éri el azt a szintet, amely alapján kijelenthető lenne, hogy a forgalomtechnika eszköztárába tartozó közúti jelzőtáblák és az útburkolati jelek összhangban vannak. Az útburkolati jelekkel kapcsolatos elsőként megfogalmazható javaslat, hogy azokat olyan szinten kell karbantartani (újrafesteni, tartós – fényvisszaverő – festéket alkalmazni), hogy a járművezetők egyértelműen felismerjék a forgalmi szituációkat. Más kérdés, hogy az útburkolati jelek gyakran elégtelenek a forgalmi áramlatok megfelelő vezetésére. Ilyenkor meg kell vizsgálni, hogy a forgalmi áramlat miért nem a forgalomtechnika által meghatározott nyomvonalon halad. Ennek alapvetően két oka lehet: egyik, hogy rossz a kijelölt nyomvonal, a másik, hogy a járművezetők nem akarják a szabályokat, elsősorban a sebességre, pontosabban annak csökkentésére vonatkozó szabályokat betartani. Az előbbi esetben a forgalmi áramlatok vezetésének újragondolása, míg utóbbi esetben az útburkolati jelek helyett vagy mellett, fizikai akadályok elhelyezésével kényszeríthető ki az elérni kívánt magatartás.

Mindezek ellenére számos lehetőséget látok az útburkolati jelek biztonságot fokozó alkalmazására.

„Jobbkéz szabály” esetén a balesetek jogilag megfogalmazható oka az egyértelmű KRESZ szabályszegés, az elsőbbség meg nem adása. Az ilyen balesetek jelentős része azért következik be, mert a járművezetők nem észlelik magát az útkereszteződést, vagy a keresztező útról érkező járművet. A balesetek másik részének oka, hogy a járművezető az általa használt utat – alaptalanul – védett útnak gondolja.

A kereszteződés felismerését útburkolati jellel lehet segíteni: ilyen esetekben, a KRESZ jogszabályban meghatározott megállás helyét jelző vonal elhelyezése javasolt. E megoldás szokatlan, ám nem jogellenes, hiszen a KRESZ jogszabály értelmében a megállás helyét jelző vonal: *„keresztirányú szaggatott vagy folytonos vonal, amely azt a helyet jelzi, ahol a járművel - ha a megállást az elsőbbség megadása, a vasúti jármű áthaladásának biztosítása, illetőleg fényjelző készülék vagy vasúti átjárót biztosító jelzőberendezés jelzése szükségessé teszi - meg kell állni; ha az elsőbbségadási kötelezettség „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla jelzéséből következik, erre a vonal előtt levő háromszög alakú útburkolati jel (153. ábra) hívhatja fel a figyelmet;”*¹³⁰ A jogszabály szövegéből egyértelmű, hogy megállás helyét jelző vonallal a járművezető nem csak ott találkozhat, ahol jelzőtábla, vagy fényjelző készülék

¹³⁰ KRESZ 18. § (1) bekezdés h) pont

miatt kell esetleg megállással is elsőbbséget adnia, hanem ott is, ahol az elsőbbségadási kötelezettsége jogszabályi rendelkezésből következik.

Ilyen jogszabályi rendelkezés a „jobbkezes szabály” is. Az útburkolati jel ilyen irányú alkalmazására európai országokban találunk példát. A mellékelt kép Németországban mutatja a „jobbkezes szabály” útburkolati jellel való jelölését. Ez a megoldás nem csak egyszerű, hanem olcsó is, szemben a néha alkalmazott „Egyenrangú utak kereszteződése” jelzőtábla útburkolati jelként való megjelenítésével.

63. számú ábra
A megállás helyét jelző vonal (Németország)



A több helyszínen alkalmazott veszélyes hely előjelzésére szolgáló vonalak útkereszteződés előtti elhelyezése nem megfelelő, hiszen a KRESZ jogszabály értelmében a veszélyes hely előjelzésére szolgáló vonalak: *”keresztirányú egymást követő folytonos vonalak, amelyek azt jelzik, hogy az úton sebességkorlátozásra vagy megállási kötelezettségre kell számítani”*¹³¹ E jelzés valamilyen veszély miatti sebességcsökkentésre, vagy megállási kötelezettségre hívják fel a figyelmet (Pl. veszélyes útkanyarulat előtt a vonalak sűrítésével sebességcsökkentésre készítetik a járművezetőt.) Jelen esetben viszont egyszerű útkereszteződésről van szó, ahol az elsőbbségadási kötelezettségre kell a járművezető figyelmét felhívni, ez pedig a megállás helyét jelző vonallal egyértelmű. A veszélyes hely előjelzésére szolgáló vonalak hatástalan alkalmazására példa az 56. számú ábrán látható kép.)

Azokban az esetekben, amikor a járművezető főútvonalat vagy védett útvonalat elhagy, a következő útkereszteződésben minden esetben meg kell győződnie arról, hogy milyen a forgalmi rend, elsőbbsége van vagy „jobbkezes” területre haladt be. Természetesen célszerű a teljes „jobbkezes” terület ilyen burkolati jelekkel való ellátása, de véleményem szerint ez csak a terület határán lévő első keresztezésekben, és a nehezen észlelhető keresztezésekben feltétlenül indokolt.

A jobbról érkező jármű észlelhetőségének javítása érdekében javasolt a kereszteződésben fennálló megállási tilalmak betartásának rendészeti eszközökkel való kikényszerítése mellett a jogszabályi rendelkezésen alapuló tilalom útburkolati jellel való jelzése.

¹³¹ KRESZ 18. § (1) bekezdés p) pont.

A KRESZ jogszabály értelmében tilos megállni: „*körforgalmú úton, útkereszteződésben és az úttestek széleinek metszéspontjától számított 5 méter távolságon belül, ha a közúti jelzésből más nem következik; ...*”¹³²

A megállási tilalomra felhívó folytonos sárga vonal¹³³ felfestése minden bizonnyal segít a járművezetőknek a szabály egyértelmű betartásában, illetve segít a hatóságnak a szabályszegő egyértelmű szankcionálásában.¹³⁴ Ezáltal javítva az elsőbbséggel rendelkező út beláthatóságát.

A forgalomtechnikai sebességcsökkentés – mint utaltam rá – természetesen elsősorban lakott területen, illetve csillapított közlekedésű zónákban alkalmazható. Más területeken, főleg lakott területen kívüli szabad útszakaszokon vagy lakott területen belüli nagy forgalmú szabad útszakaszokon, a sebességhatárok betartása kikényszerítésének egyetlen lehetséges eszköze a forgalomellenőrzés. A balesetmegelőzési rendszer, a „3E” harmadik pilléréről a forgalomellenőrzésről, a 11. és 12. fejezetekben lesz szó.

A sebesség mellett egyre nő a jelentősége a követési távolság betartatásának. A követési távolság betartását elősegítő útburkolati jel a Magyarországon is több autópálya-szakaszon alkalmazott „nyílhegy jel”, mely a forgalmi sáv középvonalában egymástól meghatározott állandó távolságra elhelyezett jelzésekből és a hozzájuk kapcsolódó jelzőtáblának nem minősülő tájékoztató táblákból áll. A táblák arra hívják fel a járművezetők figyelmét, hogy ha az előttük haladó jármű mögött csak egy jelet látnak, akkor veszélyes, ha kettőt, akkor biztonságos követési távolságot tartanak. A követési távolság ellenőrzése azonban egyszerűbben is elképzelhető: ehhez hasonló tájékoztató táblák hívhatnák fel a járművezetők figyelmét arra, hogy az úttest szélét jelző oszlopok segítségével ellenőrizhetik követési távolságukat. Másik lehetséges megoldás az úttest szélét jelző vonal meghatározott távolságokban való megjelölése, akár egyszerű jelzésekkel, akár a vonal megszakításával. Ez utóbbi megoldás még gazdasági előnyöket is jelent, hiszen kevesebb festékre van szükség.

Maradva azonban a „3E” első pillérénel, a mérnöki tevékenységnél, meggyőződésem, hogy a hibázó ember szolgálatában, mint mérnöki tevékenység nem csak a forgalomtechnika áll, hanem a járműtechnika is. Az előbbi alapfeladata, hogy a várhatóan hibázó ember olyan

¹³² KRESZ 40. § (5) bekezdés d) pont.

¹³³ KRESZ 18. § (1) bekezdés: „*m) megállási tilalmat jelző vonal: az úttest szélén vagy a járda szegélyén levő folytonos vonal, amely - jogszabály rendelkezéséből vagy jelzőtábla jelzéséből folyó - megállási tilalomra hívja fel a figyelmet.*”

¹³⁴ Így elkerülhető a rendőr, vagy közterület felügyelő és a járművezető között gyakori távolságbecslésre 4,5 méter vagy 5 méter) hivatkozó vita.

közlekedési környezetbe kerüljön, ahol a hiba lehetősége a lehető legkisebb, és a bekövetkező hiba esetén a hátrányos hatások is minél enyhébbek legyenek. Az utóbbi feladata pedig az kell legyen, hogy a várhatóan hibázó embert előre figyelmeztesse a hibázás valószínűségére és a bekövetkezett hibát próbálja korrigálni, illetve a hibából eredő baleset súlyosságát csökkenteni.

A következő fejezet az e célra kifejlesztett technikai lehetőségeket mutatja be.

9.2. Járműtechnika – a közlekedésben résztvevő jármű

A közúti közlekedés fontos eleme a jármű. Amikor egy ország baleseti helyzetét elemzik, megkerülhetetlen a járműállomány mennyiségének, összetételének, állapotának, fejlődésének tanulmányozása. A járműállomány nagyságát már korábban bemutattam, itt az összetételére utalok.

25. számú táblázat
A járműállomány összetétele

Jármű	darabszám	arány
Személygépkocsi	3012165	75%
Autóbusz	17899	0,4%
Motorkerékpár	135865	3,4%
Pótkocsi	390997	9,7%
Tehergépkocsi	416045	10,4%
Vontató	43394	1,1%
Összesen	4016365	100%

A járműsűrűség, és annak változása csakúgy fontos szerepet játszik egy ország (vagy akár valamelyik kisebb területi egység) közlekedésbiztonságában, mint az összetétel. Ez utóbbi alatt értjük mind a különféle járműfajták egymáshoz viszonyított arányát, mind a gépjárműpark korszerűségével kapcsolatos jellemzőket. Az állapotrajz elsősorban a korral összefüggő műszaki jellemzőket foglalja magában, míg a fejlődés vizsgálata elsősorban azért fontos, hogy megérthessük: milyen változásokhoz kell alkalmazkodnia a járművet irányító, illetve annak mozgásával kapcsolatba kerülő embernek.

A járműbiztonság két fő részből áll:

1. Az aktív biztonság konstrukciótól függ, és a műszaki állapot legfontosabb jellemzője. Lényege, hogy miképp lehet egy járművel kockázatos helyzetekben is elkerülni a balesetet. Tulajdonképpen az aktív biztonsági berendezések az emberi hibát hivatottak korrigálni.

2. A passzív biztonság a jármű külső és belső biztonságát jelenti. Szerepe egy már bekövetkezett baleset kimenetelénél jut szóhoz: a bekövetkezett baleset kárkövetkezményeinek csökkentése, illetve a személyi sérülés lehetőségének lehető legnagyobb mértékű csökkentése a fő feladatuk.

A motorizáció fejlődésével folyamatosan növekszik és még tovább fog növekedni a járművek aktív és passzív biztonsága. Napjainkban már a gépkocsik kiválasztásakor – a felszereltség és

a vételár mellett – nem csak a végsebesség vagy a gyorsulási képesség a döntő szempont, hanem az is, hogy egy esetleges ütközés esetén mi vár a kocsiban helyet foglalókra.

Éppen ezért szoros összefüggések mutathatók ki egy ország motorizációs szintje és a balesetek száma és súlyossága között, nemkülönben az uralkodó műszaki állapot és a sérülések súlyossága között.

Magyarország közlekedésbiztonsága – mint azt korábban kifejtettem – az 1990-es évek elején éppen azért (is) mutatott fel a dinamikus motorizációs fejlődés ellenére kiváló eredményeket, mert a „nyugatról” behozott – bár koros – járművek sokkal magasabb biztonsági színvonalat képviseltek, mint a keleti gyártmányú gépkocsik. Sajnos azonban más tendencia is érvényesült: hatósági tilalmak hiányában, illetve a forgalomba helyezési eljárás „kiskapuit” kihasználva rengeteg elavult és kifejezetten életveszélyes jármű került a magyar utakra.

A gépjárművek forgalomba helyezését illetve forgalomban tartását szabályozó előírásoknak kell garantálniuk azt, hogy a járműpark lépést tartson a kor közlekedésbiztonsági – és természetesen környezetvédelmi – követelményeivel. A járművek forgalomba helyezésekor és időszakos műszaki felülvizsgálataik alkalmával meg kell feleljenek azoknak a nemzetközi előírásoknak, amelyek valószínűsítik a biztonságos közlekedésben való részvételt. Ezek az előírások szabályozzák mind az aktív, mind a passzív biztonság minimál-kritériumait.

A járművek műszaki állapotára – kizárólag a balesetmegelőzést szem előtt tartva – a legjellemzőbb adat a műszaki hibára visszavezethető balesetek számának alakulása, mely a statisztikai adatszolgáltatás szerint elenyésző:

*26. számú táblázat
A jármű hibájára visszavezethető balesetek*

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Balesetszám	19686	19976	20957	20777	20977	20635
Jármű hibája	105	105	115	104	80	83
Arány [%]	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4

Az adatok kevesebb, mint fél százalékos arányt mutatnak.

Az alaposabb vizsgálatok azonban három dologra is rámutatnak:

- egyrészt arra, hogy számos balesetben, a műszaki hiba – hasonlóan a közlekedési környezet hibájához – az emberi mulasztás mögött csak másodlagos tényezőként szerepelt,
- másrészt arra, hogy sok esetben a járművezetők elhallgatják az általuk jól ismert tény, mert ha nem ezt tennék, súlyosabb büntetésre számíthatnának,

- harmadrészt vannak olyan műszaki rendellenességek, amelyek a szó szoros értelmében nem sorolhatók a műszaki hibák közé, arra azonban alkalmasak, hogy a járművezető figyelmét a vezetéstől elvonják (pl. alapjáratban lefulladó motor, rosszul működő sebességváltó).

Valójában legfeljebb becsülni tudjuk, hogy a balesetek mekkora hányadában játszik szerepet műszaki hiba. Minél korszerűtlenebb egy ország járműparkja (ami – mint láttuk – nem feltétlenül az életkorral mérendő, sokkal inkább a műszaki elavulással jellemezhető), annál magasabb ez a szám.

Jelen mű terjedelmét meghaladná valamennyi aktív és passzív biztonsági berendezés bemutatása, ám a balesetmegelőzés szempontjából a „3E” Engineering, azaz a mérnöki tevékenység szegmense kapcsán elengedhetetlen a legfontosabb aktív biztonsági berendezések jellemzése. Ugyanakkor a baleseti sérülések csökkentése is kiemelkedő cél kell legyen, így a passzív biztonsági elemekről is szólni kell.

9.2.1 Aktív biztonság

A járművezető és a gyalogosok biztonságát már a XIX. század végén szem előtt tartották. Elsősorban a veszélyes és nehezen fékező gőzgépek miatt írták elő, hogy a vonatok és az autók előtt zászlós ember, majd a sebesség növekedésével zászlós, kürtös lovas haladjon, hogy figyelmeztesse a közlekedés többi résztvevőjét a közelgő veszedelemre, és ezzel elkerülhető legyen a baleset.

Ma a járműtechnika területén a balesetmegelőzés hatékonysága a beszerelt elektronikától függ. A jármű fedélzeti számítógépén futó szoftverek fejlettsége a XXI. századra olyan szintre ért, hogy a jármű veszélyhelyzeti irányításakor emberi beavatkozásra szinte már alig van szükség. A jármű mozgásának minden szegmensét, illetve a jármű környezetéből származó információkat a fedélzeti számítógép figyeli és számos esetben be is avatkozik a vezetésbe anélkül, hogy ebből a vezető bármit is érzékelné. E futurisztikus megoldások még csak a nagykategóriás prémiumautók privilégiumai közé tartoznak, de idővel – mint minden más technikai újdonság – a kisebb kategóriákban is meg fognak jelenni. A technika fejlődése egyre inkább az emberi tényező kiszűrése felé halad, pontosabban a hibázó ember segítségére siet. A cél az, hogy a gép felismerje az emberi hibát és beavatkozzon az optimális balesetelhárítási manőver teljesítése érdekében.

A gumiabroncsok

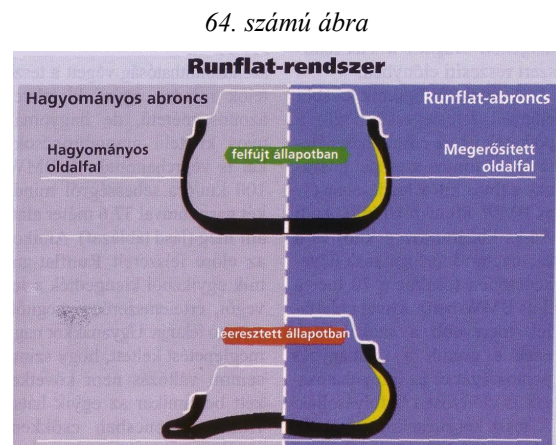
A jármű biztonsági berendezései csak akkor képesek a hibázó ember magatartását korrigálni, a magatartás veszélyességét csökkenteni, ha a fizika törvényei szerinti korrigálásra lehetőség van, vagyis a jármű kerekei és az útfelület között a megfelelő kapcsolat megvan. A kapcsolatot pedig természetesen az abroncsok jelentik. Ha ez a kapcsolat megszűnik, a beszerelt aktív biztonsági rendszerek jelentős hányada tehetlenné válik.

A közúti járművek világában alapvetően háromféle abroncs létezik: nyári, téli és négyévszakos. Az első kettő direkt eltérő körülményekre kifejlesztett és optimalizált típus, a harmadik meg egy áthidaló megoldás azon járművezetők számára, akik keveset autóznak és nem kívánnak jelentősnek mondható beruházást eszközölni annak érdekében, hogy mindkét jellemző időjárási körülmény közepette az optimális abronccsal közlekedjenek.

A nyári gumiabroncsoknak általában száraz és nedves útfelületen kell helyt állniuk. A téli gumiabroncsnak egyrészt meg kell felelnie a nyári abroncsokkal szemben támasztott követelményeknek, másrészt havas útfelületen és fagypont alatti hőmérsékleten is biztosítania kell a megfelelő tapadást. A téli és a nyári abroncsok között két alapvető különbség van. Egyfelől az abroncs anyagösszetételében, mely szerint a téli abroncs olyan különleges hozzáadott adalékanyagot tartalmaz, melytől a gumi az alacsony hőmérsékleten sem válik merevvé, és megőrzi tapadási tulajdonságait, másfelől a futófelület mintázatában, mely mintázat mélyebben és sűrűbb bordahálózatú, annak érdekében, hogy a hó ne tömítse el és jeges felületen is képes legyen megkapaszkodni. Általánosan megállapítható, hogy a téli gumiabroncs akkor hatásosabb, ha a napi középhőmérséklet tartósan +7 Celsius fok alá csökken.

A gumiabroncsgyártás fejlődésének jelenlegi, és közeljövőbeli iránya az úgynevezett defekttűrő abroncsok kifejlesztése és elterjedése.

Az egyszerűbb megoldás a Runflat-rendszer, amely mindössze annyit jelent, hogy gumiabroncs oldalala jelentősen erősebb, merevebb a hagyományos abroncsokénál, így légvészített állapotban is képes megtartani a jármű teljes tömegét.



A PAX-rendszer szintén hatékony, ám kissé bonyolultabb megoldást jelent, hiszen speciálisan kiképzett keréktárcsás rendszerről van szó.

A keréktárcsa átmérője nagyobb, mint a hagyományos felniké, és a rászerezelt abroncs sem szerelhető fel más keréktárcsára. Az abroncs oldalfala egyáltalán nem merev, hiszen ennél a megoldásnál nem a speciális abroncs, hanem a speciális keréktárcsa óvja meg a járművet és az utasokat egy esetleges defekt bekövetkezésekor. A keréktárcsa specialitása abban áll, hogy a külsején egy támasztógyűrű fut végig és ez támasztja meg belülről az abroncsokat.

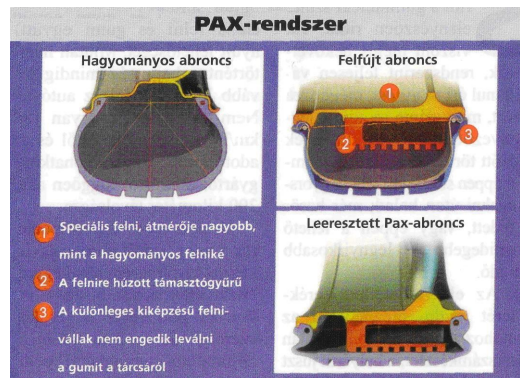
Mindkét megoldásnak célja, hogy a kerék légvesztése esetén is uralható maradjon a gépkocsi.

A őszi időjárási körülményekben bekövetkező hirtelen változás idején – a mikor leesik az első hó, vagy első alkalommal fagyos a hajnal – a balesetiek száma megugrik. Nagyon sok járművezető a korábban említett ajánlást figyelembe véve arra vár, hogy a napi középhőmérséklet hét fok alá süllyedjen. Ez gyorsabban bekövetkezik, mint gondolná, és nyári abronccsal „csúszkál” az első havas úton. E baleseti forrás kiküszöbölése érdekében feltétlenül javasolt az a jogalkotási kompetenciába tartozó változtatás, hogy meghatározott időponttól, meghatározott időpontig, téli abroncs használata legyen kötelező. A magam részéről az október 15. napjától március 15. napjáig tartó időszak megjelölését látom célszerűnek, de természetesen meteorológus szakértővel való konzultáció a jogalkotás során elengedhetetlen.

A fékszerkezetek

Az aktív biztonság alappillérei az abroncsok mellett a fékek. A közúti balesetek jelentős százaléka úgynevezett utoléréses baleset, aminek oka általában a követési távolság nem megfelelő megválasztása, de szintén jelentős számban fordul elő a figyelmetlenség, azaz az észlelési időkésedelem. Ezekben az esetekben nem egyértelműen a követési távolság túl kicsi, hanem a mögöttes jármű vezetője a tőle elvárt figyelmet és körültekintést elmulasztva, lehetőségeihez képest lényegesen később fékez, így az elől haladó járműnek ütközik. A hibázó embert ilyenkor a gép oly módon segítheti, hogy sokkal hatásosabb fékrendszerekkel jelentősen kisebb fékúton képes a járművet megállítani.

65. számú ábra



Alapvető lehetőség a féktárcsák hűtése, hiszen az emelkedő hőmérséklet miatt csökken a fékhatás és megnő a fékút. Minél nagyobb egy autó motorjának a teljesítménye, minél nagyobb sebességre képes, annál fontosabb, hogy a fékek hűtését fokozzák és ezáltal csökkentsék a felmelegedés következtében kialakuló fékerő-veszteséget. Ugyancsak alapmegoldás a féktárcsa és a fékpofák méretének növelése, vagy a féktárcsák perforálása (átlyuggatása) és a rendszerhez vezető levegőcsatornák kialakítása a jobb hűtés érdekében, illetve a fékpofákat összeszorító dugattyúk számának növelése a nyomóerő növelésének érdekében.

Általános probléma a fékek kopásából eredő fékhatáscsökkenés. Ennek kiküszöbölésére a féktárcsa anyagában keresik a megoldást. A kerámiafék, mely nem a működési elvében, hanem anyagában jelent újdonságot, lényegesen könnyebb, illetve a fokozott igénybevételkor jelentkező fékhatáscsökkenés jelentősen kisebb mértékű.

Mindemellett a fék teljesítmény növelésének jövője nem a felhasznált anyagokban, hanem a meglévő működési elvek kifinomultabbá tételében rejlik. A kevésbé forradalmi megoldás az úgynevezett ékfék. A rendszer az önerősítés elvén működik, egy villanymotor pozicionálja az önerősítő fékeket, aminek köszönhetően tetszés szerint lehet növelni a kifejtett szorító erőt, ennek köszönhetően némileg csökken a fékhűtés jelentősége. A másik megoldás a kettős tárcsa. Kerekenként megduplázzák a tárcsák és a fékbetétek mennyiségét. Ennek köszönhetően megnő a súrlódó felület, csökken a rendszer mérete és tömege, viszont javul a hűtés és csökken a pedálerő. Mindkét megoldás előremutató és működőképes, így elterjedésük csak idő kérdése.

Blokkolásgátlás, vészfékbrásegítés és a fékerő megfelelő elosztása

Az ABS (Anti-lock Braking System) - blokkolásgátló berendezés az aktív védelmi rendszerek közül az egyik legismertebb és legrégebbi. Az ABS egy olyan aktív biztonsági eszköz, amely megvédi, illetve megakadályozza az autó megcsúszását erőteljes fékezés esetén, továbbá segít a fékezendő gépjármű kormányozhatóságának megtartásában.

Pánikreakcióként a járművezetők általában hirtelen lépnek a fékpedálra, és amennyiben azt elég erősen nyomják a jármű kerekei annyira fékeződnek, hogy megszűnik az útfelület és kerekek közötti gördülés, a kerekek csúszásba mennek át. A csúszó kerekek elveszítik oldalvezető erejüket, a jármű kormányozhatatlanná válik, és a járművezetőtől független irányba csúszik az útfelületen. Az ABS érzékeli az út és az abroncsok közti tapadás mértékét

és szükség szerint csökkenti a fékezőerőt, ezzel pedig biztosítja a jármű további kormányozhatóságát és az ideális fékhatást. Az ABS működését a műszerfalán felvillanó lámpa fényén kívül jellegzetes kattogó hang, és a fékpedál remegése jelzi a járművezető számára.

A nagy intenzitású, hirtelen fékezés során számos vezető viszont képtelen elég erősen megnyomni a pedált, így az elérhető maximálisnál kisebb fékerő alakul ki, aminek következtében a jármű fékútja megnő. Ennek elkerülésére szolgál az úgynevezett vészfékrásegítő, vagy fékasszisztens, mely hirtelen fékezés esetén – a pedál megnyomásának mértékétől függetlenül – a maximálisra emeli a fékerőt. A maximális fékerő természetesen a blokkolásgátló berendezés működésbe lépését is jelenti. A nagy intenzitású fékezés mindig veszélyt rejt magában, ezért más járművek vezetőit, elsősorban a mögöttes jármű vezetőit figyelmeztetni érdemes, hogy a jármű lassulása a normál forgalomban szokásos fékezéskor előforduló lassulásnál lényegesen nagyobb. Ilyen megoldások a vészvillogó automatikus bekapcsolódása, vagy a kétfázisú féklámpa alkalmazása, azaz a vészfékezéskor a féklámpa fénye erőteljesebb, mint normál fékezéskor.

A fékezési folyamat során a jármű tehetetlenségéből adódóan előre billen, ennek következtében a fékezés közben az első tengely terhelése lényegesen nagyobb, mint a hátsóé, így a hátsó kerekekre ható fékerőt csökkenteni kell, hogy a jármű nehegy megcsússzon, míg az első kerekek fékereje jelentősen növelhető. Már évtizedekkel ezelőtt alkalmaztak mechanikus fékerőelosztó szerkezeteket. E berendezés lényege, hogy a jármű alvázához erősített rúd mechanikusan állított egy fékerőelosztó szelepet, ha a jármű előre billent az alvázhoz erősített rúd oly mértékben állított a szelepen, hogy az első kerekek fékereje megnőtt, míg a hátsóké csökkent. A korszerű járműveken természetesen már a fékerő elosztása elektronikus rendszerrel történik, és nem csupán a jármű karosszériájának helyzetétől függően a tengelyek között képes különbséget tenni, hanem kerekenként is.

Kipörgésgátló

A kipörgésgátló azt hivatott megakadályozni, hogy a kerekek túlzott gázadásnál kipörögjenek. Azonban a berendezés biztonsági jelentősége nem az elindulásnál érezhető. Abban az esetben, ha a jármű egyik oldala síkosabb, míg a másik oldala jobban tapadó felületen halad, a differenciálmű működése következtében a nyomaték nem jut el a tapadó kerékhez, hanem a csúszó kerék folyamatos kipörögését tapasztalhatjuk. Ilyen útviszonyok mellett, tehát ha csak

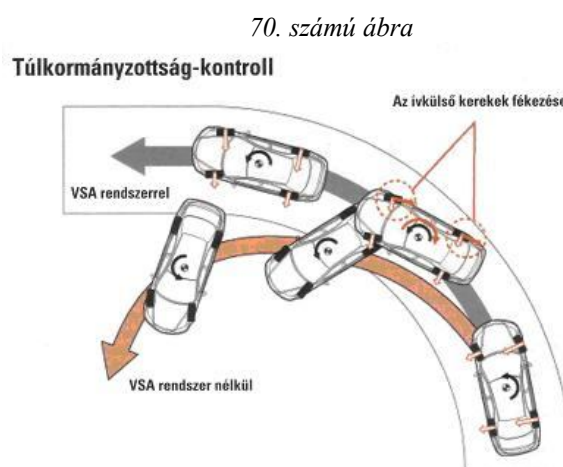
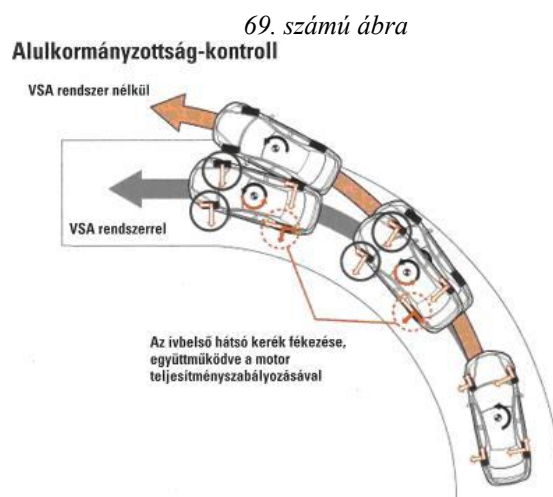
az egyik hajtott kerék kerül síkos felületre, képtelenség egy emelkedőn felhaladni. A kipörgésgátló ilyen szituációban is megakadályozza a csúszó kerék kipörgését, és a jármű vezethető marad. Hátrányként említhető, hogy síkos úton, amikor a jármű elindulni csak úgy lenne képes a jármű, hogy a hajtott kerék folyamatosan kipörögve „kapar” egy kis tapadó felületet magának, a berendezés közbeavatkozik, és a jármű gyakorlatilag mozgásképtelen lesz. E jelenség miatt a kipörgésgátló általában kiiktatható.

Stabilitás megőrzése

A elektronikus menetstabilizátorok is az emberi hibát hivatottak korrigálni. Amennyiben egy elsőkerék hajtású jármű vezetője eltúlzott sebességgel halad be a kanyarba a jármű eleje a kanyar külső íve felé kezd sodródni és a keletkezett nyomoték a járművet lekényszeríti a vezető által igénybe venni kívánt ívről és a jármű kisodródik. (Alulkormányzottság) A berendezés a megfelelő kerék vezérelt fékezésével ellennyomatékot ébreszt, és a járművet az ideális íven tartja (69. számú ábra).

Ugyanez a kanyarodási manőver, hátsó kerék hajtású jármű esetében a sebesség eltúlzásának következtében a túlkormányzottság jelenségét idézheti elő: a jármű hátsó kerekei törnek ki és a jármű megpördül. Ekkor is a megfelelő kerekek vezérelt fékezésével a jármű a vezető által meghatározott íven tartható (70. számú ábra).

Ugyanakkor – mint már utaltam rá – az elektronikus menetstabilizátorok sem képesek mindig maradéktalanul ellátni a feladatukat. Hiába fékezi a kereket a rendszer, ha nincs tapadás, azaz a jármű kereke és az útfelület nem érintkezik (nagyon rossz útfelület, vagy a jármű oldalra billenése esetén) a kívánt hatás elmarad.



A pedálok elhelyezése

A pedálrend elsősorban a gázpedál és a fékpedál egymáshoz viszonyított síkjának az eltérését jelenti. Európában a mechanikus sebességváltó a legelterjedtebb, ebből kifolyólag a gáz és fék adagolása egyetlen lábbal történik. Az is elmondható, hogy a két pedál síkja között az autók túlnyomó többségénél igen nagy eltérés tapasztalható, azaz a fékpedál síkja magasabban helyezkedik el, mint a gázpedálé. Az általános balesetelhárító tevékenység a fékezés, tehát a járművezető, amikor veszélyhelyzetet észlel általában pánikszerűen a fékre tapos. Ha megvizsgáljuk a veszélyhelyzet észlelése és a fékhatás kialakulása között eltelt időt, az alábbi időintervallumokkal találkozunk:

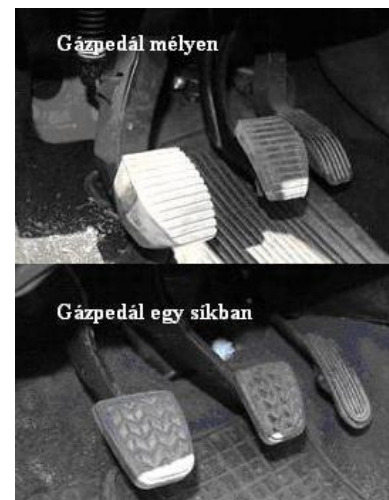
*27. számú táblázat
Az úgynevezett reakcióidő összetevői*

- észlelési idő	emberi reakcióidő
- elhatározási idő	
- cselekvési idő	
- fékkésedelmi idő	gépi „reakcióidő”
- fékfelfutási idő	

A cselekvési időt lényegesen befolyásolja az a járműkialakítási körülmény, hogy a gázpedáltól a fékpedál eléréséig mekkora távolságot kell az ember lábának megtennie, azaz mekkora időt emészt fel a vezető lábának egyik pedálról a másikra emelése. Nyilvánvaló, hogy ezen időmennyiség csökkenthető, ha a két pedál egymáshoz viszonyított magassága minimálisra redukálódik, hiszen már egy tizedmásodpercnyi időnyereség is majdnem egy autóhossznyi féktávolság csökkenést eredményezhet.

A 66. számú ábrán két jármű pedálrendezése látható. A felső képen a gázpedál és a fékpedál közti jelentős különbség miatt a fékezés megkezdésekor a jobb láb átemelése több időt vesz igénybe, mint az alsó képen látható egy síkban lévő pedálok esetében.

*66. számú ábra
A pedálrend*



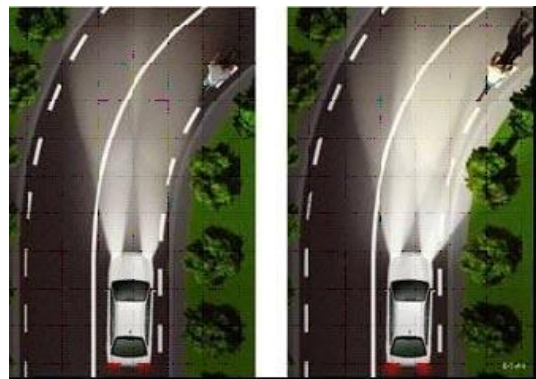
Látni a láthatóság és a beláthatóság korlátozottsága esetén

Nyilvánvaló, hogy a **láthatóság korlátozottsága** esetén (sötétben) a fényszórók hivatottak az akadály legyőzésére, vagyis arra, hogy a járművezető számára észlelhetővé tegyék az út vonalvezetését, az út műtárgyait és minden úton lévő akadályt. A **beláthatóság korlátozottsága** (útkanyarulat) tekintetében azonban már nem ilyen egyszerű a helyzet. Nappali fényviszonyok esetében a járművezetőnek úgy kell megválasztani haladási sebességét, hogy az útkanyarulatban, vagy bukkanóban, hirtelen megjelenő akadály előtt meg tudjon állni.¹³⁵ A sebességmegválasztás alapja tehát az, hogy a vezető tekintetét az útkanyarulat irányába fordítva belátja a jármű pillanatnyi haladási nyomvonalának irányától eltérő területeket. Minderre sötétben már nincs lehetősége, hiszen a fényszórók alapvetően a jármű tengelyének irányába, azaz a mindenkori haladási iránynak megfelelő irányba világítanak. Konkrétan a sötétben haladó jármű vezetője – fényszóróhasználat ellenére sem – látja be az egyébként nappal belátható útszakaszt. Praktikusán: a járművezető nem látja, hogy hová kanyarodik.

Az **iránykövető fényszóró** lényege, hogy – a minden xenon fényszóróhoz tartozó vertikális mozgatóautomatika mellett – horizontálisan képes automatikusan mozgatni a fényszórókat.

A horizontális mozgatás előnye kanyarokban és szerpentinek hegyi utakon mutatkozik meg. Mivel a fény nem kanyarodik, csak egyenes irányban egyenletesen terjed, ezért jobbra, vagy balra kanyarodva a járművezető nem láthat be arra a helyre, ahová igyekszik. Az iránykövető fényszóró viszont érzékeli a kormányelfordulás szögét és elektronikus úton a világítótest fényét abba az irányba fordítja, amerre az autó is fordulni fog, ezzel pedig sokkal nagyobb terület válik láthatóvá.

67. számú ábra
Az iránykövető fényszóró működése



A jövő fejlesztése az **alkalmazkodó fényszóró**. A szerkezet alacsony sebességnél szélesebb, nagyobb sebességnél hosszabb útszakasz bevilágítását teszi lehetővé.

¹³⁵ KRESZ 26. § (4) bekezdés

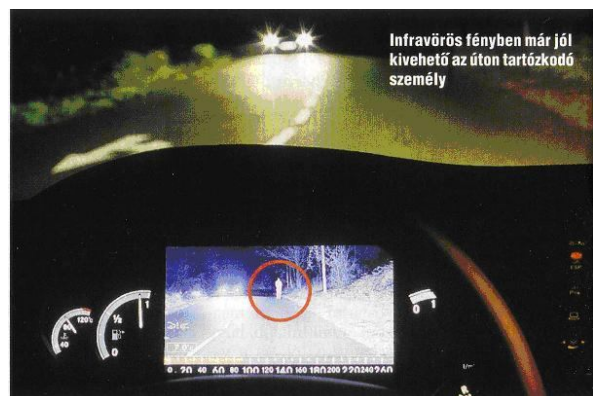
A láthatóság javításának, hagyományos fényszóróizzók alacsony hatásfokának, ámde magas fogyasztásának kiküszöbölése érdekében született meg a gázkisüléssel, más néven xenon lámpa, ami jelentős előnyei mellett rendelkezik egy igen hátrányos tulajdonsággal: vakítja a szemből érkező jármű vezetőjét.

A fényforrások fejlődésének távoli jövője a LED-es fényforrás. Fénykibocsátó diódákkal működő világító testeket általában csak a hátsó lámpatestekben alkalmazzák, ugyanakkor már létezik olyan LED-es fényforrás, mely alkalmas arra, hogy ne csak a hátsó helyzetjelző szerepét, hanem az első tompított és távolsági fényszóró szerepét is betöltse. Ennek feltétele a LED fényének irányíthatóvá tétele és fényerejének fokozása volt. Az ilyen lámpatest előnye, hogy nem vakítja annyira a szembejövő jármű vezetőjét, mint a xenon, sokkal kisebb energiaigénye van, mint a halogén izzóknak és az élettartama is azok sokszorosa.

A bemutatott beláthatóságot és láthatóságot fokozó világítástechnikai fejlesztések az ember szeme számára biztosítanak egyre nagyobb olyan teret, melyben a láthatóság korlátozottsága esetén is észlelhető a közlekedés környezetében megjelenő akár várható, akár váratlan dolog (akadály). E mellett a fejlesztések egy másik iránya olyan rendszerek kialakítására törekszik, melyek nem a jármű előtti környezet jobb megvilágításával segítenek, hanem a saját szenzoraikkal „pásztázzák” a környezetet és egy kijelzőn láthatóvá teszik azon tárgyakat, élőlényeket, melyek az emberi szem által – akár a megvilágítás ellenére – nem érzékelhetőek. A szenzor lehet hőkamera, mely kiválóan teljesít gyalogosok, kerékpárosok, vagy az úton áthaladó állatok észlelésekor, ám képtelen felismerni a nagyobb élettelen tárgyakat. Az infrakamerás rendszer két infrafényt kibocsátó fényszórója körülbelül 150 méterre világítja meg a környezetet. Mindezt természetesen az emberi szem nem képes érzékelni, ezért egy kamera teszi láthatóvá azt az útszakaszt, melyet ezek az izzók megvilágítanak.

A kamera által feldolgozott képet a fedélzeti számítógép a fő műszeregységen vetíti ki a járművezető számára. A kép olyan minőségben és részletességgel mutatja az éjszakai környezetet, mint nappal egy hagyományos kamera képe, csak fekete-fehérben. A hagyományosnak számító xenon fényszóró és az infrakamerás érzékelő rendszer különbségét jellemzi a következő

68. számú ábra
Infrakamerás érzékelő rendszer



adatsor: Egy út szélén világos ruhában álló gyalogos gázkisüléssel fényszóróval 169 méterről észlelhető, az infraberendezéssel ez a távolság 210 méterre tolódik ki, míg egy sötét ruhás gyalogos esetében a xenon: 72 méteres, míg az infra: 164 méteres észlelési távolságot biztosít.¹³⁶

Mindezen technikai eszközök mellett a láthatóság növelése általában a „látandó” érdeke, hiszen többnyire gyalogosról, kerékpárosról van szó, aki a baleset bekövetkezése során lényegesen hátrányosabb következményekkel számolhat, így elemi érdeke, hogy mindent megtegyen az észlelhetősége érdekében.

A holtter csökkentése

A személygépkocsi, de más gépjárművek tervezésénél is előfordul, hogy a divat és az extravagancia győz a praktikum és a biztonság felett, aminek következtében a járművek körüli terek beláthatósága erőteljesen romlik. A vastos tetőoszlopok, a sokszor alkalmazott egyterű kialakítás, a kicsi és keskeny ablakok, az erőteljesen emelkedő övonal mind rontják az autóból való kiláthatóságot. Ezen probléma kiküszöbölése érdekében gyakran sokkal nagyobb méretű és úgynevezett aszferikus, azaz holtter-csökkentő külső visszapillantó tükröket szerelnek fel. Hatásosabb megoldást jelent a holtterben érzékelő rendszer beépítése, melynek lényege, hogy külső szenzorok pásztázzák az autó körüli teret, és ha a jármű mögötti és melletti, a vezető által beláthatatlan térben megjelenik bármilyen akadály a vezető jelzést kap erről.

Jegesedésjelzés

Első gondolatra az autóban található külső hőmérők, egyszerű kényelmi szolgáltatást nyújtanak. Valójában figyelmezteti a járművezetőt az esetleges fagyásveszélyre. A legtöbb modell a +3 Celsius fok alatti hőmérsékletet villogással, szöveges üzenettel, vagy hangjelzéssel jelzi. Természetesen folyamatosan figyelmemmel kísérhető rajta a hőmérséklet alakulása, így a téli–nyári gumibroncs cseréjének idejéről is megalapozott döntés hozható.

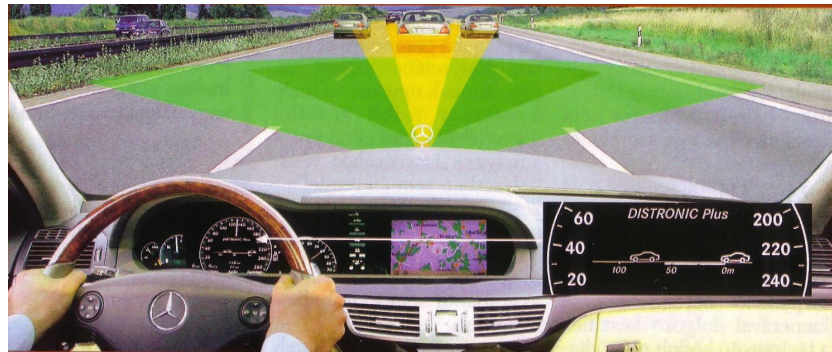
¹³⁶ A Mercedes gyári tájékoztatója a Nightvision rendszerről.

Követési távolság megtartása

A távolságtartó rendszer képes 0-200 km/h óra sebesség között a vezető helyett gázt adni, fékezni, sőt elindulni és megállni is. Érzékelőkkel figyeli az elől haladó járművet, és annak sebességéhez igazodik: a biztonságos követési távolság érdekében csökkenti vagy akár növeli a jármű sebességét.

A vezető által beállított sebességet a berendezés tartja mindaddig, amíg utol nem ér egy lassabban haladó járművet. Utolérés esetén a biztonságos követési távolság megtartásával lelassítja a járművet, majd az

71. számú ábra
Követési távolságot ellenőrző rendszer



„akadály” megszűnésekor (az elől haladó jármű másik forgalmi sávba való áttérésekor) a vezető beavatkozása nélkül visszagyorsítja a járművet a korábban beállított sebességre. A 68. számú ábra a Mercedes által kifejlesztett rendszert szemlélteti.¹³⁷

A fejlett rendszerek már képesek arra, hogy a jármű nagyvárosi „stop & go” forgalomban is vezetői beavatkozás nélkül „araszoljon”.

Sávtartás

A sávelhagyásra figyelmeztető rendszer alapvetően az autó aljába szerelt szenzorokból és valamilyen figyelmeztető jelzésből áll. A szenzorok pásztázzák az úttestet a terelővonal, vagy záróvonal után kutatva. Ha az autó 80 km/h felett irányjelzés nélkül átlépi a hosszirányú felfestést, a rendszer jelez¹³⁹, figyelmeztetve a járművezetőt a vélt vagy valós veszélyre.

72. számú ábra
Véletlen sávelhagyásra figyelmeztető jelzőberendezés¹³⁸



¹³⁷ A Mercedes DISTRONIC rendszerének bemutatása.

¹³⁸ <http://www.citroen.hu/CWL/hu-HU/Vehicles/Cars/C4/Technique>

¹³⁹ A Citroen berendezése például az ülésbe szerelt kis motorok segítségével „felrázza” a vezetőt.

A rendszer haszna elsősorban az autópályán és autóúton bekövetkező elalvásos balesetek megelőzésénél várható. A fejlesztés iránya a közvetlen kormányzási beavatkozás a jármű forgalmi sávban tartása érdekében.

Pre Safe

A **megelőző biztonság** elnevezésű – talán mondható, hogy legfejlettebb – biztonsági rendszer előre érzékeli a baleset bekövetkeztének valószínűségét. Ha az autó mozgása arra utal, hogy már nem kerülhető el az ütközés, akkor a berendezés felkészül a becsapódásra, csökkenteni próbálja a várható sérülések súlyosságát. Ilyenkor az aktív biztonsági berendezések és a passzív biztonsági berendezések közös vezérlés alatt állnak. A veszélyhelyzet észlelésekor a berendezés a passzív biztonság területén is beavatkozik: függőleges helyzetbe állítja az üléstámlákat, becsukja a tetőablakot és az oldalablakokat, megfeszíti a biztonsági öveket és a fékpofákat közelebb helyezi a féktárcsákhoz, a hatékonyabb vészfékezés biztosításához. A legújabb generációs rendszerek pedig már fékeznek és a biztonsági övet is megrángatják a figyelem felkeltése érdekében, de megállásra már nem képesek (érthető módon, lehet, hogy nem a megállás, hanem a kikerülés a célszerű), azt a vezetőnek kell végrehajtania.¹⁴⁰

2006 végén kezdődtek meg a Nissan által gyártott, balesetek előrejelzésére, a vezető figyelmeztetésére kifejlesztett berendezések első próbái. Az új közlekedésbiztonsági berendezés tervezői már nem elégedtek meg a manapság is használt adaptív sebességtartó és az ütközés előrejelzők által kínált lehetőségekkel, így újabb megoldások után néztek. Az új rendszer jóval több információ figyelembevételével dolgozik, mint manapság elterjedt társai. Az autó pillanatnyi sebessége mellett más járművek, gyalogosok és egyéb útakadályok elhelyezkedését, mozgását is figyelemmel kíséri. Ezen túl a sebességkorlátozások túllépésére is felhívja a vezető figyelmét. Figyeli a közlekedési lámpákat, útjelzéseket is, de GPS-szel összekapcsolva az útlezárások elkerülésére is tud tanácsot adni.

Japánban, kétezer autós segítségével kezdik meg az új rendszer várhatóan évekig tartó tesztelését.¹⁴¹ Hasonló, a balesetek számát csökkentő rendszerek kifejlesztésén dolgozik a Toyota és a Honda is.¹⁴²

¹⁴⁰ A Volvo kutatásai szerint a vezető figyelmeztetése a célravezető, és felesleges a gépi beavatkozás a fékezési folyamatba.

¹⁴¹ A kísérletet anyagilag is támogatja a japán kormány, amely a közlekedési balesetek számának az évtized végére jelentős mértékben történő csökkentését tűzte ki célul.

¹⁴² http://www.vezess.hu/hirek/jovobelato_nissanok/8380/

Sebességkorlátozó automatika

A 44/2001 (XII. 18) számú KöVIM rendelet alapján 2002. december 31-től nem csak a nemzetközi, hanem a belföldi áru fuvarozásban üzemeltetett haszonjárműveket is kötelező ellátni sebességkorlátozó berendezéssel. A sebességhatároló a beállított maximális sebesség elérésekor automatikusan leszabályozza a motort. Ezzel a jármű sebessége a jogszabályban meghatározott korlátokon belül tartható. A rendszer fokozatosan veszi el a gázt, tehát menet közben nem érezhető hirtelen rántás vagy teljesítményesés. A berendezés 30 km/h és a hatóságilag maximált sebességhatár között használható, beállítása gombnyomással történik.

Mivel a tehergépjárművek sebességtúllépését gyakorlatilag ezzel a technikai eszközzel a jogalkotói támogatás mellett meg lehetett szüntetni, nem látszik akadály a rendelkezés valamennyi gépjárműre való kiterjesztése előtt sem. Elsősorban természetesen személygépkocsikról és motorkerékpárokról van szó. Nyilván számolni kell a nagy teljesítményű járművek tulajdonosainak ellenállásával, de ha jobban belegondolunk: mi ellen tiltakoznának? Eddig sem mehettek a megengedett sebességnél gyorsabban! Erre csak közforgalom elől elzárt területen, zárt pályán van ma is és lenne a jövőben is lehetőségük.

9.2.2. Passzív biztonság

A fentiekben bemutatott aktív, tehát a balesetek megelőzését szolgáló járműbiztonsági berendezések mellett elengedhetetlen, hogy szóljunk a passzív, tehát a balesetek kárkövetkezményeit csökkentő biztonsági berendezésekről is. Szükséges ez azért is, mert – mint korábban látható volt – Magyarország közlekedésbiztonsági helyzetének elemzése alapján megállapítható, hogy az igazi probléma nem is a balesetek magas számában, hanem a baleseti halálozás magas arányában jelölhető meg.

Járműszilárdság

Már az első járműbalesetek után nyilvánvalóvá vált, hogy a baleset következtében kialakuló személyi sérülések a megfelelő erősségű anyagok alkalmazásával csökkenthetők. Később a merev szerkezeteket kiegészítették úgynevezett energiaeinyelő gyűrődő zónákkal. E megoldások lényege, hogy a baleset következtében felszabaduló mozgási energia azokon a szerkezeti helyeken végezzen alakváltozási munkát, ahol a mérnökök ezt előre meghatározták. Ezzel együtt pedig azokon a helyeken, ahol a deformáció az ember testi épességét veszélyeztetné, a lehető legkisebb legyen a változás.

A gyűrődő zónák és a védelmet szolgáló merev szerkezetek együttes fejlesztése következtében alakult ki a mai modern biztonsági utascella, mely rendkívül nagy védelmi képességet jelent.¹⁴³ A biztonsági utascella a járműben tartózkodó személyek köré nagyon erős, merev védelmi teret képez, melyet kívülről energiaelnyelő zónák határolnak. (73. számú ábra)

73. számú ábra

A biztonsági utascella és a gyűrődő zóna Barényi Béla rajzán

Az energiaelnyelő deformációs zónáknak köszönhetően a járműben tartózkodókat kisebb lassulás terheli. Ez a karosszéria 50km/h sebességig nagy esélyt ad a bent ülőknek az életben maradáshoz.



Mindemellett kisebb technikai megoldások is alkalmazásra kerülnek:

- A lökhárító kialakítása: A mai járművek lökhárítója, mint passzív biztonsági eszköz már nem csupán egyszerű fizikai védőeszköz, mivel nem közvetlenül a karosszériához erősítik fel, hanem köztes elemként egy speciális lengéscsillapítót építenek be. A lökhárító kisebb, koccanásos jellegű ütközésnél energiaelnyelő elemként működik, és maradandó deformáció nélkül az eredeti helyzetébe visszaáll. Nagyobb erejű ütközéseknél már a biztonsági utascella részét képező energiaelnyelő zónák deformációja veszi fel az ütközés energiáját.
- Biztonsági tüzelőanyag ellátó rendszerek: A balesetet szenvedett jármű kigyulladásának megakadályozása érdekében megakadályozza a tüzelőanyag kifolyását, kikapcsolja az elektromos működtetésű tápszivattyút, elzárja a tüzelőanyag csővezetékét és a szellőzőcsövet.
- Biztonsági kormányoszlop: Az ütközés során a kormányoszlopot egy mechanikus szerkezet elhúzza a járművezető elől, ezzel csökkentve a személyi sérülés bekövetkezésének valószínűségét.

A baleset következtében kialakuló személyi sérülések megakadályozásának hatékony eszközévé vált a biztonsági öv.

¹⁴³ Tulajdonképpen a passzív biztonság koncepciójának megszületése **Barényi Béla** (1907–1997) 1951-es szabadalmához, a melső és hátsó ütközési zónák címen benyújtott találmányához köthető. A „holnap autója” projektben felvázolt cellaautó koncepciója, a merev utascella, valamint az orr-rész és a hátsó rész szerkezeti különválasztása új, korát megelőző elképzelés volt. Ötven évvel később, a korszerűnek nevezett tervezési elvek kialakításakor került csak előtérbe.

Biztonsági öv

Már a harmincas években kísérleteztek a sofőrt a helyéhez rögzítő övvel. Az alapgondolat a vadászpülők biztonsági övétől származott, ám míg ott a nagy gyorsulás, a közúti járműveknél a baleset miatt fellépő nagy lassulás okozta a problémát.

A kezdetben alkalmazott két pontos biztonsági öv megakadályozta ugyan a test felemelkedését, de nem védett az előrezuhanástól.

A mai hárompontos biztonsági öv Nils Bohlin és a Volvo nevéhez fűződik. Bohlin és a Volvo olyan megoldást keresett, mely egyszerűen egy kézzel is könnyen kezelhető, hiszen a korábbi két pontos övek nem arattak osztatlan sikert a járművezetők körében. A megoldást a hárompontos öv jelentette, mely

- csípő és mellkasi részből állt,
- a test fölépítésének megfelelően helyezkedett el a medence és a mellkas előtt,
- az öv védőhatását az ülés melletti csat hangolta össze,
- az öv vízszintesen fölvett "V" alakját feszítve is megőrizte.

1959-ben a Volvo világelsőként alapfelszerelésként kínálta a hárompontos biztonsági övet, majd 1963-ban mutatkozott be az USA-ban, ahonnan az ötlet indult, de csak nagyon lassan törte le az amerikaiak ellenállását.

A biztonsági öv a test előre és felfelé történő kimozdulása elleni védőhatását ma már nem kell bizonygatni, ezt kutatások tömege igazolja. A biztonsági övvel kapcsolatos „Engineering” körébe tartozó feladat a biztonsági öv hatásának fokozása, míg az „Enforcement” része a használat kikényszerítése. Nyilvánvaló, hogy a használat kikényszerítése alapvetően rendészeti feladat, de a járműtechnika is segítség lehet.

A **biztonsági öv hatásának fokozását** szolgáló technikai berendezések az övfeszítők. Baleset esetén a biztonsági övnek a lehető leghamarabb vissza kell tartania az utast, ezért azt feszesen kell viselni. Ez az utasok ruházata és a laza felcsévéző automatika miatt nem mindig lehetséges. Ezt a jelenséget meglazult övnek nevezik. Az övfeszítő kompenzálja a lazán viselt övet oly módon, hogy ütközésnél megfeszíti azt. A megrántást vagy egy mechanikus rugós szerkezet, vagy a modernebb változatokban egy pirotechnikai robbanótöltet végzi.

A **biztonsági öv használatának kikényszerítését** szolgáló technikai eszközök a becsatolás elmulasztására figyelmeztető jelzések, fény és/vagy hangjelzések, vagy akár a jármű elindításának megakadályozása.

Szubjektív tapasztalat, hogy nagyon sokan csupán azért kapcsolják be az övet, mert nem tudják a kellemetlen figyelmeztető hangot kiiktatni.¹⁴⁴

A testmérethez igazított beállítás elengedhetetlen a megfelelő védelemhez. A gyermekek nem rögzíthetők biztonságosan a járműbe gyárilag épített hárompontos biztonsági övvel, ezért számukra a testmérethez igazított külön kiegészítő eszközre – gyermekbiztonsági rendszerre – van szükség. A KRESZ jogszabály az EU normáknak megfelelően, részletesen, talán túl részletesen is szabályozza a gyermekbiztonsági rendszer alkalmazását. Ehelyütt csak utalunk arra, hogy hiába van jogszabályi előírás, ha a szülők gyermekük életét nem tartják annyira fontosnak, hogy gyermekbiztonsági rendszerben rögzítve utazzanak. Természetes, hogy a rendészeti eszközökkel való kikényszerítés alapvető jelentőségű, de meggyőződésem, hogy a gyermekek életkorukhoz igazodó nevelése, és a szülők tudati befolyásolása eredményesebb lehet.¹⁴⁵

Légzsák

A biztonsági öv után a második legfontosabb utasvédő eszköz a légzsák, melynek feladata, hogy ütközéskor az utas fejét, felsőtestét megóvja attól, hogy az autó belső részeinek, akár a szélvédőnek, a műszerfalnak, a kormánykerék, az ajtóoszlopnak csapódjon. A biztonsági öv alkalmazása mellett a felfújható légzsákok területén már az 50-es években megjelent az első szabadalom, de csak 1968-ban kezdték el fejleszteni. Vizsgálták, hogy mennyire növeli a légzsák a biztonságot, kiegészítve a biztonsági övvel. A légzsák kifejlesztésében vezető szerepet játszott a Daimler-Benz. A légzsák 1980-as első premierjével a Mercedes-Benz S osztályában a rendszer megkezdte diadalútját: ma már alig képzelhető el új autó legalább vezető oldali légzsák nélkül és sok országban ez a passzív védelmi rendszer kötelező felszerelésnek számít. A biztonsági öv 50%-kal, míg légzsákkal együttesen 70%-kal is javíthatja a vezető és utasa esélyeit a túlélésre, illetve az enyhébb fokú sérülések elszívását eredményezi egy súlyosabb balesetkor.

¹⁴⁴ Természetesen a találékonyságban nincs hiány, főleg olyan országban ahol a kereskedelemben kapható olyan, a biztonsági öv csatját imitáló egyszerű eszköz, melynek behelyezésével az elektronika az öv becsatolt állapotára következtet. Egyszerűbb és sokak által alkalmazott módszer a biztonsági öv hátuk mögötti becsatolása. Ezzel „két legyet ütnek egy csapásra”: elhallgatható a becsatolásra figyelmeztető hangjelzés és a távolról szemből ellenőrző rendőr is becsapható.

¹⁴⁵ Mindemellert elfogadhatatlan, hogy kereskedelmi forgalomban beszerezhető olyan biztonságinak nevezett gyermekülés mely nem felel meg a vonatkozó szabványoknak.
De felvethető a taxi gépkocsiban utazó gyermek rögzítésének kérdése is, vagy – inkább szociális jelleggel – a nagycsaládosok problémája: hogyan szállítsák négy-öt gyermeküket, ha nincs pénzük hétüléses járművet vásárolni.

A légszák működésének alapja, hogy egy szenzor érzékeli a jármű lassulását, és amennyiben az egy kritikus értéket meghalad egy pirotechnikai töltet felfújja a légszákot olyan gyorsan, hogy mire az emberi test előrelendül, addigra az már puha párnaként fogadja. Fontos tehát, hogy a légszák nem minden ütközésnél, sőt nem minden súlyos ütközésénél lép működésbe, például egy oldalirányú, akár borulást eredményező ütközés sem kell, hogy a légszákot működésben hozza. Fontos alapelv, hogy a légszák csak a biztonsági övvel együtt hatékony, hiszen az öv nélkül a járművezető feje túl gyorsan ér az éppen kirobbanó légszák útjába és rendkívül súlyos arcsérüléseket okoz.

A légszákok folyamatos fejlesztése a légszákok további típusainak megalkotásához vezetett. Ilyen többek közt az oldal és függöny légszák, vagy a térdlégszák.

Az oldallégszákot egyes gyártók az ülésekbe építik be, míg mások az ajtóba. Az oldallégszák kicsi, mindössze 12 liter térfogatú, mivel ennél nagyobb párna szerencsétlen kilövése már belső sérüléseket okozhatna.

A függőnylégszák 1998-ban jelent meg először. Ez a szerkezet már egyformán védi az első és a hátsó utasokat is, mivel az A-oszloptól egészen a C-oszlopig ér. Ha a jármű felborul, a sorozatos ütközések esetén optimális védelmet biztosít. Megvéd az üvegszilánkoktól, a cserjéktől, bokroktól, ráadásul nem csak a fejet óvja, hanem a vállat, mellkast is, így egészíti ki az oldallégszákot. A sorozatos töréstesztek bebizonyították, hogy a függőnylégszák több mint 80%-kal csökkenti a fejsérülések kockázatát.

Ma már található légszák a műszerfal alatt, hogy megvédje a vezető és utasa térdét, medencéjét a sérüléstől, illetve segít abban, hogy a tehetetlen test ideális helyzetben maradjon, ne csússzon ki az öv alól.

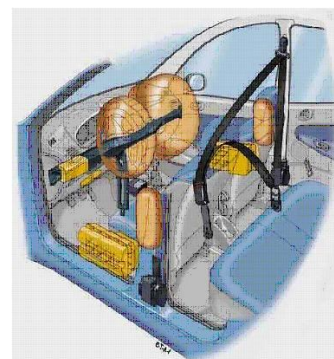
A járművekben alkalmazott passzív biztonsági eszközök összefoglalását jól szemlélteti a

Citroen Hungaria Kft oktatóanyagában szereplő kép, mely a 74. számú ábrán látható:

74. számú ábra

Air-bag: a „túlélő kabin kipárnázása”

- ◆ Euro légszák: az airbag és az övfeszítők együtt dolgoznak – ÖVEKET BECSATOLNI!
- ◆ frontális ütközés:
 - pirotechnikai övfeszítők
 - vezető légszák (kormány)
 - utaslégszák (műszerfal) – kiiktatható: kulcsos kapcsoló és visszajelző
- ◆ oldalsó ütközés:
 - oldallégszák (ülésben)
 - függőnylégszák (tetőben)



9.2.3. Járműbiztonsági célkitűzések

A járműbiztonságot érintő célkitűzések tekintetében a legfontosabbak:

- ☞ Magyarországon a legfontosabb az EU típusminősítésű járművek, vagy az EU előírásainak megfelelő járművek alkalmazásának biztosítása;
- ☞ az ellenőrzések szigorításával kell megoldani a biztonságos forgalomképesség elérését, vagyis a biztonságot fokozó fejlesztések működőképesek legyenek, és használatuk előírászerűen valósuljon meg;
- ☞ különös gondot kell fordítani mind a passzív mind pedig az aktív biztonsággal összefüggő berendezések alkalmazására és működőképességére. Megfontolandó a járművek biztonsági felszereltségére vonatkozó előírások bővítése, például a téli és a nyári gumiabroncsok előírt alkalmazásával.¹⁴⁶

¹⁴⁶ Tánzos Lászlóné: Hatékony Közlekedésbiztonsági stratégia kialakítása, Magyar Tudomány 2008/2.

10. Education

A balesetmegelőzés rendszerének második pillére a biztonságos közlekedésre nevelés, oktatás. E keretek között kell szólni a járművezető képzés, és továbbképzés rendszeréről, az iskolai és iskolán kívüli oktató és nevelő munkáról, valamint a hatósági ellenőrzések és a PR tevékenységek tudatformáló hatásáról.

10.1. Járművezető képzés

Jó vezető – rossz vezető, halljuk minden nap a közlekedésben résztvevők egymást minősítő megjegyzéseit. Kit is nevezhetünk jó vezetőnek? Természetesen alapvetés, hogy jó vezető az aki nem okoz balesetet illetve nem keveredik baleseti helyzetbe, tehát a más által előidézett balesetveszélyes helyzetben is úgy képes eljárni, hogy a tényleges baleset bekövetkezése elmaradjon. Ez több tényező együttese alapján alakulhat ki: egyrészt meg kell lennie az egyén megfelelő jellembeli tulajdonságának, másrészt rendelkezni kell olyan képességekkel, melyeket egyszerűen ügyességnek nevezhetünk, illetve harmadrészt fel kell ismernie a veszélyes helyzeteket, ami kizárólag tanulási folyamat eredménye lehet.

Egyes kutatások szerint a jó vezető tulajdonságait viszonylag könnyű összefoglalni, s egyszerűen felismerhetők a legfőbb viselkedési mutatók. Irk szerint ezek a következők¹⁴⁷: A jó vezető mindig észreveszi a forgalomirányító jelzőlámpa „állj!” jelzését, a rendőr „állj!” jelzését, a forgalomirányítást, az útszűkületet, a sebességkorlátozás végének jelzését, a sebességellenőrző radart, a járművét követő rendőrségi gépkocsit, mindig a menetirány szerinti helyes oldalon tartózkodik. A jó vezető mindig tekintettel van az iskola közelségére, a sebességkorlátozásra, a főútvonal előtti megállási kötelezettségre.

A járművezetők kategorizálásának középpontjába a jó vezetőt teszik. A jó és az átlagvezető közé egyenlőségjelet szoktak tenni. Az átlagos pszichikai, fiziológiai állapot kedvező szociális háttérrel és jó szabályismerettel társul, még akkor is, ha a közlekedési előírásokat néha megszegi, elsősorban tudatosan. Fontos alapvetés, hogy a tudatos szabályszegés általában lényegesen veszélytelenebb, mint a nem tudatosan elkövetett szabályszegés. Ez a tétel könnyen belátható, ha egy egyszerű példára gondolunk, a jelzőlámpa tilos jelzésének figyelmen kívül hagyására. Ha a járművezető tudatában van annak, hogy a reá vonatkozó jelzés tilos, de azt figyelmen kívül hagyja, mert siet, akkor nyilvánvalóan körültekint, és

¹⁴⁷ Irk Ferenc.: Közúti balesetek, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1979,

meggyőződik arról, hogy szabályszegése a közlekedés más résztvevőit nem (s ennek folyamányaként saját magát sem) veszélyezteti. Ha azonban a tilos jelzéssel nincs tisztában, mert azt nem vette észre, akkor körültekintés nélkül halad tovább, és a baleset bekövetkezése, vagy elmaradása csupán a véletlenül múlik.

Mint ahogy az ergonómia kapcsán bemutattam, az ember tevékenységei során, így a járművezetés közben is képtelen tartósan hibamentesen tevékenykedni. Egyes kutatók¹⁴⁸ szerint az átlagvezető napi egyórányi vezetés esetén

- minden 2 percben tesz hibát;
- minden 1-2 órában belekerül egy kockázatos szituációba;
- havonta 1-2 alkalommal majdnem balesetet okoz.

A balesetmentesség nem feltétlenül követeli meg a legnagyobb járművezetési ügyességet, sőt az sem teljesen bizonyított, hogy az intelligenciával szoros kapcsolatban van-e. A jó vagy rossz vezető meghatározására önmagában a balesetmentes közlekedés kevés, a balesetmentesen közlekedő járművezető biztos vezetőnek tekintendő. A megbízható gépkocsivezető egyben alkalmazkodó is. Az alkalmazkodó gépkocsivezető pedig hajlik arra is, hogy a személyi képességeket és készségeket kétkedéssel ítélje meg, így vezetési jártasságának értékelése szerint ő saját maga kisebb mértékben rendelkezik azzal, mint ahogyan a szabályszegés és a baleset elkövetésére irányuló hajlammal relatíve nagymértékben felruházott gépkocsivezető hiszi ugyanezt magáról.

Az **alkalmazkodó** járművezetőt tehát a következő készségek jellemzik:

- nem számítja önmagát a kormánykerék nagyjai közé,
- igyekszik elkerülni azokat a helyzeteket, amelyek pszichofizikális képességeinek túlzottan nagyfokú igénybevételével járnának,
- "vezetési tere" viszonylag szorosan behatárolt; nem keresi azokat a réseket, amelyek lehetővé teszik a gyorsabb előrehaladást,
- kitér minden olyan forgalmi helyzet elől, amelyik lelki egyensúlyát megrendíthetné.

A jó és alkalmazkodó vezetővel szemben a *kiváló vezető* (aki viszonylag igen ritkán hibázik, nem okoz és nem szenved el baleseteket) pszichofizikálisan az átlag feletti kedvező jellemzőkkel rendelkezik, és:

¹⁴⁸ Vö.: Baker, R.: The highway risk problem: policy issues in highway safety. Wiley-Interscience, New York, 1971.

- a közlekedési előírásokat ő is néha megszegi, részint tudatosan, részint tudattalanul,
- a legfőbb szabályokat mindenkor betartja,
- a többi szabályt a mindenkori forgalom érdekeinek alávetve „rugalmasan” alkalmazza.
- a veszélyhelyzetek kialakulásának lehetőségét annyira messziről látja, hogy a kibontakozásig már intézkedik is a veszélylehetőség megszűntéről.

Mindezekkel szemben a rossz vezető – akinek alapvetően rosszabb a szellemi teljesítménye, és szabálykövetési készsége – tulajdonságait a következőkben foglalhatjuk össze:

- a szabályokat igen gyakran megszegi,
- gyakran nem ismeri a szabályokat, nem tudja alkalmazni azokat, nem veszi észre a szabályszegést,
- tudatos szabályszegése pedig felelőtlen, minden kritikát nélkülöz,
- csak saját előrelépésével törődik,
- tudatában a közlekedés egésze, a szituáció, mint összetett jelenség általában meg sem jelenik.

A járművezető képzés jelenlegi rendszerében a „B” kategóriás vezetői engedély megszerzéséhez szüksége elméleti oktatás minimális ideje 28 óra, míg a gyakorlati képzés minimális ideje 29 óra¹⁴⁹. A szabályok elsajátítására a jogszabályban meghatározott 28 óra elégséges, ám meggyőződésem, hogy a jövőben szakítani kell azzal a képzési módszerrel, amikor a hangsúly a jogszabályismeretre helyeződik. Sőt kimondhatjuk, hogy szinte kizárólag a jogszabályismeretről szól az elméleti oktatás, ahelyett, hogy a járművezetés lényegéről, a veszélyes szituációkról, az emberi hibák mibenlétéről, illetőleg a veszélyhelyzetek felismeréséről, és egyáltalán a tényleges közlekedési helyzetek értékeléséről szólna.¹⁵⁰

Minden oktatási rendszerre jellemző, hogy a vizsgakövetelmények a képzéshez igazodnak. Amikor egy oktatási intézmény megkezdte működését – legyen az akár alapfokú, középfokú, vagy felsőfokú oktatási intézmény, vagy esetleg szakképző intézmény – a képzési program kidolgozására illetőleg az oktatás lebonyolítására helyezik a hangsúlyt. Amikor az oktatásban elérnek a vizsga időszakához, megjelennek a számonkéréssel kapcsolatos kérdések: tételek, a vizsga lebonyolításának módja, és hasonló praktikus kérdések. A kívánatos azonban a fordított megoldás lenne: először tisztázni kell a kompetenciák mérésének módszerét, a

¹⁴⁹ 24/2005. (IV. 21.) GKM rendelet a közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól 3. számú melléklet 3.2.1. pont

¹⁵⁰ Vö.: Toldi Miklós: Hasznosítsuk közösen tapasztalatainkat!, ORFK, 2006, valamint Gyuris István: A helyes közlekedési gondolkodás lényegesebb összetevői – szituációk, Autóvezető 2009. évi 2. szám.

vizsgáztatás módját, a vizsgakérdéseket, és ezután lehet meghatározni azt, hogy az adott kompetencia megszerzéshez milyen oktatásra van szükség.

A járművezető oktatásban ez a következőket jelenti.

A járművezetői vizsgán – elsősorban a gyorsaság és az egyszerűség, valamint a könnyű javíthatóság ürügyén – tesztkérdéseket kell megoldani. Korábban ezek a tesztkérdések hagyományos tesztlapon, ma a technika fejlődésével már elektronikus úton, számítógépen jelennek meg a vizsgázó előtt.¹⁵¹

Ezen kérdések közül kizárólag az elsőbbségi szabályok alkalmazására vonatkozó, úgynevezett rajzos kérdések elfogadhatók, hiszen azok a megtanult jogszabály alkalmazását kívánják meg. Az összes többi kérdés mechanikus szabályismeretre kérdez rá. (Lásd 4. számú melléklet)

A helyes elméleti vizsgáztatás kérdéseiben szinte kizárólag valamely forgalmi szituációnak, egy forgalmi helyszínnek, egy járműnek, egy úttestnek, vagy bármilyen közlekedő emberrel, járművel, vagy a közlekedés környezetével kapcsolatos részletnek, illetőleg átfogó képének bemutatásával kellene kezdődnie, és a tanulóknak konkrét szituációs kérdésre kellene válaszolniuk, például: mit tehet, vagy mit nem tehet az adott szituációban, elindulhat-e az adott járművel, mekkora sebességgel haladhat az adott útszakaszon, stb.

Ilyen típusú vizsgához kell a képzést átalakítani, azaz a mechanikus szabályismeret helyett, a szabályok készségszintű alkalmazását kell elsajátítani.

„Az alapképzés során a közlekedési ismeretek tanítása és a járművezetői készségek kialakítása mellett foglalkozni kell a közlekedésbiztonság szempontjából fontos beállítódások és viszonyulások (un. attitűdök) és ösztönzések (motivációk) elemzésével, befolyásolásával is. Különösen fontos a sebességgel, az alkohol és kábítószer hatása alatti vezetéssel, a passzív biztonsági eszközök használatával (...), a védtelen közlekedőkkel (...) kapcsolatos attitűdök biztonságközpontú befolyásolására.”¹⁵²

Az már csak az adott iskola eleganciáján múlik, hogy az oktatásban olyan szituációs elemeket alkalmaz, amely elemekkel az iskola tanulói a gyakorlati képzés során ténylegesen találkozhatnak. Praktikus ez azt jelenti, hogy az adott területen készített felvételeket használják az oktatásban. Természetesen ideális megoldás az lenne, ha az elméleti vizsga is a helyi – a későbbiekben ismerőssé váló – környezetre utalna.

¹⁵¹ Sajnálatos tény, hogy a számítógépes vizsgáztatásra való áttérés semmiféle fejlődést nem hozott, mert egyszerűen a korábbi tesztlapok kérdései szkennelés útján kerültek digitalizálásra, és ezek a beszkenelt kérdések jelennek meg a monitoron.

¹⁵² Ipolyi-Keller Imre: A fiatal közlekedők és a kezdő járművezetők biztonságáért, Autóvezető, 2009. évi 2. szám.

10.1.2. Szimulátor alkalmazása a járművezető képzésben

A járművezető képzésben ma már egyértelműen alkalmazható a szimulátor technika. Ez az eszköz már egyáltalán nem tekinthető játéknak. Ha csak a légi jármű pilóták képzésére gondolunk, könnyen beláthatjuk hogy a veszélyes helyzetek, balesetveszélyes forgalmi vagy műszaki szituációk kezelésnek egyetlen gyakorlati oktatási módszere a szimulátor alkalmazása.

75. számú ábra
Egyszerű gépjárművezető szimulátor¹⁵³

A személygépkocsi szimulátort, autósiskolák és vezetéstechnikával foglalkozó cégek számára fejlesztették ki. A berendezés eredeti járműalkatrészeket tartalmaz (kormány, kapcsolók, kézifék és sebességváltó, pedálok stb.) annak érdekében, hogy a használó élethű vezetéslében részesüljön. A műszerfal egy kisméretű monitoron jelenik meg, míg a látképet 3 darab 32" LCD síkképernyőből álló megjelenítő rendszer biztosítja. A visszapillantó tükrök a három monitoron



életszerű pozícióban digitálisan jelennek meg. A kormány motoros ellenállás mechanikával van ellátva, így érzékelteti a gépkocsi és az út közti kapcsolatot. A hangeffektusokat beépített többcsatornás hangrendszerrel biztosítják.

Az elsősorban „B” kategóriás oktatásra szolgáló személygépjármű szimulátor, professzionális, sokoldalú szoftverrel rendelkezik, mely segít például az üzemanyag-takarékos vezetés tréningben és alapvetően a vezetési készség felmérésében.

A szimulációs technika fejlődése rendkívül nagy lehetőséget rejt magában. Számos olcsóbb és drágább megoldás áll rendelkezésre. Van olyan megoldás is, amikor valódi járműbe ül be a járművezető és jóval nagyobb képernyőre vetítik a közlekedési környezetet.

Természetesen ilyen jellegű szimulátorok nem csak személygépkocsik vezetésének gyakorlásához, hanem egyéb járműkategóriák oktatásához is rendelkezésre állnak. (Lásd 5. számú melléklet)

¹⁵³ <http://www.infomod.hu>

A szimuláció nem feltétlenül kell, hogy a teljes járművezetési tevékenységre irányuljon, lehetséges egyes jellemzők imitálása. Ilyen imitációt tesznek lehetővé a vezetéstechnikai pályák, illetve a járműre szerelt – a jármű kereke és az útfelület közötti tapadást mesterségesen csökkentő – technikai eszközök. („skid car”)

E mellett léteznek olyan vezetéstechnikai pályák is, amelyek speciális burkolattal, speciális technikával vannak felszerelve és a jármű stabilitásvesztését külső beavatkozással idézik elő.

Ilyen technikai eszköz alkalmazása már a közeljövőben a járművezető képzés alapkövetelménye kell, hogy legyen. Meggyőződésem, hogy olyan járművezetőt nem lehet a forgalomba engedni, aki legalább szimulált körülmények között nem tapasztalta járműve megcsúszását.

76. számú ábra
A „skid-car”



77. számú ábra
A vezetéstechnikai pályán



10.1.3. Kezdő vezetői engedély - továbbképzés

A kezdő vezetői engedély lényege, hogy a frissen végzett járművezető a forgalomban – tekintettel arra, hogy valódi jártassággal nem rendelkezik – csak bizonyos korlátozásokkal vehet részt. A két év alatti vezetési gyakorlattal rendelkező „kezdő vezetők” a balesetek mintegy 6-7 százalékát okozzák, ha ezt az arányt a gépjárművezetők által okozott balesetek tekintetében vizsgáljuk, akkor 8-9 százalék adódik (28. számú táblázat)

28. számú táblázat
A kezdő vezetők aránya a balesetek számát tekintve

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Balesetszám	19686	19976	20957	20777	20977	20635
Kezdő vezetők	1204	1220	1374	1496	1314	1288
Arány [%]	6,1	6,1	6,5	7,2	6,2	6,2
Gépjárművezetők arányában	8,2	8,1	8,5	9,2	7,9	8,0

Ahhoz képest, hogy a kezdő vezetők – gondolnánk – jobban vigyáznak, óvatosabban közlekednek, mint gyakorlott társaik, ez az arány magasnak mondható.

A kezdő vezetői engedélyhez kapcsolódó korlátozás feloldásának elvi feltétele a jártasság megszerzése. Ennek ellenére a hatályos jogszabályi rendelkezések alapján a kezdő vezetői engedély minősítés két év eltelté után megszűnik¹⁵⁴. Tehát mindenféle jártasságigazolás nélkül önmagában az idő múlásával. Hosszútávon elengedhetetlen, hogy a kezdő vezetői engedélyhez kapcsolódó rendszer valóban **többfázisú képzéssé** alakuljon át. Ez sokkal hatékonyabb volna a biztonságközpontú járművezetői magatartás és hozzáállás kialakításában. „*Problémát jelenthet azonban az önálló gyakorlás lehetőségét biztosító köztes szakasz, ha a szükséges óraszámot vagy vezetett kilométert nem határozzák meg, vagy nem ellenőrzik egyértelműen.*”¹⁵⁵ Megítélésem szerint a kezdő vezetők, az önálló gyakorlás időszakát követően „végleges” vezetői engedélyhez csak akkor juthatnának, ha ténylegesen igazolták járművezetői jártasságukat. A két éves időintervallum általában megfelelő, de „végleges” vezetői engedély kiadása feltétlenül gyakorlati vizsgálathoz kötendő. Egy ilyen jellegű vizsga nagyon egyszerűen lefolytatható, hiszen a szakoktató – kis túzással – már abból, ahogy a jelölt beül a járműbe és elindul vele pontosan látja, hogy rendelkezi-e a **megfelelő jártassággal** (járműkezelés, helyzetfelismerés, vezetéstechnika, veszélyfelismerő készség, stb.). Természetesen a vizsgakövetelményeket, és a vizsga pontos menetét jogszabályban kell rögzíteni.

Ugyanakkor tisztázni kell, hogy a kezdő vezető milyen korlátozásokkal vehet részt a közúti közlekedésben. Jelenlegi szabályozás szerint a kezdő vezetői engedéllyel rendelkező járművezető nem vontathat pótkocsit, és motorkerékpáron nem szállíthat utast. E korlátozások kiegészítendőek legalább az autópályán sebességkorlátozás elrendelésével, illetőleg az „A” kategória kivételével, a vezetésben jártas személy kíséretében történő vezetés előírásával. Ugyancsak a biztonság fokozását célozza az a javaslat is, hogy a kezdő vezetői engedéllyel rendelkező személy csak meghatározott teljesítmény alatti járművet vezethessen. (Tulajdonképpen a motorkerékpároknál az 'A1' és 'A korlátozott' kategóriákat bevezető – és elfogadott – elvek alapján.) Ugyancsak megfontolandó, a „T” betűjel kötelező alkalmazásának előírása is.

Valamennyi javaslat – e dolgozat terjedelmét meghaladó – részletes vizsgálatot igényel, egyfelől a kezdő vezetői engedély időszakának megállapítása, másfelől a bevezetendő

¹⁵⁴ 35/2000 BM rendelet 5. § (1) bekezdés

¹⁵⁵ Gyuris István: A járművezető-képzés és vizsgáztatás rendszerének felülvizsgálata, 3. rész Autóvezető, 2009. évi 2. szám. (1. és 2. rész: 2009. évi 1. és 2. szám.)

korlátozások és egyéb szabályok tekintetében. Elengedhetetlen, hogy e vizsgálat kiterjedjen a nemzetközi tapasztalatokra is.¹⁵⁶

A jelenlegi járművezető képzési rendszerben a vezetői engedélyt szerzett járművezető mind elméleti ismeretekből, mind gyakorlati készségekből örökre (egészségi alkalmasságának idejére) járművezetői jogosultságot szerez és eközben sem elméleti, sem gyakorlati tudása nem kerül górcső alá. Javaslatom szerint – hasonlóan az orvosi alkalmassági vizsgálatok időszakos rendszeréhez – öt-tíz évente minden vezetői engedéllyel rendelkező személynek kötelező továbbképzésen kell részt vennie. Ez nem feltétlenül iskolapadban töltendő időt jelent, mindössze arról van szó, hogy a számára postai úton kézbesített küldeményben felhívják figyelmét a közlekedést érintő jogszabályok, elsősorban a KRESZ jogszabály változásaira, illetőleg a vezetéstechnikában, a járműtechnikában, vagy a forgalomtechnikában bekövetkezett változásokra. Az anyag áttanulmányozása után a járművezető egy rövid egyszerű, ám összetett (elmélet és gyakorlat) vizsgán bizonyíthatja, hogy elméleti tudását frissítette, és gyakorlati képességeit, jártasságát nem veszítette el.

Mindezt javaslom annak ellenére, hogy szakmai körökben köztudomású: a balesetet okozó járművezetők jogszabályismerete nem rosszabb, mint a balesetmentesen közlekedő társaiké. A tudatos szabályszegések mellett – ritkán ugyan de – előfordulnak olyan szabályszegések, melyek a szabályismeret hiányára vezethetők vissza. Az ilyen jellegű balesetek csekély száma miatt a képzésben szükséges változtatásoknak nem a szabályismeretre, hanem – a korábban kifejtettek szerint – a veszélyelhárításra kell irányulniuk. Már most utalok arra, hogy meggyőződésem szerint azon járművezetők esetében, akik tudatos szabályszegéssel okoznak balesetet, szigorúbb büntetés alkalmazása indokolt, a szabályokat figyelmetlenségből gondatlanságból megsző járművezetőkhez képest. Erről a jogalkalmazással és a jogalkotással foglalkozó fejezetben szólok részletesen.

¹⁵⁶ Például Németországban 21. életév betöltéséig csak meghatározott köbcéntiméter hengerűrtartalmú motorral szerelt jármű vezethető, míg a „T” jelzést a vezető engedély megszerzésétől egy évig kell alkalmazni. Ezzel szemben az Egyesült Államokban, vagy Ausztráliában szinte nincs is járművezető képzés, a jártasságot bárki otthon is megszerezheti, majd egy egyszerű vizsga sikeres letétele után vezetői engedélyt kaphat. Meggyőződésem, hogy Magyarországnak az előbbi utat kell követnie.

10.2. Biztonságos közlekedésre nevelés

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. tv. a közlekedési balesetmegelőzési és propaganda tevékenységet állami feladatként határozza meg¹⁵⁷, melynek alapvető végrehajtását a kormány 2002/1992. határozatában a rendőrség közlekedési szolgálatának hatáskörébe utalta. Annak elfogadása nélkül, hogy a közbiztonság megteremtése, így a balesetmegelőzés is össztársadalmi feladat, valódi eredmény nem érhető el. Az oktatás, mint járművezető képzés természetes, hogy központi állami feladat, melyet a fentiekben már bemutattem. Azonban az oktatás, mint közoktatás, mint általános tudati befolyásolás az egyes oktatási intézmények kompetencia körébe tartozik. Mindazonáltal a Nemzeti Alaptanterv 2003. évi megjelenése óta az intézményi tanterveknek kötelező eleme a biztonságos közlekedésre nevelés: „*A helyi tantervnek biztosítania kell, hogy a tanulók életkorához, az egyes tantárgyak sajátosságaihoz igazodva a tanulók elsajátíthassák az egészségfejlesztéssel, a fogyasztóvédelemmel, a környezetvédelemmel, a közlekedésre neveléssel, a társadalmi bűnmegelőzéssel, az áldozattá válással, az erőszakmentes konfliktuskezelő technikákkal összefüggő ismereteket, ...*”¹⁵⁸

A Nemzeti Alaptanterv hangsúlyozza, hogy az iskolára nagy feladat és felelősség hárul a felnövekvő nemzedékek egészséges életmódra nevelésében, és ezért minden tevékenységével szolgálnia kell a tanulók egészséges testi, lelki és szociális fejlődését.

Kiemeli, hogy a gyermekeknek meg kell ismerniük a háztartás, az iskola és a közlekedés egészséget, testi épséget veszélyeztető leggyakoribb tényezőit. A gyermekeket fel kell készíteni a veszélyhelyzetek egyéni és közösségi szintű megelőzésére, kezelésére. Az iskola feladata az is, hogy felkészítsen az önálló gyalogos közlekedésre, a tömegközlekedési eszközök használatára, az utasbalesetek elkerülésének módjaira.

A Nemzeti Alaptanterv a műveltségterület fő témakörei – háztartáskultúra, munkakultúra, környezetkultúra, egészségkultúra, stb. – között is szerepelteti a közlekedéskultúrát, mint a közlekedés rendszerének, a közlekedési eszközeinek, a közlekedési szabályok ismeretét, megértését.

Az általános iskola első osztályában már megtanulják a gyermekek, hogy az egyes járműfajtáknak mik a jellemzőik, azoknak hol kell közlekedniük, a gyalogosoknak hol és hogyan kell közlekedniük, milyen alapszabályok vonatkoznak a kerékpáros közlekedésre.

¹⁵⁷ A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 8. § (1) bekezdés e) pont.

¹⁵⁸ A Nemzeti Alaptanterv kiadásáról, bevezetéséről és alkalmazásáról 243/2003. (XII. 17.) Korm. rendelet 2 § (10).

Ugyanakkor néhány alapvető közúti jelzéssel is megismerkednek, mint pl.: jelzőlámpa jelzései; egyes jelzőtáblák: megállóhelyek, kerékpárút, kerékpárral behajtani tilos, kijelölt gyalogos átkelőhely, elsőbbségadás kötelező és Állj! Elsőbbségadás kötelező. Ezen alapismereteket minden évfolyamon az egymásra épültség alapján szélesítik. .

A biztonságos és kulturált közlekedésre nevelés tehát fontos állami és ösztársadalmi feladat. Valamennyi társadalmi szereplőnek van feladata a biztonságos közlekedésre nevelés területén, és szükséges, hogy lehetőségeit és eszközeit felhasználva igyekezzen hozzájárulni a közlekedésbiztonság és a közlekedési morál javításához. Cél, hogy a közlekedés résztvevői minél fiatalabb korban elsajátítsák a biztonságos közlekedés alapjait.

A társadalmi együttműködés irányítója, és alappillére az Országos Balesetmegelőzési Bizottság kellene, hogy legyen, melynek munkáját a későbbiekben bemutatom. Együttműködő partnerek az iskolák, a közlekedési vállalkozások és talán kimondható, hogy elsősorban a biztosítótársaságok kell legyenek. A gazdasági kitekintést tartalmazó fejezetben utaltam rá, hogy a közlekedésbiztonságra fordított költségek általában nem közvetlenül ott jelentkeznek, ahol a ráfordítás miatt haszon, vagy megtakarítás alakul ki. Ezen alapvetés nem érvényesül azokban a konkrét esetekben, amelyekben a közlekedési vállalkozások, akár szállítványozók, akár fuvarozók, akár személyszállítással foglalkozók is legyenek, vagy a biztosítótársaságok áldoznak (fektetnek be) a közlekedésbiztonság javítása érdekében. Ilyenkor a társaság konkrét haszon elé néz, hiszen, ha elmarad a baleset, a biztosítótársaságnak nem kell kártérítést fizetnie, vagy a fuvarozó vállalkozás nem szenved kárt.¹⁵⁹

Hasonló partneri együttműködés várható el a járművezető képző intézményektől is.

E szervezetek együttműködésben, az OBB irányítása és koordinálása mellett képzelhető el a hatékony nevelési program megvalósítása. A nevelés két fő stratégiai iránya a következő kell, hogy legyen:

- az óvodás- és iskolás- korú gyermekek kulturált és biztonságos közlekedésre nevelése,
- a tanárok nevelőmunkájának bővítése.

Ez utóbbi hatékonyságát erőteljesen segíti, ha a pedagógusok továbbképzési rendszerében akkreditált képzésként szerepelnek ilyen jellegű képzések. Előremutató, hogy egyes autósiskolák már élnek e lehetőséggel, és a fenti együttműködési keretek között akkreditált

¹⁵⁹ A közlekedési vállalkozások esetében a haszon nem csupán a tényleges kár elmaradásában jelentkezik, hanem a gyorsaság, pontosság, megbízhatóság miatt a piaci megbecsülés erősödése is haszonként értelmezhető.

pedagógus-továbbképzésekkel segítik azt az iskolákban folyó munkát, melynek eredménye a biztonságosabb közlekedés lehet.

Az együttműködés lehetősége nem merül ki a pedagógusok felkészítésében, hanem a későbbiekben a pedagógus által tartott foglalkozásokhoz az együttműködő képző intézmény tárgyi feltételeket is biztosíthat. A képzést folytató intézményekkel együttműködve lehetőség van KRESZ szakkörök működtetésére is, ahol a gyermekek életkoruknak megfelelő szinten a KRESZ jogszabály rendelkezéseivel és logikájával ismerkedhetnek meg. A hosszú távú együttműködést természetesen úgy képzelem el, hogy néhány foglalkozás után a már felkészült pedagógusok önállóan tartják a foglalkozásokat, de meghatározott időközönként – ismeret felújítási céllal, vagy újabb ismeretek megszerzése érdekében – a képző intézmény be- bekapcsolódik a foglalkozásokba.¹⁶⁰

A biztonságos közlekedésre nevelés területén munkálkodó szakember számára különös örömet és büszkeséget jelent, ha azt látja az utcán, hogy a gyermek – akivel korábban találkozott – nem engedi szüleit a tilos jelzésen áthaladni, hanem rájuk szól és kikényszeríti a szabad jelzés kivárását.

Köztudott, hogy a gyermekek nevelésének döntő része a minták átadásával történik. Mondhat bármit a szülő a szabálykövetésről, a biztonságos közlekedésről, ha a gyermek pont az ellenkezőjét látja a hozzá érzelmileg legközelebb álló személyektől. Az általános iskolai programokba kell beolvasztani a szülőkre irányuló felvilágosító, nevelő munkát. Talán ez a terület a legnehezebb a pedagógusnak, hiszen a szülők jelentős része a pedagógustól várja a gyermek megfelelő „kiképzését” sőt nevelését is, és mélyen felháborodik, ha a pedagógus felhívja a figyelmét, hogy a gyermek nevelése elsősorban az ő feladata, és ha nem tudatosan végzi e tevékenységet, a gyermek akkor is az ő mintáját követi.

10.3. PR – a tudatformálás

A közlekedési balesetek túlnyomó többségét előidéző emberi hibák visszaszorítását szolgáló tudati befolyásolás, nevelés alapvető eszköze lehet a tömegkommunikációs eszközök igénybevétele.

¹⁶⁰ Az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács működésének idejében (lásd később) működött egy úgynevezett szakreferenci rendszer, mely az itt vázolt elvekhez hasonlóan, és hatékonyan szolgálta a biztonságos közlekedésre nevelést, így a balesetmegelőzést .

A tömegkommunikációs eszközök segítségével a legtöbb járművezetőhöz eljuthat az üzenet. Az üzenetnek azonban figyelemfelkeltőnek és emellett vagy sokkolónak, azaz az érzelmekre hatónak, vagy tárgyilagosnak, azaz az értelemre hatónak kell lennie.

A megfelelő kommunikációs technika vagy a technikák vegyes alkalmazásának kiválasztása csak reklámkommunikációs szakember segítségével történhet. Ugyanakkor valamennyi balesetmegelőzési propaganda tevékenységnek szakmailag hibátlanak kell lennie: nem juthat fals információ a közlekedőkhöz, olyan amelyben egy esetleges balesetet követően csalódnia kell az ügydöntő határozat tanulmányozásakor. Példaként hagy említsem meg a „*már a szándéknak is elsőbbsége van*” kampányt, mely helyes célt szolgál ugyan, de hibás, hiszen a KRESZ jogszabály értelmében a szándéknak nincs elsőbbsége, sőt a gyalogos a gyalogos átkelőhelyen is csak akkor léphet az úttestre, ha előtte meggyőződött annak veszélytelenségéről. Helyesebb megoldás lett volna a járművezetők figyelmét a KRESZ jogszabály szerinti tényleges kötelezettségére felhívni: a lassításra és az elsőbbségadás kötelezettségére.

78. számú ábra
Megtévesztő kampány



A leghatékonyabb tömegkommunikációs eszköz a televízió. Szinte valamennyi háztartásban megtalálható, így a sugárzott műsor a közlekedők széles rétegéhez eljuthat.

A televíziós adásokkal két szinten lehet a balesetmegelőzés érdekében tenni. Első szinten rövid távú hatást fejtenek ki a konkrét biztonsági ismereteket és magatartási formákat átadó célirányos filmek. Ha a filmek szakszerűek és rendszeresen ismétlődnek és frissülnek, akkor közvetlenül járulnak hozzá a balesetmegelőzési tevékenységhez.

A második szinten, hosszabb távú hatás érhető el általánosabb megközelítésű műsorokkal, amelyek nem csupán konkrét tényekről tájékoztatnak, konkrét helyzetekre hívják fel a figyelmet, hanem az attitűdök folyamatos, kedvező irányú befolyásolására is alkalmasak.

Gyakran sokkal hatásosabb a helyi média bevonása a balesetmegelőzési kampányba, hiszen a helyi viszonyok közepette bemutatott helyzetek jobban megfogják a nézőt. Hitelesebb, ha a tévében azt a helyszínt, azt az útkereszteződést, vagy gyalogos átkelőhelyet látja, ahol nap mint nap közlekedik, illetve annak a balesetnek tanulságokra épülő feldolgozást ismerheti meg, amely balesetnek korábban maga is szemtanúja volt, vagy amelyről hallott.

A rádió is hatásos kampányoknak adhat teret, amellet, hogy a rendszeres hírösszefoglalók kiegészíthetők közlekedési összefoglalókkal, rövid közlekedésbiztonsági információkkal. Fontos, hogy amennyiben konkrét ügyről szóló kampányról van szó: a televíziós és a rádiós kampány a szlogenek ismétlésével, egymásra utalásával jelentősen fokozhatja a hatékonyságot.

Tipikusan a rádiókhoz kötődik, ezért itt teszek említést arról a jelenségről, hogy a rendőri forgalomellenőrzés keretében végzett sebességmérés helyszínei a sajtóban megjelennek. A megjelenés két formája terjedt el, először a rendőrség előzetes terve válik közismertté, másodsor a rádióhallgatók konkrét észlelését jelzik a rádiónak, majd a rádió közhírré teszi az adott helyszínt. Folyamatos szakmai vita folyik e gyakorlat helyességéről. Álláspontom egyértelmű: a forgalomellenőrzés célja a megelőzés, így a mérési helyszínek közzé tétele nem ellenezhető. Hasonló a helyzet a GPS készülékekbe betáplált fix sebességellenőrzési helyszínekkel is. A készülékek jelzést adnak az ismert mérési helyekhez való közeledéskor.

Ha a rendőrségi ellenőrzések valóban baleseti gócpontok, veszélyes útszakaszok, kereszteződések, gyalogos átkelőhelyek stb. körzetében történnek¹⁶¹, az autós egy járulékos megerősítést kap a szabálykövetéshez, s akár tart a rendőri büntetéstől, akár nem (mert pl. különben is betartja a sebességkorlátozást), a híradás, vagy a GPS-jelzés fokozott figyelem tanúsítására ösztökéli.

E logikára épül a radar és lézerdetektorok gépkocsiban való alkalmazásának szabadsága, ám más a helyzet a radar- és lézereblokkoló berendezésekkel, melyek tiltása rendkívül fontos.

Az írott sajtó tekintetében megjegyzendő, hogy szívesen tudósítanak balesetekről, emberi tragédiákról, ám ezen tudósítások, nélkülözik a nevelő hatást. Az Országos Balesetmegelőzési Bizottság és a Magyar Újságírók Szövetségének együttműködése jelentheti a megoldást atekintetben, hogy elérjük: ne csak a balesetek és következményeik tényszerű közlése jelenjen meg, hanem a baleset okainak feltárásával, természetesen rendőri segítséggel, járuljon hozzá a balesetmegelőzési propaganda tevékenységhez.

A balesetmegelőzési kampány meghirdetése mindig konkrét időszakra és konkrét céllal történjen. A cél lehet általában ittas vezetések megelőzése, biztonsági öv használatának fokozása, a sebességtúllépések visszaszorítása, vagy bármely olyan terület, amely az adott helyen jelentős baleseti forrást jelent. A kampány során különböző helyszíneken különböző

¹⁶¹ A forgalomellenőrzés taktikai ajánlásairól a 12.2. fejezetben szölok.

rendezvényeken célszerű a kiszemelt célcsoport figyelmét lekötöni. Ilyen alkalmakkor a megcélzott közönség, az akció céljának megfelelő jellegű információhoz juthat. Lehetnek különböző vetélkedők, kvízzjátékok írásbeli totók, KRESZ tesztek, vezetéstechnikai pályák. A hatékonysághoz összehangolt médiakampányra van szükség: csak így érhető el, hogy a rendezvények résztvevőiben tudatosuljanak a tapasztaltak. Ehhez kapcsolódhatnak az óriásplakátok és a szórólapok, valamint igen hatékony a tömegközlekedési járműveken elhelyezett reklámok is.

A versenyeken, illetve az elméleti tesztlapok kitöltésekor a részvételi hajlandóság nagymértékben fokozható, ha az értékes nyeremények kisorsolásával kecsegtet.

Hatékony eszköznek bizonyult már több esetben a baleseti képek, vagy baleseti roncsok kihelyezése azokon a szakaszokon, amelyek baleseti gócpontnak tekinthetők. Például a 27-es út szendrői szakaszán 2007 év első negyedévében tizenegy baleset történt, a balesetek fotóinak kihelyezését követően hónapokban pedig egyetlen sem.

Minden kampány, akció megszervezéséhez az Országos Baleseti Bizottság hozzájárulási jogát kellene jogszabályban rögzíteni, hiszen így lehetne garantálni a kampányok, akciók szakszerűségét.

11. Enforcement – a rendészet szerepe

11.1. Rendészet – Közlekedésrendészet

A Magyar Köztársaság alkotmánya értelmében „a Rendőrség alapvető feladata a közbiztonság, a közrend és az államhatár rendjének védelme.”¹⁶² A szabályozás jellegéből egyértelmű, hogy az Alkotmány szerint a rendőrség állami, centrális felépítésű, hierarchikus, katonai elvek szerint működő, hivatásos szolgálati viszonyban álló személyeket foglalkoztató, a közigazgatás többi ágától elkülönülten működő szervezet. A rendőrség a rendészeti igazgatás alapintézménye.¹⁶³

A **rendészet** fogalmának meghatározása időről-időre a közigazgatás tudományának előterébe kerül. Jelen dolgozat kereteit meghaladja a rendészet tudományos fogalmi meghatározhatóságának vizsgálata, így csak annak jellemzésére szorítkozom. Szamel Lajos szerint a rendészet lényege, hogy mindenképpen állami tevékenységként képzelhető csak el, és a közrend megzavarásának megelőzésére, a közvetlen zavaró magatartás megakadályozására és a megzavart rend helyreállítására irányuló tevékenység.¹⁶⁴ Más megfogalmazásban a rendészet olyan közigazgatási tevékenység, amelynek „feladata a közbiztonság és a közrend, valamint az állampolgárok személyes biztonságának megóvása, továbbá közreműködés a megsértett rend helyreállításában”¹⁶⁵

A rendészet tulajdonképpen speciális igazgatási tevékenység, mely adminisztratív eszközökkel, megelőző jelleggel realizálódik. Alapvető jellemzője, hogy rendészeti tevékenység csak állami tevékenység lehet. A rendészet és a rendvédelem azonban nem azonos fogalmak. Természetesen közös elemük a rend, melyet a rendészet igazgat, míg a rendvédelem – a legális kényszer eszközével is – védelmezhet.

Alapvető rendészeti feladat tehát a közbiztonság védelme, melyből következik, hogy a közlekedésrendészeti tevékenység feladata nem más, mint a közlekedésbiztonság védelme. A közbiztonság olyan jogilag szabályozott közállapot, melyben biztosított az állampolgárok

¹⁶² 1949. évi XX. törvény 40/A § (2) bekezdés. Megjegyzendő, hogy jelen témával kapcsolatban az államhatár rendjének védelme mint rendőrségi feladat irreleváns.

¹⁶³ Ugyanis a rendőrség nem csak rendészeti feladatokat lát el, illetve rendészeti feladatokat a rendőrség mellett más államigazgatási és önkormányzati szervek is ellátnak.

¹⁶⁴ Szamel Lajos: A modern rendészetfogalom és következményei c. művében. Studia Juridica Auctoritate Universitatis Pécs Publicata, Pécs, 1995

¹⁶⁵ Baraczka Róbertné – Szikinger István: A rendészeti igazgatás. Magyar közigazgatási jog. Különös rész európai uniós kitekintéssel. Budapest, 1999.

Vö.: Balla Zoltán: A rendészet fogalmának tisztázásához. Magyar Közigazgatás 2000. évi 1. szám, és Finszter Géza: Rendészet vagy rendvédelem. Belügyi Szemle, 2001. évi 2. szám

személy- és vagyonbiztonsága, így a közlekedésbiztonság nem más, mint a közlekedési rendszer – azaz a közlekedésben résztvevő ember, jármű, és környezet – jogilag szabályozott állapota, melyben a közlekedés alaprendeltetése, a helyváltoztatás a személy- és vagyonbiztonság megóvása mellett biztosított.

A **közlekedésrendészet** tehát, a biztonságos, balesetmentes, a személy- és vagyonbiztonság sérelmét elkerülő közlekedés állami, adminisztratív igazgatási tevékenységgel való biztosítása, melyhez – mint minden rendészeti tevékenységhez – kapcsolódik, a kikényszeríthetőség, amihez akár erőszak alkalmazása is társulhat.

A közlekedésrendészet – fenti cél biztosítására szolgáló – **alapfeladatai a közlekedési hatósági és rendészeti feladatellátás, a közlekedési feltételek figyelemmel kísérése, a közlekedésbiztonság felügyelete és fenntartása.**

Meggyőződésem azonban, hogy a közbiztonság, így a közlekedésbiztonság **megteremtése** nem alapvetően rendészeti feladat. A fentebb idézet szakirodalmak a közrend, vagy közbiztonság (jelen téma szerint e distinkciónak nincs jelentősége) elleni **támadások**, a rendet, vagy biztonságot megzavaró magatartásokról, illetőleg a megzavart rend helyreállításáról szólnak. A közbiztonság megteremtése ugyanis nem rendészeti feladat, az csupán széleskörű társadalmi együttműködéssel valósítható meg, s a társadalom által kialakított közrend és közbiztonság **védelme** a rendészet feladata. Mindebből az következik, hogy magát a közlekedésbiztonságot, mint a közbiztonság egyik szegmensét, pontosabban annak hiányát nem elsősorban a rendőrségen kell számonkérni, hiszen a rendészeti eszközök korlátozottak. A közlekedésbiztonság megteremtése ösztársadalmi feladat ami az egyes állami és önkormányzati szervek, és az állampolgárok együttműködésével teremthető meg. Az ilyen együttműködéssel kialakított közrend, közbiztonság és közlekedésbiztonság védelmezhető rendészeti eszközökkel a normasértő magatartást tanúsítókkal szemben.

E rendészeti feladat nyilvánul meg a közlekedés kontroll alatt tartásában. A közúti közlekedés ellenőrzése során a kontroll kiterjed a közlekedés rendjének és a forgalomszabályozásnak, továbbá a közlekedési szolgáltatásnak és a járművek üzemeltetésének szabályszerűségére.

Folyamatos ellenőrzés magába foglalja a járművek műszaki állapotának, közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi megfelelőségének, az előírt okmányok és engedélyek meglétének, azok érvényességének, illetve a rakományok és okmányainak, továbbá a jármű felszerelésének és tartozékai meglétének vizsgálatát. Az ellenőrzés kiterjed a

járművezető személyazonosságának és járművezetési jogosultságának vizsgálatára, továbbá meghatározott járműveknél a vezetési és pihenőidő betartására.

A közlekedésrendészet főbb feladatai:

- ⇒ biztosítja a forgalom folyamatosságát,
- ⇒ közvetlen rendőri jelenléttel ellenőrzi a forgalmi rend, a közlekedési szabályok betartását és technikai eszközök segítségével ellátja a közúti forgalom állandó felügyeletét,
- ⇒ a közúti közlekedési balesetek, bűncselekményekkel kapcsolatos feladatok ellátása során helyszíni szemlét tart és vizsgálatot végez,
- ⇒ szakhatóságként közreműködik a közúti közlekedéssel kapcsolatos tervjóváahagyási, engedélyezési és forgalomba-helyezési közigazgatási eljárásokban, a lakosság forgalmirend-változásokkal kapcsolatos tájékoztatásában,
- ⇒ elvégzi az elsődleges baleseti adatgyűjtést, adatfeldolgozást és adattovábbítást,
- ⇒ ellátja az ideiglenes közúti forgalomkorlátozás elrendelésével kapcsolatos rendőrhatalósági, az ezekkel kapcsolatos biztosítási és forgalomsegítési feladatokat (forgalomzárás, karos irányítás, forgalomterelés)
- ⇒ végrehajtja az állam- és kormányfők, védett személyek utazásbiztosításával, valamint a rendezvények közlekedésrendészeti biztosításával kapcsolatos feladatokat,
- ⇒ értékeli és folyamatosan figyelemmel kíséri a közlekedési feltételek, a közlekedési szabálysértések, baleseti helyzet alakulását, intézkedik a fő baleseti okok, a forgalomtorlódások és a baleseti veszélyhelyzetek csökkentéséről,
- ⇒ együttműködik a tevékenységét érintő szervekkel, szervezetekkel a szabálysértések visszaszorítása, a közlekedésbiztonság, a forgalmi feltételek és közúti fegyelem javításában.

11.2. A rendőrség közlekedési szerveinek fejlődése¹⁶⁶

A rendőrség szervezetéről szóló 1881. évi XXI. tc. megállapította a fővárosi rendőrség hatáskörét, szervezetét és feladatát. A törvény meghatározta a széleskörű hivatás gyakorlásának módját, és vezérelvül tűzte ki, hogy *„Működésében a fővárosi rendőrség szolgálatra kész, páratlan eséllyel és emberszerető kímélettel köteles eljárni.”*¹⁶⁷ Meghatározta továbbá a „közönség” jogait és kötelességeit is a rendőrséggel szemben.

A főkapitánynak alárendelt főparancsnok gyakorolta az egész rendőrség feletti ellenőrzést, így a közlekedésrendészet ellenőrző feladatait is a főparancsnok irányítása alatt álló őrszemélyzet látta el. A forgalomirányító és ellenőrző rendőri egység megalakulásától kezdve szintén a főparancsnok irányítása alá tartozott.

A 43972/1884. BM utasítás IV. fejezete a közlekedési ügyekre vonatkozóan az alábbi megállapításokat tartalmazta: *„A közlekedés ügye általánosságban nem tartozik a rendőri hatáskörhöz, de igenis az arról való gondoskodás, hogy*

a) a szabad közlekedésnek utcákban, utakon, tereken, a Dunán esetlegességek folytán támadható akadályok rögtön elhárítassanak, s ennek folytán komolyabb bajok megelőztessenek. Ha az akadályok oly okból erednek, melyek bizonyos állandósággal bírnak, vagy mely okok gyakrabban előfordulhatnak, a rendőrségnek feladata – az akadályok elhárítása után – az illetékes hatóságot ez okokra figyelmeztetni, s azok elhárítását szorgalmazni: továbbá, hogy

b) közlekedés közben a rend-, személy- és vagyonbiztonság fenntartassék, a közönség kényelme biztosíttassék s a zsandárok és bántalmazások ellen gyorsan és sikeresen megóvassék.

E hatáskör nem zárja ki azt, hogy a személy és helyi áruszállítás rendezése a fővárosban városi statutum útján eszközöltessék, sőt - az is igen kívánatos -, hogy az történjék, amiért is legújabbban a 'bérkocsik' tekintetében alkotott szabályrendelet 1883. évi május 18-án 29348 alatt készségesen jóváhagytam, s a rendőrségnek is kiadtam.”

¹⁶⁶ E fejezetben található történeti visszatekintés alapvetően

Tisza Miksa: Magyarország rendőrségének története, Haladás Nyomda Rt. Pécs, 1925.,

Endrődi Géza: Magyarország rendőrsége az államosítás előtt. Gyula, 1898. és

Szilvási Ferenc: A közlekedésrendészet krónikája, BM Könyvkiadó, 1989. kiadványok alapján készült

¹⁶⁷ 1881. évi XXI. tc.

A végrehajtási utasításban a belügyminiszter a főkapitányt bizta meg, hogy dolgozza ki az újonnan kialakított viszonyoknak megfelelő szolgálati szabályzatot. Ez a szabályzat azonban csak 1892-re készült el.

Minden városi rendőrségnek külön szolgálati szabályzata volt, azonban a szolgálati szabályzat és a rendőri szolgálatellátás terén mintának tekintették az állami rendőrségeket. A városi rendőrségek csúcsszerve a rendőrkapitányi hivatal volt. E hivatal több osztályból, általában közigazgatási (igazgatásrendészet), bűnügyi, rendőr-bejelentő és őrtestületi (közbiztonsági), iparügyi osztályokból állt. Míg az utcán, utakon, tereken a főparancsnok irányítása alá tartozó őrsemélyzet ügyelt a közlekedési rendre, addig a közlekedéssel kapcsolatos igazgatási feladatokat a főkapitányság Közigazgatási Osztálya látta el.

A Közigazgatási Osztály hatáskörébe tartozott az ügynevezett utcarendészet: a bér- és társaskocsik felügyelete, a közúti vasutak és a hajóközlekedés által előidézett balesetek vizsgálata, a közlekedéssel kapcsolatos engedélyek kiadása, visszavonása stb. Ezenkívül más igazgatásrendészeti feladatokat is ellátott. 1884-ben a közúti járműközlekedést a 2228/1884. BM rendelet szabályozta. Ezt a rendeletet számos más rendelet egészítette ki. Ezek vonatkoztak a szarvasmarhák hajtására, a járműveknek szarvasmarhák által való vontatására, továbbá a hidakon való közlekedésre.

A rendőrség közlekedésrendészettel foglalkozó néhány főből álló részlege évente négy alkalommal a telephelyen ellenőrizte a közúti vasutak (villamos) járműparkját. A bér- és társaskocsikat évente két alkalommal vonták ellenőrzés alá. Voltaképpen ezek a helyszíni ellenőrzések voltak az évtizedekkel később alkalmazott gépjárművek műszaki garázsellenőrzésének előfutárai.

Az 1886-ban elfogadott törvényjavaslat alapján 1888-ra felépült a Mosonyi utcai rendőrlaktanya. Ebben az objektumban alakult meg és működött a körúti közlekedést irányító és ellenőrző egység, illetve az első baleset-helyszínelő csoport is.

A kerékpározás térhódítása és elterjedése által szükségessé vált, hogy a törvényhatóság szabályozza a város területén a kerékpáros közlekedést is. Az utakon és az utcák járdáin az 521/ 1893. számú szabályrendelet szabályozta a gyalogos közlekedést. Ezen szabályok be nem tartása miatt 1894-ben összesen 3927 személyt ítéltek el kihágás miatt. Ebben az évben 410 balesetet idéztek elő közlekedési eszközök, ezek több mint felét teherkocsik okozták, majd a sorban a lóvontatású vasút és a gőzerejű vasút következett.

A közlekedési rend fenntartására kevésnek bizonyult a közterületen szolgálatot teljesítő állomány, mivel a munkámegmozdulások és más rendezvények nagy rendőri erőket vontak el. Több évtizedig a lovas rendőrök vigyáztak az utcák és közterületek közlekedési rendjének

betartására. A fővárosban még a 1920-as években sem volt ritka látvány, hogy a rendőr lóhátról irányította, igazgatta a forgalmat.

A villamosközlekedés egyre inkább kiszorította a lovasokat és több rendszabályt kellett kiadni az utcai közlekedés biztosítására. Azonban sem az utazóközönség, sem a közúti, vasúti társaságok beosztottai nem voltak felkészítve a villamosítás által okozott változásokra. A villamosvezetők nem voltak kellően kiképezve, a gyalogosok pedig nem tudtak alkalmazkodni a megváltozott sebességviszonyokhoz. Ennek eredményeképpen megnövekedett a balesetek száma.

A baleseteknél a helyszín biztosításáról az őrszemélyzet gondoskodott, a balesetek vizsgálata, nyomozása azonban a detektívek feladata volt. A korabeli statisztikai adatok szerint a közlekedési balesetek száma fokozatosan emelkedő, majd hirtelen csökkenő, összességében stagnálónak mondható tendenciát mutatott:

*29. számú táblázat
A Budapesten bekövetkezett balesetek száma a századforduló előtt*

Év	1894	1895	1896	1897	1898	1899
Balesetszám	410	358	535	489	590	423

A Közigazgatási Osztály rendeletet adott ki a közlekedési vállalatoknak a forgalombiztonság javítása érdekében, hogy a forgalmi személyzetet ne terheljék túl. Ez a rendelet előírta a menetsebesség betartását, a túlsúfoltság megszüntetését, és kötelezte a személyzetet a fel- és leszállás bevárására az indításoknál.

A vasúti közlekedés, illetve a pályaudvarok rendjének biztosítására, valamint a vagyonbiztonság érdekében az államrendőrség létrehozásakor rendőröket irányítottak a pályaudvarokra is. Ennek keretében 1895-ben három vasúti felügyelőséget állítottak fel a Keleti Pályaudvaron, a Nyugati Pályaudvaron és a Déli Pályaudvaron.

A Közigazgatási Osztály számos tömegközlekedést lebonyolító vállalattal, illetve társasággal tartott kapcsolatot, mert már ekkor felismerték, hogy az eredményes balesetmegelőzés kulcsa a széles körű együttműködés.

Erre az időszakra tehető az autók megjelenése és gyors ütemű térhódítása¹⁶⁸, valamint a kerékpáros közlekedés fellendülése. A közbiztonság, a közrend és a szabad közlekedés biztosítása érdekében a kerékpárforgalom szabályozására is sor került. (Egyébként a kerékpárosokra kiadott előírások tartalmának mintegy 80 %-a ma is érvényben van.)

A XIX. és a XX. század fordulója előtt többször szabályozták a főváros egyes útvonalain, utcáin, terein a közforgalmat, ám ennek ellenére, elsősorban a forgalomnövekedés miatt a századfordulón közlekedési káosz jellemezte főváros utcáit, és a rendőrség – viszonylag kis létszáma miatt – nem volt képes a közlekedésbiztonságra felügyelni. Elsősorban ez indokolta az első autóközlekedésre vonatkozó szabályozás 1901-es megjelenését, mely kötelezővé tette, hogy a forgalomban csak a főkapitányság által kiadott „HASZNÁLATI ENGEDÉLY” birtokában lehetett részt venni¹⁶⁹, továbbá minden gépkocsinak évente – áprilisban – „KIFOGÁSTALANSÁGI VIZSGÁLAT”-on kellett átesnie. E rendelet szabályozta az autók sebességét, intézkedett a vezetők szakképzettségéről és kötelezővé tette a tulajdonváltások bejelentését is, mely a Közigazgatási Osztály munkáját oly mértékben növelte meg, hogy a következő évben a szolgálat gyorsabb és áttekinthetőbb ellátása érdekében négy önálló osztályt hoztak létre:

- I. ügyosztály az engedélyügyekkel, erkölcsi bizonyítványokkal és italmérési engedélyekkel;
- II. ügyosztály kizárólag az erkölcsrendészettel;
- III. ügyosztály a gazdasági és bérkocsi ügyekkel;
- IV. ügyosztály a vasúti, az utcarendészeti, a talált és elvesztett tárgyak, valamint a vegyes közigazgatási ügyekkel foglalkozott.

A XX. század első évtizedének közepére a közúti forgalom ugrásszerű növekedése miatt, elszaporodtak a közúti balesetek, ami lekötötte az őrszemélyzet csaknem teljes létszámát. Első reakcióként 1906. április 1-én került sor az őrszemélyzet létszámának jelentős emelésére: 300 gyalogos és 30 lovasrendőrrel 2073 főre nőtt a létszám. A várakozásokkal ellentétben sem a

¹⁶⁸ A feljegyzések szerint Budapesten 1895-ben jelent meg az első automobil. Ebben az évben Törley József pezsgőgyáros személyautót és teherautót is vásárolt.

¹⁶⁹ „Autóvezetésre csakis az jogosult, ...aki a vizsgát vizsgáló bizottság előtt sikerrel leteszi és akinek képzéséről a bizottság véleménye alapján a főkapitányság automobilvezetői jogosítványt állít ki.” Az első vizsgát 1901. június 14-én ünnepélyes keretek között tartották a Városliget szélén, a Liget sor és az Aréna út sarkán. A sikeres vizsgázó jogosítványt kapott 16 LE teljesítmény alatti vagy feletti gépjárművek vezetésére. Az év végéig 49 automobilvezető igazolványt adtak ki, elsősorban úrvezetők számára. (<http://www.integratorforum.hu/content/view/916/69/>)

létszámemelés, sem a különböző rendeletek, szabályozók kiadása nem javította számottevően a közlekedési fegyelmet.¹⁷⁰

Mindezekre tekintettel szükségessé vált a közúti forgalom átfogó szabályozása, mely az 57000/1910. BM számú szabályrendelettel valósult meg. E szabályrendelet első ízben szabályozta az egész országra kiterjedően – az 1909. október 11-én Párizsban tartott nemzetközi konferencián aláírt egyezmény alapján – a közlekedési rendet, a gépjárművek megvizsgálását, rendszámmal való ellátását, és a gépjárművezetők képzését is.

1912-ben először merült fel a közlekedési rendőrség felállításának gondolata. Az egyenruhás utcai őrszemek ugyanis csak az őrhelyük közelében előforduló közlekedési akadályok elhárításával, illetve a közlekedési szabályszegések megszüntetésével foglalkoztak, és a közlekedés tényleges felügyeletét másodrendű kérdésként kezelték. 1913-ban egy 30 főből álló közlekedési osztály alakult meg. Az I. világháború kitörésének évében a közlekedési viszonyok javítása érdekében több intézkedés is történt. Első ízben tettek kísérletet a gyalogosok „megrendszabályozására”. Ennek első lépéseként a rendőrök a forgalmasabb helyeken udvariasan figyelmeztették a „gyalogjárókat” a helyes közlekedésre. A főváros legforgalmasabb helyein közlekedési rendőrök álltak azzal a kizárólagos feladattal, hogy a járművek vezetőit a közlekedési szabályok betartására sarkallják, és ezzel a forgalom rendjét biztosítsák.

A háborús években, amikor kiújultak az utcai tüntetések és munkásmegmozdulások, a rendőrségnek a háború következtében bevezetett különleges szabályok betartatása sokkal fontosabb volt, mint a közlekedés rendjének biztosítása. A rendőrség kezéből gyakorlatilag teljesen kicsúszott az utcai közlekedés rendjének biztosítása. Ebben szerepe volt az 1918. január 15-től bevezetett üzemanyag-korlátozásnak is. Amellett, hogy csökkent a forgalomban résztvevő járművek száma, az utazó közönség létszáma jelentősen növekedett.

Az 1919-es esztendőben a rendőrség hatáskörét átvette a Vörös Őrség. A közlekedésrendészettel a Vörös Őrség Közigazgatási Osztálya foglalkozott. A közlekedés külső ellenőrzésére, a közlekedésbiztonság védelmére külön 10-14 fős egységeket állítottak fel, amelyek a Vörös Őrség kerületi parancsnokságainak alárendeltségében működtek.

Az 1920-as esztendőre nagyon magasra szökött a balesetek száma. A villamosjáratokat sűrítették, de még nem bizonyultak elegendőnek az utasok szállítására. A közlekedési fegyelem gyenge volt. 1920-ban összesen 1671 közlekedési baleset történt az 1918-ban

¹⁷⁰ Már itt megjegyzem, hogy önmagában a létszámnövelés általában nem hoz magával értékelhető eredményt.

előfordult 837 balesettel szemben. A balesetek 15%-a halálos, míg 54%-a súlyos kimenetelű volt. A legtöbb balesetet a villamoson való lógás, le- és felugrás következményének tudták be. Az „autómobilok” 113 baleset okozásával a második helyen voltak.

A közúti közlekedés, különösen pedig az „autómobilközlekedés” ellenőrzésére – átmeneti jelleggel – a főkapitányság szabadnapos és tartalékban lévő rendőrgépkocsi-vezetőiből ellenőrző osztatot hoztak létre. 1921. augusztus 1-én a létszámhiány enyhítésére, a lovasrendőrök pótlására, a gyalogos rendőrök kiegészítésére Kerékpáros Osztályt szerveztek a Mosonyi utcai rendőrlaktanyában. Ezen egység felállítása már egyértelmű előfutára a néhány évvel később megalakult „közlekedési rendőrségnek”: a forgalomirányító, majd forgalomellenőrző egységnek.

A Kerékpáros Osztály a kerékpáros szakaszok mellett

- közlekedési osztagokra,
- motoros osztagra,
- színhelybiztosító őrségre és
- gépkocsivezetők csoportjára tagozódott.

A közlekedési osztag feladata *„a székesfőváros legforgalmasabb utcakeresztezéseinél a forgalom irányítása és biztosítása, továbbá a közlekedési állomások, eszközök és alkalmazottak megfigyelése és ellenőrzése”* volt.

A motoros osztag feladata a közlekedés ellenőrzése, főleg a gyorsajtás megakadályozása, továbbá a hírszolgálat s összeköttetés gyorsabbá tétele volt. A motoros osztag 24 oldalkocsis és 7 szóló motorkerékpárból állt, 1-1 vezető, s 1-1 intézkedő rendőrrel.

A színhelybiztosító őrség feladata magas rangú személyek (államfők) megjelenésekor a különleges biztonsági szolgálat ellátása volt.

A Kerékpáros Osztály különleges feladata közé tartozott a statisztikai célú forgalmi járműszámlálás. Ezek az adatok képezték az állami, és a fővárosi statisztikai hivatalok anyagát.

1923. év komolyabb változást hozott Budapest közlekedésében. A közlekedési rend terén lassan, de határozottan javultak a viszonyok. A Budapesti Közúti Vaspálya Társaság tulajdonában volt villamos vasutak a főváros tulajdonába mentek át és a főváros, aránylag rövid idő alatt felújította az átvett kocsiparkot. Az autóbuszüzem által forgalomba hozott

kocsik gyorsaságuk és tisztaságuk miatt igen jól beváltak, és a közönség szívesen használta azokat.

Ilyen előzmények után 1926. szeptember 9-én alakult meg a Közlekedési Osztag a Mosonyi utcai rendőrlaktányában székelő Kerékpáros Osztály külön csoportjaként. Nem sokkal ezután a főváros öt legforgalmasabb helyén meg is kezdték a forgalom irányítását. Ezzel megszületett Budapesten az irányított közlekedés. Ebben az évben kezdték meg a forgalomirányító fényjelző készülékek felszerelését is. A lámpákat az útkereszteződés középpontjában függesztették fel az út fölé, s a rendőr egy hosszú kar segítségével vezérelte a jelzéseket.

A forgalomirányítás és -ellenőrzés terén bevezetett intézkedések ellenére a balesetek száma évről évre drasztikusan emelkedett.

*30. számú táblázat
A Budapesten bekövetkezett balesetek száma a '20-*as évek végén*

Év	1927	1928	1929
Balesetszám	881	1296	2601

Ez az emelkedés annak ellenére következett be, hogy ekkor már jelentős létszámmal működött a „közlekedési rendőrség”, és a vidék javára fokozatosan csökkent a Budapesten nyilvántartott gépjárművek száma is.

E korszakban a Közigazgatási Osztály Közlekedési Alosztálya látta el az évről évre szaporodó közlekedésrendészeti feladatokat, mint például a gépkocsik vizsgáztatása, rendszámok kiadása, vezetői igazolványok kiadása, stb.

A Közigazgatási Osztály Közlekedési Alosztálya és a Kerékpáros Osztály Közlekedési Osztaga más-más irányítás alatt, egymástól teljesen függetlenül látta el feladatait. Ez a széttagoltság 1950-ig állt fenn, és egyértelműen hátráltatta a közúti közlekedési fegyelem javítását.

1929. augusztus 8-án kelt a 250.000/1929. BM rendelet a közúti közlekedés rendjének és a közutakon a rend fenntartásának egységes szabályozása (KRESZ) tárgyában. Ez az első rendelet, mely egységes keretbe foglalta a gépjárművekre, állati és emberi erővel vont kocsikra, a kerékpárokra, továbbá a gyalogosokra, valamint a közutakon a sínpályához kötött közlekedési járművekre vonatkozó közlekedési, forgalmi és magatartási szabályokat. Ezzel az 1930. január 1-én hatályba lépett közlekedési kódexszel első ízben teremtettek rendet a

közlekedést szabályozó rendeletek sűrűjében. A rendelet a párizsi közúti egyezmény alapján került összeállításra, így megfelelt a nemzetközi követelményeknek is.

A harmincas évek elején a közúti közlekedési balesetek számának elszaporodásával egyre sürgetőbbé vált egy speciális balesethelyszínelő egység felállítása. Alapvetően külföldi tapasztalatok alapján hozták létre a szakmailag felkészült, állandó egységet, melynek feladata *„a bűnügyi nyomozást igénylő közlekedési baleseteket követő eljárás eredményesebbé tétele, vagyis a balesetet előidéző, vagy azt befolyásoló nyomoknak és adatoknak a helyszínen való azonnali rögzítése”* volt. Az őrszemélyzetből kiválasztott tíz fő rendőrt heteken át tanították a helyszínelés tudományára. Ezzel a tíz rendőrrel 1934. augusztusában kezdte meg működését a két oldalkocsis motorkerékpárral felszerelt baleseti járőrszolgálat. Minden rendőrnek könyv nélkül kellett tudnia a közlekedési kódexet, hogy azonnal megállapíthassák, hogy a jármű a közlekedés szabályainak megfelelően közlekedett-e. A baleseti járőrszolgálat új tagjai két hétig a Mosonyi utcai laktanyában helyszínrajzokat másoltak, hogy rajzolási készségüket, intelligenciájukat meg lehessen állapítani.¹⁷¹

A baleseti járőrök minden esetben fényképfelvételeket készítettek a baleset színhelyéről, melyek a későbbi bűnügyi eljárás, majd a bírósági tárgyalás folyamán bizonyító eszközként kerültek felhasználásra. A felvétel előtt a nyomozó járőrök krétaporral, télen fekete festékpórral rögzítették a kerék- és féknyomokat úgy, hogy azok a fényképfelvételeken jól felismerhetőek legyenek. Ha a körülmények megengedték, felvételt készítettek valamelyik közelben álló ház emeletéről úgy, hogy az egész helyszín könnyen áttekinthető legyen.

Nagy jelentőséggel bírt a rendőri büntetőbíráskodás körébe utalt egyes kihágások tettenért elkövetőinek a helyszínen, tárgyalás nélkül való megbírságolása. Az erről szóló 1938. évi III. törvénycikk ezen eljárást csak Budapest területére engedélyezte. A végrehajtást a 2000/1938. (IV.12.) BM rendelet szabályozta, felsorolva, hogy a KRESZ mely pontjainak megszegése esetén van lehetőség a helyszínen bírságotolni. A rendelet 1938. május 15-én lépett hatályba. A főkapitány jelölte ki azokat a helyeket, amelyeken bírságotolni lehetett és az ezzel a joggal megbízott rendőr jogosítványát is a főkapitány vagy helyettese írhatta alá. A bírság összege

¹⁷¹ Már itt utalok arra, hogy a rendőri oktatás rendkívül nagy jelentőséggel bír az eredményes munkavégzés során.

minden esetben 2 pengő volt, (mely mai kb. 3500 forint értékének felelt meg) amiről elismervényt adott a rendőr.¹⁷²

A helyszíni bírságolás bevezetése rendkívüli előnyökkel járt, mert csökkentette az adminisztrációt és a kihágásért nyomban kiszabott bírság hatása is kedvezőbben érvényesült, mint a néhány hét, vagy hónap elteltével kiszabott büntetésé. A gépkocsivezetők pedig azért fizettek inkább helyszíni bírságot, mert az ilyen szabálysértésükről nem vezettek nyilvántartás.

A II. világháború első éveiben a környező államok „átalakulásának” részeként mindenütt áttértek a jobb oldali közlekedési rendre. 1941. június 6-án országosan, de Budapesten csak november 9-én hajnali 03 órakor lépett életbe a jobb oldali közlekedés. Az öt hónapi késés oka az volt, hogy Budapest útkereszteződéseiben és útjain a kihelyezett jelzőtáblákat az új rendhez kellett igazítani. Az áttérést hónapokig tartó munkálatok előzték meg. Falragaszokon, sajtóban tájékoztatták a lakosságot a változásokról. Az átállást követő napokban a rendőr őrszemélyzet tagjai is vigyáztak az új közlekedési rendre, elsősorban a gyalogosok testi épségére.

A háború utolsó éveiben a közlekedést is a visszafejlődés jellemezte. Kiemelkedőbb közlekedésrendészeti intézkedésre már nem került sor. Mindent a háború szolgálatába állítottak.

Az 1944. évi német megszállással tovább romlott a főváros közbiztonsága, a közlekedés rendje. Az év végén megszűnt a polgári autóbusz közlekedés az országban. A két évtizedes fejlődést a pusztulás követte. Az országos közlekedési kormánybiztos rendelete értelmében valamennyi járművet – előre meghatározott időpontban – be kellett mutatni, és ezt követően a járművek csak külön engedéllyel közlekedhettek. 1944. december 24-én a főváros ostromának megkezdésekor Budapesten megszűnt a villamosközlekedés is.

1945. február 13. új korszakot nyitott Budapest történetében: a csatazaj elülte után lassan éledni kezdett a város. A közlekedés megszervezése, beindítása a város vérkeringését jelentette, mellyel az egész város életre kelhetett. Közlekedés nélkül nem lehet a romokat eltakarítani, az élelmiszereket és egyéb cikket kiszállítani, és természetesen a termelőmunka sem indulhatott meg közlekedési lehetőség nélkül.

¹⁷² Szintén már itt utalok a közlekedési szabálysértések körében alkalmazott abszolút határozott szankciórendszer hatékonyságára.

A háború utáni rendőrség első közlekedést irányító egysége a Mosonyi utcai rendőrlaktanyában működő Kerékpáros Osztályon belül, mint Forgalomirányító Osztály alakult meg. Tagjai már kora ősztől a szovjet forgalomirányítók mellett teljesítettek szolgálatot, majd egyre több forgalmas csomóponton vették át az irányítást. Feladatuk volt a forgalom irányítása és zavartalanságának biztosítása, továbbá a közlekedési állomások, eszközök és alkalmazottak megfigyelése, ellenőrzése. A háború után a balesethelyszínelő csoport munkája is újraindult, ám mindössze egyetlen gépkocsi állt rendelkezésükre. Illetékességi területük egész Budapestre kiterjedt.

A gépjárművek tulajdonjogának rendezése, hatósági jelzéssel való ellátása és nyilvántartásának rendezése megteremtette a gépjárműközlekedés ellenőrzésének alapfeltételét. Így 1946 végén a Belügyminisztérium Igazgatásrendészeti Osztályának közvetlen irányításával létrehozták az első közlekedést ellenőrző csoportot 16 fővel és egy gépkocsival. A csoportból egy ellenőrző járőr gépkocsival járta az országutakat, míg a csoport többi tagja Budapesten végzett álló ellenőrzést. Ezek az ellenőrzések azonban nem annyira a közlekedés szabályainak betartását, mint inkább a gépjárművek és gépjárművezetők iratainak ellenőrzését, az illegális áruszállítások kiszűrését szolgálták.¹⁷³

A közlekedés gyors fejlődésével lépést tartva 1947-ben a budapesti főkapitányság Igazgatási Rendészeti Ügyosztályán belül létrehoztak egy 30 fős közlekedést ellenőrző részleget, amely magja lett az 1948. decemberében megalakult közlekedést ellenőrző őrsnek. A budapesti közlekedési őrs öt motorkerékpárral és négy Jeepel kezdte meg a tevékenységét. Budapest utcáin a háború után ők voltak az első motoros forgalomellenőrző rendőrök.

A rendőrség szervezeti felépítését, szolgálati rendjét, a rendőrök magatartását és összes feladatait részletesen tartalmazó szolgálati szabályzat 1948-ban jelent meg. A rendőrök által csak R-2-esnek emlegetett szolgálati szabályzatban a közlekedési őrszemekre többek között az alábbi részlet vonatkozott: *„Azokon a közlekedési gócpontokon, ahol jelentékeny gyalogosforgalom is van, az állandó jellegű közlekedési őrszem mellé - a szolgálat tartamára - álló őrszemet is rendszeresíteni kell. Ennek az őrszemnek saját szolgálati feladatán kívül kötelessége a közlekedési őrszemet a szolgálat ellátásában támogatni és eljárni mindazokban az esetekben, amelyekben a közlekedési őrszem nem intézkedik ...”*¹⁷⁴

¹⁷³ Hasonlóan a sajnos még ma is szokásos – közlekedésbiztonsági ellenőrzést és forgalomfelügyeleti tevékenységet helyettesítő – egyszerű adminisztratív – az államhatalom erejét fitoktató – ellenőrzésről volt szó.

¹⁷⁴ R-2-es Szolgálati Szabályzat, BM kiadás, 1948. 451-455. pontja

„A baleset helyszínein megjelent őrszem, járőr vagy más szolgáltilag fellépő rendőregyén, tevékenysége ebben az esetben csak a bevezető intézkedésre (a helyszín szabaddá tétele, elsősegélynyújtás és a helyszínbiztosítás) szorítkozzék. A további teendők, mint amilyenek: a helyszíni elváltozások, bűntárgyak, bűnjelek tüzetes felkutatása, biztosítása, tanúk, sértettek, gyanúsítottak kikérdezése, a részletes helyszíni szemle megtartása stb. a baleseti járőr feladatát képezi.”¹⁷⁵

A szétforgácsolt közlekedésrendészeti munka (egymástól független irányítás alatt folyt a forgalomirányító, a forgalomellenőrző, a balesethelyszínelő és vizsgálati tevékenység) mellett nagyon nehéz volt a közlekedési fegyelem fenntartása, a közlekedésbiztonság megteremtése. 1950-ben a közúti közlekedésben történt mennyiségi és minőségi változások a közlekedésrendészet szervezetének továbbfejlesztését követelték meg. A BM Közrendészeti Főosztályán belül létrehozták a Közlekedésrendészeti Alosztályt, majd a budapesti főkapitányságon a Közlekedésrendészeti Osztályt, amely a szakterületeknek megfelelően Alosztályokra tagozódott:

- „1. Közlekedési Ellenőrzési és Szervezési Alosztály*
- 2. Műszaki Ellenőrző Alosztály*
- 3. Gépjármű Alosztály:*
- 4. Közlekedési Baleseti Helyszínelő Alosztály*
- 5. Talált Tárgyak Alosztálya*

A Közlekedésrendészeti Osztály létszáma 460 fő lett, míg járműparkja 14 motorkerékpárból és 5 gépkocsiból állt. Ez a járműállomány fejlett ellátottságnak felelt meg.

A megyei főkapitányságokon ezalatt Szolgálati és Őrségi Osztályok alakultak három alosztállyal:

- Szolgálati Alosztály
- Kiképzési Alosztály és
- Közlekedésrendészeti Alosztály.

A Közlekedésrendészeti Alosztály irányítása alatt működtek a közlekedési őrsök.

A közlekedésrendészeti állomány képzettségének biztosítása érdekében még a budapesti osztály, illetve vidéki alosztályok felállítása előtt a intézkedés történt, hogy

¹⁷⁵ R-2-es Szolgálati Szabályzat BM kiadás, 1948. 1131. pontja

közlekedésrendészeti tanfolyam induljon a Budapesten lévő Bajcsy-Zsilinszky rendőrlaktanyában. A tanfolyam kiképzési ideje 4 hónap, a hallgatók létszáma 100 fő volt.

A Közlekedésrendészeti Osztály illetőleg alosztályok létrehozásával első ízben egységes szervezetben és irányítással összpontosították a közúti közlekedésrendészettel kapcsolatos csaknem valamennyi feladat ellátását.

A közúti közlekedési balesetek statisztikájának rendszeres vezetését és értékelését a budapesti Közlekedésrendészeti Osztályon kezdték meg, és a tapasztalatok alapján 1951-ben a többi főkapitányságon is bevezették.

Ezzel megteremtődött a közlekedésrendészet irányításának, a forgalomszabályozásának, a forgalomellenőrzésnek és a propaganda tevékenységnek, azaz **a balesetek megelőzését célzó tervszerű munkának az alapja: a baleseti statisztika.**

1950 végén jelent meg a belügyminiszter és a közlekedési és postaügyi miniszter 2500/1950. (XII.1.) BM rendelete, amely az első 1930 óta érvényben lévő KRESZ-t váltotta fel. Az új KRESZ a közlekedésrendészeti vonatkozású jogszabályokat egységes rendszerbe foglalta. A KRESZ rendelkezéseinek betartatását a rendőrségtől várták:

„A Kormány és a Fővárosi Tanács már eddig is nagy erőfeszítéseket tett és tesz, hogy az egyre növekvő közúti forgalom rendjét megteremtse, zavartalanságát biztosítsa. Azonban a legjobban megszervezett közlekedési hálózat sem háríthatja el a baleseti személyt, ha a közlekedésben résztvevők fegyelmezetlenek és nem tartják be az előírt szabályokat; a közlekedési szabályok betartatása a rendőrség feladata. Ennél fogva a rendőrök munkájának fontos részét a közlekedés állandó és rendszeres ellenőrzése képezi.” (A belügyminiszter 1952. január 14-én kelt 0665/4. számú parancsa)

1952-ben a közlekedésrendészeti apparátus szervezete és létszáma ismét jelentős változáson ment keresztül. A Belügyminisztériumban és a megyékben közlekedésrendészeti osztályok alakultak. A BM Közlekedésrendészeti Osztályán propaganda csoportot, Budapesten alosztályt hoztak létre, míg a megyei osztályokon propaganda előadói státuszokat rendszeresítettek. A munkatársak rendkívüli erőfeszítése folytán a balesetek számát fokozatosan tudták csökkenteni.

A közlekedésrendészet területén is nagy jelentőséggel bírt a rendőrségről szóló 1955. évi 22. törvényerejű rendelet megjelenése, amely részletesen meghatározta a rendőrség közlekedésrendészeti hatáskörét:

„1.) Közlekedési korlátozásokat rendel el és szüntet meg, azaz forgalomszabályozást végez.

2.) Irányítja a közúti forgalmat.

3.) Ellátja a gépjárművek és a gépjárművezetők vizsgáztatásával és nyilvántartásával kapcsolatos rendészeti feladatokat.

4.) Ellenőrzi a közúti forgalomban résztvevő járműveket és járművezetőket, azok forgalmi okmányait, illetőleg vezetői igazolványait.

5.) Közbiztonsági és rendészeti szempontból ellenőrzi a gépjárművek műszaki karbantartását.

6.) Ellenőrzi a személy- és árufuvarozást.

7.) Közlekedési balesetek, illetőleg a közlekedési büntettek esetén lefolytatja a nyomozást.

8.) A közúti balesetek megelőzése érdekében a járművezetők és általában a lakosság körében széleskörű propaganda tevékenységet fejt ki.

9.) Ellenőrzi a közterületek tisztántartására vonatkozó szabályok megtartását ,

10.) Közreműködik a közúti építkezések engedélyezésében és engedélyt ad az utóontásokkal kapcsolatos munkák végzésére.”¹⁷⁶

1956 után a közlekedésrendészeti munka rendkívül nehéz körülmények között indult meg. A meglazult közlekedési fegyelmet csak hosszú idő után sikerült valamelyest helyreállítani, melyhez új szervezeti felépítés is társult. A 238/42/1956. ORFK rendelkezés a Közlekedésrendészeti Osztályt a Közbiztonsági Főosztály alárendeltségébe utalta, felépítése a következők szerint alakult:

- Közlekedést Szervező és Propaganda Alosztály
- Forgalomirányító Alosztály
- Közlekedést Ellenőrző Alosztály
- Helyszínelő és Balesetvizsgáló Alosztály
- Vizsgáztató és Nyilvántartó Alosztály
- Központi Közlekedési Bírságoló Csoport

¹⁷⁶ 1955. évi 22. tvr. 8.§.

A 2/1962. (IX.29.) BM-KPM rendelet a közúti közlekedés szabályait a megváltozott körülményekhez igazította. Kormányhatározat született a forgalombiztonság feltételeinek biztosítására, a közlekedésrendészeti tevékenység fejlesztésére.

A belügyminiszter 0017/1963. (VIII.12.) számú parancsa alapján sor került a BM Közlekedésrendészeti Csoportfőnökség felállítására. A csoportfőnökség az alábbi négy osztályt foglalta magába:

- 1) Közlekedés Szervezési Osztály
- 2) Forgalomellenőrző Osztály
- 3) Folyam és Légiközlekedési Osztály
- 4) Közlekedési Nyilvántartó Osztály

Az új szervezeti egységgel természetesen megszűnt a BM Közlekedésrendészeti Osztály.

Ezzel egyidőben Budapesten a Budapesti Rendőr-főkapitányság közlekedésrendészeti szervei a következőképpen alakultak át (008/1963. BM H. parancs):

- 1) Közlekedésszervezési Osztály
 - Forgalomszervezési Alosztály
 - Megelőzési és Propaganda Alosztály
 - Gépjármű és Gépjárművezető Nyilvántartó
 - Gépjármű Nyilvántartó Csoport
 - Gépjárművezető Nyilvántartó Csoport
- 2) Forgalomellenőrző Osztály
- 3) Forgalomirányító Osztály
- 4) Baleseti-Helyszínelő és Vizsgáló Osztály
 - Balesethelyszínelő Alosztály
 - Vizsgáló Alosztály

Az átszervezések után a technikai eszközök fejlesztése került előtérbe. A megnövekedett szolgálati feladatok ellátásához rendelkezésre állt: 52 db személygépkocsi, 22 db motorkerékpár és 1 db Ikarus autóbusz. Nagymértékben segítette a forgalomellenőrző munkát, hogy 12 gépkocsiba rádiót szereltek, s önálló rádióközpontot létesítettek a közlekedésrendészet számára.

A rendőri munkában nagy segítség volt az 1966-ban megszervezett önkéntes társadalmi segítő csoportok létrehozása is. Ezen csoportokat a csoportvezetőkön keresztül a századparancsnokok és helyetteseik, valamint az előadók irányították. Részt vettek a:

- közúti ellenőrzések,

- akció ellenőrzések,
- forgalomszervezés,
- rendezvénybiztosítás,
- forgalomirányítás,
- közlekedésrendészeti propagandamunka,
- gépjárművek műszaki ellenőrzésének végrehajtásában.

Tevékenységük jelentős mértékben hozzájárult a közúti közlekedési fegyelem megszilárdításához.

A közúti közlekedés dinamikus fejlődése egyre újabb és újabb követelményeket támasztott a közlekedés résztvevőivel szemben. Az országgyűlés által 1968-ban elfogadott közlekedéspolitikai koncepció¹⁷⁷ kedvező légkört teremtett a technikai haladásból adódó feladatok megoldásához. A közlekedéspolitikai koncepció alapján számos intézkedés történt, melyek hatása azonban a gyakorlati munkában csak később realizálódott. Ekkor került sor például

- a közlekedési balesetekkel kapcsolatos büntetőeljárás rendőri szakának egyszerűsítésére,
- a szeszesitalt fogyasztó gépjárművezetőkkel szembeni intézkedés egyszerűsítésére,
- a véralkohol vizsgálatok decentralizálására,
- a pusztán anyagi kárral járó, úgynevezett „koccanásos” baleseti ügyek kötelező rendőri eljárás alóli kivonására.

A közlekedésrendészet területén 1971-ben került sor átszervezésre, mely természetesen érintette a Budapesti Rendőr-főkapitányság közlekedésrendészeti szerveit is. Az új szervezeti felépítés:

1) Forgalmobiztonsági Osztály

- ezen belül öt alosztály

2) Közlekedésrendészeti és Igazgatási Osztály

- Forgalmoszervezési Alosztály
- Gépjármű Nyilvántartó Alosztály
- Gépjárművezetőket Nyilvántartó Alosztály

3) Balesethelyszínelő és Vizsgáló Osztály

- Balesethelyszínelő Alosztály

¹⁷⁷ Lásd 5.1. fejezet.

- Balesetvizsgáló Alosztály

4) Értékelő, Megelőző és Titkársági Önálló Osztály

A szervezeti kiigazítást követően bizonyos mértékben decentralizálták a közlekedésrendészeti munkát. Így például a kerületi kapitányságok hatáskörébe került a mellékútvonalak forgalmának szabályozása.

Mint később részletesen bemutatom, 1973. július 27-én megalakult az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács (OKBT). Ezzel egyidőben a BM ORFK Közbiztonsági és Közlekedési Csoportfőnökségén megalakult a Megelőzési Osztály, amely az OKBT titkárságának a feladatait is ellátta.

1976. január elsején lépett hatályba az 1/1975. KPM-BM együttes rendelet, a ma is hatályban lévő új KRESZ. Ez alapvetően abban különbözött a korábbitól, hogy kizárólag a közlekedésben résztvevő személyekre vonatkozó magatartási szabályokat tartalmazta.¹⁷⁸

A közúti forgalom sűrűsödése megkívánta, hogy a közlekedésrendészet egyes területeit decentralizálják. 1976-ban fejezték be a Balesethelyszínelő Alosztály decentralizálását.

A politikai és gazdasági változások következtében a közbiztonsági helyzet fokozatosan romlott, amely az 1978-as átszervezéshez vezetett. Ezzel a szervezeti módosítással a közlekedési és a közrendvédelmi állományt összevonták azzal az indokkal, hogy a megváltozott követelményeknek jobban eleget tudjanak tenni. Ezen elképzelésnek megfelelően a főkapitányságokon és a kapitányságokon közrendvédelmi és közlekedésrendészeti osztályok, alosztályok, csoportok jöttek létre, míg az Országos Rendőr-főkapitányságon Közrendvédelmi és Közlekedésrendészeti főosztály működött. A főkapitányságokon kialakított szervek sok tekintetben eltértek egymástól, nem túlzás azt mondani, hogy rendezetlen állapotok uralkodtak. Volt olyan megye, ahol három fős létszámmal osztály, más megyében alosztály működött, volt ahol húsz fős Forgalmellenőrző Alosztály, máshol útellenőrző alosztályt szerveztek. Tekintettel azonban arra, hogy az 1978-as átszervezéssel a forgalmellenőrzési tevékenységet csakúgy, mint a balesethelyszínelést és vizsgálatot a helyi kapitányságok hatáskörébe utalták, a lakott területen kívüli utak lényegében ellenőrzés nélkül maradtak.¹⁷⁹ A balesethelyszínelői állományt már 1971-től

¹⁷⁸ Természetesen a változás nem csupán formai volt. Számos szabály módosult köztük megszüntettek egy sor tételes sebességkorlátozást, pl. bekanyarodáskor az 5 km/h-t. Éppen ezért a hivatásos gépkocsivezetőknek kötelezővé tették az „Új KRESZ” vizsgát, melyhez önkéntes alapon magángépjárművezető is csatlakozhatott.

¹⁷⁹ Csakúgy, mint az 2004. évi átszervezés során. (Furcsa, hogy a korábbi negatív tapasztalatok után arra miért kerülhetett egyáltalán sor.)

kezdődően tisztek helyett tiszthelyettesek alkották, ami önmagában a munkaminőség romlását okozta. Ehhez társult a decentralizáció, ami a helyzetet még tovább rontotta, hiszen a helyi kapitányságra háruló egyéb feladatokat gyakran a közlekedésrendészeti állomány hajtotta végre (átkísérés, elővezetés, gyakran sebességellenőrző technikai eszközzel felszerelt gépkocsival is). Nem túlzás kijelenteni, hogy a közlekedésrendészeti állomány tényleges közlekedésrendészeti tevékenysége, a baleseti helyszínelés és vizsgálat kivételével fokozatosan elhalt.¹⁸⁰

A járműállomány dinamikus, és a forgalom robbanásszerű növekedésével párhuzamosan a közlekedésrendészet negatív átalakuláson ment keresztül. Az 1990-es esztendőre előállt az a számszakilag különleges helyzet, hogy Magyarországon közúti közlekedési balesetben több ember vesztette életét (2432 fő) mint ahány közlekedésrendészettel foglalkozó rendőr volt az országban (2313 fő). Az 1990-es év, mint korábban utaltam rá, a közlekedés fekete évének nevezhető, a maga 2432 áldozatával.

A megváltozott társadalmi, gazdasági, közlekedési körülményekhez igazodva elengedhetetlen volt a rendőrség közlekedésrendészeti szerveinek korszerűsítése.

Mindezekre tekintettel 1991-ben az ORFK szervezeti felépítése megváltozott és a Közbiztonsági Főigazgatóságon belül önálló Közlekedésrendészeti Főosztály jött létre.

Az önálló közlekedésrendészeti szervek létrejöttének előzménye, hogy Borsod-Abaúj-Zemplén megyében 1987 végén a BM engedélyével a Közbiztonsági és Közlekedési Osztály alárendeltségében létrejött egy önálló forgalomellenőrző csoport. A tapasztalatok rendkívül kedvezők voltak, így a forgalomellenőrző csoport mind létszámi, mind technikailag jelentős fejlesztést kapott. A helyi pozitív tapasztalatok és a közlekedésrendészeti tevékenység fent részletezett általános szétesése alapján született meg az a javaslat, amely a megyei közrendvédelmi és közlekedési szervek átalakítását indítványozta. Az átalakítás lényege az önálló közlekedésrendészeti szervek létrehozása volt. A belügyminiszter közbiztonsági miniszterhelyettese 1990. január elsejével engedélyezte az új szervezet kísérleti felállítását fél éves időtartamra. Az átszervezés az előzetes várakozásokat igazolta: bebizonyosodott, hogy csak egy profiltiszta, megfelelően képzett, speciálisan felszerelt szolgálat képes tevékenyen részt venni a közlekedésbiztonság fenntartásában, javításában.

Az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztályán kialakult szervezeti tagozódás a szakirányítási feladatokhoz igazodott. A létrejött két osztály:

¹⁸⁰ Az OKBT működése de facto 1989-ben már megszűnt, így ez is rontotta a közlekedésbiztonsági helyzetet.

1. Közlekedésrendészeti és Szakirányítási Osztály, mely állt:

- ⇒ Autópálya Koordinációs Alosztályból,
- ⇒ Balesethelyszínelő és Vizsgálati Alosztályból és
- ⇒ Forgalmobiztonsági és Technikai Alosztályból.

Az osztály, mint rendészeti és szakirányítási szerv ellenőrizte, felügyelte és szakirányította a megyei szervek munkáját, hatáskörében okkutatásokat végzett. Az osztály hatásköre – szervezeti tagozódásából fakadóan – kiterjedt a szakirányítása alá tartozó alosztályok illetékességi területén végzendő közlekedési feladatok ellátására, ellenőrzésére, illetve a szakirányítása alá tartozó alosztályok munkájának koordinálására. A hatáskörébe vont ügyekben még nyomozati jogkörrel is rendelkezett.

2. Balesetmegelőzési Osztály, mely országos hatáskörrel a rendőri balesetmegelőző, felvilágosító és propaganda tevékenység ellátására jött létre az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztály keretén belül. Felügyelte és szakirányította a területi rendőr-főkapitányságokon, illetve a helyi rendőrkapitányságokon ilyen feladatokat ellátó szerveket, illetve személyeket. A Balesetmegelőzési Osztály vezetője egyben 1992-ig az OKBT, majd az OBB titkára is volt.

A 2004. évi átszervezés következtében megszűnt a Közlekedésrendészeti Főosztály és munkáját a Közrendvédelmi és Közlekedésrendészeti Főosztályon belül Közlekedésrendészeti Osztályként végezte. Ezzel egyidőben megalakult az önálló autópályarendőrség, és a balesetmegelőzési tevékenység koordinálása is más szervezeti rendben zajlott. Nevezetesen a bűnmegelőzési és a balesetmegelőzési tevékenységeket közös alapokra helyezve Megelőzési Főosztályként új szervezeti egység jött létre. Mindez annak ellenére történt, hogy szakemberek már akkor figyelmeztettek, miszerint a bűnmegelőzés és a balesetmegelőzés merőben más felfogására tekintettel – az eredmények elérése érdekében – külön kell kezelni a két területet.¹⁸¹ Ez néhány év elteltével a gyakorlatban is kiderült, s visszaállt az önálló Közlekedésrendészeti Főosztály. Igaz, nem a Közbiztonsági Főigazgatóság alatt, hiszen a Rendőrség és a Határőrség 2008. év január 1. napjával lezajlott integrációja következtében a közbiztonsági feladatok mellett a rendőrség látja el a határrendészeti feladatokat is, így a főigazgatóság elnevezése Rendészeti Főigazgatósággá változott. A közlekedésrendészeti Főosztály visszaállítása mellett – negatívum, hogy megszűnt az autópálya-rendőrség. Azért

¹⁸¹ A magam hasonlatát idézve: azért mert a régész és a bányász is a földben végzi munkáját, egy szervezetben nehezen képzelhetők el, hiszen mind a képzésük, mind a munkaszervezésük, mind munkamódszereik rendkívül különbözőek.

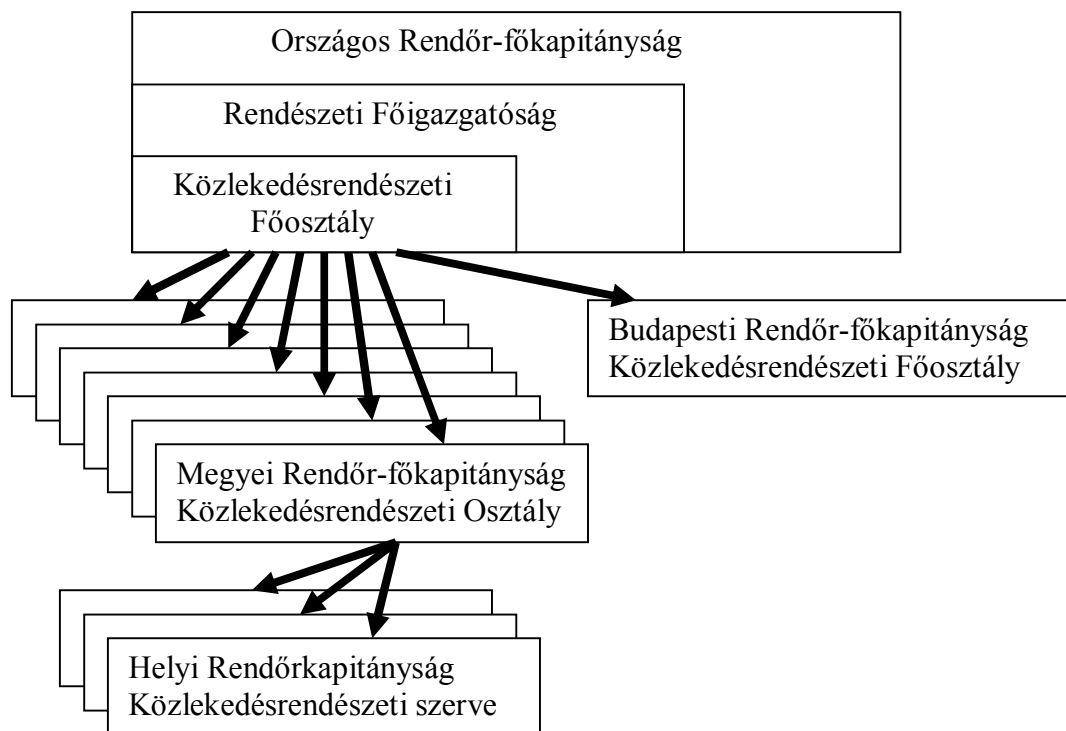
nevezem negatívumnak, mert a szakemberek most is figyelmeztettek: Magyarországnak szüksége van egy önálló egységes autópálya-rendőrségre. Bízunk benne, hogy hamarosan újra feláll és működni fog a magyar autópálya-rendőrség.

Az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztálya 2009 közepén tehát

- Közlekedésrendészeti Osztályból és
- Autópályafelügyeleti és Balesetmegelőzési Osztályból

áll. A Főosztály alapfeladata a közrend védelmén belül a közúti, a vasúti- a vízi- és a légi-közlekedés rendjének biztosítása, az ezekhez kapcsolódó hatósági, szakhatósági és felügyeleti intézkedések megtétele, a feladatok végrehajtásának szervezése, irányítása, szakirányítása és ellenőrzése.

79. számú ábra
A közlekedésrendészet felépítése



(A magyar rendőrség szervezeti ábráját 6. számú melléklet tartalmazza)

A közlekedésrendészeti szolgálati ág keretében működik az állami balesetmegelőzés szervezete, az Országos Balesetmegelőzési Bizottság (OBB), melynek bemutatására a 11. 3. fejezetben kerül sor.

A regionális közlekedésrendészet – de lege ferenda

A közelmúlt átszervezéseinek története is bebizonyította, hogy a bűnmegelőzés és a belesetmegelőzés irányítása között a leglényegesebb különbség, hogy a bűnmegelőzést helyi szinten, míg a balesetmegelőzést központi szinten kell kezelni. Tekintettel arra, hogy a közlekedésrendészet valamennyi alaptevékenysége a balesetmegelőzést szolgálja, a megoldás a közlekedésrendészet minél magasabb szintű szervezése, megítélésem szerint regionális szervezése jelentheti. Jelenlegi probléma, hogy a későbbiekben részletezendő alacsony létszámú közlekedési állomány a helyi szervek fennhatósága alá tartozik, és folyamatos nehézséget jelent a közlekedési erők egyéb feladatra való igénybevétele. Az átszervezések azon időszakában, amikor a megyei forgalomellenőrző alosztályok megszűntek, és a helyi kapitányságok tartották fenn a forgalomellenőrző egységeket a lakott területen kívüli utak gyakorlatilag ellenőrzés nélkül maradtak. Ez általános probléma ma is.

Alapvető jelentőségű lehet tehát, ha a közlekedési állomány a helyi szervektől függetlenül, önállóan végezné tevékenységét, és e tevékenységektől nem lennének elvonhatók.

A központosított irányítás előnye a baleseti helyzetkép nagyobb volumenű áttekinthetősége illetve az erők és eszközök jobb eloszthatósága.

Ugyanez vonatkozik az autópályák rendőri felügyeletére is. Elengedhetetlennek látszik a központosított autópálya-rendőrség újbóli felállítása.

11.3. A balesetmegelőzési tevékenység fejlődése

Magyarországon a balesetmegelőzés a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény előírásainak megfelelően állami feladat, mely több tárca, állami szerv, társadalmi szervezet, intézet, érdekképviselő, sőt magánszemély együttműködésével valósul meg. Mindemellett a feladatok végrehajtásának jelentős része a rendőrséghez kötődik. A balesetek megelőzésére szolgáló közlekedésbiztonsági tevékenységek a rendőrség közlekedési szolgálatának irányításával folynak. Az állami balesetmegelőzési tevékenység Magyarországon az 50-es, 60-as években indult meg, és alapvetően a belügyi (ezen belül kiemelten a rendőrség), valamint az oktatási tárca feladatát képezte. Ekkor alkalmoszerű, egy-egy eseményre reagáló, elszórta jelentkező konkrét feladatok kerültek végrehajtásra.

Az 1970-es évek elejére a motorizációs fejlődéssel egy időben a közúti közlekedési balesetek száma, a balesetek során meghalt, megsérült személyek száma erőteljesen növekedni kezdett. Az akkori kormányzat felismerte, hogy társadalmi kezdeményezések felkarolásával és állami

intézkedésekkel együtt lehet eredményesen balesetmegelőzési tevékenységet folytatni. Ennek szellemében 1972-ben határozatban mondta ki, hogy a hazai közlekedés biztonságáért a belügyminiszter a felelős, egyúttal megbízta az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács (OKBT) elnöki teendőinek ellátásával. A rendőrség szervezeti hierarchiájára építve létrejöttek a megyei, városi, majd később a települési és üzemi közlekedésbiztonsági tanácsok. E tanácsok fontos szerepet vállaltak abban, hogy felszínen tudták tartani a balesetmegelőzés fontosságát, és képviselni tudták Magyarországot az egyre nagyobb hangsúllyal megjelenő nemzetközi balesetmegelőzési szervezetek fórumain.

Az OKBT feladatai között kiemelt helyen szerepelt a biztonságos közúti közlekedésre neveléssel, oktatással, és általában a balesetmegelőzéssel kapcsolatos felvilágosító, információs és propaganda tevékenység. E feladatok ellátása során az OKBT kivívta a társadalom elégedettségét. Az elkészült kiadványok, a fiatalok és idősebbek által egyaránt kedvelt rádió- és televízió műsorok, oktatófilmek, továbbá az általa szervezett vetélkedők, s tudományos rendezvények jól szolgálták az akkori idők közlekedésbiztonságának érdekeit.

Mint korábban bemutattuk, a rendszerváltás éveiben a magyar közlekedésbiztonsági helyzet a mélypontra süllyedt, 1990-ben regisztrálták a legtöbb közlekedési balesetet, a legtöbbben abban az évben haltak meg közútjainkon. Az OKBT társadalmi szervezetté alakult, ezért működtetése és finanszírozása jelentős problémákba ütközött. Ennek következményeként a Nemzeti Közlekedésbiztonsági Program megjelenését megelőző évben, 1992-ben a kormány – elismerve és megköszönve az OKBT addigi sikeres tevékenységét – visszahívta a belügyminisztert és a közlekedési minisztert az OKBT elnökségéből, s így a szervezet működése gyakorlatilag befejeződött.

Az időközben hatályba lépett, közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. tv. a közlekedési balesetmegelőzési és propaganda tevékenységet ugyanakkor állami feladatként határozza meg, melynek végrehajtását a kormány 2002/1992. határozatában a rendőrség közlekedési szolgálatának hatáskörébe utalta. Ennek kapcsán 1992. november 24-én az Országos Rendőr-főkapitányság égisze alatt megalakult az Országos Balesetmegelőzési Bizottság.

Az ORFK - Országos Balesetmegelőzési Bizottság (ORFK-OBB) a rendőrség irányításával működő, közlekedésbiztonsági kérdésekben javaslattevő, véleményező, koordináló és a közlekedésbiztonsági propagandát szervező és irányító, önálló jogi személyiséggel nem rendelkező szervezet. Az OBB-t az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztálya működteti, titkársági feladatait az ORFK Balesetmegelőzési Osztálya látja el. Az OBB-ben tevékenykednek azon szervezetek képviselői, akik felelősséget éreznek a közúti közlekedési

balesetek megelőzéséért, a közlekedésbiztonság javításáért. Megyei szinten a megyei rendőr-főkapitányságok közlekedésrendészeti szolgálatának irányításával működnek a megyei balesetmegelőzési bizottságok. Városi rendőrkapitányságok illetékességi területén fejtenek ki balesetmegelőzési és propaganda tevékenységet a városi balesetmegelőzési bizottságok, illetve a balesetmegelőzési előadók. (Példaként a 7. számú mellékletben a Fővárosi Balesetmegelőzési Bizottság Budapest legveszélyesebb útvonalairól szóló összeállítása látható.)

Az ORFK-OBB fő feladatai :

- ⇒ A közlekedésbiztonság rövid és hosszú távú koncepciójának figyelembe vételével közreműködik a balesetmegelőzési célkitűzések fő irányainak meghatározásában és e tevékenység összehangolásában.
- ⇒ Javaslattevő, véleményező és koordináló tevékenységével, állásfoglalásaival, és irányelveivel elősegíti a rendőri speciális és a generális prevenció hatékony kibontakozását.
- ⇒ Sajátos eszközeivel segíti a közlekedésbiztonsági oktatási, nevelési tevékenység gyakorlati megvalósítását, az ezzel kapcsolatos feladatok országos végrehajtását, a balesetmegelőzési propaganda tartalmának és irányának meghatározását.
- ⇒ A közlekedőknek a rendőri balesetmegelőzési intézkedések gyakorlatára vonatkozó véleményére, javaslataira, észrevételeire reagálva, ezeket továbbítva elősegíti az állampolgári érdekeknek megfelelő rendőri közlekedésrendészeti tevékenységet és a polgárbarát rendőrkép kialakítását.

A balesetmegelőzési bizottságok szervezetrendszerének működésének pénzügyi feltételeit a 188/1996. kormányrendelet teremtette meg. A balesetmegelőzésre fordítható összeget akcióprogram keretében lehet felhasználni, melyet korábban a közlekedésért felelős és a belügyminiszter hagyott jóvá.

Az ORFK-OBB a média valamennyi területén jelen van, sokoldalú felvilágosító és kommunikációs tevékenységet, valamint célirányos kampánytevékenységet folytat, továbbá eredményeket ért el a közlekedésre nevelési tevékenység területén.

Természetesen nem kérdéses, hogy valamennyi balesetmegelőzési tevékenység „mérete”, színvonala a ráfordított költségekkel arányos. Amennyiben az ORFK-OBB költségvetésében magasabb összegek szereplnének, a propagandatevékenységek is szélesebb társadalmi rétegekhez érnének el, az elkészített kiadványok, filmek nagyobb költségvetéssel erősebb figyelemfelhívó és elgondolkodtató hatást fejtenének ki, ezáltal a hatékonyság fokozódhatna.

Az ORFK-OBB szervezetét és működését az ügyrendje szabályozza. Az ügyrend a társadalmi és politikai élet változásainak, valamint a rendőrség szervezeti átalakításának megfelelően időről időre módosításra szorul.

Az ORFK-OBB szervezete az Elnökségből és a Szakbizottságokból áll. Elnöke az Országos Rendőrfőkapitány helyettese (korábban közbiztonsági, jelenleg rendészeti helyettes), társelnöke a közlekedésért felelős minisztérium (jelenleg Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium) közlekedési szakállamtitkára, alelnöke az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztály vezetője, ügyvezető elnöke az ORFK Autópályafelügyeleti és Balesetmegelőzési Osztály vezetője.

Az ORFK-OBB szervezetében jelenleg öt szakbizottság működik:

- ⇒ Jogi, Igazgatási Szakbizottság
- ⇒ EU Integrációs és Nemzetközi Szakbizottság
- ⇒ Közlekedésre Nevelési szakbizottság
- ⇒ Tudományos szakbizottság
- ⇒ Kommunikációs és Kapcsolati Szakbizottság

Az ORFK-OBB tevékenységét alapvetően a korábban bemutatott közúti közlekedésbiztonsági akcióprogramok határozták meg. A 2261/2007. (XII.29.) kormányhatározat megszületését követően – mint az 5.1. fejezetben a közlekedéspolitika kapcsán bemutattam – az aktuális közlekedésbiztonsági feladatok végrehajtására három éves időtartamokra akcióprogramok, azon belül pedig éves intézkedési tervek készülnek, s a feladatok koordinálását a közlekedésért felelős tárca végzi.

11.4. A végrehajtó állomány - vélemények

A közlekedéspolitikai célok megvalósítása érdekében a balesetmegelőzési rendszer egyik szegmense – a forgalom-felügyelet végrehajtója – a rendőrség is komoly kihívással szembesül. Vajon a közlekedésbiztonság növelésének lehetőségeit illetően mi a közlekedésrendészeti szolgálat vezető beosztást betöltő tagjainak véleménye. Ennek elemzése érdekében 2005. évben 19 megye közlekedésrendészeti osztályvezetője, és a főváros főosztályvezetője kapta meg az alábbi – Dr. Irk Ferencsel közösen kidolgozott – kérdőívet.

11.4.1. A kérdőív

A kérdőív magyarázó része rendkívül röviden ismertette a kutatás célját és módszerét:

„Közismert, hogy az Európai Unió tagországaiban 2010-re – 2000-hez képest – a közúti közlekedési balesetekben meghaltak számát a felére kell (kellene) csökkenteni. Figyelemmel Magyarország 2004. május 1-jei csatlakozására, ebből feladatok adódnak a rendőrség számára is.

*Ezért a következőkben néhány, a fentiekkel közvetlenül vagy közvetve összefüggő kérdést teszünk fel, amelyekkel kapcsolatban szeretnénk megismerni az **Ön személyes** véleményét.*

Tapasztalatainkkal szeretnénk hozzájárulni mind az eredményes baleset-megelőzéshez, mind a rendőrségi oktatómunka eredményesebbé tételéhez.”

A kiküldött 20 kérdőívből 10 érkezett vissza, melyből 9 volt értékelhető. (Egy feldolgozásra alkalmatlan megjegyzéseket tartalmazott.)¹⁸²

A kérdőíven az alábbi kérdések szerepeltek, különböző – a későbbiekben bemutatásra kerülő – válaszlehetőséggel (ún. zárt kérdőív):

1. Ön szerint mennyire valószínű, hogy 2000-hez képest felére csökkenthető a közúti közlekedési baleseti halottak száma 2010-re?
2. Ön szerint reálisan mekkora csökkenés várható?
3. Milyen feltételek könnyítik (erősségek), ill. nehezítik (gyengeségek) a fenti elvárás teljesülését?

¹⁸² Természetesen azonnal felvethető, hogy a megkérdezettek fele miért nem méltott figyelemre egy ilyen, viszonylag egyszerű, gyorsan kitölthető kérdőívet? Külön kutatást érdemelne, hogy ez a szakmai túlterheltségre vezethető vissza, netán a RTF kritikája volt, vagy csupán érdektelenség Magyarország közlekedésbiztonságával, s az ebben feladatot vállaló rendőrségi beosztottak tevékenységével szemben, esetleg valami más ok vezetett ide. Az alacsony mintanagyság, ellenére értékelhető az eredmény, de az adatok megbízhatóságát az 50%-os válaszadási aránynak megfelelő fenntartással kell kezelni.

4. Milyenek az ország esélyei ahhoz, hogy közlekedésbiztonsági szempontból felzárkózzon az EU középmezőnyéhez?
5. Ezen belül milyeneknek tartja az Ön irányítása alatt álló szervezeti egység esélyeit ahhoz, hogy közlekedésbiztonsági szempontból felzárkózzon az EU középmezőnyéhez?
6. Melyek azok a tényezők, amelyek leginkább gátolják a hatékonyabb közlekedésellenőrző munkát?
7. Milyen kihasználatlan tartalékokat ismer, amelyek segítségével eredményesebben lehetne a közlekedési baleseteket megelőzni? (Rendőrségtől független területen, Rendőrség berkein belül, Országosan, Saját területén)
8. Ön milyen prioritásokat képzel el ahhoz, hogy a közlekedésbiztonságban mérhetően és érzékelhetően kedvező változások következzenek be?
9. Ehhez milyen erőforrások
 - bevonására volna szükség? (Főként intenzív fejlesztés.)
 - átcsoportosítására volna szükség (mit, honnan hová)? (Főként extenzív fejlesztés.)

A feltett kérdések egyenkénti értékelése:

Ad.) 1. Ön szerint mennyire valószínű, hogy 2000-hez képest felére csökkenthető a közúti közlekedési baleseti halottak száma 2010-re?

A választ egytől négyig terjedő pontozással lehetett megadni: 1= nagyon valószínűtlen, 2= inkább valószínűtlen, 3= inkább valószínű, 4= nagyon valószínű. A válaszokat külön kértük országosan és a saját megye tekintetében.

A válaszok Magyarország tekintetében a következőképpen alakultak:

*31. számú táblázat
Az 1. kérdés válaszai országosan*

Magyarország Esélye	Válaszok									Átlag
	1	1	3	1	2	2	1	2	1	
										1,55

*32. számú táblázat
Az 1. számú kérdés válaszai saját megyére*

Saját megye	Válaszok									Átlag
	2	2	3	1	2	2	1	2	3	
										2,00

Az adatokból megállapítható, hogy a megyei vezetői szint munkatársai nagyon valószínűtlennek tartják, hogy 2010. évre a baleseti halottak száma az EU által kitűzött célnak megfelelő mértékben csökkenne. Megfigyelhető, hogy saját területük vonatkozásában a megkérdezettek valamivel kevésbé pesszimisták. Ez tökéletesen illeszkedik a bűnözésről, a bűnözési félelemről szóló kriminológiai kutatások eredményeihez, melyek szerint általában az emberek a saját lakókörnyezetüket kevésbé fertőzöttnek ítélik.¹⁸³

A következő kérdés arra vonatkozott, hogy reálisan mekkora csökkenést tartanak elképzelhetőnek.

Ad.) 2. Ön szerint reálisan mekkora csökkenés várható?

A válaszokat százalékosan lehetett megadni:

33. számú táblázat
A 2. kérdésre adott válaszok

Országosan	Válaszok [%]										Átlag
	25	0	34	10	15	20	20	25	20	20	
saját megyében	30	20	30	15	10	20	20	30	50	50	18,7 %
											25,0 %

Az eredmények az előző kérdésre adott pesszimista válaszokhoz igazodnak, ám itt is megfigyelhető, hogy a vezetők saját területük esélyeinek értékelésekor többnyire kissé optimistábbak, mint az országos helyzet tekintetében, ami szintén az általános kutatások eredményeihez igazodik. Az is jól érzékelhető, hogy a reálisnak tekinthető csökkenés – még a saját megye határain belül is – alig egyharmada-egyizede az EU-elvárásnak.

A korszerű kutatások nem nélkülözhetik azokat az információkat, amelyek a rendszeren belül valamely jelenség vagy jelenségek kedvező alakulását segítik, vagy épp ellenkezőleg: hátráltatják. Ezekre keresték a válaszokat a következő kérdések.

¹⁸³ Erről lásd: Irk F. (szerk.): Áldozatok és vélemények I-II. OKRI Budapest 2004.

Ad.) 3. Milyen feltételek könnyítik (erősségek), ill. nehezítik (gyengeségek) a fenti elvárás teljesülését?

Ezen kérdés megválaszolásához kilenc szempont került felsorolásra, melyeket egytől négyig lehetett rangsorolni: 1= nagyon akadályozza, 2= inkább akadályozza, 3= inkább segíti, 4= nagyon segíti.

A felsorolt körülményeket és a válaszokat az alábbi táblázat tartalmazza.

*34. számú táblázat
A 3. kérdésre adott válaszok*

Feltételek	Válaszok									Átlag
Végrehajtó állomány létszáma:	1	1	2	1	1	4	1	1	1	1,57
Végrehajtó állomány szakmai felkészültsége:	3	4	4	2	3	4	4	3	3	3,42
Közlekedési eszközök:	4	1	3	2	1	4	1	3	2	2,28
Mérőeszközök:	4	1	3	1	1	4	1	3	1	2,28
Felsővezetői elhatározás:	3	2	4	2	3	2	2	2	3	2,57
Felsővezetői iránymutatás:	3	2	2	2	3	2	2	3	3	2,28
Területi vezetői elhatározás:	3	2	4	1	3	3	3	4	3	2,71
Területi vezetői iránymutatás:	3	2	2	1	3	3	3	4	3	2,42
Szolgáltatásszervezés:	4	4	3	2	4	4	2	4	3	3,28

A felsorolt feltételek értékelése meglepően vegyes képet mutat. Feltehetően ennek az oka a különböző értelmezésben rejlik. Manapság még magának a kérdésnek a megfogalmazása is több vezető szemében újszerűnek tekinthető, mert a múltban ilyen megkérdésekkel nem kellett szembesülniük. Bizonyítani ugyan nem áll módunkban, azonban egyes, informális információk alapján azt gyanítjuk, hogy a kérdőívek kitöltésének nagyszámú megtagadása is épp ezen „kellemetlen”, ám megválaszolásra váró kérdések miatt történt. A vezetők ugyanis rákényszerültek arra, hogy már a kérdőív áttekintése során szembe nézzenek számos, évtizedeken keresztül „szőnyeg alá söpört” problémával.

A válaszok áttekintő értékelése alapján megállapítható, hogy az első, a harmadik, a hatodik és a nyolcadik oszlopban szereplő válaszadók általánosságban beszéltek a felsorolt szempontok hatásairól, míg a többiek a konkrét elvárás tekintetében a tényleges viszonyokat értékelték. Tehát ha a mai tényleges viszonyokról kialakult véleményekre vagyunk kíváncsiak, az átlagos értékelés meghatározásakor a kérdést másként értelmező válaszadókat figyelmen kívül kell hagyni. Ezzel a módszerrel az eredmények méginkább lesújtóak (35. számú táblázat).

35. számú táblázat
A 3. kérdésre adott válaszok korrigálva

Feltételek	válaszok				Átlag
Végrehajtó állomány létszáma:	1	1	1	1	1
Végrehajtó állomány szakmai felkészültsége:	4	2	3	4	3,25
Közlekedési eszközök:	1	2	1	1	1,25
Mérőeszközök:	1	1	1	1	1
Felsővezetői elhatározás:	2	2	3	2	2,25
Felsővezetői iránymutatás:	2	2	3	2	2,25
Területi vezetői elhatározás:	2	1	3	3	2,25
Területi vezetői iránymutatás:	2	1	3	3	2,25
Szolgálatszervezés:	4	2	4	2	3

A kérdésre adott többi válasz alapján levonható az a következtetés, hogy leginkább a technikai eszközöket és a vélt vagy valós létszámhiányt tartják a közlekedésbiztonság javítása legfőbb hátráltatójának.

Kiemelendő, hogy a végrehajtó állomány szakmai felkészültségét lényegében komoly kritika nem érte. Bízunk azonban abban, hogy az oktatás további erősítések a felkészültség tovább növelhető. Az oktatásnak segítenie kell a napi munka megkönnyítésében preferált szolgálatszervezési ismereteket is. Terepismeret birtokában valamennyien tudjuk: a jó szolgálatszervezés nagymértékben kompenzálhatja a létszámhiányt, s ugyanezt eredményezi a kor színvonalának megfelelő technikai háttérbázis biztosítása.¹⁸⁴

Ennél a kérdésnél a válaszadóknak lehetőségük volt a feltételek listáját kiegészíteni, azonban mindössze négy kérdőívben szerepelt kiegészítés, melyek az utak állapotát, a közlekedők mentalitását, a társadalmi felelősségvállalást, a jogi háttérrel, illetve a kötelező érvényű felsővezetői utasításokat említették. A legfigyelemreméltóbb megjegyzés az volt, hogy a vezetőknek el kellene fogadni az utcán lévő rendőri állomány konkrét helyzetekben megnyilvánuló ésszerű alkalmazkodásait, döntéseit. Kritikai jellegű kiegészítésként a végrehajtó állomány motiváltságának hiánya, a megelőző tevékenységhez szükséges létszám hiánya és a megelőzés nem rendőri eszközeinek visszafogott jelenléte jelentek meg.

A mérőeszközök hiánya és elavultsága olyan válaszadónál jelent meg kiegészítésként, aki a mérőeszközök rovatba 4-es számot írt, azaz nagyon fontosnak tartja azok meglétét az eredményes megelőző munkában. (Ez is a fent írt eltérő értelmezést bizonyítja.)

¹⁸⁴ Nem véletlen, hogy a 15-ös EU-ban már évtizedek óta a közlekedésrendészet fejlesztésekor a létszám bővítéssel szemben prioritást élvez a műszaki szint emelése. A rendelkezésre álló pénzeszközöket elsősorban ezen a területen bocsátják a parlamentek a rendőrség rendelkezésére.

A magyar belügyi és rendőri felső vezetés már évek óta készíti fel a középvezetést és rajta keresztül a végrehajtói állományt az EU-csatlakozás utáni időszak kihívásaira. Ebből a szempontból is figyelmet érdemlő lehet a következő kérdésre érkezett válaszok megoszlása.

Ad.) 4. Milyenek az ország esélyei ahhoz, hogy közlekedésbiztonsági szempontból felzárkózzon az EU középmezőnyéhez

A kérdés megválaszolása egytől négyig terjedő értékeléssel volt lehetséges: 1= nagyon rosszak, 2= inkább rosszak, 3= inkább jók, 4= nagyon jók.

*36. számú táblázat
A 4. kérdésre adott válaszok*

Magyarország Esélye	válaszok								Átlag
	2	2	3	2	3	2	2	2	
									2,22

Mivel a kérdés arra irányult, hogy mekkora esélye van Magyarországnak az EU középmezőnyébe való felzárkózáshoz, csak utalok néhány összehasonlításra alkalmas adatra: a 2001. évben a 10000 gépjárműre jutó közlekedési baleseti halottak száma az EU átlagában 2,27 volt, míg Magyarország tekintetében ez az adat a duplája: 4,36.

A százmillió járműkilométerre jutó közlekedési baleseti halottak száma EU átlagban 1,54, míg ez az adat Magyarország tekintetében 3,24. (Szintén 2001. évi adatok.) Ezen adatok alapján egyértelmű, hogy mit jelent az EU középmezőnyéhez történő felzárkózás. A válaszadók véleménye szerint nincs túl nagy esélye (sőt: kifejezett csekély az esélye) Magyarországnak nem az él- hanem csupán a középmezőnyhöz való felzárkózáshoz. Ha a válaszokat összevetjük az 1. kérdésre adott válaszokkal, megállapítható, hogy a válaszadók a középmezőnyhöz való felzárkózás tekintetében kevésbé pesszimisták, mint a baleseti halottak számának 50 százalékos csökkentésével kapcsolatban, pedig ez – az adatokat értékelve – szinte ugyanazt jelenti.

Ad.) 5. Ezen belül milyeneknek tartja az Ön irányítása alatt álló szervezeti egység esélyeit ahhoz, hogy közlekedésbiztonsági szempontból felzárkózzon az EU középmezőnyéhez?

Ennek a kérdésnek a válaszlehetőségei megegyeztek a 4. kérdés válaszlehetőségeivel. A megkérdezettek kettő kivételével mind ugyanazt a választ adták, mint a 4. kérdésre, tehát nem tettek különbséget saját a terület és az ország esélyei között. Ha ezt összevetjük az 1. kérdés

és a 2. kérdés differenciált válaszaival megállapítható, hogy egy válaszadónál sincs szignifikáns eltérés az országos adatok és a saját területére vonatkozó adatok között, mindössze a reálisan elvárható halottszám-csökkentés tekintetében van némi eltérés. A két kivétel az „inkább rosszak” válasz helyett „inkább jók” választ adott a saját területe tekintetében, összhangban a második kérdésben megmutatkozó differenciálással, tehát ők lényegesen optimistábbak saját területük tekintetében, talán úgy is fogalmazhatunk, hogy bíznak magukban, beosztottaikban és lehetőségeikben, vagy egyszerűen az – 1. kérdés értékelésénél kifejtettek szerint – általános emberi értékítélet kifejezéséről van szó.

A nemzetközi versenyben való sikeres részvétel esélyeit a megkérdezettek nem tartják problémamentesnek, ugyanakkor reménytelennek sem. A felzárkózáshoz vezető úton az első lépés annak felismerése, hogy megismerjük a legfontosabb akadályozó tényezőket. Ezzel kapcsolatban a forgalomellenőrzés körén belül kívántunk középvezetői információkhoz jutni.

Ad.) 6. Melyek azok a tényezők, amelyek leginkább gátolják a hatékonyabb közlekedésellenőrző munkát?

A válaszadóktól ennek a kérdésnek a megválaszolása során egyszerű felsorolást vártunk. Átlagosan négy körülményt jelölt meg minden válaszadó. A válaszokat a következő táblázatban foglaltuk össze. A válaszok mellett feltüntettük azt is, hogy a kilenc kérdőívből hányban említették azokat.

37. számú táblázat
A 6. kérdésre adott válaszok

Válasz	Előfordulás
létszámhiány	9 esetben
forgalomellenőrző mérőműszerek hiánya	9 esetben
járműhiány	8 esetben
technikai eszközök elavultsága, gyakori meghibásodása	6 esetben
elégtelen jogi szabályozók	4 esetben
kilométer korlátozás	3 esetben
közlekedési állomány más célú alkalmazása	2 esetben
a közlekedés-rendészet szakmai elismertségének hiánya	1 esetben
állomány tapasztalatlansága	1 esetben
túlóra kifizetések hiánya	1 esetben
rendőri tekintély hiánya	1 esetben
média rossz hozzáállása	1 esetben
a feladatok központi meghatározása	1 esetben

Kiemelendő, hogy valamennyi válaszadó első helyen az erő- és az eszközhiányt említette. Másodikként a meglévő technikai eszközök elavultságát és gyakori meghibásodásáról számoltak be. Négy esetben jelölték meg az elégtelen jogi háttérrel, és három esetben a járműfutas korlátozását. Két kérdőívben szerepelt a közlekedési állomány más célú felhasználásának problematikája. Ezeken túlmenően még néhány körülményt említettek egy-egy kérdőívben, melyek a közlekedési szolgálat szakmai elismertségének hiánya, a túlmunka díjazásának hiánya, az állomány fiatalsága és tapasztalatlansága, a rendőri tekintély hiánya, a feladatok központi meghatározása és a média rossz hozzáállása voltak.

Nyomatékosan fel kell hívni a figyelmet arra, hogy az állomány igénye és az EU-gyakorlat (egyetlen, bár hangsúlyos kivétellel, és ez a létszámhiány) ugyanabba az irányba mutat.

Az előző gondolatmenetet folytatja a következő kérdés, ami a meglévő, ám jelenleg parlagon fekvő lehetőségek felismerését és fontosságát kutatja.

Ad.) 7. Milyen kihasználatlan tartalékokat ismer, amelyek segítségével eredményesebben lehetne a közlekedési baleseteket megelőzni? (Rendőrségtől független területen, rendőrség berkein belül, országosan, saját területén)

Erre a kérdésre is egyszerű felsorolással lehetett válaszolni. A válaszokat az alábbi táblázatokban foglaltuk össze.

38. számú táblázat
A 7. kérdésre adott válaszok a rendőrségtől független terület vonatkozásában

Tartalékok a rendőrségtől független területen	
Országosan	Saját területén
oktatás-nevelés fokozása (4 esetben)	oktatás, nevelés (2 esetben)
jogszabályok átdolgozása (3 esetben)	megyei szervezetekkel szorosabb együttműködés (közlekedési felügyelet, munkavédelem, stb.)
civil szervezetek, intézmények felelősségvállalása (2 esetben)	együttműködők, segítők fokozottabb igénybevétele
állampolgári fegyelem javítása	állampolgári fegyelem javítása
jogkövető magatartás erősítése	jogkövető magatartás erősítése
gépkocsivezető képzés színvonalának emelése	gépkocsivezető képzés színvonalának emelése
forgalomszervezés, forgalomtechnika	forgalomszervezés, forgalomtechnika
infrastruktúra fejlesztése	infrastruktúra fejlesztése
nemzeti közlekedésbiztonsági program	társadalmi szervezetek hatékonyabb bevonása
polgárőrség erősítése, támogatása	közlekedéssel érintett társszervek bevonása
figyelemfelhívás, kampányok	civil szervezetek bevonása

Az a körülmény, hogy az országos és a helyi viszonyokra vonatkozó válaszok megegyeznek egymással, azt mutatja, hogy a fenti kérdés vonatkozásában semmilyen területi különbséget nem lehet kimutatni.

Az oktatás-nevelés a legtöbb válaszadónál megjelent. Volt, aki kiemelte a célcsoportokat is, úgymint általános iskolások és középiskolások, másnál iskolai és felnőttképzés szerepelt.

Az állampolgári fegyelem javítása és a jogkövető magatartás elősegítése kifejezések között lényeges különbséget nem látunk. Mindkettő a rendőrségtől független szervezetek feladataként jelenik meg, és arra vonatkozik, hogy bármely területen a jogkövetés, a szabálykövetés, mint állampolgári általános magatartás lecsapódik a közlekedésben is. Ha az állampolgárok általában szabálykövető magatartást tanúsítanak, akkor a közlekedési szabályokat is inkább betartják.

A gépkocsivezető képzés színvonalának emelése egyrészt a járművezetők hiányos szabályismeretére, másrészt a rendkívüli, különleges helyzetek, vészhelyzetek, rutinos és empatikus megoldásának hiányára utal.

Az infrastruktúra fejlesztése egyrészt a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztését jelenti, hiszen az autópálya a legbiztonságosabb úttípus, másrészt a meglévő úthálózat fejlesztésre, és az elkerülő utak kiépítésének szükségességére utal.

39. számú táblázat
A 7. kérdésre adott válaszok a rendőrség vonatkozásában

Tartalékok a rendőrség berkein belül	
Országosan	Saját területén
balesetmegelőzési végrehajtói állomány biztosítása (4 esetben)	technikai háttér biztosítása (2 esetben)
struktúraváltás (2 esetben)	korszerű struktúra
technikai háttér biztosítása (2 esetben)	létszámfejlesztés
nemzeti közlekedési rendőrség megalakulása	megyei (regionális) centralizált közlekedésrendészet
fokozott közterületi jelenlét	balesetmegelőzési munka fejlesztése
több ellenőrzés	végrehajtói állomány képzése
regionálisan összehangolt ellenőrzés	járőrök helyi balesetei adatok elemzésére támaszkodó irányítása
Centralizáció	a városi balesetmegelőzési bizottság és a rendőrkapitányság tevékenységének összehangolása
túlóra kifizetése	túlóra kifizetése
	propaganda fokozása

A rendőrség berkein belüli tartalékok kérdésénél, mind országosan, mind a saját terület tekintetében az erő- és eszközhiány jelenik meg. A centralizált közlekedésrendészet igénye nemcsak összehangolt ellenőrzési tevékenységként, nemcsak megyei, regionális közlekedésrendészetként, hanem önálló közlekedési rendőrség megalkotásának igényeként is felvetődik. A közlekedési járőrök helyi baleseti adatok elemzésére támaszkodó irányítására vonatkozó válasz kapcsán csak egy kérdés merül fel: Van ahol ez nem így történik?

Meglehetősen triviális tény, hogy a biztonság fokozása nem lehetséges valamennyi balesetet előidéző ok elleni egyidejű fellépéssel. Az ilyen gondolkodásmód csak arra jó, hogy a végrehajtáskor a rendelkezésre álló erőforrásokat elaprózza, szétforgácsolja, legyen szó személyi vagy dologi eszközökről. Sikerre csak az olyan tevékenység vezethet, amelyik prioritásokat határoz meg.

Ad.) 8. Ön milyen prioritásokat képez el ahhoz, hogy a közlekedésbiztonságban mérhetően és érzékelhetően kedvező változások következzenek be?

A kérdésre felsorolással lehetett válaszolni. A válaszokat a következő táblázat tartalmazza.

40. számú táblázat
A 8. kérdésre adott válaszok

járműpark korszerűsítése	8 esetben	technikai háttér
műszerpark korszerűsítése	8 esetben	
jogszabályi háttér megteremtése - kibúvás a felelősség alól - egyszerűsítés - pontosítás	5 esetben	jogi háttér
a pontrendszer további szigorítása	1 esetben	
állandó rendőri jelenlét az utakon, folyamatos felügyelet	5 esetben	forgalom ellenőrzés
szigorúbb szankcionálás - megfelelő, - gyors, - hatékony felelősségre vonás	4 esetben	
útvonalhálózatra telepített járőrszolgálat	1 esetben	
infrastruktúra fejlesztése	5 esetben	infrastruktúra
közlekedési morál javítása	1 esetben	oktatás, nevelés
a járművezetők hatékonyabb befolyásolása a szabálykövető magatartás érdekében	1 esetben	
járművezetői képzés	2 esetben	
közlekedésre nevelés színvonalának emelése KRESZ oktatással az általános és középiskolákban	3 esetben	
vezetői engedély meghosszabbításakor elméleti KRESZ vizsga bevezetése	1 esetben	
rendszeres továbbképzés	1 esetben	
utánképzési reform	1 esetben	
propaganda, figyelemfelhívás, sokkoló reklámok	2 esetben	propaganda
nagyobb közlekedési rendőri létszám	5 esetben	közlekedésrendészet
az állomány anyagi ösztönzése	1 esetben	
profiltiszta közlekedésrendészet	1 esetben	
közlekedésrendészet presztízisének visszaállítása	1 esetben	

Szinte valamennyi válaszadó kitért a technikai háttér biztosításának szükségességére. Egyrészt a járműpark fejlesztését – esetenként külön kiemelve a motoros szolgálat fejlesztését – jelölték meg, másrészt a szabálysértések ellenőrzésére és bizonyítására szolgáló technikai eszköztár korszerűsítése és bővítése jelent meg.

A jogszabályi háttér biztosítása alatt legtöbbször a szankciók alóli kibúvás lehetőségeinek csökkentését – lehetőség szerint megszüntetését – értik (pl.: nyilatkozat a szabálysértés elkövetőjéről), van azonban, aki a jogszabályi háttér egyszerűsítésére és pontosítására utalt, és van, aki a rendőri intézkedés hatékonyságának fokozása érdekében igényelne jogi megoldásokat (pl.: a külföldi kamionos helyszínbírságának behajtására). Egy válaszadó a pontrendszer további szigorítását is megjelölte, mint egyik prioritást a megjelölt cél elérésének érdekében.

A forgalomfelügyelet, forgalomellenőrzés hatékonyságának és eredményességének növelése szintén majdnem mindenkinél megjelent, valakinél szigorúbb szankcionálás, gyors és hatékony felelősségrevonás, valakinél a folyamatos felügyeletre utalás, és van akinél állandó rendőri jelentét az utakon megfogalmazás formájában

Öt válaszadó emelte ki az infrastruktúra fejlesztését, ami a gyorsforgalmi utak bővítését, az elkerülő utak megépítését, a városi forgalomcsillapítás korszerű eszközeinek alkalmazását jelenti.

A közlekedési morál javítása csak egy válaszadónál jelent meg ebben a megfogalmazásban, ám a közlekedési felvilágosítás és nevelés, a képzés, továbbképzés és utánpótlás azonban mind ezzel függenek össze. A prioritásnak megjelölt eszközök között szerepel az általános és középiskolai közlekedésre nevelés fokozása, szerepel a járművezetői képzés színvonalának javítása, szerepel a járművezetők továbbképzésének bevezetése és szerepel a járművezetők utánpótlási rendszerének átalakítása.

Két válaszadó utal a propagandatevékenység fokozására, a reklámok figyelemfelhívó jellegére, illetve a „sokkoló” reklámok szabályszegésektől való visszatartó hatására.

Öt válaszadó utalt a közlekedési rendőri létszám növelésére, egy az állomány anyagi ösztönzésére, egy a közlekedésrendészeti szolgálat presztízsének visszaállítására, illetve egy a profiltiszta közlekedésrendészet kialakítására.

A válaszok komplex értékelése alapján azonban levonható az a következtetés, hogy *a válaszadók – vezető beosztású szakemberek – központosított, profiltiszta, nagy létszámú, korszerű technikai eszközökkel felszerelt közlekedési szolgálat mellett törnek lándzsát.*

Napjainkban mind gyakoribb kérdés, hogy a korszerűsítéshez szükség van-e pótlólagos anyagi erőforrások bevetésére (intenzív fejlesztés), vagy az a jelenlegi erőforrások átcsoportosításával (extenzív fejlesztés) is megoldható. Előbbire kevesebb esély van, utóbbira több, viszont az extenzív fejlesztés annyiban nehezebb, hogy szemléletváltásra, a megszokott erőforrások eltérő felhasználására kényszerít.

Ad.) 9. Ehhez milyen erőforrások

- **bevonására volna szükség? (Főként intenzív fejlesztés.)**
- **átcsoportosítására volna szükség (mit, honnan hová)? (Főként extenzív fejlesztés.)**

Ennél a kérdésnél is egyszerű felsorolást vártunk, külön-külön az erőforrások bevonása tekintetében, illetőleg az erőforrások átcsoportosítása érdekében.

A válaszok között nagyon gyakran nem a 8. kérdésben megfogalmazott prioritások megvalósításához szükséges erőforrások sorolásával, hanem a célok megjelölésével találkozhatunk. A válaszokat az alábbi táblázatok tartalmazzák. (A tényleges erőforrás megjelöléseket vastag betűvel jelöltük.)

*41. számú táblázat
Erőforrások bevonásának lehetősége*

Intenzív fejlesztés	
Létszámbővítés	6 esetben
technikai eszközök fejlesztése	5 esetben
Költségvetési támogatás növelése	2 esetben
EU finanszírozás bevonása	3 esetben
műszaki vizsga díjából, környezetvédelmi felülvizsgálat díjából bírságok befizetéséből befolyt összeg	1 esetben
biztosítótársaságok támogatása	1 esetben
területi szervek szerepének növelése a főutak ellenőrzésének megszervezése érdekében	1 esetben
jogszabály módosítás az oktatás elősegítése érdekében	1 esetben

Az erőforrások bevonása kérdéskörben a költségvetési támogatás növelése mellett az EU alapokból történő finanszírozás is felmerül. Javaslatként került megfogalmazásra a gépjárművek műszaki vizsgájának, a környezetvédelmi vizsgának díjából befolyt összegek, illetve a bírságok befizetéséből befolyt összegek bevonása. Egy válaszadó emelte ki a biztosítótársaságok – mint a balesetszám csökkentésében érdekelt szervezetek – anyagi ráfordításainak növelését.

42. számú táblázat
Erőforrások átcsoportosításának lehetősége

Extenzív fejlesztés	
nincs lehetőség átcsoportosításra a belső erőforrások, tartalékok kifogytak	3 esetben
a közlekedési járőrök megyei szintű összevonása, egységes irányítása	2 esetben
profiltiszta csoportok létrehozása	1 esetben
a struktúra hatékonyabb átalakítása	1 esetben
összrendőri feladatok helyett forgalomfelügyelet	1 esetben
központi állomány csökkentése a végrehajtó állomány növelése	1 esetben
sebességmérő eszközök újraosztása	1 esetben
feladatorientált költségvetési tervezés	1 esetben

Az erőforrások átcsoportosítására vonatkozó kérdésre a fő válasz a kimerültségre utalás volt: a belső tartalékok kifogytak, az erőforrások kifogytak, nincs lehetőség átcsoportosításra.

Emellett az egysíkúan pesszimista, kiútkeresésre képtelen szemléletmód mellett azonban jól észrevehető a kreatív, a lehetőségekkel számot vető, mégis változásbarát gondolkodás. Itt is megjelenik a közlekedési járőrök megyei szintű összevonásának, egységes irányításának, illetőleg a profiltiszta közlekedési szolgálat kialakításának igénye. További átcsoportosítási javaslatként jelenik meg a közlekedési járőrök kizárólagos közlekedésrendészeti, balesetmegelőzési célú igénybevétele, és az egyéb rendőri feladatokra történő elvonásuk mellőzése.

Átcsoportosításban megnyilvánuló fejlesztésként jelölték még meg a sebességellenőrző technikai eszközök újraelosztását, a feladatorientált költségvetési tervezést, illetve a struktúraváltást.

A korábban bemutatott „3E” balesetmegelőzési rendszerben a rendőrség elsődleges feladata a közúti ellenőrzés, melynek hatékonysága csak abban az esetben képzelhető el, ha a közlekedésrendészet szervezete, létszáma, felszereltsége a feladatokhoz igazodik.

A kérdőívek egyenkénti és összességében végzett értékelése alapján az „Ön hogyan döntene?” kérdésre a közlekedésrendészeti vezetők a következőt fogalmazták meg:

A közlekedésbiztonság javítása érdekében szükség van egy önálló, profiltiszta, központi (megyei vagy regionális) irányítású, megfelelő létszámú és technikailag jól felszerelt közlekedésrendészeti szolgálatra, vagy önálló közlekedési rendőrségre.

11.4.2. A valóság

Az ORFK 2008. évi adatai szerint Magyarországon a közlekedésrendészet rendszeresített létszáma 2990 fő, melyből 588 fő tiszt, 2182 tiszthelyettes és 220 fő közalkalmazott. Ez a magasnak tűnő tiszti arány kissé torzíthat, hiszen a tiszti állomány nem minden tagja vezető. 262 fő tiszt beosztott előadó vagy vizsgáló, és a fennmaradó 326 fő vezető. E vezetői létszám magában foglalja a főosztályvezetőt és az őrsparancsnokot is. A 2182 fő tiszthelyettesből 124 fő tölt be vezető beosztást, 875 fő balesethelyszínelő és balesetvizsgáló, míg 160 fő vízirendészeti munkatárs. Közlekedésrendészeti tényleges közterületi szolgálatot tehát 834 fő lát el, akik kiegészülnek 117 fő motoros járőrrel. Ezen adatok tehát a rendszeresített létszámok, a valós létszámok ettől eltérőek: 524 fő járőr, 104 fő motoros járőr és 130 fő vízirendőr.

Az utcán tényleges közlekedésrendészeti feladatot Magyarországon tehát 628 fő rendőr lát el. Fontos megjegyezni, hogy a járőrök általában 12/24 12/48 típusú váltásos munkarendben dolgoznak, mely szerint 12 órás nappali szolgálatot 24 órás pihenő, az azt követő 12 órás éjszakai szolgálatot 48 órás pihenő követi. Mindezekre tekintettel a valós rendőri létszám a 628 fő negyede: 157 fő (a betegségek, vezénylések, szabadságok figyelmen kívül hagyásával). Sőt tovább fokozva a helyzetet – tekintettel arra, hogy járőr párok teljesítenek szolgálatot – kevesebb, mint 80 közlekedésrendészeti feladat ellátására képes járőrpár van egyszerre Magyarország útjain. Ők azok akik forgalomellenőrzést végeznek, akár technikai eszköz alkalmazásával, ők azok akik a legfeljebb könnyű személyi sérüléssel járó baleseteknél intézkednek¹⁸⁵, illetve ők azok akik a forgalmi zavarok elhárítása érdekében rendőri forgalomirányítást vezetnek be.

Vitán felül áll, hogy ez a létszám rendkívül alacsony a 93,000 négyzetkilométeres területen lévő 157.000 km közúthálózaton futó több mint négy millió jármű közlekedésbiztonsági ellenőrzéséből adódó feladatok ellátásához. Természetesen már utaltam, arra, hogy a humánfejlesztés helyett a hangsúlyt a technikai eszközök felé kell eltolni. Mint a későbbiekben bemutatom, Magyarországon mintegy 150 sebességellenőrző technikai eszköz van a rendőrség birtokában, melynek egy jelentős hányada sajnos üzemképtelen, így a ténylegesen „hadra fogható” eszközök szám ettől lényegesen kisebb.

¹⁸⁵ A súlyos személyi sérüléssel járó, vagy más ok miatt bűncselekménynek minősülő baleset helyszínén speciális képesítéssel és képzettséggel rendelkező balesethelyszínelők folytatják le az eljárást.

A rendőrség közlekedésrendészeti szolgálatának alapvető balesetmegelőző tevékenysége a forgalom felügyelete, a forgalom ellenőrzése, a közlekedési szabályok betartásának államhatalmi eszközökkel való kikényszerítése.

11.5. A forgalomfelügyelet

A fentebb bemutatott rendőrségi közlekedésbiztonsági munka alapja a forgalomfelügyelet. A forgalomfelügyelet sem a közúti közlekedésről szóló jogszabályokban, sem a rendőrségről szóló törvényben nincs pontosan definiálva.

A már korábban idézett, a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 44. §-a a közúti **közlekedés ellenőrzéséről rendelkezik** és felsorolja azon szervezeteket, melyek e tevékenységben részt vesznek, és felsorolja azon területeket, melyeket ellenőrzés alá kell vonni. A Rendőrség ellenőrzési jogkörébe tartozik a közúti közlekedés rendjének, a forgalom szabályozásának, a járművek műszaki állapotának, közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi megfelelőségének, a járművek összeépítésére és átalakítására vonatkozó előírások megtartásának és a külön engedélyhez kötött közlekedésű járművek közlekedésének ellenőrzése.

A rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény 44. §-a határozza meg a rendőrség közlekedésrendészeti intézkedéseinek körét, melyek közül kiemelendő, hogy a rendőr feladata ellátása során *„a közlekedési rendszabályok megtartását, a járműhasználat szabályszerűségét, az okmányokra és a felszerelésekre vonatkozó előírások megtartását, a jármű birtoklásának jogszerűségét, az üzemben tartó, illetőleg a használó személyazonosító adatait, a jármű közlekedésbiztonsági állapotát és adatait a forgalomban és a telephelyen - a jogszabályban meghatározottak alapján - ellenőrizheti;”*

A forgalomfelügyelet azonban nem azonosítható a forgalomellenőrzéssel, annál tartalmasabb és magasabb szintű állami cselekvést jelent. A felügyelet és az ellenőrzés kifejezéseket alapvetően a közigazgatás szervezetrendszerének belső viszonyaiban alkalmazzuk. A közigazgatásban a felügyelet az irányítás része, és kiterjed már a feladatkijelölésre is, de főképp a feladatok teljesítésére, és magában foglalja az ellenőrzési jogot is. Más megközelítés szerint a közigazgatásban az ellenőrzés tágabb körű cselekvést tesz lehetővé mint a felügyelet, hiszen konkrét beavatkozásra csak a felügyeleti joggal rendelkező szerveknek van lehetőségük. Ilyen konkrét beavatkozást jelent az aktus megsemmisítési jog, vagy a végrehajtás felfüggesztésének joga, melyekkel az ellenőrzésre jogosult nem rendelkezik.

A felügyelet tehát magában foglalja

- az események figyelemmel kísérést, az információk begyűjtését, azok értékelését, elemzését,
- az ellenőrzési jogot,
- az egyéb intézkedésre vonatkozó jogokat (szignalizáció vagy érdemi aktus kibocsátása),
- a beavatkozási lehetőséget a felügyelt folyamatba.

Az ellenőrzés célja pedig „csupán” az ellenőrzés alá vont hibáinak feltárása (és persze az eredmények kiemelése) majd következtetések alapján ajánlások megfogalmazása, illetőleg a szankcionálás.

A közlekedési rendszerben tehát a felügyeleti tevékenység a tényleges forgalomba való beavatkozáskor, a járművezető ellenőrzés alá vonásakor kerül a felszínre.

A forgalomfelügyelet lényege *„nem más, mint állami szervek (rendőrség) magas fokon szervezett egységes cselekvése, aminek során az ellenőrzésre hivatott szervek célirányos jelenléte attól függetlenül jogszerű, hogy történik-e tényleges beavatkozás a forgalomba vagy sem, s amely tevékenységnek elsődleges célja a közlekedés biztonságának, teljesítőképességének (ezáltal: gazdaságosságának) biztosítása, ill. fokozása.”*¹⁸⁶

A közlekedésben résztvevők a forgalomfelügyeletet a **forgalomellenőrzés** során észlelik, így nem csoda, ha azzal azonosítják. Hibás az a nézet, mely szerint a rendőrség járőrözési munkája abban merül ki, hogy a közlekedés résztvevőinek hol súlyos, hol súlytalan szabályszegéseit szankcionálják, hiszen a fent hivatkozott jogszabályok egyértelműen meghatározzák, hogy az ellenőrzést a közlekedési rendszer valamennyi elemére ki kell terjeszteni, nevezetesen a közlekedésben részt vevő emberre, a járműre és a környezetre is.

Mindezekre tekintettel a forgalomfelügyelet fogalmát a következő jellemzőkkel lehet meghatározni:

A forgalomfelügyelet állami feladat, melyben több állami szerv, köztük a rendőrség vesz részt, célja a közlekedési rendszerben, a közlekedés biztonságában bekövetkező zavarok észlelése, és természetesen a bekövetkezett zavarok esetén az elhárításhoz szükséges intézkedések megtétele.

A feladatok végrehajtásának alapcélja tehát

- a biztonság és rend biztosítása,
- a bűncselekmények és szabálysértések megelőzése és megakadályozása,
- a balesetek megelőzése és kárkövetkezményeinek csökkentése,
- a közlekedési rendszer teljesítőképességének fenntartása, fokozása és
- a közutak használatával összefüggésbe hozható bűnözés elleni fellépés is.

¹⁸⁶ Irk Ferenc: Közlekedésbiztonság és bűnözéskontroll, KJK Budapest, 2003.

III. Rész - Az ellenőrzés – a hibázók kiszűrése

12. A rendőri forgalomellenőrzés

A forgalomellenőrzés a közlekedési rendőri feladatok közül az egyik legfontosabb tevékenység. Célja a balesetmegelőzés, és a forgalom folyamatosságának biztosítása. E kettős cél a közlekedés alaprendeltetéséből, a helyváltoztatási szükségletből adódik. Ugyanakkor a forgalom áramlását akadályozó körülmények felfedése, a szabálysértések megelőzése, megszakítása, a közúti közlekedési balesetek megelőzését szolgálja.

A rendőri jelenlét tehát nem csupán passzív jelenlétet feltételez, hanem aktív rendőri tevékenységet is. Természetesen az aktív, beavatkozó cselekvést meg kell előznie egy megfigyelő, elemző, értékelő folyamat, hiszen célirányos, eredményekkel kecsegtető, így hatékony beavatkozásról csak ekkor beszélhetünk.

A rendőri forgalomellenőrzésnek fő feladatai a következőkben foglalhatók össze:

- a forgalom folyamatosságának biztosítása,
- a közlekedési szabályok betartatása,
- a balesetek és más jogsértések feltárása, elkövetők elfogása,
- a biztonságos közlekedésre nevelés.

A forgalom folyamatosságának biztosítása

A közlekedés alapfunkciója a helyváltoztatás. A közlekedésben résztvevők igénye, hogy a helyváltoztatás gyors és biztonságos legyen. A forgalom növekedése mellett is elvárás, hogy a biztonság követelménye mellett teret kapjon a forgalom áramlásának zavartalansága is. Egyetlen közlekedési résztvevőnek sem közömbös, hogy a forgalom indokolatlannak tűnő megállásokkal, várakozásokkal áramlik, vagy pedig folyamatosan, a zökkenők előfordulási arányának egyre nagyobb mérvű csökkentésével. A folyamatosságnak a komfortérzésen, a felesleges konfliktusok megelőzésén túl gazdasági vetülete is van. A többszöri megállás, elindulás idővesztéséget, s többlet üzemanyagfogyasztást, ezáltal fokozott környezetszennyezést is eredményez.

A forgalom folyamatosságnak biztosítására számtalan eszköz áll rendelkezésre, de mindegyik feltételezi, hogy a rendőr a forgalomnak nem csupán passzív tevékenységű felügyelője, hanem beavatkozó, segítő irányítójává válik. A közlekedés bonyolult rendszeréből következik, hogy a rendőr gyakran nem képes a közvetlen környezetében kialakult forgalmi torlódás okát azonnal észlelni, mert a kiváltó ok lényegesen távolabb van. Szintén alapvetés,

hogy az úthálózat adottságai, elsősorban a csomópontok átbocsátó képességében megnyilvánuló kapacitása, mindenféle rendőri beavatkozásnak korlátját jelentik.

A rendőr feladata a forgalom segítése terén a helyszínen észlelhető akadályok elhárítása, mielőbbi megszüntetése, vagy ha az említett feladat fizikailag kivitelezhetetlen, akkor a forgalom ideiglenes irányítása. Az akadályok különfélék lehetnek. Leggyakoribb a járművek által okozott, illetve az útviszonyokból keletkező akadály. Az előbbiek közé tartoznak az úttesten álló elromlott, „lerobbant” járművek, melyek megállásukkal akadályozzák a forgalmat. Ilyen esetben a vezetőt utasítani kell, hogy tegye szabaddá az utat, s ebben akár segítséget is kell nyújtani.

Gyakran előfordul, hogy csak anyagi káros balesetek esetén a résztvevők nem tudnak megegyezni, vitájuk elhúzódik, s ezzel indokolatlanul torlódást okoznak.

A közlekedési szabályok betartatása

A közlekedési szabályok a közlekedés biztonságát szolgálják. Alapvetően a közlekedési szabályok megalkotásának indoka, a biztonság és a rend biztosítása. A rendőrség egyik legfontosabb közlekedésrendészeti feladata a szabályok betartatása.

A közlekedésben résztvevők szabálykövető magatartása sajnos igen gyakran csupán a szankciótól való félelem kialakításával érhető el. A szankciótól való félelem viszont csak abban az esetben hatékony eszköz, ha a szankció elvileg minden esetben, gyakorlatilag pedig a lehető leggyakrabban követi a jogsértést.

Ennek feltétele, hogy a rendőrség, a rendőr, egyetlen észlelt szabályszegés mellett se menjen el szóttanul. Az azonban már a rendőrség kereteit meghaladó kérdés, hogy az észlelt szabályszegés miatt megindított eljárást ténylegesen szankció (akár figyelmeztetés is) kövesse, és a felelősség alól ne lehessen „kibújni”.¹⁸⁷

Az észlelés alapfeltétele a hogy a rendőr pontosan tisztában legyen a vonatkozó szabályokkal, s ezeket a jogsértő számára azonnal és pontosan dokumentálni is tudja¹⁸⁸. Ennek hiányossága – tekintettel a szervezet szigorúan hierarchikus felépítésére – parancsnoki felelősség. Ugyanakkor központi feladat a folyamatos képzés és továbbképzés rendszerének kialakítása, és a végrehajtás számonkérése.

¹⁸⁷ E témával a 15.1. fejezet részletese foglalkozik.

¹⁸⁸ Ha ez utóbbi feltétel hiányzik, akkor alapot ad a rendőr a jogsértőnek az intézkedés jogi alapjainak vitatására, azaz megkönnyíti, hogy kialakuljon egy rendőr-állampolgár vita.

A balesetek és más jogsértések feltárása, elkövetők elfogása

A rendőrség feladata, hogy a közlekedési balesetekkel helyszínén a baleset körülményeit tisztázza, az azzal kapcsolatos tényeket minél hamarabb és minél alaposabban kiderítse. E tevékenység nem tartozik ugyan a forgalomellenőrzés körébe, de a szabályszegések feltárása itt is irányadó. A rendőrfőnök csak a könnyű személyi sérülésnél nem súlyosabb eredményű balesetek esetén folytathatja le a helyszíni eljárást. Amennyiben a baleset súlyosabb sérülést okoz: speciális képzettségű és speciális felszereléssel rendelkező balesethelyszínelők folytatják le a helyszíni szemlét.

A közlekedésen kívül eső bűncselekmények felderítésében is hatékony a közlekedési szolgálat forgalomellenőrző tevékenysége. Akár utazó bűnözőkről, akár az elkövetéshez járművet használó bűnözőkről legyen szó, vagy csupán a bűncselekmény elkövetéséhez szükséges, vagy azt megkönnyítő eszközöket, a bűncselekményből elkövetéséből származó dolgokat szállítanak.

A biztonságos közlekedésre nevelés

A forgalomellenőrzés is része a biztonságos közlekedésre nevelésnek. Az önkéntes jogkövetés elősegíthető a megfelelően végrehajtott ellenőrzéssel. Amennyiben az ellenőrzés alá vont személy tudata átfogja az ellenőrzés szükségességét, és azt, hogy a feltárt szabályszegés valóban veszélyes, és a szabálykövető magatartás az ő, illetve más közlekedési résztvevő érdekeit szolgálja, akkor az ellenőrzés nevelő hatása érvényesülhet. Példaként emelhető ki vezetői engedély meglétének ellenőrzése, mely ellenőrzés során azt kell megértetni a járművezetővel, hogy az a vezető, akinek nincs vezető engedélye – a képzés hiánya miatt – nagy veszélyt jelent a közlekedésbiztonságra. Hasonlóan lehet érvelni a vezetői engedély érvényességének lejárta esetén, hiszen az időszakos orvosi vizsgálat pont azt szolgálja, hogy a járművezetők csak olyan egészségi állapotban vehessenek részt a közlekedésben, mely egészségi állapot a lehető legkisebbre csökkenti az esetlegesen ebből adódó balesetek bekövetkezésének valószínűségét. Mindkét esetben – ellentétes érveléssel ugyan, de – az ellenőrzés alá vont járművezető meggyőzése nem lehetetlen.

Az olyan ellenőrzés melynek célja eltér a balesetmegelőzési szempontoktól, sőt elsősorban hatalmi demonstrációként jelenik meg, a kívánt hatással ellenétes hatást vált ki. Erre példa lehet az az eset, amikor éjszaka, lakott területen kívüli úton a járművet megállító rendőr

megkéri a vezetőt, hogy szálljon ki járművéből és mutassa meg a kötelező tartozékokat, majd a kiszálló járművezetőt megbírságozza, mert láthatósági mellény nélkül szállt ki a járműből.

A rendőrség közlekedésrendészeti tevékenységének jelentős hányadát kitevő forgalomellenőrzés, a fentiekre tekintettel része kell legyen a közlekedésben résztvevők folyamatos tanulási folyamatának, melytől az egyre nagyobb arányú szabálykövető magatartás várható.

A forgalomellenőrzés gyakorlatával külön, a 12.2. fejezetben foglalkozom.

12.1. A forgalomellenőrzés módszertana

A forgalomellenőrzésnek több végrehajtási módszere ismeretes. Alapvetően megkülönböztetünk álló és mozgó ellenőrzést. Az álló ellenőrzés során a közlekedési hálózat egy pontján áthaladó járművek kerülnek ellenőrzés alá, míg a mozgó ellenőrzés a hálózat egy meghatározott részét, adott útvonalat, vagy területet egyszerre fed le, és általában a mozgó szabályszegések kiszűrésének hatékony eszköze.

Az **álló ellenőrzés** tehát egy meghatározott ponton áthaladó járművek ellenőrzés alá vonását jelenti. Annak alapján, hogy a járművek közül melyik kerül ellenőrzés alá, megkülönböztetünk totális, általános és céllenőrzést.

Totális ellenőrzés során valamennyi jármű ellenőrzés alá kerül, és az ellenőrzés kiterjed a rendőrség hatáskörébe utalt valamennyi terület ellenőrzésére, a jármű műszaki állapotától, a vezető alkalmasságáig.

Általános ellenőrzés során a szűrőpróba szerűség elve érvényesül, a rendőr saját belátása szerint választja ki a forgalomból a megállítandó járművet.

Céllenőrzés során, előre meghatározott szempontok jelentik a kiválasztás alapját, például motorkerékpárok, autóbuszok, ellenőrzése, vagy nagy értékű személygépkocsik bűnüldözési célú ellenőrzés alá vonása.

Az álló ellenőrzés előnye, hogy kevés energia-ráfordítást igényel, és mégis az ellenőrzés helyén szabálykövető hatást vált ki. Ugyanakkor hátránya, hogy kis területet fed le, és nagy forgalom, vagy szűkös környezet esetén a járművek megállítása nehézkes lehet.

Az álló ellenőrzés hatékonysága nagymértékben növelhető, ha az ellenőrzés végző rendőrök gyakran változtatják az ellenőrzés helyét.

Mozgó ellenőrzés során a rendőrök mozgás közben elsősorban a dinamikus szabályszegések észlelése esetén vonják ellenőrzés alá a járművezetőket. Ezen ellenőrzési forma végrehajtása során elsősorban a felügyeleti tevékenység dominál, de céll ellenőrzések végrehajtására is alkalmas. A céll ellenőrzés, ebben az esetben meghatározott szabályszegések elkövetőinek a kiszűrését jelenti.

A mozgó ellenőrzés meghatározott közlekedési hálózatrészre terjed ki. Annak alapján, hogy az ellenőrzés területe mekkora, megkülönböztetünk útvonal- és területi ellenőrzést.

Az **útvonal-ellenőrzés** során nagy forgalmú utak folyamatos ellenőrzés alá vonása a cél. Ha az útvonalon azonos rendőrök végzik az ellenőrzést, akkor folyamatosan figyelemmel kísérhetők a balesetveszélyes helyszínek is.

Ezen ellenőrzési forma hátránya ugyanakkor, hogy idő- és költségigényes. Egyrészt az ellenőrző személyzet járműve folyamatos üzemben van, másrészt az ellenőrizendő útvonalának, az ellenőrzés időpontjának meghatározása precíz előkészítést igényel.

A **területi ellenőrzés** célja, hogy a meghatározott közlekedési hálózat teljes területe (valamely régió, város vagy városrész) egyidőben kerüljön ellenőrzésre.

Ezen ellenőrzési formának előnye, hogy az ellenőrzés sokoldalú és teljeskörű lehet, és hatása megmutatkozik a teljes területen. Hátránya ugyanakkor, hogy rendkívül nagy erő és eszközigénye, bonyolult, alapos előkészítést, és a vezetőtől folyamatos koordinálást igényel.

Az **akcióellenőrzés** lényege, hogy előre meghatározott terv alapján, nagyobb erővel, szervezeten kerül sor a forgalomellenőrzésre. Az akció lehet országos, több régióra kiterjedő, regionális, több megyére kiterjedő, megyei vagy akár kisebb területre vonatkozó. A terület azonban – a nemzetközi együttműködésekre tekintettel – lehet több államra kiterjedő is.¹⁸⁹

Az akcióellenőrzés is lehet cél- vagy általános ellenőrzés, azaz lehet egy konkrét szabályszegés üldözése, ezzel természetesen megelőzése (például sebesség- vagy alkoholellenőrzés), vagy általános, mindenre kiterjedő is.

Más megközelítésben, az ellenőrzés végrehajtása tekintetében megkülönböztetünk nyílt és rejtett ellenőrzést. A **nyílt ellenőrzés** során a rendőrség jelenléte mindenki számára felismerhető, így a szabálykövető magatartás irányába hat önmagában a rendőri jelenlét is. A

¹⁸⁹ A nemzetközi együttműködés legfontosabb alapja a TISPOL (Traffic Information System of Police), a „Rendőrségi Közlekedési Információs Rendszer”, melynek keretében 26 állam mintegy 200 rendőri testülete működik együtt 1996 óta. A TISPOL célja, hogy elősegítse az államok közlekedésrendészeti szerveinek együttműködését, és ezzel a közúti közlekedés biztonságának javulását, a közlekedési balesetek számának csökkentését, valamint az EU közlekedéspolitikai koncepciók teljesítését.

rejtett ellenőrzés során a közlekedés résztvevője nem tud arról, hogy az adott helyen és adott időben ellenőrzés alatt áll. (Tipikusan sebességellenőrzésről van szó, de lehet követési távolság, vagy más közlekedési szabály is, de akár a károsanyag kibocsátás ellenőrzése is.)

Harmadik megközelítésben megkülönböztetünk általános és céllenőrzést. Általános ellenőrzés során a hatóság az ellenőrzés alá vontat valamennyi szempont szerint ellenőrzi, míg **céllenőrzés** során egy konkrét szabályszegést, vagy más körülményt vizsgálnak.

12.2. A forgalomellenőrzés gyakorlata – javaslatokkal

Az első és legfontosabb alapelv, hogy a forgalomellenőrzés legfontosabb **célja a prevenció**. A rendőri – és természetesen más hatósági – ellenőrzéseket e célnak kell alárendelni. Ugyanakkor a tudati befolyásolás sem elhanyagolható szempont.

A Természetesen itt is le kell szögezni, hogy önmagában a rendőri forgalomellenőrzéstől nem várhatjuk a drasztikus áttörést, de megítélésem szerint jelentős tartalékok szabadíthatók fel e területen.

A legfontosabb alapelvek:

1. A kontrollt **a baleseti okként megjelölt szabályszegésekre kell fókuszálni**, szakítva az általános szűrőpróbaszerű ellenőrzési gyakorlattal.
2. A kontrollt ki kell terjeszteni az úgynevezett „**irritáló**” **szabályszegő magatartások** kiszűrésére.
3. A kontrollt erősíteni kell **a passzív biztonsági eszközök** használatának tekintetében.
4. A kontroll során **nevelő célzatú tájékoztatást** kell adni.
5. Tudatosítani kell a járművezetőkben, hogy bárhol és bármikor ellenőrzés alá kerülhetnek.

A baleseti okként megjelölt szabályszegések:

- sebességtúllépés,
- elsőbbség meg nem adása,
- irányváltogatás, haladás az úton szabályainak megszegése
- figyelmetlen, gondatlan vezetés,
- előzés szabályainak megszegése, valamint
- az ittas és bódult vezetés.

A felsorolt szabályszegések egy része azonban olyan, mely rendkívül nehezen ellenőrizhető, vagy bizonyítható. A járművezetők egyéb hibái között megjelölt szabályszegések között

viszont vannak olyanok, melyek alkalmasak arra, hogy viszonylag egyszerűen ellenőrizhetőek és bizonyíthatóak legyenek. Ez utóbbi körbe tartozik a tilos jelzésen való áthaladás, mely körbe vonandó a vasúti átjáró tilos jelzésén való áthaladás esete is, valamint a követési távolság meg nem tartása.

A következőkben az egyes szabályok betartásának ellenőrzésére vonatkozó elveket, taktikákat, ajánlásokat foglalom össze, valamint bemutatom az ellenőrzésre alkalmas technikai eszközöket, illetve olyan javaslatokat is megfogalmazok, melyek új technikai eszközök kialakítására, és az ellenőrzés hatékonyságának fokozására vonatkoznak. Elsőként természetesen a sebességellenőrzést kiemelve.

12.2.1. Sebesség

A sebességellenőrzés a közlekedésellenőrzés kulcskérdése. Egyrészt azért, mert a közlekedési szabályok egyik alapszabályáról van szó, amelyik szabály betartatása nemcsak balesetmegelőző, hanem a kárkövetkezmény-csökkentő hatású is, másrészt – talán pont ezek miatt – a legtöbb technikai eszköz ezen ellenőrzés lefolytatásához áll rendelkezésre. Mindemellett megfigyelhető, hogy míg a fő baleseti okként megjelölt sebesség nem megfelelő megválasztása, európai összehasonlításban, is igen magas arányt képvisel, addig a sebességellenőrzés következtében felelősségre vontak aránya feltűnően alacsony, főleg ha figyelembe vesszük azt a tényt is, hogy a szabálysértési eljárások döntő többsége pont ezen szabályszegés miatt indult. (A 80. számú ábra a SARTRE kutatások azon vizsgálatának eredményét mutatja, hogy az adott ország járművezetőinek hány százalékát vonták felelősségre sebességtúllépés miatt a megkérdezést megelőző három éves időintervallumban).¹⁹⁰

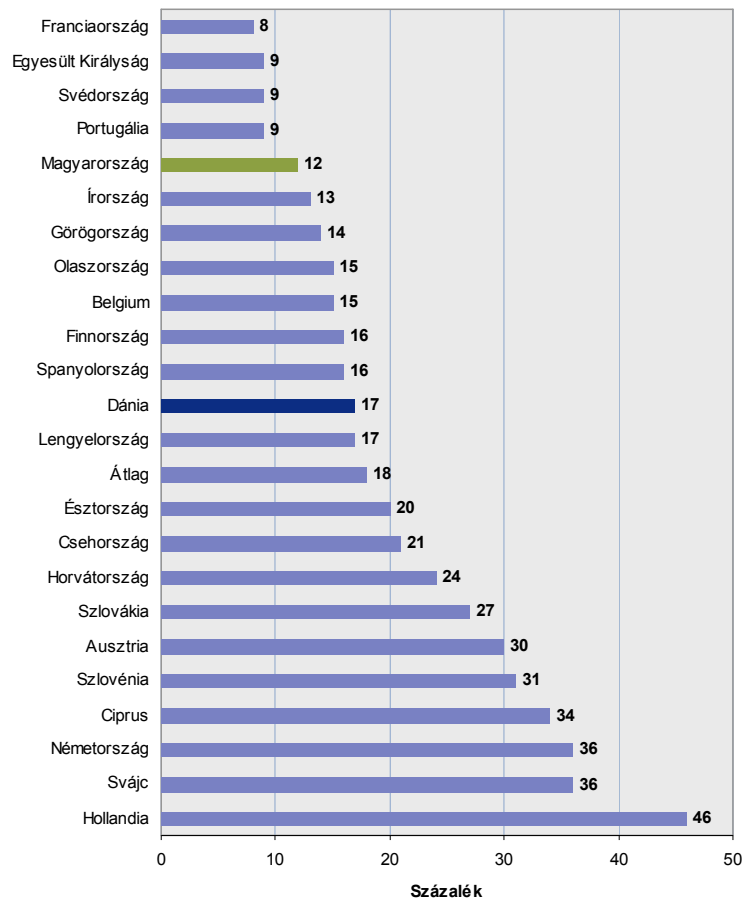
E tény is arra enged következtetni, hogy a sebességellenőrzés személyi és technikai feltételrendszere, valamint az intézkedések nem nevezhetők tökéletesnek.¹⁹¹

A sebességtúllépés bizonyításához hitelesített mérőeszkővel készített fénykép vagy videofelvétel szükséges. A hitelesítés hiánya nem csupán adminisztratív hibát jelent, hanem a – bármennyire is pontos – mérési eredmény a felelősségrevonási eljárásban nem használható fel, tehát egyfelől felesleges, másfelől a rendőrség egyértelmű, és védhetetlen támadási felület ad, mely csupán saját maga lejáratásához vezet.

¹⁹⁰ Az adatok forrása: SARTRE

¹⁹¹ A témával részletesen a dolgozat III. részében foglalkozom.

80. számú ábra
Az elmúlt három évben gyorsajtásért megbüntetett gépjárművezetők
részaránya országoként



A sebességellenőrző technikai eszközök főbb csoportjai:

- a radarelvén működő,
- lézer elven működő,
- optikai elven működő,
- szakaszellenőrzésen alapuló technikai eszközök és
- videotachográfok.

Más csoportosítás szerint megkülönböztethetünk:

- fényképes,
- videófelvételes eszközöket.

Egy harmadik csoportosítás szerint:

- mobil,
- fix telepítésű eszközök alkalmazhatók.

Alább a sebességellenőrző technikai eszközök főbb jellemzőit mutatom be, elsősorban azon típusokat, melyeket Magyarországon alkalmaznak, illetve amelyek alkalmazása hasznos lehetne.

A radarelvű sebességmérés

RADAR = Radio-Detecting and Ranging (Radio-helymeghatározás és távolságmeghatározás). A radarmérés a Doppler-jelenségen alapul, leegyszerűsítve: a készülék által kibocsátott elektromágneses hullám egy mozgó tárgyról úgy verődik vissza, hogy közben frekvenciája megváltozik. A kibocsátott és visszavert frekvencia ismeretében számítható a tárgy sebességének radiális (a radar irányába mutató) komponense. Ha ezek mellett a mérőszög is ismert, akkor a közlekedő jármű sebessége jó pontossággal megállapítható.

Az első Magyarországon használt radar-elvű sebességmérő egy állványra szerelt nagy

tányéros berendezés volt. A lengyel gyártmányú **Unitra Radar Speed-Meter Type RMP-5A** elnevezésű készülék, ha a mért jármű egy előre beállított sebességet túllépett, egy külön fényképezőgépet hozott működésbe, vagy figyelmeztető jelzést adott.

A készülék mérési tartománya 15-160 km/h volt, közeledő és távolodó járműveket egyaránt képes volt mérni, a kijelzőjén pedig a sebességérték azonnal leolvasható volt.

*81. számú ábra
A „Nagyványéros”*



A bolgár **Elektron PC-02** márkájú kézi sebességmérő lokátort a '80-as években használták

Magyarországon, a '90-es évekre már csak múzeumi tárgy lett. A pisztoly formájú eszköz alig egy kilogramm volt, és nagy előnye a könnyű alkalmazhatóság volt. A mérendő járműre irányítva a piros gomb megnyomásával, a készülék azonnal kijelezte a mért sebességet. Ma már nem vitás, hogy

a készülék megbízhatósága és pontossága nem nevezhető tökéletesnek. Bizonyosra vehető, hogy mérési eredménye számtalan jogtalan büntetés alapjául szolgált.

*82. számú ábra
A „Radarpisztoly”*



A **Traffipax Mesta 204 DD** készüléket Magyarországon 1972-ben rendszeresítették, s a készülékek rendkívül megbízhatóak voltak, sőt még a XXI. századra is maradt belőlük.

A berendezés lényegében gépkocsiba szerelt műszerek összessége, amely álló és mozgó helyzetben alkalmas járművek sebességének mérésére és a beállított sebességhatárt túllépő járművek lefényképezésére.

83. számú ábra
Traffipax Mesta



A **Traffipax Microspeed 09** műszertípust 1986-ban rendszeresítették Magyarországon.¹⁹² A készülékeket napjainkban is széles körben alkalmazzák. A radarberendezés egyaránt alkalmas a távolodó és közeledő forgalom sebességének mérésére, a szabálysértő járművek fényképezésére, külön a személygépkocsikra és a tehergépjárművekre. Annak automatikus felismerése, hogy személygépkocsiról vagy tehergépkocsiról van-e szó, a jármű hosszának mérésén alapul, ez pedig csak elhaladó jármű esetén lehetséges. Szemben haladó járműveknél a berendezés a személygépkocsira beállított sebességhatár szerint készít felvételt.

84. számú ábra
Traffipax Microspeed



A Traffipax cég legújabb generációjú radarelvű mérésen alapuló sebességellenőrző berendezése a **Traffipax Speedophot**, mely mindazon szolgáltatásokat ellát, mint a korábbi változatok, ugyanakkor kiegészítő felhasználási módjai is lehetségesek, pl. a menet közbeni hiteles mérésre is alkalmas.

85. számú ábra
Traffipax Speedophot



¹⁹² A fényképfelvételen azért szerepel egy Németországban üzemelő berendezés, hogy bemutassam, milyen egyszerű megelőzni azt a problémát, amikor az állampolgárok feljelentik a sebességellenőrzést végző rendőrt, mert a forgalommal szemben „parkol”: a kocsí hátuljába kell szerelni a berendezést. Nem gondolom azonban, hogy egy jogállamban helyes az, ha az ellenőrzés alá vont járművezető saját felelősségvállalása helyett a felelősség alóli kibújának ilyen módját választja, azt pedig végképp nem, hogy a hatóságok ilyen érveléseket elfogadjanak. (Lásd 12. 2. 9. fejezet)

1996-ban svájci gyártmányú **Multanova 6F** típusú közúti sebesség-ellenőrző technikai eszköz került a rendszerbe. A mérőműszereket Skoda Felicia típusú gépkocsikba építették be, melyből minden megyében (és Budapesten) egy-egy teljesített szolgálatot. A készülék összekapcsolható tachométerrel, így menet közben is képes mérni. Természetesen a készülék szerelhető háromlábú állványra is, sőt egy külön eszközzel akár egy hídról is lehet mérni az alul elhaladó fogalmat. A készülék megbízható, könnyen kezelhető, nem véletlenül igen elterjedt típus Európa-szerte.

86. számú ábra
Multanova



2005-ben cseh RAMET cég által gyártott és több formában kínált (autóba építve, állványra szerelve, fix telepítésű „dobozos”) **Ramer 7M** készüléke Magyarországon is megjelent. A radar elven működő készülék a közeledő és a távolodó autókát egyszerre, akár mozgás közben is képes mérni. E típusnál a rögzítés már digitális kamerával történik, mely automatikus beállításai lehetővé teszik, hogy jó minőségű, értékelhető képek készüljenek a legtöbb időjárási körülmény közepette.

87. számú ábra
Ramer 7M



A folyamatos fejlesztések eredménye a **Ramer AD9** radaros sebességmérő berendezés, melyből Magyarországon 2006 óta több fix mérőszekrényes változatot szereltek fel, elsőként az M1 autópályán.

88. számú ábra
Ramer AD9

A mérőszekrénybe a műszer egyszerűen ki-be szerelhető. A légkondicionált, vandálbiztos, riasztóval felszerelt szekrényben az egység behelyezését segítő sínrendszer mellett mindössze egy hálózati csatlakozó van. A mérőszekrény az oszlopon elforgatható és több helyzetben rögzíthető. Például az M1 autópályán található dobozok, mivel a két pályatestet elválasztó területre kerültek, 4 helyzetben rögzíthetőek, így beállítástól függően a bal- vagy a jobbpálya forgalmát tudják mérni akár szemből vagy hátulról, egyszerre minden forgalmi sávot átlátva.



Az M0 autóútra 2008. decemberben telepített dobozokat úgy alakították ki, hogy a pálya felett átívelő portálokra szerelve kényelmesen elérhető legyenek. A doboz teteje nyitható, így felülről cserélhető a műszer két részletben: a mérőegység, majd a rögzítő egység (89. számú ábra)

89. számú ábra
Fentről szerelhető Ramer AD9



A 2 megapixeles kamera automatikusan állítja a rekesznyílást, a zársebességet és a fókusz távolságot, valamint használja a vakut szükség esetén. Az elkészült fényképek merevlemezen tárolódnak, mely kapacitása több tízezer felvétel tárolására alkalmas, de természetesen lehetőség van a bővítésre is. A fényképekből és az adatokból a feldolgozó szoftver 1386 x 1030 felbontású fekete-fehér képeket készít. Az adatok nagy része a képek alsó és felső szélére kerül, ami nem, az is elérhető a feldolgozás alatt, ilyen például a mérési hely és a mérést végző személy neve (amennyiben ezeket a mérés előtt beállították). A képről leolvasható: a jármű haladási iránya (lefelé nyíl a közeledő), sebességének nagysága km/h-ban, a fénykép sorszáma, a pontos idő és a dátum, az út oldala, amin a készülék van (Bal/Jobb), a beállított hatótávolság, a fotózási és a megengedett sebesség határ személyautókra (S-sel kezdődően), valamint ugyanez a két érték teherautókra (T kezdőbetűvel) km/h-ban, a fókusz távolság és a készülék gyári száma.

A készülék mérési tartománya 20-250 km/h, ezt 100 km/h felett $\pm 3\%$, alatta ± 3 km/h hibahatárral végzi. Maximális mérőtávolsága 60m.

Valamennyi készülék képes az online kapcsolatra, így az elkészült felvételek távolról is letölthetők.

A lézerelevű sebességmérés

Időben a Doppler-radaros sebességmérők után jelentek meg a lézeres mérőműszerek, melyek a pillanatnyi sebesség helyett a céltárgy távolság-változásából számolják ki annak sebességét. A távolságot folyamatosan, egy másodperc alatt többször mérik, ez alapján számítják ki (lineáris regresszióval az értékelhetetlen vagy túl nagy szórású adatok elhagyásával) a céltárgy átlagsebességét. Ez a mérési módszer pontosabb eredményt ad, mint a radar, és nagyobb távolságról is képes mérni.

Magyarországon az első lézeres sebességmérőt a Fáma HT Kft. Fejlesztette ki, és 1994-ben Siófokon helyezték üzembe. A lézerpisztolyból, kamerából és központi egységből álló rendszer legnagyobb hátránya az volt hogy, hogy minden mérés előtt a rendszert össze kellett szerelni, majd a mérés végeztével szétszerelni. Méréshez a méréshez a készülék elsütőbillentyűjét kellett meghúzni, hasonlóan a régi kézi radarpisztolyhoz.

90. számú ábra
Az első lézer LTI 20.20



Már 1995-ben megjelent a **Fáma Lézer I** fantázianevű sebességmérő rendszer, melynek rendkívüli előnye volt, hogy egyrészt mindössze az állványt és az akkumulátort kellett a sebességmérővel összeszerelni használat előtt, másrészt folyamatos mérésre volt képes, így nem kellett a lézerpisztoly „elsütésével” bajlódni, továbbá a videofelvétel automatikusan indult a sebességtúllépés észlelésének pillanatában.

91. számú ábra
Fáma Lézer I



A rendőrség 1996-ban rendszeresített **Fáma Lézer II. VHT-506/C** típusú lézeres sebességmérő berendezéseket. A kompakt készülék kiküszöböli a kényelmetlenségeket, meghibásodásokat okozó kábelezéseket. A vezeték nélküli távvezérlőn kívül mindössze a tápfeszültséget kell csatlakoztatni. A készülék elhelyezhető állványon is, de gépkocsiba is építhető.

92. számú ábra
Fáma Lézer II



A megengedett sebesség túllépése esetén a készülék figyelmeztető hangjelzést ad a kezelő részére. A sebesség- és távolságlimit beállítása lehetővé teszi, hogy a mérést és dokumentálást csak egy előre meghatározott sebességen felül és egy előre meghatározott távolságon belül kezdje meg. Lehetőség van két pont közötti átlagsebesség mérésére is. A készüléket fix helyzetbe rögzítve használható automatikus üzemmódban is. A berendezés, mint videokamera alkalmas a sebességtúllépésen kívül más események pl. szabálytalan előzés, tilosban parkolás, tilos jelzésen áthaladás, helyszíni szemle adatainak rögzítésére, dokumentálására is.

A Fáma-Laser II. videoszalagra rögzíti mindazokat az adatokat, amelyek a szabálysértés bizonyításához szükségesek.

A **FámaLézer III. VHT-507/B** termékkódú készüléket 2000-ben fejlesztették ki. A készülék egy mechanikai védelemre szolgáló erős „bukókeretbe” épített videokamerából és ProLaser III lézeres távolságmérőből áll. Ez a típus is beszerelhető természetesen járműbe, és nagy előnye, hogy képes mozgó járműben is mérni az opcionálisan rendelhető GPS modul segítségével, mellyel csak néhány készülék rendelkezik.

93. számú ábra
Fáma Lézer III.



A 2005-ben bemutatott **FámaLézer III/DVR** készülék már teljesen digitális. A mindössze 200 x 180 x 220 mm méretű mérő- és dokumentáló egységet masszív keret védi. A jobb oldalon a ProLaser III sebességmérő, a balon pedig egy kompakt műszerblokk található. Ennek elején a CCD kamera, hátulján egy 2" átmérőjű LCD kijelző található. A készülék mérési távolságtartománya 3-1800 méter, $\pm 0,2$ méteres pontossággal.

94. számú ábra
Fáma Lézer III/DVR

A céljármű sebességét 8-320 km/h (mozgó helyzetben 20-400 km/h) között tudja megállapítani, a mérés pontossága ± 2 km/h (mozgó helyzetben ± 3 km/h). A mérés elvégzésének időszükséglete 0,3 másodperc (mozgó helyzetben 1 másodperc), ezután a mérési adatok 0,3 másodpercenként frissülnek. A ProLaser III extrém körülmények között is, -5 és $+50^{\circ}\text{C}$ között működőképes.



A bizonyító erejű felvételeket egy Sony FCB-EX780BP digitális videokamera készíti, mely 25x zoommal (2,4 - 60 mm) és képstabilizátorral rendelkezik, kb. 800.000 pixeles képet készít. Éjjel/nappali üzemmódjának köszönhetően, kevés fénynél is jól használható. A készülék 2006. évi továbbfejlesztet változata a FámaLézer III/DVRM, melynek újdonsága, hogy MPEG-4 formátumban (1-25 kép/sec sebességgel) SD-kártyára rögzíti a felvételeket. Továbbá, a készülék saját fejlesztésű beépített infravörös optikájának segítségével ténylegesen képes éjszakai felvételek készítésére is. A későbbi fejlesztések iránya az alacsonyabb bekerülési költség volt, így született meg a **VHT**

LightFama III készülék melynek árát egyszerűsítések révén 40%-kal lehetett csökkenteni, de technikai adatai nem változtak. A készülék új, Mini DV rendszerű színes videokamerával felszerelt változata a **VHT LightFama III/DV**.

A Video HT Kft. 2005-ben megjelent legújabb készüléke, mely szintén az egyszerűsítések révén kedvezőbb áru, mint előde: a **FamaShot III**.

A készülék ugyanúgy a ProLaser III. lézeres távolság- és sebességmérőjén alapszik, a dokumentálást digitális fényképezőgép végzi. Előnye és újdonsága egyrészt méretéből, másrészt az árából adódik. A készülékhez nem kell külön akkumulátort szállítani, a helyszínen nem kell összeszerelni. Akkumulátorral együtt is mindössze 2,7 kg tömegű, ezért a hordtáskából kivéve lehetséges kézből, vagy egy lábú állványra támasztva azonnal használni. A készülék csak álló helyzetből, automata üzemmódban működik, a szabálysértőről fényképet, fényképsorozatot, vagy videofelvételt is képes készíteni. Használatkor a ProLaser lézerpisztoly elsütőgombját kell lenyomni, illetve lenyomva tartani a felvételek elkészítéséhez, ami csak akkor lehetséges, ha a céljármű a beállított sebességhatárnál gyorsabban közlekedik és a beállított távolságon belül található. A készülék mérési tartománya a fenti készülékekével megegyezik.

95. számú ábra
Fama Shot III



2004-ben megjelent az SCS-101 típusú, **Speed Capture System** nevű sebességtúllépést és egyéb közlekedési szabálysértést dokumentáló rendszer. A készülék használható az út szélére kiállítva állványról, gépkocsiban a fejtámla helyére szerelve, de automata üzemmódjának köszönhetően akár fixen telepítve is. Kézi üzemmódban a kezelő által megcélzott jármű automatikusan elindítja a képrögzítést, ha a sebessége meghaladja a beállított értéket. A képrögzítést a kezelő egy gombnyomással állítja le, általában akkor, amikor a közeledő gépkocsinak a képernyőről már leolvasható a rendszáma. Automata üzemmódban – ami például fix telepítésnél hasznos – a készülék egy fényképet készít minden olyan járműről, ami a lézersugárba belépve a sebességhatárt túllépi.

96. számú ábra
Speed Capture System - 101



A készülék továbbfejlesztett változata a **Speed Capture System SCS-102** nevű sebességmérő készülék, melyet 2006. decembere óta használ a rendőrség. A változtatások egyértelműen az első generációs készülék használatából származó visszajelzésekre vezethetők vissza

A könnyebb szállítás érdekében két egységben alakították ki: az állványra csak a könnyebb mérőfejet kell rögzíteni, melyet kábelköteg csatlakoztatja a központi egységhez. A készülék mérési tartománya, 0-320 km/h, pontossága álló helyzetben ± 2 , mozgás közben ± 3 km/h. Távolságmérési tartománya 15-1700 m, ± 2 cm pontossággal.

97. számú ábra
Speed Capture System - 102

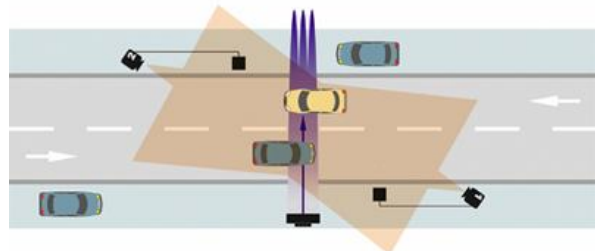


Az optikai elvű sebességmérés

Az optikai elvű sebességmérés alapja, hogy két, az út mentén egymástól meghatározott távolságra elhelyezett optikai szenzor érzékeli az elhaladó járművet, és a két érzékelő érzékelése közötti időkülönbség, illetve a két érzékelő ismert távolsága alapján számítható az elhaladó jármű sebessége. Tekintettel arra, hogy passzív eszközről van szó, (semmilyen sugárzást, fényt, vagy jelet nem bocsát ki) nem lehet előre jelezni és nem lehet blokkolni sem. A nem radar elven működő sebességmérő berendezések fejlesztésével több cég foglalkozik, köztük a német ESO GmbH, mely piacvezető Németországban. 1997-ben került Magyarországra, az **eso ES3.0** típusjelű készülék, melyet forgalmazója, a Wermont Kft. ajánlotta fel Békés megyének. A fénysorompós készülékek óta rendkívül sokat fejlődött a technológia, az ES3.0 teljesen digitális, egyoldali optikai szenzor, mely akár 4 forgalmi sávot és két irányt is hitelesen mér egyszerre.

Különlegessége, hogy bármilyen útviszony esetén alkalmazható, pihenőövezettől az autópályáig, az alagút, kanyar, szűk utca sem jelent problémát, a mérést nem befolyásolják a rossz látási viszonyok vagy a napszak. Opcionális rádiós kamerájával lehetőség van egyszerre két irányból fényképet készíteni (így fénykép készül a vezető arcáról és a

98. számú ábra
Az optikai sebességmérés vázlata



motoros rendszámáról is). Gyorsan telepíthető és egyszerűen, teljesen automata üzemmódban használható, elég egy ember hozzá és útfelfestésekre sincs szükség.

A mérési elv miatt ez a készülék nem kezelhető egy egységben, hiszen a mérés a készülék mellett elhaladó járművekre irányul, s így a fényképezés helye a mérés helyétől távolabb kell legyen. A mérőfej, a digitális fényképezőgép(ek) és a vaku az út mentén vannak elhelyezve saját állványukon, míg a készülék központi egysége általában egy járműbe kerül. (Természetesen a komponensek mindegyike védelmi funkcióval ellátott, például a csatlakozók lehúzása esetén riasztja a mérőautóban a kezelőket.)

A műszer lelke az ES3.0 típusú mérőfej, melyen az elvben szükséges kettő helyett 5 optikai szenzor található és az úttal párhuzamosan kell felállítani. Mindegyik szenzor a sötét/világos fényviszonyokat érzékeli. Az ötből három szenzor (a két szélső (1, 5) és a középső (3)) az útra merőlegesen áll és a sebességszámításhoz használatos.

A mérési elv a megszokott út/idő képlet. Három sebességértéket számol a készülék, amikor az autó elhalad az 1-3, a 3-5 és az 1-5 szenzor között, az első két távolság 25 cm, a harmadik 50 cm. Amennyiben a három sebességérték nem mutat szignifikáns eltérést, a mért sebesség elfogadható. A másik kettő érzékelő (2, 4)

a jármű távolságának meghatározását szolgálja. Ezek $0,4^\circ$ -kal a középső szenzor felé fordulnak, így minél távolabb halad el a jármű, annál kisebb távolságot tesz meg a két szenzor között. A határ 18 méter. (A készüléktől 18 méterre keresztezi egymást a két szenzor tengelye.) Így válik lehetővé a sávonkénti mérés, melyet a készülék automatikusan végez, a kezelőnek csupán a mérőfej úttest szélétől való távolságát kell beállítania. Az egyes forgalmi sávokhoz különböző sebességhatárokat és mérési irányokat lehet rendelni. A fotópont fix, minden kép akkor készül, amikor a jármű a középső szenzortól 3 méterre eltávolodott és természetesen csak akkor, ha a beállított sebességhatárt túllépte és a beállításnak megfelelő sávban volt.

*99. számú ábra
Az eso ES3.0 mérőfeje*

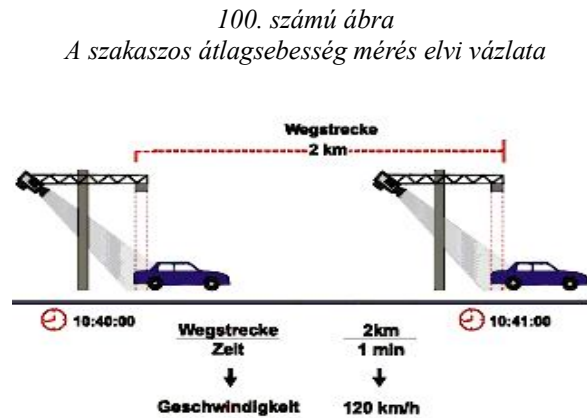


A szakaszos átlagsebesség-mérés – „section control”

Valamennyi eddig bemutatott készülék a jármű sebességét egy adott pillanatban, a pálya egy adott pontján méri. A section control

szisztéma lényege, hogy az elhaladó jármű a pálya egy pontján regisztrálásra kerül, majd egy nagyobb távolság megtétele után ismét rögzítik az

adatait. A regisztráló pontok ismert távolsága és az eltelt idő alapján a berendezés kiszámolja a jármű adott szakaszra vonatkozó átlagsebességét. (A section control elvi vázлата a 100. számú ábrán látható.)



Magyarországon kiváló lehetőséget szolgáltatnának a szakaszellenőrzés bevezetésére az autópályákon meglévő matrica ellenőrző kamerák. E kamerák rendszámazonosítást végeznek, mely adathoz az időpont hozzárendelésével, szakaszról szakaszra számítható a jármű átlagsebessége. Ennek megvalósításához törvénymódosításra van szükség, hiszen a jelenlegi adatvédelmi szabályok a rendszer kétirányú használatát nem teszik lehetővé, ugyanakkor az ezirányú jogszabálmódosítás elvileg nem kizárt.

Hatalmas előnye a rendszernek, hogy időpontrögzítő kamerák sugárzást nem bocsátanak ki, így nincs lehetőség az előjelzésre és a blokkolásra sem, ugyanakkor az ellenőrzés nem az útvonal egy pontjához, hanem hosszabb szakaszához kötődik. A járművezetőket így folyamatos szabálykövetésre lehet ösztönözni. Azon magatartásnak, hogy a járművezető egy kisebb távolságon lassan halad, vagy rövid időre megáll azért, hogy utána a megengedett sebességnél gyorsabban haladhasson, nem lenne értelme, hiszen a sebességtúllépés alapvető oka a gyorsabb előrejutás, ami így nem érvényesülhetne.

A videotachográfós sebességmérés

A videotachográfok nem az elhaladó vagy közeledő jármű sebességét mérik, hanem átlagsebességet rögzítenek egy meghatározott úthosszhoz kötődően. Tulajdonképpen ez az elv volt a sebességmérés alapja akkor, amikor a gyalogos rendőrjárőr egy stopperórával mérte, hogy a közeledő jármű az általa előre lemért távolságra lévő helytől mennyi idő alatt ér hozzá.

Ez a módszer érvényesül a követési távolság mérésénél ismertetett technikai eszköz használatánál is.

Már a XX. század közepén fejlesztettek menet közben sebességet mérni és a mért értéket bizonyítani képes eszközöket. Magyarországon is alkalmaztak ilyen eszközt, mely tulajdonképpen a mérendő jármű sebességét nem mérte, hanem a saját sebességét vetítette rá az elől haló járműről készített fényképfelvételre. A megoldás technikailag egyszerű: A mérőjármű külsején volt elhelyezve a tachográf, mely a sebesség mellett az időt és a dátumot is mutatatta. A fényképezőgép pedig a jármű szélvédőjénél volt, úgy, hogy a tachográf képe és az elől haladó jármű is látszódjon a felvételen.

A fényképezőgép mellett volt egy másik, teleobjektívvel felszerelt készülék is, amely szinkronban exponált és amely által készített felvételen a mért jármű rendszáma jól olvasható volt.

101. számú ábra
Az ősi videotachográf



A mai modern készülékek egyszerű videófelvevők, melyek képesek a mérőjármű sebességét folyamatosan kijelezni. Rendkívüli előnye ezen megoldásnak, hogy nincs mérősugár, nincs sem radar-, sem lézerkibocsátás, így nem detektálható a mérés. Magyarországon sajnos elvétve alkalmaznak menet közbeni mérésre alkalmas eszközöket, hiszen erő és eszközigénye (főleg a jármű folyamatos futásából adódó költségigénye) rendkívül magas. Ugyanakkor nélkülözhetetlen az agresszív magatartások és a sebességtúllépésen kívül más szabályszegő magatartások bizonyításához.

Az 1990-es évek közepén még nagy költséget jelentett ilyen technikai eszköz beszerzése, azonban mára ez – főleg a járőrautóhoz képest – elenyésző kiadást jelent. Javaslatom szerint minden járőrgépkocsiba be kell építeni az első kamerát, amely nem csak ilyen tachomérésekre alkalmas, hanem a rendőri intézkedések rögzítésével nagyon sok jogellenes magatartás kiküszöbölhető (pl. korrupció), illetve nagyon sok jogellenes magatartás bizonyítható (pl. hivatalos személy elleni erőszak). Persze ennek feltétele, hogy a rendőr köteles legyen az intézkedését a kamera látóterében folytatni, abból való kitérés

102. számú ábra
Járőrkamera



szabályellenes magatartásnak minősülne és a rendőr – a különleges, indokolt eseteket ide nem értve – fegyelmi felelősséggel tartozna érte.

Ugyancsak használhatóak tachó-mérésre a korábban bemutatott menet közben is működtethető radar- és lézervivű sebességmérő berendezések. Továbbá a lézeres távolságmérésen alapuló videotachográfok követési távolság mérésére is alkalmasak.

A sebességellenőrzés taktikái

A sebességellenőrzés esetében inkább megfontolandó a nyílt és a rejtett ellenőrzés hatékonysága. A rendőri jelenlét, így a nyílt ellenőrzés egyértelműen visszatartó hatású, ám a rejtett ellenőrzés során lehet felelősségre vonni azokat, akiknél a nyílt ellenőrzés nem érte le a kívánt nevelő hatást, hanem hosszútávon szabályszegő magatartást tanúsítanak, és ezzel veszélyeztetik a közlekedés biztonságát. A két elv egyidejű alkalmazása sem kizárt, sőt kifejezetten javasolt a „figyelmeztetés, majd büntetés” taktikája. E taktika lényege, hogy a sebességellenőrzésről kellő időben, általában táblával tájékoztatják a járművezetőket, sőt, hogy ténylegesen fel tudják mérni magatartásukat egy sebességkijelző eszközzel meg is mutatják nekik pillanatnyi haladási sebességüket. E helyszín után néhány kilométerre viszont a rejtett ellenőrzés következik, szigorú szankciókkal azon járművezetőkkel szemben, akik a figyelmeztetés ellenére nem tartják be a sebességhatárokat.

A sebességellenőrzés legfontosabb taktikai eleme az ellenőrzés helyének kiválasztása. A baleseti góckutatás egyértelműen megmutatja a közlekedési hálózat azon pontjait, ahol a közlekedési szabályok megszegése rendszerint balesetet okoz. Ugyanakkor a baleseti okkutatás kimutathatja, hogy az adott helyszínen bekövetkezett balesetek szignifikánsan egy szabályszegésre vezethetők vissza. Az így kimutatott sebességtúllépésre visszavezethető balesetek gócpontjai egyértelműen igénylik a rendőri sebességellenőrzést. Fontos hangsúlyozni, hogy ebből a logikából alapvetően az következik, hogy csak ezeken a helyszíneken indokolt a balesetmegelőzési célzatú sebességellenőrzés.

Ismét utalok azonban arra a – korábban bemutatott – tényre, hogy a sebességtúllépésre visszavezethető balesetek döntő többségét relatív sebességtúllépés okozza, az abszolút sebességtúllépés, mint baleseti ok elenyésző mértékű:

43. számú táblázat
Az abszolút sebességtúllépésre visszavezethető balesetek száma

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Balesetszám	19686	19976	20957	20777	20977	20635
Sebesség	5031	5486	5751	5653	5605	5296
Abszolút sebesség	233	242	301	210	206	158
Arány [%]	1,1	1,2	1,4	1,0	0,9	0,7

Az adatok részletes elemzése alapján megállapítható, hogy a személyi sérüléssel járó baleseteknek mindössze 1 %-a vezethető vissza abszolút gyorsra. ¹⁹³ A sebességellenőrző technikai eszközök viszont csak ezen abszolút sebességtúllépéseket képesek kiszűrni és szankcionálás érdekében bizonyítani. Ha ilyen kis arányban okoz balesetet az abszolút sebességtúllépés, akkor miért hangsúlyozom ennyire a sebességellenőrzés fontosságát?

Meggyőződésem, hogy a megfelelően megalkotott, illetőleg kitáblázott sebességhatárok betartatása magával hozza a relatív sebességtúllépések csökkenését is. Tény hogy a járművezetők különleges körülmények miatt, legyen az akár útviszony, forgalmi viszony, vagy időjárási viszony, a sebességüket ösztönösen csökkentik. Nem mindegy azonban, hogy a megengedett sebességről, vagy annál lényegesen nagyobb haladási sebességről csökkentik sebességüket. Ha tehát a megengedett sebességhatárok betartása kikényszeríthetővé válik, a relatív sebességtúllépések is visszaszorulnak, így a relatív sebességtúllépésre visszavezethető balesetek száma is csökkeni fog.

A forgalomellenőrzés – mint korábban utaltam rá – része a tudati befolyásolásnak, a biztonságos közlekedésre nevelésnek is. A sebességellenőrzés, tekintettel a technikai eszközök által szolgáltatott vitathatatlan bizonyítékokra, kiváló eszköze lehet a tudati befolyásolásnak. Természetesen a hatékonysághoz elengedhetetlen, hogy minden szabályszegő megbüntetésre is kerüljön, ne lehessen a felelősség alól „kibújni”, de erről a témáról a 15.1 fejezetben szólok részletesen.

A sebességellenőrzés hatása még szélesebb körű lehet, hiszen a tudati befolyásoláson keresztül, és azon a felismerésen át, hogy a járművezető bárhol és bármikor ellenőrzés alá vonható, nem csupán a sebességhatárok betartásának, hanem valamennyi közlekedési szabály betartásának irányába hat.

¹⁹³ Utalnom kell azonban az adatok forrására. A statisztikai adatfelvételt a baleset helyszínén intézkedő rendőr végzi, akinek a balesetben részes járművek balesetet megelőző haladási sebességéről pontos tudomása nincs, így valószínűsíthető, hogy relatív sebességtúllépésként jelöl be számos abszolút sebességtúllépéses esetet is.

Ugyanakkor hibás taktikák alkalmazásával a nevelés folyamata az ellenkezőjére fordul és kifejezetten rendőrségellenes hangulat kialakításához vezet. Ilyen hangulatban a társadalom nem fogadja el a rendőri forgalomellenőrzés balesetmegelőző szerepét, abban kizárólag a hatalom erőfitogtatását és a büntetésekből származó állami bevételforrást látja.

Az ellenőrzés helyének kiválasztásakor a jogszerű eljárás mellett fokozottan ügyelni kell a fent kifejtettekre is, tipikusan kerülni kell azon helyszíneket, ahol forgalomszabályozási hiányosság, vagy jogszabályi előírás következtében az ellenőrzés hatása a céltól ellentétes hatást válthat ki: ilyen helyszínek általában a vasúti átjáró előtti sebességkorlátozott útszakasz, a lakott terület és lakott terület vége táblák környéke, a feleslegesnek tűnő sebességkorlátozó jelzőtáblák hatály alá eső útszakaszok.

103. számú ábra
Indokolatlannak tűnő korlátozás



A sebességre vonatkozó jogszabályi rendelkezések közül ki kell emelni a KRESZ 26. § (2) bekezdését, mely szerint emelt sebességű útszakaszok jelölhetők ki¹⁹⁴. Figyelemmel a KRESZ 14. § (6) bekezdésére az emelt sebességet engedélyező jelzőtábla a következő útkereszteződés kezdetéig hatályos. Ha az útkereszteződés területén, vagy az útkereszteződés után, az emelt sebességet jelző tábla előtt történik a sebességmérés: alapvetően felmerül a kérdés, hogy mit tekinthetünk megengedett sebességnek.

104. számú ábra
Hullámzó sebesség

A formális jogértelmezés alapján az emelt sebesség hatálya a következő útkereszteződés kezdetéig tart, tehát az útkereszteződés kezdetétől a jelzőtábla kereszteződés utáni megismétléséig csökkentett sebességgel kellene közlekedni (104. számú ábra). Ugyanakkor a forgalomszabályozás célja az áramlat egyenletes



vezetése, így amikor emelt sebességű útszakaszok kijelölésére kerül sor a forgalomszabályozásnak nem célja, hogy keresztezésekben csökkentett sebességgel

¹⁹⁴ KRESZ 26. § (2): „Ha a „Sebességkorlátozás” jelzőtábla lakott területen 50 km/óránál, lakott területen kívül 90 km/óránál nagyobb sebességet jelez, személygépkocsival, motorkerékpárral és a 2500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó gépkocsival legfeljebb a jelzőtáblán megjelölt sebességgel szabad közlekedni.”

haladjanak. A forgalomszabályozási elv és a jogszabály ellentmondásának kiküszöbölése érdekében célszerű a jogszabály-módosítás eszközével élni. (lásd. 15. 6. fejezet)

Mindezen taktikák alkalmazása mellett a rendőrség nem üzenheti a társadalomnak azt, hogy vannak olyan közlekedési szabályok, amelyeket nem kell betartani. Hiszen egy ilyen üzenet azt jelentené, hogy a közlekedésben résztvevők a közúti jelzéseket és szabályokat értékelhetik, és belátásuk szerint betarthatják, vagy felülbírállhatják.

A rendőrség helyes magatartását tehát a **Janus-arcú kommunikáció** jellemzi:

- külső kommunikáció területén hangsúlyozni kell, hogy mindig minden szabályt be kell tartani, és a járművezető bármikor ellenőrzés alá vonható, ugyanakkor a rendőrség megtesz mindent a forgalomtechnikai eszközök felülvizsgálata érdekében, sőt ebben a lakosság segítségére is számít,
- belső kommunikációban pedig el kell érni, hogy a fenti taktika elvek érvényesüljenek.

12.2.2. Irányváltoztatás, előzés

A mozgó szabályszegések döntő többsége csak dinamikus ellenőrizhető. A dinamikus szabálysértések ellenőrzésére a fent bemutatott videótachográfok, illetőleg bármely képrögzítő eszköz alkalmas, hiszen az ilyen szabályszegések elkövetésének bizonyításához nincs szükség mérésre, csak dokumentálásra.

Ugyanez vonatkozik az agresszív járművezetők kiszűrésére is. Jelen mű kereteit meghaladja az agresszív járművezetői viselkedés elemzése, csak utalok arra, hogy a társadalmi anómiák természetes megjelenési formája a közlekedési agresszivitás.

12.2.3. Az elsőbbség meg nem adása

Az elsőbbség meg nem adása mint baleset ok ellenőrzése rendkívül nehéz feladat, hiszen a gyakorlatban általános nézet, hogy amennyiben bekövetkezett a baleset akkor nem adták meg az elsőbbséget, amennyiben nem, akkor pedig megadták az elsőbbséget.

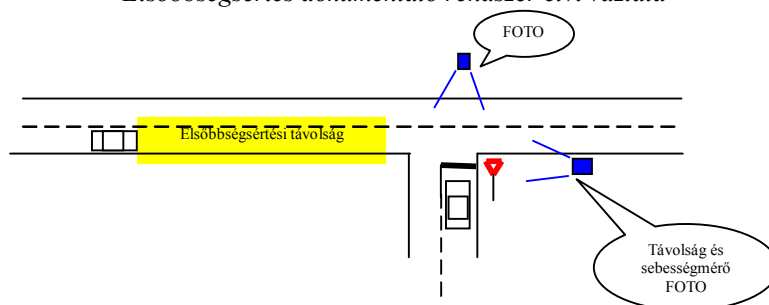
44. számú táblázat
Az elsőbbség meg nem adására visszavezethető balesetek száma

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Balesetszám	19686	19976	20957	20777	20977	20635
Elsőbbség	4251	4134	4507	4562	4642	4887
Jelzőtábla	2676	2608	2880	2859	2987	3092
Arány [%]	13,5	13,0	13,7	13,7	14,2	14,9
Gyalogosnak	620	566	572	622	620	695
Arány [%]	3,1	2,8	2,7	2,9	2,9	3,3

A KRESZ jogszabály értelmében az elsőbbségét annak sértik meg, akit hirtelen fékezésre, vagy irányváltatásra kényszerítenek¹⁹⁵. A balesetek 13-14 %-át kitevő jelzőtáblával védett kereszteződésben bekövetkezett elsőbbségsértések ellenőrzésére tehát olyan technikai eszközt kell kifejleszteni, mely képes arra, hogy megállapítsa: az elsőbbségadásra kötelezett olyan közel haladt be az elsőbbséggel rendelkező jármű elé, hogy azt hirtelen fékezésre vagy irányváltatásra készítette. Ennek megállapíthatóságának feltétele, hogy meghatározzuk az elsőbbséggel rendelkező jármű fékintenzitásának azt a mértékét, amely még nem minősíthető hirtelen fékezésnek. A baleseti ügyekben ítélkező bírói gyakorlat alakításában nagy szerepet játszó igazságügyi műszaki szakértői gyakorlat szerint a hirtelen és nem hirtelen fékezés határa az adott helyen és időben elérhető maximális lassulás fele, azaz, ha az elsőbbséggel rendelkező jármű vezetője az elérhető maximális fékintenzitás felénél nagyobb intenzitású fékezésre kényszerül, akkor a baleset bekövetkezése nélkül is sérült elsőbbségi joga.¹⁹⁶

A mérőeszköz ezért egy sebesség és távolságmérőből, egy útfelületbe épített járműérzékelőből, és a rögzítést szolgáló fényképezőgépekből áll.

105. számú ábra
Elsőbbségsértés dokumentáló rendszer elvi vázlatja

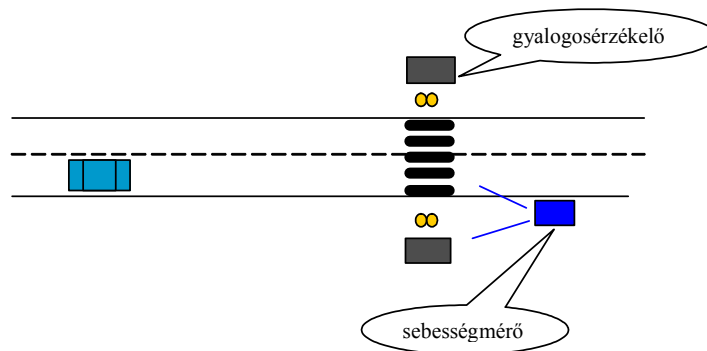


¹⁹⁵ KRESZ III: függelék b) pont: „Elsőbbség: továbbhaladási jog a közlekedés más résztvevőjével szemben. Azt a járművet, amelynek elsőbbsége van, az elsőbbségadásra kötelezett nem kényszerítheti haladási irányának vagy sebességének hirtelen megváltoztatására. Azt a gyalogost, akinek elsőbbsége van, az elsőbbségre kötelezett nem akadályozhatja és nem zavarhatja áthaladásában.”

¹⁹⁶ Az elsőbbség fogalmának jogalkalmazói értelmezéséről a 14. 2. fejezetben szövegek.

A rendszer működése a következő: A távolság és sebességmérő folyamatosan sebességellenőrzőként üzemel, ha az elsőbbségadásra kötelezett járművet a járműérzékelő berendezés detektálja, akkor távolságmérésbe kezd, és amennyiben az előre meghatározott sebességértékekhez tartozó távolságon belül van a jogosult, és a kötelezett behalad a kereszteződésbe felvételeket készülnek.

106. számú ábra
Gyalogos elsőbbségének megsértését dokumentáló rendszer elvi vázlata



Hasonló eszköz képzelhető el a balesetek 3%-ában előforduló gyalogos átkelőhelyen áthaladó gyalogosnak való elsőbbségadás elmulasztása szabályszegés ellenőrzésére is. Az eszköz egy egyszerű sebességellenőrző eszközből és a gyalogost érzékelőkből áll.

A fix telepítésű sebességellenőrző eszköz folyamatosan, az útszakaszra megengedett sebességnek megfelelően működik. Amikor az érzékelő gyalogost detektál a műszer mérési sebességhatára automatikusan lecsökken, és minden elhaladó járművet rögzít, úgy, hogy a gyalogos is látható legyen a felvételen.

12.2.4. Követési távolság

A konkrét szabályszegés ellenőrzésének feltétele az egzaktul meghatározott szabály. A sebesség be nem tartása teljesen nyilvánvaló módon egyértelműen mérhető, míg a követési távolság szabályáról ez nem mondható el. *„Járművel másik járművet csak olyan távolságban szabad követni, amely elegendő ahhoz, hogy az elöl haladó jármű mögött - ennek hirtelen fékezése esetében is - meg lehessen állni.”*¹⁹⁷ Ezen meghatározás alapján szakértői számítással ugyan meghatározható egyfajta konkrét megkívánt minimális távolság, ami eltér – a reakcióidő alatt megtett úttal meghatározható – elméleti minimális követési távolságtól. A biztonságos és elvárt követési távolság úgy számítható, hogy a megállás után a két jármű között három méteres távolság maradjon, valamint lakott területen egy másodperc, lakott

¹⁹⁷ KRESZ 27. § (1) bekezdés

területen kívül 1,5 másodperc reakcióidő és fékfelfutási idő, illetve az elől haladó jármű blokkoló fékezése (7,5 m/s²), a mögöttes jármű még gördülő kerekekkel történő fékezése (5,5 m/s²) esetére. Az így számolt biztonságos követési távolságokat – az elméleti minimumokkal összevetve – a 45. számú táblázat tartalmazza:

45. számú táblázat
A követési távolság értékei

elméleti minimális követési távolság a sebesség és a reakcióidő függvényében		Sebesség	biztonságos követési távolság a sebesség függvényében	
reakcióidő: 1s	reakcióidő: 1,5s		lakott területen belül	lakott területen kívül
9 m	13 m	30 km/óra	14 m	(18 m)
14 m	21 m	50 km/óra	22 m	(29 m)
20 m	30 m	70 km/óra	32 m	(42 m)
25 m	38 m	90 km/óra	(44 m)	56 m
31 m	46 m	110 km/óra	(57 m)	72 m
36 m	54 m	130 km/óra	(71 m)	89 m

Nyilvánvaló, hogy amennyiben a KRESZ jogszabály a követési távolságokat számszakilag határozná meg, a rendőrségi ellenőrzést erre – az igen veszélyes – szabályszegésre is egyszerűen ki lehetne terjeszteni. A mai jogi környezetben csak az elméleti minimális követési távolság figyelembevételével lehetne az ellenőrzést végrehajtani. Megjegyzendő, hogy az útburkolati jelekkel foglalkozó 9.1.5. fejezetben felhozott „nyílhegy jelek” az autópályákon 72 méteres távolságban kerülnek elhelyezésre, ami a legnagyobb elvárható reakcióidő – az autópályán érzékelhető monotonitás miatt – 2 másodperc alapján számított érték. A jelből kettőt kell látni az elől haladó jármű mögött, ami megfelel az általam ajánlott 90 méteres követési távolságnak.

Az ellenőrzésre a technikai eszköz adott. Európaszerte legerjedtebb eszköz a VIDIT Systems GmbH által kínált sebesség és követési távolság ellenőrzésére alkalmas berendezés.

A rendszer lényege, hogy az ellenőrzés helyén az útpályán kialakított jelölések távolsága és a jármű jelölések közötti elhaladásának ideje alapján

107. számú ábra
VIDIT követési távolságot ellenőrző rendszere



sebességet számol, majd a mögöttes jármű és a mért jármű közötti távolság is számítható, ami

nem más mint a tényleges követési távolság. A fent írt megjegyzések szerint ma is van lehetőség ennek alkalmazására, de talán könnyebben elterjeszhető lenne a módszer, ha a KRESZ jogszabály konkrét sebességfüggő távolságokat határozná meg. (lásd 15.6. fejezet)

12.2.5. Tilos jelzés

A tilos jelzésen való áthaladás ellenőrzése meglehetősen egyszerűnek látszik: a tilos jelzésen való áthaladás során a jármű lefényképezése. Magyarországon kialakult és elfogadott gyakorlat értelmében a tilos jelzésen való áthaladás bizonyításához három fényképfelvétel szükséges: egy, amelyik a járművet a megállás helyét jelző vonal előtt, egy, amelyik az után, és egy harmadik, amelyik a kereszteződés elhagyása során mutatja a járművet, és mindemellett a felvételen látszania kell a fényjelző készülék jelzésének is. Természetesen a fényképfelvételeket videofelvétel is helyettesítheti.

A hagyományos ellenőrzési technika szerint az ellenőrzést végző rendőr fényképezőgéppel elhelyezkedik a jelzőlámpa előtt olyan távolságban, hogy a felvételen a jelzőlámpa jelzése, és a megállás helyét jelző vonal is látszódjon, majd vár a szabálysértőre úgy, hogy minden periódusban készenlétben áll a fotózásra.

Nyilvánvaló, hogy ez a módszer olyan élőerő igényel, hogy kifejezetten kerülendő az alkalmazása. A forgalomirányító fényjelző készülékek döntő többsége alkalmas az automatikus fényképezésre. A berendezés központi egysége a tilos jelzés érvényességének ideje alatt figyeli a járműmozgást is, és amennyiben behaladó járművet észlel, elkészíti a fényképfelvételeket.

A tilos jelzésen való áthaladás ellenőrzésének a mainál lényegesen nagyobb teret kell biztosítani, persze a vonatkozó jogszabályok és kriminalisztikai elvek figyelembevételével. Azon a helyen, ahol automatikus kamerát szerelnek fel, figyelemmel kell lenni a fent vázolt elvárásokra, nevezetesen a felvételen látszódnia kell a jelzőlámpa jelzésének és a megállás helyét jelző vonalnak is. Amennyiben ez nem így történik a felvételek értékelhetetlenek, illetve az ilyen felvételek alapján kiszabott bírságok jogellenesek.¹⁹⁸

Különös gondossággal kell eljárni a 9.1.2.3.2. fejezetben bemutatott kiegészítő lámpával ellátott keresztezésekben. A kiegészítő lámpa szabad jelzésének megszűnésekor ugyanis nincs közbenső idő (nincs sárga jelzés), így a szabad jelzésen a kereszteződést megközelítő jármű a fizika törvényszerűségéből fakadóan képtelen a megállás helyét jelző vonal előtt

¹⁹⁸ Például: Spirk József: Visszafizetik a rendőrök a százezres büntetéseket, http://index.hu/belfold/2009/05/14/visszafizetik_a_rendorok_a_100_ezres_bunteteseket/

megállni, tilos jelzésen fog behaladni a kereszteződésbe. E formális szabályszegés nem tekinthető jogellenesnek.

A vasúti átjárók ellenőrzése során – mint már utaltam rá – nem az értelmetlen és hatástalan, egyebekben pedig betarthatatlan sebességkorlátozás ellenőrzésére kell hangsúlyt fektetni, hanem a tilos jelzésen való áthaladásra, hiszen ez a baleseti ok.¹⁹⁹

A tilos jelzésen való áthaladás ellenőrzése a fentiek szerint a vasúti átjáróban is megoldható. A hatékonyság fokozása érdekében azonban „áellenőrző” eszközök telepítése indokolt. A vasúti átjárók túlnyomó többségében, de mindenképpen azokban az átjárókban, ahol már történt baleset: indokolt a „videó kontrol” feliratú, jól látható, ám elérhetetlen helyen elhelyezett „doboz” alkalmazása. Mint már korábban utaltam rá a rendőri jelenlét önmagában szabálykövető magatartásra ösztönöz. Nincs ez másképp a forgalomellenőrző technikai eszközök jelenlétével sem. Ha a járművezető észleli, hogy forgalomellenőrző technikai eszköz van kihelyezve, a szabályokat nagy valószínűséggel követni fogja. Természetesen ez nem zárja ki azt, hogy egy-egy „dobozban” időnként valóban legyen technikai eszköz.

Valamennyi tilos jelzésen való áthaladást automatikusan ellenőrző technikai eszközzel megoldható, hogy a járművezető is látszódjon a felvételen: a kereszteződésen áthaladó járműről szemből is és hátulról is készüljön felvétel.

12.2.6. Az ittasság és a bódult állapot

Az ittas és bódult vezetések a balesetek 11-13 %-ában játszanak szerepet. Tekintettel arra, hogy az ittas vezetések arányát évek óta nem sikerül visszaszorítani, a bódult vezetések tekintetében pedig még mindig nem alakult ki megfelelő ellenőrzési gyakorlat, továbbá mindkét területen rendkívül magas a látencia, e témával részletesebben kívánok foglalkozni.

Az alkohol és a kábítószeres általános megnevezéseként a vezetési képességre hátrányosan ható szerek elnevezés használatos.

Az ittas és bódult állapotban okozott balesetek megelőzése egy rendkívül összetett és ezért speciális probléma. A vezetési képességre bármilyen hátrányosan ható szer csupán másodlagos oknak tekinthető, magát a balesetet a befolyásolt állapot következtében megvalósított szabályszegés okozza. Nyilvánvaló, hogy a befolyásolt állapot és a balesethez vezető szabályszegés között az okozati összefüggés fennáll, és így az ittas és bódult vezetések megelőzése közvetlenül van hatással a balesetek elkerülésére.

¹⁹⁹ Természetesen adott helyszínen indokolt lehet a sebességkorlátozás, csak azt jelzőtáblával kell jelezni, és annak a betartását ellenőrzéssel ki is kell kényszeríteni.

Az ember egyéni adottságai, fizikai, biológiai és pszichikai jellemzői alapvetően meghatározzák az egyes képességek, így a vezetési képességek szintjét, ám ezeken túlmenően számos más tényező is befolyásolja azokat. Ilyen tényező a járművezető ismereti szintje, pillanatnyi testi-lelki állapota, figyelmi - készenléti szintje, motivációs szintje, stb. Nagyon sok befolyásoló körülmény visszavezethető a járművezetőt ért külső hatásokra, mint például egy lelki megrázkódtatásra, illetve visszavezethető a személy által elfogyasztott élelmiszerekre, például ittasság okozta tudatzavarra.

Az elfogyasztott (élelmi)szerek egy jelentős része közvetlenül a központi idegrendszerre hatva befolyásolja azon képességeket, amelyek a járművezetés alapjait érintik. E befolyásolt képességek elsősorban a felismerési képesség, a reagálási képesség, a döntési képesség, illetve a járműkezelési képesség. A leggyakoribb, vezetési képességeket befolyásoló szerek a koffein, a nikotin, az alkohol, egyes gyógyszerek és a kábítószer. E szereket három nagy csoportba sorolhatjuk: egyrészt vannak olyan szerek, melyeknek nem csak a közlekedésben való használata, de már a szer birtoklása is bűncselekményt valósíthat meg, másik csoportjuk viszont teljesen legális. A harmadik külön csoportba sorolhatók azok a legális szerek melyek használata a közlekedésben résztvevő járművezetők számára tilalmazott. Ez utóbbi körbe tartozik az etilalkohol, és egyes gyógyszerek. A közlekedés biztonságát veszélyeztető, a vezetési képességre hátrányosan ható szerek pedig – e csoportosításra tekintet nélkül – az etilalkohol, a kábítószer és a pszichotróp anyagok.

12.2.6.1. Hátrányosan ható szerek / a szerek hátrányos hatása

A hátrányosan ható szerek összefoglaló elnevezéssel jelezett anyagok közül elsőként külön kell foglalkozni az alkohollal, mint a máig leggyakrabban előforduló vezetési képességre hátrányosan ható élvezeti cikkel. Majd külön elemzem az egyéb hátrányosan ható szerek összefoglaló névvel illetett kábítószereket és pszichotróp anyagokat.

Az alkohol hatása

Az alkohol a központi idegrendszerre, vérkeringésre, légzésre és valamennyi szerv működésére kihatással van. A köznyelvben „szíverősítőnek” is nevezik, talán azért, mert a hasi erek összehúzódása következtében a vérnyomás megemelkedik, megnő a vérkeringésben jelenlévő vér mennyisége. A légzőközpontokra gyakorolt hatása abban nyilvánul meg, hogy a légzés mélyül, a bőrerek kitágulnak és a bőr nyirkos lesz, azaz izzad.

„Az alkohol hatására bekövetkezett jellemtorzulás, legyengült fizikai vagy idegállapot révén csökken az ember figyelő-, koncentráló- és cselekvőképessége.”...”Az alkoholnak olyan hatása is lehet, - minthogy a szervezetben eléggő alkohol 1 g-ja 7 kalóriát szolgáltat- hogy gyors elézés következtében átmenetileg nagyobb erő kifejtést, munkateljesítményt tesz lehetővé.”²⁰⁰ A munkavégzés során viszont romlik a koncentráció, a koordinálás pontossága, finomsága és hamarabb bekövetkezik a kimerülés. Az alkohol fiziológiai jellemzőit vizsgálva megállapíthatjuk, hogy elsősorban az automatizmusokat támadja meg, megváltoztatja az automatikusan ható szabályzó erők működését, ezzel együtt a járművezető magatartását, cselekvési képességét. Az alkohol romboló hatása mutatkozik meg abban is, hogy a váratlan, kritikus helyzetek megoldását lehetetlenné teszi. A fiziológiai hatások közé sorolható továbbá a látómező beszűkülése, térlátás csökkenése. Az „ittasok esetén különösen jellemző az ún. „alagútvezetés”, ami azt jelenti, hogy az ittasok tipikusan nem veszik észre az oldalról érkező tárgyakat.”²⁰¹ Bonyolult, összetett cselekvéseket képtelen elvégezni az egyén.

Az alkohorról gyakran az alkoholizmus juthat eszünkbe, ám az alkoholizmus külön kategória. Magyarországon mintegy 700.000 főre tehető az alkoholisták száma. Jelentős alkoholfogyasztás sem jelent még alkoholizmust. A túlzott alkoholfogyasztás utáni állapotot a részegség kifejezéssel jelöljük, melynek állapotnak több formája ismert.

A szokványos(típusos) részegséget az jellemzi, hogy több-kevesebb alkoholfogyasztás után heveny kialakuló, meghatározott keretek között lezajló fiziológiai- pszichológiai folyamat, mely a szervezet reakciója a méreggel szemben. Testi tünetei: a kötőhártya enyhe vörössége, csillogó szem, piros arc, verejtékes bőr, gyors légzés, fokozott vizeletkiválasztás. Ilyen állapotban a félénk ember bátorra, a bátor vakmerővé válik.

Nagyobb mennyiségű alkoholfogyasztás esetén egyensúlyzavar, akadozó beszéd, romló közérzet jellemzi az egyént, melyet depressziós stádiumnak neveznek, és amelyet a terminális alvás, majd a másnaposság fázisa követ. Az etilalkohol koncentráció fiziológiai hatásait a 46. számú táblázat foglalja össze.

²⁰⁰ Dr. Vágó Tibor: A közúti közlekedési balesetek csökkentésének kriminológiai és büntetőjogi eszközei, Bp., 1972, 123. p.

²⁰¹ Dr. Irk Ferenc: Közúti balesetek (Törvényszerűségek és megelőzés), Bp., 1979, 229. p.

46. számú táblázat
Az alkohol fiziológiai hatása

Véralkohol-koncentráció	Testi hatás
0,2 ezreléktől	A gátlások csökkennek, bőbeszédűség alakul ki és a mozgó tárgyak érzékelésének képessége romlik.
0,3 ezreléktől	További képességromlások, úgy mint a látómező korlátozódása és a távolságok megbecslése, ill. a figyelem is csökken.
0,4 ezreléktől	Kialakul a csöklátás.
0,5 ezreléktől	A reakciókészség egyértelműen csökken, kiváltképp, ami a piros jelzéseket illeti, és nő az általános rizikóvállalás.
0,6 ezreléktől	Az általános reakcióképesség drasztikusan csökken.
0,7 ezreléktől	Nő a rizikóvállalás, továbbá erősen csökken az önkontroll.
0,8 ezreléktől	Első egyensúlyzavarok, a látómező beszűkül (csöklátás), a vezetéshez szükséges mozgás szétesik és a közlekedési táblák gyorsan a figyelmen kívülre kerülnek.
1,0 - 1,5 ezrelék	Első beszédzavarok, a rizikóvállalási kedv és az agresszivitás drasztikusan nő.
2,0 - 2,5 ezrelék	Komoly koordinációs- és egyensúlyzavar, egyre artikulálatlanabb beszéd.
2,5 ezreléktől	Bénulásos tünet, elhomályosult tudat, kettős látás és az emlékezőképesség kikapcsolása.
3,5 ezreléktől	Életveszélyes állapot lép fel: fennáll a légzőközpont bénulásának veszélye, ami kómához vagy halálhoz vezethet.
kb. 5 ezreléktől	A legtöbb esetben halál következik be.

Az ittas járművezetők körében, a fenti testi hatások közlekedésbiztonságra gyakorolt hatását vizsgáló kutatások szerint

0,2-0,4 ezrelék a vezetési teljesítmény csökkenésének kezdetét,

0,4 ezrelék a kanyarvételi biztonság erős romlását,

0,5 ezrelék egyensúlyérzék-károsodását, valamint a kormányzás és fékezés technikájában bekövetkező változást,

0,6-0,8 ezrelék a vezető kettős látását, valamint nagyság és távolságvesztő észlelését,

0,8 ezrelék feletti koncentráció a fékút jelentős meghosszabbodását jelenti, míg,

1,5 ezrelék felett senki sem tud vezetni.²⁰²

További különlegesnek nevezhető hatások, hogy az italfogyasztás rontja a színlátást és hallást is. 0,5 ezrelék felett egyes vezetőknél a piros, másoknál a zöld színek érzékelése gyengül. 1,0 ezrelék véralkoholszint 60%-kal növeli a hangküszöböt. A vizsgálatokból az is kiderült, hogy

²⁰² Dr. Irk Ferenc: Közúti balesetek (Törvényszerűségek és megelőzés), Bp., 1979, 229. p.

gyakran a hivatásos gépjárművezetőkre jellemző az ivási kényszer, ugyanis a vezetés közben különféle környezeti hatások érik őket, így hőmérsékletváltozás, szén-monoxid, benzingőz, és a szén-monoxid mérgezés, az előidézett agytörzsi károsodás hatására ivási kényszerhez vezethet. A gépjárművezetők esetében az egyszeri alkoholfogyasztásra kialakuló részegségi állapot számos külső és belső tényező függvénye és az elfogyasztott alkohol mennyiségén és minőségén túl a szervezet aktuális állapota is szerepet játszik. Az egyes személyek tűrőképessége az alkohollal szemben igen különböző, melyet a testi-fizikai aktuális állapot mellett sok más tényező befolyásolja, úgymint az ivás körül elfogyasztott ételek mennyisége és minősége, a fáradtság, a betegség, az izgalmi állapot, esetleges fejsérülés. Az egyszeri alkoholfogyasztás heveny alkoholmérgezést okozhat, a rendszeres fogyasztás – iszákosság – a szervezet egészére eredményezhet károsodást, mely idült mérgezéshez vezethet.

A kóros (patológiás, atípusos) részegség olyan személynél alakulhat ki, akinek az alkoholtűrő képessége kórosan alacsony, akár veleszületett, vagy szerzett maradandó károsodás miatt, akár átmeneti, alkalmi okok következtében. Jellemzője, hogy viszonylag csekély mennyiségű alkohol elfogyasztása után intenzíven, váratlanul és gyakran a szokványostól eltérő formában alakulnak ki az ittasság tünetei. Az egyes testi és lelki működések kikapcsolódásának sorrendje eltér attól, amely a szokványos részegségnél jellemző. A patológiás részegség vitathatatlanul a kóros elmeállapot körébe tartozó tudatzavart állapot.

Egyéb hátrányosan ható szer és hatása

Vezetési képességre hátrányosan ható szer: Gyűjtőfogalom, lehet kábítószer, pszichotróp anyag, kábítószer hatású gyógyszer, melyek közös jellemzője, hogy az emberi szervezetbe bekerülve a központi idegrendszer normális működésére károsan hatnak, azt negatív irányban érintik. A vezetési képességre hátrányosan ható szer fogalmáról azonnal a kábítószerek jutnak eszünkbe, melyek a központi idegrendszer működését megváltoztató természetes, vagy természetes eredetű, illetőleg szintetikus anyagok.

A kábítószert és hatásait már az ókori népek is ismerték. Az ópiumot a sumérok is terjesztették. A gyógyító hatása miatt természetették a keleti világban. Kínában már az i. e. VIII–VII. században gyógyírként javasolták az orvosok. Indiában még a XX. század közepén is szinte minden faluban működött ópiumpatika. Felismerték, hogy az ópium tartós használata a fizikumra és a pszichikumra egyaránt negatív hatást gyakorol. Emiatt a középkor bizonyos szakaszaiban be is tiltották. Az ópiumkereskedelem már akkor nagy üzletet jelentett. Ezt a

kereskedelmi ágazatot a Kelet-Indiai Társaság tartotta kézben. Az India felől érkezett rakományok miatt Kína háborúba keveredett Angliával. Az eset 1834-ben történt, és ópiumháború néven vált híressé. A XIX. század első felében az Amerikai Egyesült Államok szigorú bevándorlási szabályokkal kívánta megakadályozni az ópiumszívási szenvedély beáramlását. Ugyanakkor mégis terjedt a kábítószerfogyasztás, de ezzel együtt a veszélyeit is felismerték.

Még a XVIII. század végén Portugália, majd a XIX. század legelején Anglia, később az Egyesült Államok is szerződést kötött Kínával az ópiumkereskedelem visszaszorítása érdekében. Ám jelentős fordulat a 1912-es hágai konferencián következett be. A résztvevő országok elfogadták a nemzetközi együttműködés szükségességét elsősorban az ópiumalapú készítmények termelésének, kereskedelmének és használatának korlátozása, a termelés ellenőrzése, valamint a birtoklás bűncselekménnyé nyilvánítása terén. Rövid idő alatt 59 állam csatlakozott a konvencióhoz. Magyarország 1921. július 26-án ratifikálta, majd az 1923. évi XXII. törvénnyel beiktatta. A Népszövetség megalakulását követően a kábítószer tiltott forgalmazása és fogyasztása elleni küzdelem folytatódott, a II. világháború befejezést követően a vezető szerepet az ENSZ vette át, majd az EU is jelentős szerepet kezdett játszani e területen.

A kábítószer és a pszichotróp anyag nem orvosi, vagy kémiai fogalom, hanem jogi fogalommá vált. E fogalmak alá tartoznak az 1965. évi 4. tvr.-rel kihirdetett, New Yorkban, 1961 március 30-án kelt Egységes Kábítószer Egyezményben, valamint az 1988. évi 17. tvr.-rel kihirdetett, az Egységes Kábítószer Egyezmény módosításáról és kiegészítéséről szóló, Genfben, 1972. március 25-én kelt Jegyzőkönyv végrehajtására, valamint az 1979. évi 25. törvényerejű rendelettel kihirdetett pszichotróp anyagokról szóló, Bécsben, az 1971 évi február 21 napján aláírt egyezmény végrehajtására kiadott 142/2004. (IV. 29.) Kormányrendelet mellékleteiben meghatározott anyagok.

„A becslések szerint a drogfüggők száma országosan 30-50 ezerre, a rendszeres fogyasztóké 80-100 ezerre tehető, és 3-4 millió lehet azok száma, akik már kipróbálták a kábítószeret. Egy-egy hétvégi szórakozás során mintegy 100-150 ezer fiatal fogyaszt alkalmyszerűen kábítószeret.”²⁰³

A legfontosabb kábítószeres anyagok a cannabis-származékok, az amfetaminszármazékok, és az LSD, továbbá a ópiumszármazékok, valamint a kokainszármazékok.

²⁰³ Szalainé Homola Andrea: Szendvedelyek rabságában, vagy egészségesen élni?, <http://portal.ksh.hu/pls/kshdocs/hun/xftp/terstat/2005/02/wszalain.pdf>

A cannabis-származékok közül a marihuána és a hasis emelendő ki. A marihuána a növény szárának és leveleinek összeőrölt formája. Hatásai: szájszárazság, enyhe szédülés, feldobottságérzés, nevető rohamok, gátlások oldódása, kitágult pupillák, bedagadt szemek, esetleg hallucinációk, illúziók. Pszichikai függőséget okoz, a kemény drogok előszobájának nevezik, pedig ilyen jellegű hatása erősen vitatott.

A hasis a cannabis virágzó ágvégeződéseinek gyantája. Hatásai: szájszárazság, szédülés, fokozott szív működés, koordinálatlan mozgás, nevetéskényszer, bódultság, esetleges hallucinációk, időérzék elvesztése, kitágult pupillák, bedagadt szemek, lappangó lelki, személyiségi problémák felszínre kerülése. A túladagolás súlyos tüneteket okoz: hányinger, álmoságérzet, úgynevezett bealvás, amelynél fennáll a saját hányadékban való megfulladás veszélye. Előfordulhat fokozott szív működés és a vérnyomás drasztikus ingadozása is. Erős pszichikai függőséget okoz. Kialakul a drogfogyasztókra jellemző élet, a kötelezettségek iránti teljes közömbösség.

Az Amphetaminszármazékok a speed és az extasy. A Speed fehér, sárga vagy rózsaszín por, ill. tablettá. A 10-30 percen belül jelentkező hatása: fáradtság- és éhségérzet elmúlása, agyi és testi teljesítőképesség, szív működés, anyagcsere, izzadás fokozódása, szájszárazság. Növeli az agresszivitást, gyakran a hallucinációkat. Rendszeres használata legkésőbb 2 éven belül teljesen tönkretesz a belső szerveket (szív, máj, vese), esetlegesen halált okoz. Túladagolása már az első alkalommal is halálos lehet. Rendkívül veszélyes, mert fennáll a szívinfarktus vagy az agyvérzés veszélye. A szer kiürülése után, mély depresszió léphet fel, jellemző továbbá a levertség, lábszár-, ill. alkarfájdalom.

Az Extasy tablettá, amely legtöbbször kedves figurákat ábrázol. Hatása hasonló a speed hatásához, de lényegesen erősebb érzelmi típusú hatása van. Kikapcsolja a szervezet védekező mechanizmusait (éhség-, szomjúság-, fáradtságérzet, emeli a testhőmérsékletet, többszörös szív-, vese-, és májterhelést idéz elő. A meglévő alaphangulat fokozódása (függetlenül attól, hogy az milyen irányú). Hosszútávú használata máj-, vese- és agykárosodást okoz. A halálos dózis az anyagtól függően akár 1-2 tablettá is lehet. Az illegális előállítás miatt a tablettáknak gyakran ismeretlen szennyezőanyag-tartalmuk van, ez tovább növeli a mérgezés veszélyét.

Az LSD Európában leggyakrabban bélyegként, az USA-ban folyadék, tablettá vagy kapszula formájában is előfordul. Hallucinogén hatását 30-45 percen belül fejti ki, amely 8-12 órán keresztül tart. A tárgyak elfolyóvá válnak, a térérzékelés megváltozik, az érzelmeket pozitív és negatív irányba egyaránt fokozza. Kényszerképzeteket, helyzetmegítélési zavarokat, félelmeket, pánikbetegséget, tudathasadásos tünetegyüttest, öngyilkosságvágyat, mély depressziót idézhet elő. Súlyos személyiségzavarokat okozhat, lappangó elmebetegséget

hozhat a felszínre. Előfordulhat, hogy a használó soha nem jön ki az LSD-"álomból". A Túladagolás hányinger, pulzus váltakozása, pszichotikus tünetek, dühkitörések, pánikszerű félelmek kialakulásához vezet. Erős pszichikai függőséget okoz, előfordulhat depresszió, végtagfájdalmak az amfetamin jelenléte miatt.

Az ópiumok az ópium, a morfin és a heroin. Az ópiumot mákgubóból nyerik különféle eljárásokkal. Kis mértékben potencianövelő hatása van, nagy mennyiségű, hosszútávú használata impotenciát okozhat. Hatása a hozzáadott szerektől függően széles skálán mozog. Nagymértékben tartalmaz mellékalkaloidot, ezért fogyasztása kifejezetten veszélyes.

A morfiomot az ópiumból vonják ki. Euforikus, súlytalan lebegéshez hasonló állapot idéz elő. A személy a tudatos világtól teljesen elrugaszkodik, tökéletes álmvilágba kerül. Túladagolás esetén mély, álomszerű eszméletvesztés után légzésbénulás alakul ki. Erős lelki és fizikai függőséget okoz fájdalomcsillapító hatása miatt. Ha a beteg nem jut megfelelő mennyiségű droghoz, erős fizikai fájdalmat érez, és ebbe bele is halhat. Tipikus elvonási tünet a remegés, a hasmenés, a pánikszerű idegesség. A leszokás orvosi segítség nélkül szinte lehetetlen.

A heroin barna vagy barnás, néha fehéres por, oldat. Használója személytelen boldogságot, eufóriát érez. Gyomor- és májkárosodást okoz, idővel a szervezet teljes pusztulását idézi elő. A morfiom hatásával azonos módon halált okozhat, tünetei és elvonási tünetei is a morfioméval azonos csak kb. hatszoros intenzitással.

A kokaszármazékok a kokain és a crack. A kokain fehér por. Fokozza a testi és szellemi teljesítőképességet, euforikus állapotot idézhet elő. Megszünteti a fáradtság-, szomjúság- és éhségérzetet. Enyhén hallucinogén. Kiürülésekor depressziót, levertséget, agressziót, negatív képzeteket okoz. Túladagolása eszméletlen állapotot, drasztikus vérnyomásesést, akut szívhalált okoz. A kokain is erős pszichikai függőséget okoz, de előfordulhatnak testi hiányjelenségek is.

A crack sárgásbarna, szilárd, törekeny anyag. Kristályok formájában kerül forgalomba. A legalattomosabb, leggyilkosabb kábítószer. Többnyire szennyezett, és használata rövid időn belül halálhoz vezet. Drasztikusan emeli a vérnyomást. Rövid ideig tartó euforikus hatását mély depresszió követi. Rendszeres használata pszichózist, agresszivitást, antiszocializálódást, üldözési mániát, gyors lezúllást okoz. Rendkívül erős függőséget okoz. Túladagolása drasztikus vérnyomás- és pulzusnövekedést, szívrohamot vagy agyvérzést eredményez. Elviselhetetlenül erős pszichikai elvonási tünetek jelentkeznek: hallucinációk, víziók, pánikreakciók. Testi hiányjelenség a tipikusan szürke, petyhüdt, megereszkedett bőr. A leszokás szinte lehetetlen (még a heroinról való leszokásnál is nehezebb).

A központi idegrendszerre ható gyógyszerek pl.: narkotikumok, szedatív, hipnotikus szerek, antidepresszánsok, antiepileptikumok.

Magyarországon a gyógyszerfogyasztás jelentősen megnőtt az utóbbi időben. A gyógyszerek közül néhány ugyanazt a hatást fejt ki, mint az alkohol.

Narkotikumok (az egész testre kiterjedő érzéstelenítés, műtéti fájdalomcsillapításnak az a módja, amikor az egész szervezet érző-idegrendszerét megbénítják) használata bágyadtságot, álmoságot, a figyelemkoncentráció csökkenését és a reakcióidő megnövekedését okozzák. Altatás után legalább 12-24 órás pihenésre van szükség ahhoz, hogy a gépjárművezető visszanyerje képességeit.

A fájdalomcsillapítók, altatók és nyugtatók többsége tompítja a központi idegrendszer működését.

Németországban több un. „Alváslabor” működik, melynek lényege, hogy az altatót beszedett kísérleti személyek fején és arcán 12 elektróda segítségével fogják fel az elektromos hullámokat, és megfelelő berendezések regisztrálják az alvási és álomperiódusokat, arc és szemmozgást. A szív működést és a légzést is figyelik.

Reggel, ébredés után egy közlekedési szimulátor segítségével mérik a reakcióképességet, koncentrációképességet, mozgáskoordinációt, és ezeket az eredményeket igyekeznek átvinni valós közlekedési helyzetekre, belekalkulálva a környezeti hatásokat.

A vizsgálatok során megállapították, hogy amíg gyógyszer nélkül a 110 feladatból átlagosan 30-at hibáztak el a résztvevők, addig az altató hatása alatt ennek kétszeresét.

A levont következtetésekből kitűnik, hogy nem szabad tartós hatású altató alkalmazását követően reggel autót vezetni.

Fokozott veszélyforrásként jelentkezik a gépjárművezetésben a gyógyszer és alkohol egyidejű fogyasztása, amikor a két komponens hatása összegződik és a kábítószerrel megegyező hatást váltanak ki.

12.2.6.2. A tiltás

A XX. század elejétől figyelték meg, hogy a balesetek összefüggnek a vezető véralkohol koncentrációjával, és az 1920-as években határozták meg azt a szintet, amely fölötti alkoholkoncentrációt büntetni rendelték.

A skandináv jog volt az első, mely 1936-ban megtiltotta a vezetést 0,8 ezreléket meghaladó alkoholkoncentráció esetén. Nagy-Britanniában 1967-ben rendelkezett törvény arról, hogy a rendőr ittasság gyanúja nélkül kérhet szűrővizsgálatot közlekedési szabálysértés, vagy baleset

esetén. 1978-ban Franciaországban törvény tette lehetővé, hogy minden gépjárművezetővel szemben végezzenek légzésminta vizsgálatot az alkoholfogyasztás gyanúja nélkül. Jelenleg az EU-ban folyamatos vita folyik egy egységes alkoholszint meghatározásáról, ugyanis jelenleg országonként eltérő az az alkoholszint, mely felett tilalmazott a járművezetés. Például Norvégiában és Svédországban 0,2 ezrelék, Németországban, Finnországban, Svájcban 0,5 ezrelék, Nagy-Britanniában és Olaszországban 0,8 ezrelék a limitszint. (Lásd 8. számú melléklet) Az EU ajánlása egy egységes 0,5 ezrelékes szint bevezetését tartalmazza.

Magyarország első büntető kódexében, az 1878. évi V. törvénycikkben (Csemegi – kódex) külön közlekedési bűncselekményi tényállások nem szerepeltek. A közlekedésnek a mai értelemben vett szabályozási rendszeréről 1948. évi XLVIII. törvény (harmadik novella) hatályba lépésétől kezdve beszélhetünk. A törvény 1953-ban egészült ki a közlekedés rendje elleni cselekményekkel, az ittas járművezetés, a járművezetés tiltott átengedése és a hibás műszaki állapotú jármű vezetése tényállásaival:

174/A. pont értelmében büntettet követ el az

„aki

a) szeszes ital hatása alatt gépjárművet vezet, vagy vezetés közben szeszes italt fogyaszt;

b) gépjármű vezetését olyan személynek engedi át, aki szeszes italt fogyasztott;

c) olyan gépjárművel vesz részt a közúti forgalomban, amelynek lábfékje nem működik.”

E tényállás szubszidiárius volt, mert rendelkezései akkor voltak alkalmazhatók, ha a meghatározott cselekmények nem estek súlyosabb büntető rendelkezések, különösen az élet vagy testi épség veszélyeztetésére vonatkozó szabályok alá.

Azóta valamennyi közlekedési ágazatban, így a közúti közlekedésben is a nulltolerancia elve érvényesül, azaz egyáltalán nem lehet a járművezető szervezetében szeszesitaltól származó alkohol. Az általános tilalmon túl az ittas vezetés szankcióval fenyegetettsége tekintetében differenciált szabályozás figyelhető meg. Az ittas járművezetés megjelenik egyrészt szabálysértési tényállásként, másrészt megjelenik büntetőjogi tényállásként is. Míg szabálysértést az követ el, aki megszegi a közlekedés azon szabályát, hogy szervezetében nem lehet szeszesital fogyasztásából származó alkohol, addig a bűncselekményi alakzat – hasonlóan valamennyi közlekedési bűncselekményhez – nem önállóan a szabályszegés elkövetőjét rendeli büntetni, hanem megkövetel valamilyen többletelemet, mely többletelem a fokozott társadalomra veszélyességet testesíti meg. Az ittas vezetés esetében a szeszesital fogyasztásán túli többletelem a befolyásoltság kialakulása. A befolyásoltság tulajdonképpen azt jelenti, hogy a szervezetbe került alkohol fent részletezett hatásai olyan mértékben

érvényesülnek, mely már a közlekedésben való részvétel során a baleset bekövetkezésének konkrét lehetőségét hordozza magában. A befolyásoltság fennállása akkor állapítható meg, ha a véralkohol koncentráció foka és a klinikai tünetek alapján arra a következtetésre lehet jutni, hogy a jármű vezetője a szeszesital fogyasztás miatt nem képes a biztonságos vezetésre. A befolyásoltság megállapítása általában az orvostudomány és a bírói gyakorlat által elfogadott objektívnek tűnő mérce alapján történik. Ez a skála a következő (1994/13. Országos Igazságügyi Orvostani Intézet módszertani levele az alkoholos állapot és alkoholos befolyásoltság orvosszakértői vizsgálatáról és véleményezéséről):

0,2 (20 mg%) = az alkoholfogyasztás nem bizonyítható,

0,21-0,50 (21-50 mg%) = ivott, de alkoholosan nem volt befolyásolt,

0,51-0,80 (61-80 mg%) = igen enyhe,

0,81-1,50 (81-150 mg%) = enyhe,

1,50-2,50 (150-250 mg%) = közepes,

2,51-3,50 (251-350 mg%) = súlyos,

3,51 felett (351 mg%) = igen súlyos fokú alkoholos befolyásoltság.

Eszerint, ha a véralkohol koncentráció meghaladja a 0,5 ezreléket, meg lehet állapítani az ittas járművezetést. Tekintettel azonban arra, hogy a jogalkotó a tényállásban nem a véralkohol-koncentrációs szinttel határozza meg a büntethetőséget, hanem – célzatosan – a szubjektív „befolyásoltság” kategóriát használja, objektív mércét felállítani nem lehet. Nyilvánvaló, hogy bizonyítástechnikailag lényegesen egyszerűbb volna az eljáró szerveknek, ha a tényállásban valóban objektív mérce lenne lefektetve, de jelenleg nem így van. A bizonyíthatatlan és szubjektív kategória törvénybe foglalásának nyilvánvalóan a büntetőjogi felelősség egyéniesítése volt célja, vagyis az, hogy mindig az adott egyén tekintetében álljon fenn a befolyásoltság, nem pedig az „átlagos személy” tekintetében.

A kábítószeres közlekedés körében való tiltását természetesen a szerek alkalmazásának terjedése indokolta. A jogalkotó az 1999. évi LXXXVII. törvény 47-48. szakaszával módosította a Btk. 188. szakaszát. Ennek értelmében a törvény a szeszes italtól befolyásolt állapotban történő járművezetéssel egyezően rendeli büntetni, ha a vezető a vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatt vesz részt a forgalomban. Ugyanakkor a szabálysértési tényállás nem változott, így a „hátrányosan ható szer” esetében a fogyasztott, de nem befolyásolt kategória, vagyis az alkohol esetében említett szabálysértési kategória hiányzik. A jogalkotó szándéka kétféle lehetett ezen megoldás kialakításakor: egyrészt

elképzelt, hogy a fogyasztott, de nem befolyásolt kategóriát nem kívánta kriminalizálni, és emiatt sem büntetőjogilag, sem szabálysértési jogilag nem tette üldözendő cselekménnyé. Másik lehetőség pedig az, hogy a fogyasztott, de nem befolyásolt kategóriát a kábítószeres és a pszichotróp anyagok tekintetében nem ismeri el, és azt vélelmezi, hogy minden szerfogyasztás a befolyásoltság szintjét éri el.

Az orvosszakértői és a bíró gyakorlat ez utóbbi álláspontot osztja.

Ezzel egyébként megdőlt a közlekedési bűncselekmények azon jellemzője, hogy a társadalomra veszélyesség büntetőjogilag üldözendő szintjét önmagában egy KRESZ szabályszegés nem alapozza meg, hanem a tényállások mindenkor megfogalmazzák valamilyen többletelemet, amely megléte esetén valósul csak meg a bűncselekmény. Míg az ittas vezetés esetében ez a – szeszes ital fogyasztásán, mint KRESZ szabályszegésen túli – többletelem a befolyásoltság kialakulása, mely a büntetőjogi társadalmi veszélyesség szintjére emeli a cselekményt, a kábítószeres és pszichotróp anyagok tekintetében a befolyásoltság a szerfogyasztással vélelmezett.

KRESZ 4.§ (1) bekezdés c) pontja is a befolyásoltság kifejezést használja, amikor a járművezetés feltételeként – amellet, hogy a járművezető szervezetében nem lehet szeszes ital fogyasztásából származó alkohol, – azt határozza meg, hogy a járművezető nem állhat a vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatt.

Tehát a vezetési képességre hátrányosan ható legális és illegális szerek (gyógyszerek és kábítószeres, valamint pszichotróp anyagok) esetében a vezetési képességre hátrányos hatás – a szervezetbe került mennyiségtől függetlenül – általánosan már akkor vélelmezhető, ha ezen anyagok, vagy az anyagoknak biológiailag aktív bomlásterméke a szervezetből kimutatható. A biológiai aktivitás azért lényeges, mert maguk a szerek, és azok összetevői, bomlástermékei hosszú idő elteltével is kimutathatók a szervezetből. Sőt ma már létezik olyan drog, mely anyag kis mennyiségben minden emberi szervezetben jelen van, így a biológiai aktivitás kritériumához, hozzá kell tenni, hogy a biológiailag aktív anyag jelenléte, csak akkor jelenthet befolyásoltságot, ha az a fiziológiás mértéket meghaladó mennyiségben van jelen. Figyelembe véve továbbá azt, hogy a szervezetből való szerkimutatás lehetséges módszerei közül a biológiai aktivitásból a tényleges hatásra következtetni a vérvizsgálatból lehet, célszerű úgy fogalmazni, hogy a szerhatás akkor tekinthető befolyásolásnak, ha a szer, vagy annak biológiailag aktív bomlásterméke a vérben a fiziológiás mértéket meghaladó mennyiségben van jelen.

A büntető törvénykönyv e tényállás körében nem határozza meg a hátrányosan ható szer fogalmát, mely körülmény a jogalkalmazást nehezíti. Tény azonban, hogy az alkohol sem

kerül a törvényben egyértelmű meghatározásra, mert köztudomású, hogy az ittasságot előidéző etilalkoholról (CH₃-CH₂-OH) van szó. A kábítószer és a pszichotróp anyag nem orvosi, vagy kémiai fogalom, hanem jogi fogalommá vált. A vezetési képességre hátrányosan ható szerek – a kábítószerrel visszaélés szempontjából releváns anyagok körével egyezően – az 1965. évi 4. tvr.-rel kihirdetett, New Yorkban, 1961 március 30-án kelt Egységes Kábítószer Egyezményben, valamint az 1988. évi 17. tvr.-rel kihirdetett, az Egységes Kábítószer Egyezmény módosításáról és kiegészítéséről szóló, Genfben, 1972. március 25-én kelt Jegyzőkönyv végrehajtására, valamint az 1979. évi 25. törvényerejű rendelettel kihirdetett pszichotróp anyagokról szóló, Bécsben, az 1971 évi február 21. napján aláírt egyezmény végrehajtására kiadott 142/2004. (IV. 29.) Kormány rendelet mellékleteiben meghatározott anyagok. E meghatározást indokolt volna a Btk. XIII. fejezetéhez tartozó értelmező rendelkezések között elhelyezni.

12.2.6.3. A befolyásoltság felismerése

A fentebb bemutatott alkoholhatások alapján az ittas ember felismerése általánosan elfogadott. Az 1990-es évek vége felé találkozott a rendőrség azzal a jelenséggel, hogy a balesetben részes járművezető, vagy a közúti ellenőrzés alá vont járművezető a „részezség” klasszikusnak tekinthető jeleit produkálta, de mindehhez nem társult a szintén klasszikusnak nevezhető alkoholszag, és a szonda is negatív eredményt mutatott, továbbá észrevettek elsősorban a befolyásolt személy szemével kapcsolatosan különleges, korábban nem tapasztalt jeleket. Ezek az alább részletezendő jelek a kábítószeres fogyasztásra utaltak. Akkoriban a közlekedésben büntetőjogilag nem volt tilalmazva a kábítószeres használata, ezért ezekben az ügyekben a klasszikus kábítószerrel visszaélés bűncselekménye miatt indultak eljárások. A korábban említett Btk. módosítás következtében vált a kábítószeres befolyásoltság a közlekedési büntetőjog részévé.

A járművezető zavartsága, aluszékonysága, száraz, petyhüdt bőre, és a jellegzetesen szűk pupillája (az úgynevezett tűhegypupilla) mint fizikai jelek egyértelműen heroin, vagy más morfinszármazék fogyasztására utalnak. A rendszeres szerhasználó morfinista fizikailag leromlik, az állandó injiciálás miatt a szúrásnyomok jellemzőek, de minden morfinszármazékot szoktak szájon át is fogyasztani. Mérgezéses esetben a légzésbénulás halálhoz vezethet.

A járművezető *enyhe verejtékezése, szapora szív működése, bőbeszédűsége, és jellegzetesen tág pupillája*, mint fizikai jelek kokainfogyasztásra utalnak. A rendszeres fogyasztóknál igen hamar kialakul a hozzászokás, mely önmagában is személyiségváltozást okozhat.

A járművezető *szapora szív működéséhez társuló feltűnő indokolatlan vidámsága folyamatos nevetgélése, illetve a szemfehérje fokozott erezettsége, valamint az ehhez társuló kínzó szomjúságérzet illetve fokozott éhségérzet* marihuana illetve hasis fogyasztására utal. Ez azon hatóanyag, amelynek megjelenésére fokozottan számítani kell és így felismerésére is fokozott gondosságot kell fordítani, elsősorban szórakozóhelyek közelében, fiatalok csoportos összejövetelét követően, de sajnos akár az iskolák környékén is.

A járművezető *aluszékony sága, pupillái eltérő mérete, szemre z gése, légzésdepressziója, vihogó jókedve és a társuló alkoholszag* az alkohol és valamilyen nyugtató, altató, vagy allergia ellenes gyógyszer együttes alkalmazására utal. Az alkoholhatást ezekkel a gyógyszerekkel kiegészítik, általában a hatás hosszabb idejű, vagy súlyosabb formájú előidézése céljából. A gyógyszerek alkalmazásával a kábulat elérése olcsóbbá válik, hiszen kevesebb alkohol is elég. Leggyakrabban az Andaxin, Seduxen, Xanax, Pipolphen, Eunoctin, Dolor, valamint a kodein a használatos szerek. Általános társadalmi problémának tekinthető, hogy ilyen gyógyszereket a populáció jelentős része rendszeresen alkalmaz, így a hozzáférés viszonylag egyszerű mindenki számára.

A járművezető *klasszikus alkoholszag nélküli bódultsága* valamilyen oldószer használatára utalhat. Leggyakrabban a különböző ragasztókat, festékhígítókat, csavarlazítókat használják bódulatkeltésre, de ezen anyagok hallucinációkat és alapvető viselkedésbeli változásokat is okoznak.

A járművezető *szapora szív működése és magas vérnyomása, étvágytalansága, izzadása, kitágult pupillái* amfetamin származék fogyasztására utal.

A járművezető *remegése, sápadtsága, aluszékony sága, légzésdepressziója, és ehhez alkoholszaga* amfetamin és alkohol együttes fogyasztására utal.

Természetesen a helyszínen intézkedő rendőrnek nem feladata eldönteni, hogy a járművezető milyen szer hatása alatt áll, erre *sem szakmai, sem jogi kompetenciája nincs*. Csak az várható

el, hogy felismerje a járművezető viselkedésén a koordinálatlan mozgást, a dülöngélést, az artikulálatlan beszédet, és azt, hogy ezen részegségre jellemző tünetek mellé negatív alkoholszondás eredmény társul. Kábítószer-fogyasztásra kell a helyszínen gyanakodni akkor is, ha a járműben vagy a vezető ruházatában kábítószerrel találunk, úgyszintén akkor is, ha ott a kábítószer fogyasztásához, szállításához, vagy csomagolásához használatos eszközök találhatók meg. Az eljárás megindítását gyakran a járművezető beismerése, vagy más személy bejelentése alapozza meg. Az intézkedő rendőrnek ilyen esetekben a vonatkozó jogszabályoknak és belső normáknak megfelelően kell eljárnia.

12.2.6.4. A kimutatás

Az alkohol kimutatása

Az alkoholszonda a kilélegzett levegő alkoholtartalmát jelzi. Minden kémiai alkoholszondás vizsgálatnál az alkohol redukáló tulajdonságát használják fel, azt, hogy megfelelő kémiai anyagot elszínez a kémiai redukció során. Az alkoholszondás vizsgálat azonban számos hibalehetőséget hordoz, így

1. nem specifikus az etilalkoholra minden olyan anyag, mely redukáló hatású, álpozitív eredményt ad, ezért a szonda színváltozását tévesen értékelhetik,
2. a színváltozás különösen mesterséges fényben nehezen értékelhető,
3. étkezés után vagy dohányzást követően rövid időn belül végzett vizsgálat álpozitív eredményt adhat,
4. nyálrészecskék bekerülése a vizsgáló csőbe álpozitív eredményt ad

Mindemellett a szervezetbe vitt alkohol mennyiségének meghatározására alkalmatlan. Ezek alapján a kémiai alkoholszondás vizsgálat csak előszűrő vizsgálatra alkalmas, de pozitivitása nem jelzi a megelőző alkoholfogyasztást, negativitása viszont kizárja az alkoholos állapot fennállását.

Mint már utaltunk rá, az alkoholos befolyásoltság megállapítása és véleményezése elsődlegesen az érintett személyből vett vérminta alapján történik. A vérvételre a hatóság állíthatja elő a személyt, de a vérminta vételét az ittassággal gyanúsítható személy is kérheti. Megjegyzendő, hogy közlekedési baleset sérültjétől az ellátó gyógyintézet a beszállítás után, a kezelés megkezdése előtt köteles azonnal vérmintát venni, véralkohol vizsgálat céljából, melyet a sértett túrni köteles. A vérvétel tūrését a Be. 73. § (1) és (2) bekezdései szabályozzák. A vérminta vételéhez a megfelelő vérvételi egységdoboz áll rendelkezésre.

Sajnos azonban ez az úgynevezett zárt rendszerű vérvételre nem alkalmas, ezért a vérvétel az egységcsomagban lévő egyszerhasználatos tűvel, a vérvétel helyének az alkoholmentes fertőtlenítő szerrel való megtisztítása után a dobozban lévő – véralvadásgátlóval ellátott – kémcsőbe történik, amelyet 3/4 részéig kell a vérmintával megtölteni. A zárt vérvételi rendszer bevezetése mindenképpen indokolt, hiszen az esetleges fertőzések elkerülése így biztosítható. Ha valamilyen ok miatt a szabványcsomagban lévő eszközök bármelyikét mással helyettesítik, úgy ezt az eljárást a vérvételi jegyzőkönyvben rögzíteni kell; nevezetesen a vérvétel helyének fertőtlenítése módját, a kémcső steril voltát, azt, hogy tartalmazott-e alvadásgátló vagy konzerváló szert és hogy a vérvételre használt tű egyszerhasználatos volt-e. A mintát tartalmazó kémcsövet gumidugóval légmentesen kell lezárni. A vérvételről jegyzőkönyvet kell készíteni. A vérvételi jegyzőkönyv a vérvételi csővel megegyezően tartalmazza az azonosítási számot. Az azonosítási szám olyan, hogy összecserélése vagy kicserélése nem lehetséges, az öntapadós szám levétele nem végezhető el a számhordozó anyagának megsértése nélkül. Ezt a számot minden esetben a vérvételre kötelezett személy előtt kell felragasztani mind a kémcsőre, mind a jegyzőkönyvre. A későbbi viták elkerülése érdekében célszerű a vérvételi jegyzőkönyvön felragasztott számot keresztben a vérvételt végző orvossal alá is íratni és lepecsételtetni.

A jegyzőkönyvben szerepelnie kell a véleményt kérő szerv pontos megnevezésének, címének és az intézkedő rendőr nevének, valamint beosztási helyének. A jegyzőkönyv a vizsgált személy személyi adatait is tartalmazza. Le kell írni a vérvételt szükségessé tevő cselekményt vagy eseményt, annak időpontját, év, hó, nap, óra, perc pontossággal, valamint a mintavétel idejét szintén percre pontosan. Rögzíteni szükséges, hogy megelőzően történt-e vizsgálat – alkoholszondás vizsgálat vagy a kilélegzett levegő más módon történt meghatározása – , ha igen, milyen eredményt adott. Az adatok hitelességét a vérvételt kérő hatósági személynek aláírásával kell igazolnia. A vérvételi jegyzőkönyvben fel kell sorolni – a vizsgált személy elmondása alapján – a megelőző italfogyasztás időpontját, az italfogyasztás kezdetének és befejezésének idejét, az elfogyasztott alkoholtartalmú ital fajtáját és mennyiségét, az étkezéskor elfogyasztottakat és az étkezés idejét, valamint az esetleges gyógyszerfogyasztást, továbbá a vizsgált személy testtömegét. Természetesen az intézkedő rendőr által fontosnak tartott egyéb körülmény is rögzítendő a jegyzőkönyvben.

A mintavételkor a mintavételt végző orvos köteles a klinikai tünetek rögzítésére is, melyek: a lehelet alkoholszaga, pupillák tágassága, a pupillák fényre való reagálása, nystagmus (horizontális és vertikális), Romberg-tünet, nehezített Romberg-tünet, orr-ujj próba, ujj-ujj

próba, beszéd, emlékezet, személyi adatainak közlése, tájékozottság (térben és időben), magatartás, egyéb tünetek, sérülések (tűszúrási nyomok), vérnyomás, pulzus.

A klinikai tünetek fennállását az orvos a jegyzőkönyv aláírásával igazolja. A jegyzőkönyvet a mintával együtt kell eljuttatni a vizsgálatot végző orvossal. Fontos, hogy a vizsgáló orvos által elvégzett vizsgálatok nem adnak egyértelmű felvilágosítást az alkoholos befolyásoltság mértékéről. Az egyén aktuális alkoholtűrő képességétől, az alkoholhoz történő hozzászokásától függően egyes tünetek még magas véralkoholértékek mellett is negatívak maradhatnak, más tünetek alkoholhoz nem szokott személynél a koncentrációból következő mértéknél súlyosabb ittaságot jelezhetnek. A klinikai tünetek vizsgálata mindössze arra alkalmas, hogy a tudatállapotról és a viselkedésre következtethessünk. A korábban említett specifikus klinikai tünetegyüttes meghatározása után, szakítva a befolyásoltság bizonyításának véralkohol koncentrációval való azonosításának hagyományával, a klinikai tünetek jelentősége felértékelődne.

A vérminta mellett vizeletminta vétele is szükséges minden olyan esetben, amikor az italfogyasztás, a cselekmény és a vérminta vétele 60-90 percen belül történt, mivel ez lehetővé teszi a későbbiekben a cselekmény időpontjára való visszaszámolást is. (lásd később)

A vérvételt követő véralkohol-vizsgálat mellett ma már korszerű berendezések állnak rendelkezésre, melyek a kilélegzett levegő, vagy nyálminta alapján hiteles és gyors eredményt szolgáltatnak.

A kilélegzett levegő alkoholtartalma is alkalmas a szervezetben lévő alkoholkoncentráció mérésére. Az eszközök döntő többsége csak tájékoztató próba elvégzésére alkalmas, de vannak hiteles mérésre képes berendezések, melyek megfelelhetnek az alkohol mennyiségi meghatározására is.²⁰⁴

A nyálminta alkoholtartalma az alkoholfogyasztás után 1/2-1 órával ad használható eredményt az alkoholos befolyásoltság megítéléséhez. A nyálminta alkoholszintje és a vérszérum alkoholszintje közötti koefficiens 0,91, a megfelelő előírások betartásával, értékes adatokat szolgáltat a véralkohol-koncentráció megállapításához.

²⁰⁴ Ugyancsak elgondolkodtató az a gyakorlat mely során a kilélegzett levegő alkoholtartalmát igazoló bizonyítékot a bíróságok az orvossal megküldik azzal a kérdéssel, hogy ez mekkora véralkohol-koncentrációnak felel meg, mert oly mértékben a véralkohol-koncentráció alapján történő befolyásoltság-megállapítás gyakorlata uralkodik, hogy véralkohol-koncentrációs érték nélkül nem tudnak a befolyásoltság tekintetében állást foglalni.

A visszszámolás

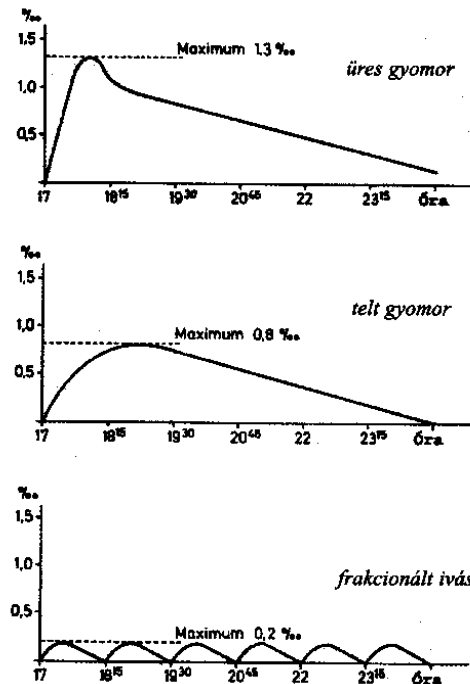
A vérminta alkoholkoncentrációja a minta vételének időpontjában meglévő alkoholkoncentrációt jelzi. A felelősség megállapítása pedig a balesetkor vagy egyéb cselekmény elkövetéskor meglévő befolyásoltság alapján lehetséges. A visszszámolást az alkohol felszívódásának és kiürülésének törvényszerűségei teszik lehetővé.

Általában a szervezet alkoholbontási rátája 0,15 (15 mg%), ami 7 g alkohol óránkénti lebontásának felel meg. Természetes, hogy a törvényszerűség nagyon sokféle tényezőtől függ. Elsősorban az alkohommennyiség elfogyasztásának módjáról. Mint ahogy a 108. számú ábrán látható²⁰⁵, ugyanakkora mennyiségű alkoholnak az elfogyasztása a szervezetben teljesen más véralkohol-koncentrációs értékeket eredményez.

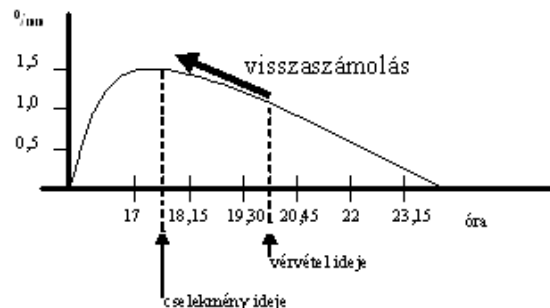
Visszszámolni a balesetkori alkoholkoncentrációra csak bizonyos határok között lehetséges. Nyilván a túl alacsony érték, a túl korai mintavétel, vagy a túl késői mintavétel kizárja a visszszámolás lehetőségét. Jelentősen

nehezíti a visszszámolást az, ha az italfogyasztás szakaszosan és folyamatosan történik. Ez változtatja a felszívódás időpontjának a maximumát, természetesen többszörös véralkohol csúcsot hoz létre (a felszívódás és a kiürülés egyensúlya miatt), néha hosszantartó egyensúlyi szakaszt, ún. platóképződést okoz. A fentiekből nyilvánvaló, hogy visszszámolni csak az úgynevezett leszálló ágban, azaz a lebomlás fázisában lehet. (109. számú ábra) A visszszámolás általános szabályai a fentiek alapján a következőkben adhatók meg:

108. számú ábra
Az alkohol felszívódása és lebomlása



109. számú ábra
Visszszámolás



²⁰⁵ Enyedi László – Melegh Gábor – Fülöp Ágnes – Radványiné Novotny Olga – Varga Tibor: Közlekedési büntetőjog, HVGOrac 2001. p.224.

Az alkoholfogyasztás befejezése után legalább egy órával később lehet visszaszámolni a cselekmény időpontjában fennálló alkoholos állapotra és az esetleges véralkohol-koncentrációra, folyamatos alkoholfogyasztás esetén az italfogyasztás befejezése után már 1/2 óra múlva vissza lehet számolni.

Tekintettel az egyéni tűrőképességre, az alkoholbontás egyénektől függő variabilitására, a visszaszámolást két értékkel kell elvégezni, ahol a minimális és maximális véralkohol-koncentrációt lehet megadni. A 0,20 ezrelék alatti koncentráció esetén alkoholmentes állapotot lehet csak vélelmezni, a visszaszámolás csak e feletti értékeknél végezhető el. 5 órán túl is visszaszámolhatunk a minimális és maximális véralkoholértékek megjelölésével.

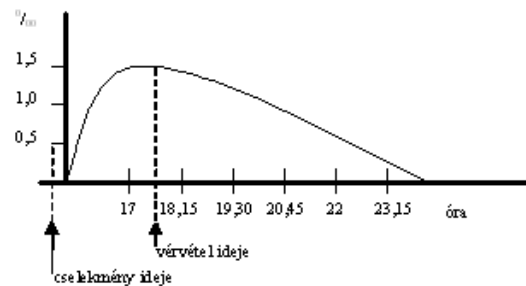
Természetesen kizárt a visszaszámolás lehetősége, ha a cselekmény és a vérvétel között eltelt idő ismeretlen.

A ráívás

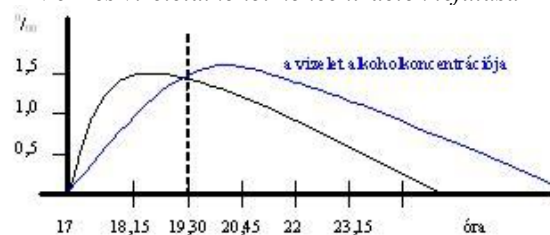
Visszaszámolással nem lehet dolgozni, ha az italfogyasztás a cselekmény és a vérvétel között történt. Nagyon gyakran ez az úgynevezett ráívás csak védekezési alap a balesetben részes járművezető tekintetében. A járművezető azt vallja, hogy közvetlenül a baleset után, jóval a mintavétel előtt fogyasztott alkoholt, így a balesetkor – a véreredménytől függetlenül – nem volt befolyásolt.

Az eljárás célja ilyenkor annak bizonyítása, hogy az italfogyasztás a baleset előtt történt. Ha a cselekmény, az állítólagos italfogyasztás és a vérvétel 60-90 percen belül történt, úgy a vérvétel időpontjában pontosabban néhány perces különbséggel történő vizeletmintavétel egyértelműen eldöntheti a ráívás vagy az utólagos szeszesitalfogyasztás tényét. A véralkohol a maximális értékét átlagértékben az italfogyasztás után 60 perc múlva éri el. A vizeletalkohol maximális értéke később mérhető. Ha a vizeletalkohol koncentrációja

110. számú ábra
Ráívás



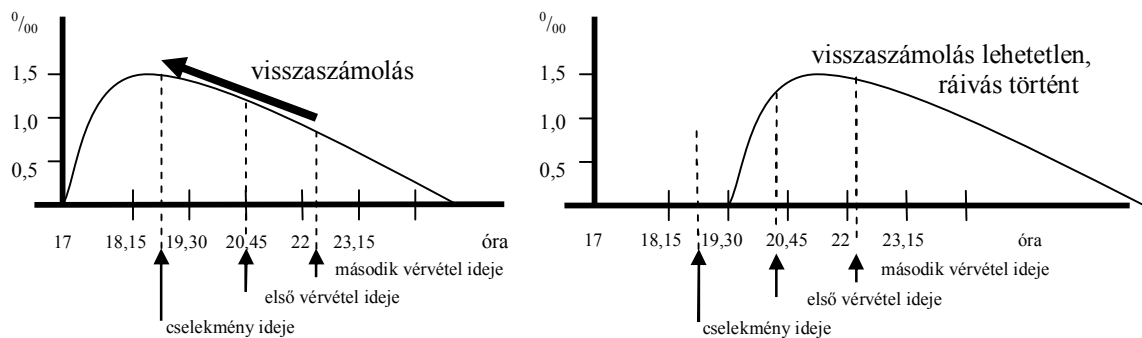
111. számú ábra
Vér- és vizeletalkohol koncentrációk lefutása



meghaladja a véralkohol-koncentrációt, az italfogyasztás a mintavételt megelőzően legalább másfél-két órával történt. Amennyiben azonban a vizeletalkohol koncentrációja a véralkohol értékét nem éri el az egy-másfél órán belüli italfogyasztásra utal. (111. számú ábra)

A ráívás bizonyításának másik lehetősége a kétszeri vérvétel (112. számú ábra), bár lényegesen kevesebb információt szolgáltat, mint a vér- és vizeletminta együttes vizsgálata.

112. számú ábra
Kétszeri vérvétel elve



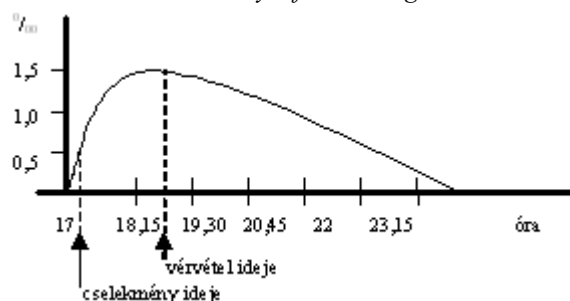
A felszállóágas védekezés

Ugyancsak egyre elterjedtebb védekezési forma az úgynevezett felszállóágas védekezés, melynek lényege, hogy a járművezető vallomása szerint közvetlenül a baleset előtt fogyasztott nagy mennyiségű alkoholt, és a járművezetést a baleset ideje után pár perccel be is szándékozott fejezni, így a balesetkor a szervezetébe került alkohol még nem szívódott fel annyira, hogy befolyásoltságot eredményezzen, az csak a baleset után alakult ki.

A szakértői bizonyítás széles lehetőségei ellenére, egy „megfelelő” vallomás esetén tehetetlen, és így a jól felépített védekezés nem cáfolható.

A rendőrség kezében a bizonyítás tekintetében jelentős eszköz van, mely azonban olyan nagy energiaráfordítást igényel, hogy csak a néhány száz, súlyos

113. számú ábra
Cselekmény a felszállóágban



sérüléssel járó szeszitaltól befolyásolt állapotban okozott baleset esetében alkalmazható. Az ismert védekezések kiszűrése érdekében a balesetet követő helyszíni szemlét mind térben, mind időben ki kell terjeszteni:

1. meg kell vizsgálni a járművezető balesetet megelőző mozgását, hol mikor, kivel volt és fogyasztott-e alkoholt,
2. meg kell vizsgálni a baleset helyszínét és a járművet, van-e benne olyan üveg, vagy más edényzet, melyben alkohol lehetett, illetve a baleset környékén van-e eldobott ilyen tárgy,
3. környező vendéglátóhelyeken, üzletekben, lakásokban járt-e a járművezető a baleset után, ott fogyasztott-e alkoholt.

Ezzel a későbbi védekezések cáfolhatók, és az italfogyasztás ideje bizonyítható.

Nemzetközi kitekintés - alkohol

A problémát nemzetközileg különböző módon oldják meg. A német jog szerint ittas gépjárművezetés esetén azt kell vizsgálni, hogy a szervezetben lévő alkoholmennyiség milyen véralkohol koncentráció előidézésére alkalmas, függetlenül attól, hogy annak fogyasztása mikor történt, és az felszívódott-e. Az Egyesült Királyságban és Svédországban a gyakorlat a cselekményt követően egy órán belül mért vér- vagy levegőalkohol koncentrációt veszi alapul, és ennek megfelelően vélelmezi a cselekménykor fennálló értéket függetlenül attól, hogy a fogyasztás mikor történt. A német szabályozási logika szerint tehát egyáltalán nincs visszszámolás, sem vallomás alapján, sem tényleges italfogyasztás alapján. Célszerűnek látom ezt a szabályozási logikát meghonosítani, azaz a tényállásban azt megjelölni, hogy valamilyen vér-, vagy légalkohol érték előidézésére alkalmas mennyiségű alkohol szervezetben való jelenléte a bűncselekményt megalapozza. Ha ez a mennyiség a vezetéskor, illetve a balesetkor még nem alakította ki a határértékként megjelölt koncentrációt, csak később a mintavétel idején, akkor a veszélyeztetési bűncselekmények logikájára kísérletszerű magatartásról van szó, és a mintavételkor meglévő koncentráció alapján lehet szankcionálni.

Így lényegesen egyszerűbb lenne az eljárás is, hiszen egyszeres mintavétel minden ügyben elegendő lehetne. Kétszeri mintavétel csak akkor indokolt, ha a vezetőtől a bűncselekményi tényállásban írtaknál alacsonyabb értékeket mérnek, ugyanakkor az eset összes körülményei alapján (pl. az eljárás alá vont nyilatkozata, hatóság észlelése) megalapozott a gyanú arra, hogy a szervezetében nagyobb alkoholmennyiség van.

A kábítószer kimutatása

Az ittas járművezetők kiszűrésének, és az ellenük lefolytatandó, akár szabálysértési, akár büntető eljárásnak sok évtizedes gyakorlata alakult ki. Ennek a gyakorlatnak a kialakulását az alkohol emberi szervezetbe kerülés után jól modellezhető tulajdonságai tették lehetővé. A szervezetbe került alkohol felszívódási és lebomlási folyamata is jól modellezhető és az ismert véralkohol, vagy légalkohol, esetleg vizeletalkohol görbékkel leírható. Természetesen a görbék lefutása rendkívül sok tényezőtől függ. Ilyen tényezők a fogyasztás időbeni lefolyása, a személy gyomortartalma, a szilárd táplálék fogyasztásának jellege, és mennyisége, a testi-lelki állapota, stb.

A vezetési képességre hátrányosan ható legális és illegális szerek (gyógyszerek és kábítószeres, valamint pszichotróp anyagok) esetében a vezetési képességre hátrányos hatás – mennyiségtől függetlenül – általánosan már akkor vélelmezhető, ha ezen anyagok, vagy ezen anyagok biológiailag aktív bomlásterméke a vérből a fiziológiás mértéket meghaladó mennyiségben kimutatható. E vélelem alapján a töretlen gyakorlat szerint a befolyásoltság megállapítása az alapján történik, hogy van-e a vérben a meghatározott szerből, vagy annak biológiailag még aktív bomlástermékéből.

A kábítószeres és pszichotrop anyagok fogyasztására vonatkozó gyanú megalapozása, tulajdonképpen a fogyasztás bizonyítása legegyszerűbben gyorstesztel történhet. A tényleges szerfogyasztás és a tényleges szerhatás megállapítása, viszont *orvosszakértői kompetencia*, melyhez vér- és vizeletminta vétele szükséges.

A mintavételezés idejében, a donor vizeletének előszűrését elsősorban bűnüldözési érdek indokolja. A hatóságnak célszerű a vizelet előszűrését kezdeményezni, ha nem csupán a bódult járművezetés bizonyítására törekszik, hanem a kábítószerrel visszaélés tekintetében, egyéb büntetőeljárásjogi kényszerintézkedéseket – elsősorban a bűncselekmény nyomainak felderítésére, bizonyítási eszköz megtalálására irányuló házkutatást – lát szükségesnek, melyhez a szükséges mértékű gyanút a szerhasználat gyors kimutatása megalapozhatja.

Az előszűrések – pontatlanságukból fakadóan – tájékoztató jellegűek. (Ajánlatos a nemzetközi javaslattal ellátott teszt használata [NIDA]). A gyártmány típusától függően a gyorstesztet kétféle módon használhatók: mártogatós eljárással, illetve cseppentős technikával. A tesztek hatóanyagcsoport megjelölésére alkalmasak. Ezen belül ismeretes: egy

hatóanyag csoportra, illetve több hatóanyagcsoport érzékelésére alkalmas teszt. Annak ellenére, hogy az 1/1999. Országos Igazságügyi Toxikológiai Intézet módszertani levele (a kábítószeres és pszichotróp hatású anyagok igazságügyi toxikológiai vizsgálatáról különböző humán testnedvekből, hatósági mintavételezés alapján) értelmében „az előszűrés mindenképpen jelzés értékű eredményt ad, de a gyorseszteszt alkalmazása önmagában még bizonyító erővel nem rendelkezik, s így a hiteles mérőhely kirendelése sem kerülhető meg”, a gyorseszteszt eredménye bizonyíték, melynek mérlegelése – a szabad bizonyítás keretében – a döntést hozó hatóság, általában a bíróság feladata. Az előszűrés, azaz a gyorseszteszt alkalmazása egyre inkább elterjedté válik. A technika fejlődésével jobb minőségű, megbízhatóbb és pontosabb eredményt szolgáltatató gyorsesztesztek kerülnek forgalomba. Léteznek olyan gyorsesztesztek melyekhez szüségtelen a vizeletmintavétel, mert egyéb testnedvből, izzadságból, vagy nyálból állapítják meg a drogfogyasztás tényét.

A rendőrségnél rendszeresített gyorseszteszt a vizeletből mutatja ki az öt leggyakrabban előforduló hatóanyagcsoportot. Amennyiben a gyorseszteszt negatív eredményt mutat, az nem zárja ki teljes bizonyossággal a szerfogyasztást, csak azt jelzi, hogy a vizsgált személy nem fogyasztott az öt leggyakrabban használt anyagból. A pozitív eredmény pedig, nem alkalmas arra, hogy a fogyasztott anyag mennyiségéről és minőségéről, a fogyasztás idejéről adatokat szolgáltatson.

A vizelet-mintavétel során a hatóságnak különös figyelmet kell fordítania a következő körülményekre. A megbízható eredményt szolgáltató vizsgálatához legalább 50 milliliter vizeletmintára van szükség. A mintát tartalmazó edényt úgy kell lezárni, hogy az arra elhelyezett szalag sérülése nélkül ne lehessen felnyitni. A rögzítő szalagon és az edény oldalára helyezett címkén meg kell jeleníteni a mintát biztosító személy (orvos) és a mintát adó személy (gyanúsított) nevét, aláírását, a mintavétel dátumát. A mintahamisítás elkerülése érdekében a mintaadás közben a mintaadó nem tarthat magánál kabátot, csomagot, táskát. A minta adása előtt kezet kell mosni, a kézen lévő esetleges anyagok mintába történő bemosódásának elkerülése érdekében. A mintahígítás kiküszöbölése érdekében a mintaadásnak olyan mellékhelyiségben kell történnie, ahol nincs a fülkében vízcsap és nincs szappan, vagy más felületaktív anyag, továbbá a WC öblítőtartályából való vízvétel lehetőségét megakadályozták, például az öblítővíz színezésével. Közvetlenül a mintavételezés után a minta hőmérsékletét, színét és kémhatását (tizedes pontosságú pH papírral) jegyzőkönyvben rögzíteni kell. Természetesen a mintán a fentebb leírtaknak megfelelően

előszűrés is végezhető. A mintát a szállításig hűtőszekrényben kell tárolni, de el kell kerülni a minta megfagyását.

A mintavételkor kiállított jegyzőkönyvben, a vérvételi jegyzőkönyvnél ismertetettekén túl fel kell tüntetni a következő adatokat is: rendszeres gyógyszerfogyasztás, megelőző három napban fogyasztott gyógyszer, utolsó kábítószerfogyasztás, a kábítószerfogyasztás módja (inhaláció, szájon át, injekció stb.), korábbi kábítószerfogyasztás, idült betegségek. Természetesen az intézkedő rendőr által fontosnak tartott egyéb körülmény is rögzítendő. A klinikai tünetek fennállását az orvos a jegyzőkönyv aláírásával igazolja. A jegyzőkönyvet a mintával együtt kell eljuttatni a vizsgálatot végző orvosszakértőhöz.

A kábítószerek, pszichotrop hatású anyagok, gyógyszerek és egyéb vegyületek megállapítása céljából a vizeletmintán kívül vérminta vétele is szükséges, melyhez a megfelelő vérvételi egységdoboz áll rendelkezésre. Sajnos azonban a rendszerített egységdoboz tartalma az úgynevezett zárt rendszerű vérvételre nem alkalmas, hanem az egységcsomagban mellékelt egyszer használatos tüvel, a vérvétel helyének az alkoholmentes fertőtlenítő szerrel való megtisztítása után a dobozban lévő kémcsőbe történik. A zárt vérvételi rendszer bevezetése mindenképpen indokolt, hiszen az esetleges fertőzések elkerülése így biztosítható.

Természetes, hogy abban az esetben, ha a járművezetőnél mind szeszesital fogyasztására, mind egyéb hátrányosan ható szer fogyasztására gyanú merül fel, a kétféle szerhatás bizonyításához a vér- illetve vizeletmintákat külön-külön kell biztosítani.

Amennyiben a büntetőeljárás során a mintaadásra kötelezett személy nem kíván a mintaadás során a hatósággal illetőleg a mintavételt végző szaktanácsadóval (orvossal) együttműködni, a mintavétel kikényszerítésére csak a műtétnem minősülő beavatkozások tekintetében van lehetőség, (vérvétel) és a hatóságnak a kényszer-mintavételről külön határoznia kell. (Be. 182 § (3) bekezdés)

A kábítószerek kimutatásánál olyan egységes és nemzetközileg is elfogadott gyakorlatról, mint amit az alkohol kimutatásánál láttunk, nem beszélhetünk. A kábítószerek és pszichotrop anyagok jelentős részénél nagy problémát jelent, az a tény, hogy a vérkoncentráció mértéke és a szer biológiai hatása időben nem áll egymással párhuzamban, így a személy a kimutathatóság alatti koncentráció esetén is produkálja az adott szerre jellemző tüneteket. A klinikai tünetek ugyanakkor nem minden esetben utalnak a tényleges hatás fennállására, és az alkohalnál is nagyobb egyéni eltérések figyelhetők meg. Mindezekre tekintettel jelenleg nem

áll rendelkezésre egy olyan skála, amely a véralkoholkoncentráció mintájára egyfajta eligazítást ad a befolyásoltság mértékéről. Sajnos az is kijelenthető, hogy orvosszakértői eszközökkel a befolyásoltság mértéke visszamenőleg nem állapítható meg. Kizárólag azt lehet állítani, hogy az adott időpontban a személy szervezetében volt-e meghatározott fajta anyag, vagy annak biológiailag még aktív bomlásterméke, mely megállapítás – hasonlóan az általános nemzetközi gyakorlathoz – befolyásoltságot vélelmez.

Nemzetközi kitekintés - kábítószer

A bódult állapotban történő járművezetés kiszűrésének és vizsgálatának gyakorlata – mint már utaltunk rá – a világon a mai napig nem egységes. Ez a helyzet magának a kábítószernek a tiltásával, vagy eltűrésével, tulajdonképpen a drogpolitikával is. A legtöbb állam a totális tiltást választja, de egyre több helyen próbálnak különbséget tenni lágy és kemény drogok között, és nagyon lassú és nagyon óvatos liberalizáció is megfigyelhető. Egyre többen hivatkoznak arra is, hogy a lágy drogok kultúrált fogyasztása nem minden esetben jelent veszélyt a közlekedés biztonságára.

Mindemellett 1991. július 29-én született meg a 91/439/EEC sz. tanácsi direktíva, mely rögzíti, hogy vezetői engedélyt nem szabad kiadni vagy megújítani olyan személynek, aki pszichotróp anyag függő, vagy rendszeresen fogyasztja azt.

Az Európai Unió Lisszaboni Kábítószer Központja (EMCDDA) 2003-ban készített egy átfogó vizsgálatot, melyben áttanulmányozták az európai államok bódult állapotban történő járművezetésre vonatkozó szabályait. Ebből csak néhány ország példáját emeljük ki.

Finnországban a zéró-tolerancia elve érvényesül, vagyis a kábítószer vagy bomlástermékének kimutatása bűncselekmény elkövetését alapozza meg. A bizonyítás gyorsteszt alkalmazásával kezdődik, de alapvetően a vérvizsgálatra alapul, és klinikai tünetek orvosi vizsgálata is kiegészíti azt.

Németországban a vezetési képességre hátrányosan ható szerekre az alkoholos befolyásoltságnál bevált skálával próbálkoznak, és a leggyakoribb kábítószerre állapítottak meg határértékeket. Ezen limit felett válik befolyásolttá a vezető és ez náluk szabálysértésnek minősül, melyért pénzbírság és/vagy eltiltás jár.

Hollandiában nem tesznek különbséget a kábítószer között. Drogtesztet akkor végeznek, ha feltételezhető a kábítószer hatása alatti vezetés, általában balesetnél. Ugyanakkor tervezik a német modell bevezetését, azaz egy listát kívánnak felállítani, melyben felsorolják az egyes kábítószerhez tartozó koncentrációt, ami felett bűncselekmény valósul meg.

Tekintettel arra, hogy a jogalkotási folyamat sohasem tudja követni a kábítószeres gyors fejlődését, az új szerek megjelenését, ezen listák sohasem lesznek tökéletesek. Elképzelhető azonban – a liberalizáció jegyében – egy másfajta, nevezetesen pozitív lista összeállítása. Vagyis meghatározni azon szereket, melyek egyre terjedő fogyasztása kikerülne a büntetőjog szárnyai alól, és ezek a legális drogok csoportjába tartoznának, hasonlóan a nikotinhoz, vagy a koffeinhez. Természetesen igen körültekintő és széleskörű vizsgálatok szükségesek ezen drogpolitikai változtatásokhoz, mert a büntetőjogi eszközökkel való tiltás mellőzése a közlekedésbiztonságra gyakorolt hatást nem veszi figyelembe. A közlekedésbiztonságra gyakorolt hatása miatt a legális drogok esetén is lehet a közlekedésben való tiltás eszközével (alkohol) és a tiltás mellőzésével (koffein, nikotin) élni. A jogalkotói állásfoglalás ebben a kérdésben még várat magára.

12.2.6.5. Befolyásoltság bizonyítása

A magyar büntetőeljárás szabad bizonyítási rendszerre épül, ám tartalmaz kötöttségeket. A közlekedési bűncselekményeknél azonban ilyen kötöttséget nem találunk. Ugyanez vonatkozik a szabálysértési ügyekre is, azaz szabadon felhasználható minden olyan bizonyítási eszköz, amely a tényállás megállapítására alkalmas lehet. Az alkohol fogyasztásával, és a kábítószeres használatával kapcsolatban is teljesen szabad a bizonyítás, ellentétben például a kóros elmeállapot megállapításával, melynek menete teljesen kötött. A büntető és szabálysértési eljárások között a különbség annyi, hogy míg szabálysértés esetén azt kell csak bizonyítani, hogy volt a járművezető szervezetében etilalkohol, addig büntetőeljárás esetén azt is bizonyítani kell, hogy ez az anyag befolyásolta a járművezetői képességeket. A kábítószeres tekintetében azonban a büntetőeljárásban is csak az anyag, vagy annak még aktív állapotú bomlásterméke jelenlétét kell bizonyítani. A „befolyásoltság” tényállási elemként való megjelenítése mindig is felvetette ezen állapot szubjektív jellegének, ezáltal bizonyíthatatlanságának problematikáját.

Természetes, hogy mindenki számára egyszerűbb egy olyan megoldás, amikor számszerű adatokra lehet hivatkozni az ítéleti tényállásban. Olyan számszerű adatokra melyek bizonyítják a személy befolyásolt állapotát. A gyakorlat kialakította ezeket a számszerű adatokat, mégpedig – korábban bemutatott elvek mentén – a véralkohol-koncentráció tekintetében. 0,5 gramm/liter (ezrelék) véralkohol-koncentráció alatt nincs befolyásoltság, 0,8 ezrelék felett minden esetben befolyásoltságról beszélünk. 0,5 és 0,8 ezrelék között az egyén alkoholtűrő képességére visszavezethetően a befolyásoltság külső megnyilvánulási formáitól

tesszük függővé a bűncselekmény megállapítását. A kábítószeres és pszichotróp anyagok tekintetében a befolyásoltságot az anyag vagy annak aktív állapotú bomlástermékének jelenléte esetén vélelmezzük.

Igaz, hogy már megjelent az ítélkezési gyakorlatban a 0,8 ezrelékes határ kétségbe vonása is. A 0,8 és 0,9 ezrelék közötti véralkohol-koncentráció esetén *„teljes határozottsággal nem vonható le olyan következtetés, hogy a vádlott a gépjárművet szeszestől befolyásolt állapotban vezette.”*²⁰⁶

Az értékhatárok képlékenysége pont arra utal, hogy a befolyásolt állapot bizonyítása mintavétel mellett is szinte lehetetlen. Hiába szögezi le a fent hivatkozott módszertani levél, hogy orvosi értelemben „az alkoholos befolyásoltság megállapítása és véleményezése a véralkohol-koncentráció alapján történik”, a büntetőjogi értelemben vett befolyásoltság másként is bizonyítható. A tényállás a konkrét személyre vonatkoztatva követeli meg a befolyásoltság meglétét, aminek az a lényege, hogy a személy magatartásában valamilyen módon észlelhető, hogy a szervezete hátrányosan befolyásolt, cselekedetei, képességei eltérnek a normálistól. Ennek viszont külső megjelenési formái vannak.

Érdekes és ezért érdemes megjegyezni, hogy a BTK. 188. szakasza szerint ittas járművezetést az követ el aki „szeszestől befolyásolt állapotban” vesz részt – a tényállásban meghatározott körülmények között – a közlekedésben, a bódult állapotban való járművezetést pedig az követi el, akinek szervezete „a vezetési képességre hátrányosan ható szer” befolyása alatt áll. Feltűnő különbség a két fordulat között, hogy az ittas járművezetésnél nincs jelen a tényállásban a „hátrányos” befolyásoltság, míg a többi szer vonatkozásában hátrányos befolyásoltságról van szó.

Ebből az következik, hogy a szeszestől való befolyásoltság mindig hátrányos befolyásoltsággként értelmezendő.

Van olyan járművezetői képesség, melyet az alkohol, mint ajzószer a központi idegrendszerre kifejtett izgatató hatása miatt javít. Ám a veszély ilyenkor is rendkívüli mértékben megnő, mert hiába javul az enyhe fokban befolyásolt járművezető reflexe, torzul a helyzetfelismerő, veszélyfelismerő képessége, és a javulás is gyakran csak látszólagos.

Ha a törvényhely nem a „...szeszestől befolyásolt állapotban vagy a vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatt...” megfogalmazást, hanem a „... szeszestől, vagy más, a vezetési képességre hátrányosan ható szertől befolyásolt...” fordulatot használná,

²⁰⁶ BH 2001. 156.

akkor egyértelmű lenne, hogy a szeszes ital esetében is hátrányos befolyásoltságról van szó. (Igaz, hogy korábban – a vezetési képességre hátrányosan ható szer fogalmának bevezetése előtt – sem szerepelt a tényállásban a hátrányos befolyásoltságra utalás.)

A megnyugtató megoldást az jelentheti, ha nem a – szubjektív, és ezért nehezen bizonyítható – befolyásoltság állapotát rendelné a törvény büntetni, hanem valami fizikailag mérhető, számszakilag kifejezhető adatra utalna. (Hasonlóan a vagyon elleni bűncselekményeknél a kárértékek jogszabályi meghatározásához.) Ha elfogadjuk azt, hogy a befolyásolt állapot veszélyes a közlekedésbiztonságra és elfogadjuk azt, hogy egy átlagos szervezet 0,5 ezrelék véralkohol-koncentráció felett már valamilyen fokban befolyásolt, akkor ezt a két dolgot egyesítve és tényállási elemmé emelve, egy ilyen irányú tényállásbeli változtatás a szükséges absztrakcióval megoldható lehet. Ugyanakkor a kábítószeres és pszichotróp anyagok tekintetében a skála felállítása egyelőre nem lehetséges, azonban a fő típusok esetén megoldható lenne, de ez természetesen egy igen összetett és bonyolult szabályozást eredményezne.

A jelenlegi befolyásoltság kifejezés azonban – ami pont azt szolgálná, hogy egyéniesítve lehessen meghatározni, hogy a járművezető alkalmas állapotban van-e a járművezetésre vagy nem – még hosszú ideig hatályban marad. A szabad bizonyítási rendszernek köszönhetően semmiféle jogszabályi iránymutatás nincs arra nézve, hogy miként kell, illetve lehet a befolyásoltságot bizonyítani. A bírói gyakorlat kialakította azt az álláspontot, hogy a befolyásoltság bizonyítására „*elsősorban a véralkohol-vizsgálat eredménye az irányadó*”²⁰⁷. Nem zárkózott azonban el soha más, – elsősorban személyi – bizonyítékok alkalmazása elől sem. Sajnálatos módon gyakran előfordul, hogy akár ittas járművezetéssel, akár bódult járművezetéssel gyanúsítható személy esetében a mintavételre nem kerül sor, vagy az esetleges mintavétel eredményeként meghatározott adatok különböző – általában eljárásjogi – hiányosságok miatt bizonyítékként nem használhatók fel.

Amennyiben mintavételre nem került sor, vagy annak eredménye értékelhetetlen „*a klinikai tünetek, az elkövető által tanúsított magatartás és az ittasság külső (szemmel látható) megnyilvánulási formái alapján kell állást foglalni*”²⁰⁸ abban a kérdésben, hogy a járművezető befolyásolt volt-e vagy sem. Természetesen ez a kijelentés nem csak az alkoholos befolyásoltságra vonatkozik, hanem a kábítószer vagy pszichotróp anyag okozta befolyásoltságra is.

²⁰⁷ BH 1983. 481.

²⁰⁸ BH 1984. 302.

El kell egymástól különíteni az orvos értelemben vett befolyásoltságot, és a büntetőjogi értelemben vett befolyásoltságot. Természetesen célszerűen ez a két fogalom általában fedi egymást, de előfordulhat, hogy az orvosszakértői eszközökkel bizonyítandó befolyásoltság nemleges válaszhoz vezetne, míg az egyéb bizonyítékok felhasználásával a büntetőjogi befolyásoltság megállapítható lehet. Nem engedhető meg, hogy a mintavétel elmaradása, vagy értékelhetetlen eredménye esetén, mindenféle vizsgálat elkerülésével automatikusan felmentő ítélet szülessen. A bizonyítékként felhasználható adatokat a lefolytatott bizonyítási eljárásban be kell szerezni, mert ha csupán a vizsgált személy közli azokat, nyilvánvaló, hogy helyállóságuk eleve kérdéses.

Mintavétel hiányában a szakértői számításhoz a következő adatokra van szükség:

1. az elfogyasztott szeszesital mennyisége,
2. az italfogyasztás időpontja és időtartama,
3. az adott időtartamon belül hogyan oszlott meg az italfogyasztás mennyisége,
4. a terhelt testtömege,
5. mikor, milyen élelmiszert fogyasztott.

Ezeket az adatokat a lefolytatott bizonyítási eljárásban be kell szerezni, mert ha csupán a vizsgált személy közli azokat, nyilvánvaló, hogy helyállóságuk eleve kérdéses. Az előzményi adatokból az elfogyasztott alkoholemennyiséget grammban kell megadni. Az étkezés jellegétől függően az elfogyasztott alkoholemennyiség bizonyos részét le kell vonni, mint felszívódási veszteséget. Átlagosan 10 % abszorpciós veszteséggel lehet számolni.

Tehát ha a tényállásban véralkohol, vagy légalkohol koncentrációk szerepelnek, az sem jelent kötött bizonyítást, az sem jelenti, hogy mintavétel hiányában felmentésnek kell megszületnie. Mindössze ténylegesen a véralkohol, vagy légalkohol koncentráció értékére kell felvenni a bizonyítást, és nem a befolyásolt állapot meglétére. (Mint bemutattam: ez ma sem történik másként.)

A bizonyítás szabad voltának kétségbevonása más közlekedési ügyekben is felmerül. Az egyes szabálysértéseket meghatározó 218/1999. kormányrendelet 43. szakaszában írt sebességkorlátozás jelentős túllépése szabálysértés esetén a gyakorlatban – tankönyvi támogatás mellett – a bizonyítás kötöttsége alakult ki. A gyakorlat szerint kizárólag hitelesített mérőműszeres mérés adatai alapján lehet ezen szabálysértést megállapítani.

A kialakult gyakorlat célja – azaz a kiindulási alap – helyes, ám az eredmény túlzott. A cél az, hogy például tanúvallomás alapján, ne állapítsák meg senkinek a felelősségét, hiszen egy ilyen „beszámoló” inkább bizonytalan mintsem bizonyító. (A befolyásoltságról szóló tanúvallomások sokkal kezelhetőbbek, mert ott mindennapi emberi megnyilvánulásokról kell

beszámolni, míg a sebesség megbecslésekor fizika mennyiségek észleléséről van szó. Nem csak azt kell bizonyítani, hogy a szokásosnál gyorsabban ment a jármű, mint a befolyásoltság esetében, hanem km/h-ban megadott számadatokat kell meghatározni.)

A helyes megoldás – a szabad bizonyítási rendszer kötötté tétele helyett – az alkalmas és ésszerű bizonyítékok felhasználásának támogatása lehet.

Az alkalmas és ésszerű bizonyítékok közé tartozhat a grafológia tudományos módszereinek alkalmazása is. Az íráskép változása egyfajta ”klinikai tünet” és ennek tudományos megalapozottságú értékelése alkalmas lehet a befolyásoltságra való következtetésre. A grafológus véleményalkotása írásminta alapján történhet. A befolyásolt állapotú személy írásmintáját kell összevetni a normális írásából származó mintával. Szkepticizmusra ad okot a „normális” írás, azaz az összehasonlítás kiindulópontját jelentő írásminta beszerzése. Feltehetően erre utólag, az eljárás során kerülhet sor, kérdés, hogy mennyire befolyásolja ez annak minőségét. A befolyásolt állapotban történő mintavétel egyszerűbbnek tűnik, hiszen az egyéb mintavételt kísérő jegyzőkönyvek kiegészíthetők egy saját kezűleg kitöltendő résszel. (Persze az írást, aláírást kikényszeríteni nem lehet, ha pedig annyira befolyásolt, hogy képtelen írni, akkor nincs szükség további vizsgálatra.)

A grafológia alkalmazását számos neurológiai, íráspszichológiai publikáció is alátámasztja, melyeknek rendre az a végkicsengésük, hogy a kézírás vizsgálata során markánsan megjelenik a mikromotórium, a központi idegrendszer hátrányos érintettsége, ennek detektálása és klasszifikációja viszonylag egyszerűen algoritmizálható feladat. A kézírás torzulásából, az írás vizsgálatából azonban – a szakirodalomban általános vélekedés szerint – megbízhatóan nem lehet következtetni az elfogyasztott alkohol, vagy más szer mennyiségére és minőségére, mert az egyedi különbségek, a körülményváltozók gyakran meghatározóbb szerepet gyakorolnak a kézírásra, mint az elfogyasztott anyag.²⁰⁹

Több – elsősorban angolszász – államban gyakorlat, hogy a helyszínen, általában a rendőr vizsgálja az úgynevezett klinikai tüneteket, sőt a rendőr vallomása alapján a bíróság meg is állapítja az ittas vezetés tényét.

A magyarországi gyakorlatban alkalmazott „klinikai tünetek” valójában nem közlekedés-specifikusak. A járművezetéshez szükséges különböző – fentebb részletezett – képességek megítélésére szolgáló teszt kidolgozása nagyon nagy jelentőségű lehet a bizonyítás körében.

²⁰⁹ Nemes Antónia: Az alkoholos befolyásoltság kézírásból történő meghatározása, [<http://grafint.hu/uj-oldal/node/234>]

Olyan mélységig lehet boncolgatni a képességek változását, hogy az adott balesetet okozó szabályszegésben játszott-e valamilyen szerepet az adott képesség romlása.

A felvetett, közlekedési képességekre specifikusan kialakított tünet-teszt egy rendkívül hasznos megoldás lehetne. Feltétele azonban a helyszínen intézkedő rendőrök kiképzése a teszt szakszerű, és értékelhető eredményt szolgáló felvételére. A teszt mozgási, felismerési és írásos feladatokat is tartalmazhat, ezáltal a grafológiai vizsgálatnak is helye lehet.

A lényeg, hogy minél egyszerűbben, de minél inkább tudományos módszerek igénybevételével lehessen használható bizonyítékokat szolgáltatni.

Az Egyesült Államokban 1972 óta létezik a drogfelismerő szakértő intézménye. Itt a szakértő kifejezés nem a magyar gyakorlatban alkalmazott igazságügyi szakértő szinonimája, hanem egyszerűen a szaktudásra utal. Néhány hetes tanfolyam során ki lehet képezni ezeket a résztvevőket a kábítószeres befolyásoltság jeleinek, a kábítószer jelenlétének felismerésére. Természetesen ezen személyek, praktikusán ilymódon kiképzett rendőrök. Meg kell jegyezni, hogy az amerikai gyakorlatban az úgynevezett rendőrségi szakértők igénybevétele igen elterjedt. Ha a közlekedési baleset helyszínére gondolunk: az Egyesült Államokban nem igazságügyi szakértőt hívnak a helyszínre a baleseti rekonstrukció elvégzésére, hanem a rendőrségi szakértőt, aki egy megfelelően kiképzett, és megfelelő szaktudással rendelkező rendőrtiszt. A két jogrendszer közötti különbségek miatt kimondhatjuk, hogy messze vagyunk ezektől a megoldásoktól, de a technika itt is segíthet. Amennyiben a megfelelően kiképzett rendőr, a közlekedés-specifikusan összeállított klinikai tünet-együttest – manipulálhatatlan – videofelvétellel bizonyíthatóan szakszerűen vette fel, nem lehet a rendőrség, az eljáró rendőr elfogultságára hivatkozni.

A bizonyítás körében nem csak a befolyásoltság bizonyítása jelent nehézséget, hanem az is, hogy mind a büntetőjogi, mind a szabálysértési tényállások esetében a jogalkalmazónak azt kell bizonyítani, hogy a járművezető szervezetében a cselekmény elkövetésekor, azaz a járművezetéskor állt fenn a befolyásoltság, illetve a járművezetéskor volt a szervezetében tiltott szer.

Az eljárás során biztosított biológiai mintákban kimutatott anyag a mintavétel idején fennálló koncentrációra utal, így a cselekménykori koncentrációra – mely a vegyületek folyamatos lebomlása miatt általában nagyobb, mint a mintavételkori – orvosszakértőnek kell visszaszámolnia.

Az alkohol esetében ez a visszaszámolás a felszívódás és a lebomlás törvényszerűségei miatt viszonylag egyszerűnek tekinthető, azonban nem tekinthetünk el a bizonytalanságoktól sem.

2009. június 3-án lefolytatott kísérlet alapján azonban ismét bizonyítottá vált, hogy nem csupán a szeszesital fogyasztásának mennyisége és a fogyasztás ideje, hanem a személy egyéni tulajdonságai is nagymértékben befolyásolják a légalkoholgörbe lefolyását.²¹⁰

A kísérletben tíz önkéntes személy vett részt, akik ellenőrzött körülmények között szeszesitalt fogyasztottak, majd a kilélegzett levegő alkoholtartalma több mérőberendezéssel került ellenőrzésre, és dokumentálásra. A kísérletben résztvevők adatait, valamint az italfogyasztás idejére és mennyiségére vonatkozó adatokat a következő táblázat tartalmazza:

47. számú táblázat
A résztvevők adatai és az italfogyasztás mennyisége és ideje

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
Nem	férfi	férfi	férfi	férfi	férfi	férfi	férfi	férfi	nő	nő
Gyomor	evett	üres	üres	evett	evett	evett	evett	evett	evett	evett
Testtömeg	86 kg	85 kg	78 kg	85 kg	105 kg	92 kg	103 kg	98 kg	56 kg	65 kg
Ivás ideje [perc]	0-35	0-20	0-40	0-30	0-35	0-25	0-60	0-15	0-20	0-20
Fajtája és mennyisége	35% Jäger 1,5 dl, 4,5% sör 1l	35% Jäger 1,5 dl, 4,5% sör 1,5l	35% Jäger 1,5 dl, 4,5% sör 1,5l	35% Jäger 1,5 dl, 4,5% sör 1l	30% pálinka 1,5 dl, 4,6% sör 1,5l	53% pálinka 3 dl, sör	30% pálinka 1,5 dl, 4,5% sör 1,5l	35% Jäger 3 dl	7% pezsgő 3,5 dl, ?% mézes pálinka 1,5 dl	7% pezsgő 3,5 dl, ?% mézes pálinka 1,5 dl
Ráivás ideje	75-95	75	-	-	-	60-70	-	-	-	-
Fajtája és mennyisége	35% Jäger 0,5 dl 4,5% sör 0,5l	35% Jäger 0,5 dl				53% pálinka 1 dl				
Ráivás ideje	-	160	-	-	-	-	-	-	-	-
Fajtája és mennyisége		35% Jäger 0,5 dl								

A kísérlet során az alanyok légalkohol koncentrációját a rendőrségnél rendszeresített négy légalkoholmérő készülékkel mértük. A készülékek adatait a 48. számú táblázat tartalmazza:

A mért értékeket a következő diagramok

48. számú táblázat
A mérőműszerek adatai

mutatják: (A mért értékeket ábrázoló pontok összekötését

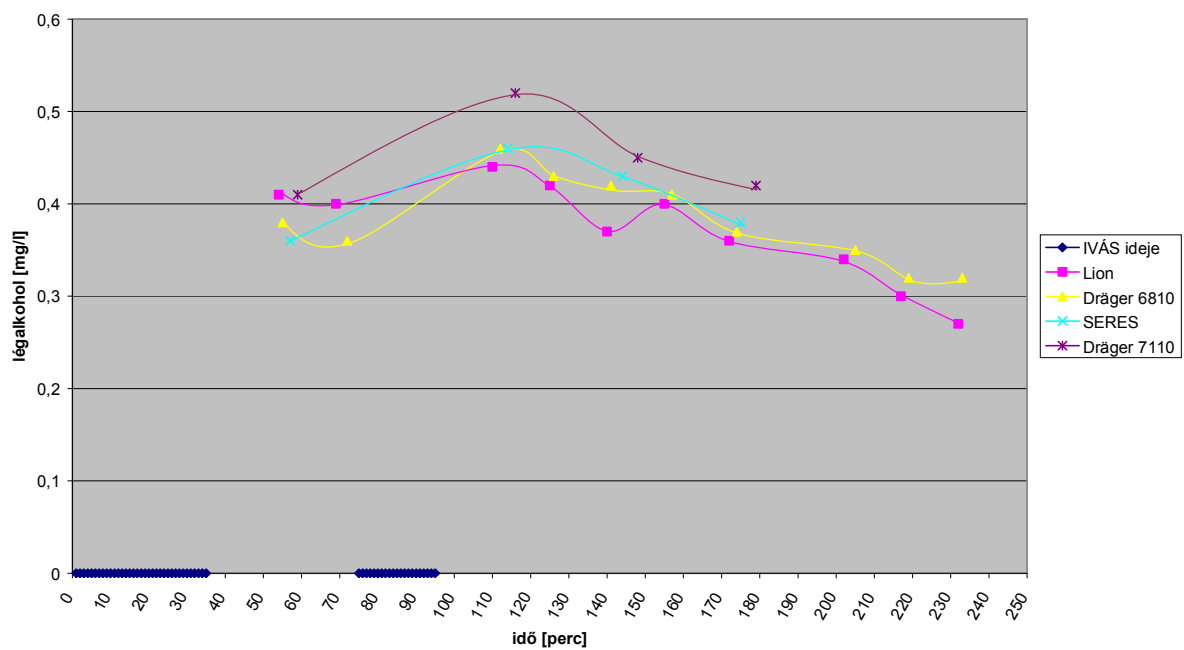
1	LION ALCOLMETER SD 400, gyári szám: 008918D
2	Dräger Alcotest 6810 gyári szám: 8318570
3	SERES ETHYLOMETER 679 T-H gyári szám: S679TH3129
4	Dräger Alcotest 7110 gyári szám: 3315800

kizárólag szemléletesség indokolja.)

²¹⁰ A kísérletet vezették: Csatai Tamás r. százados ORFK Oktatási Igazgatóság, dr. Fülöp Zoltán igazságügyi orvosszakértő, dr. Major Róbert r. alezredes Rendőrtiszti Főiskola

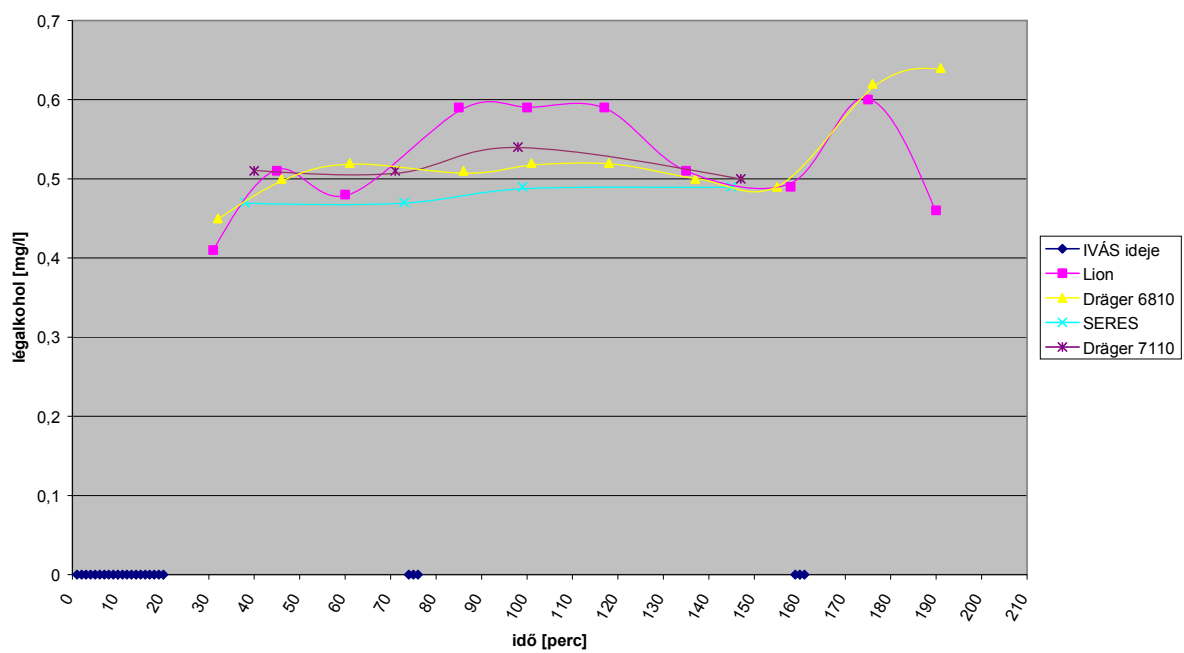
114. számú ábra

I. számú résztvevő



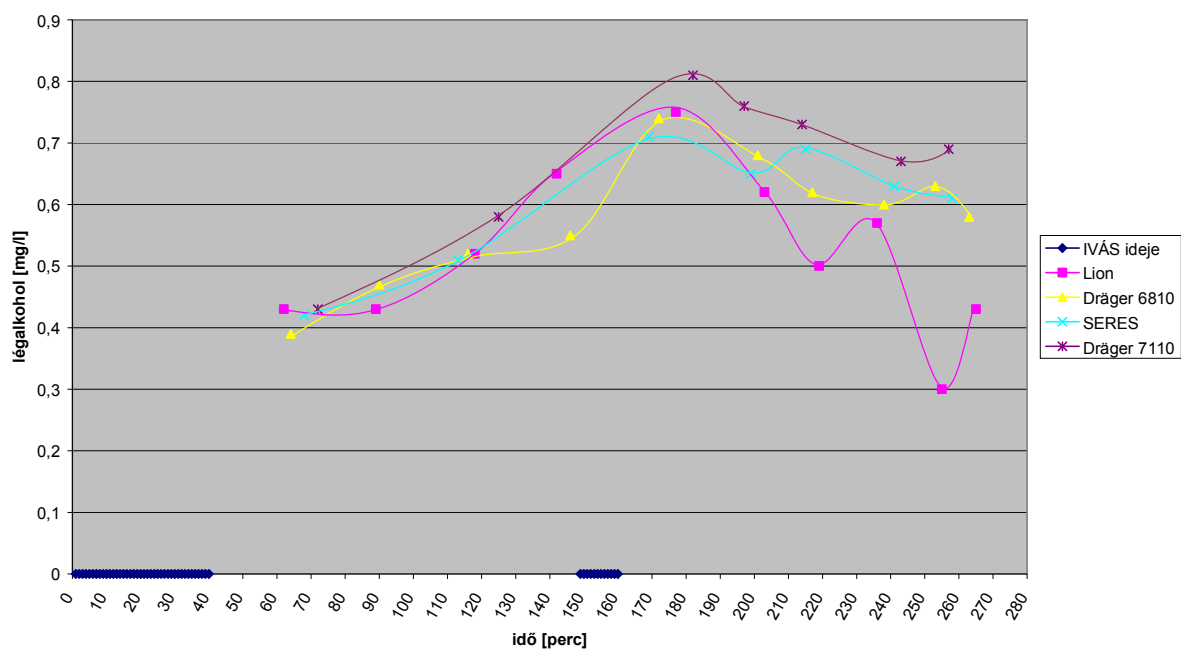
115. számú ábra

II. számú résztvevő



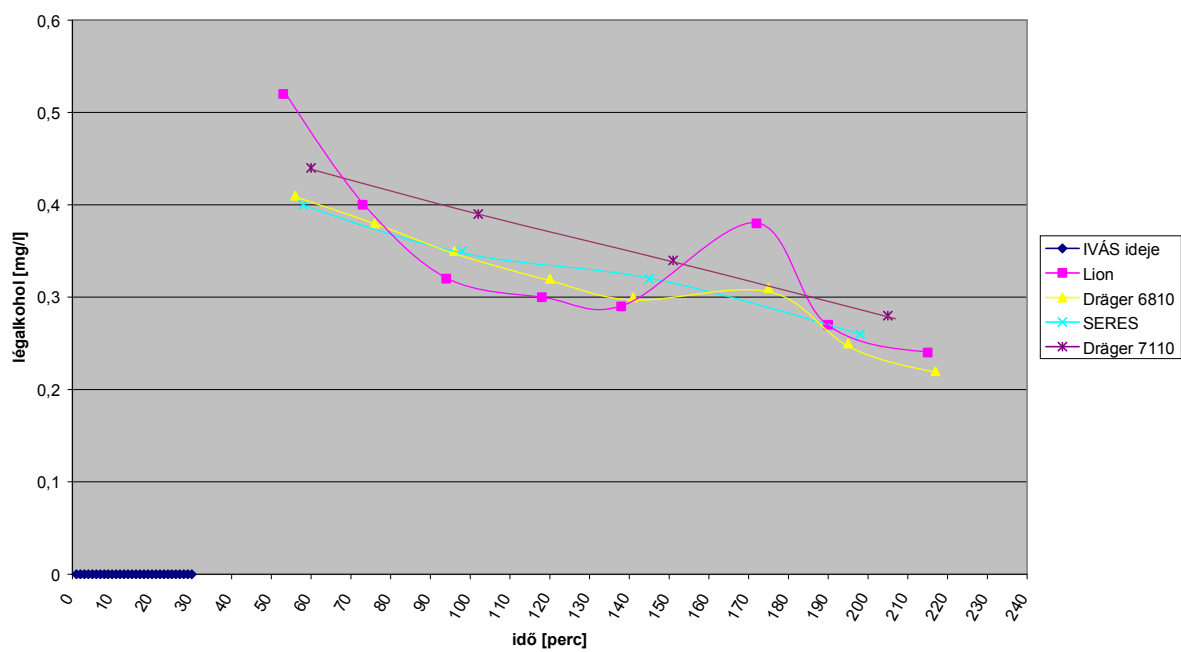
116. számú ábra

III. számú résztvevő



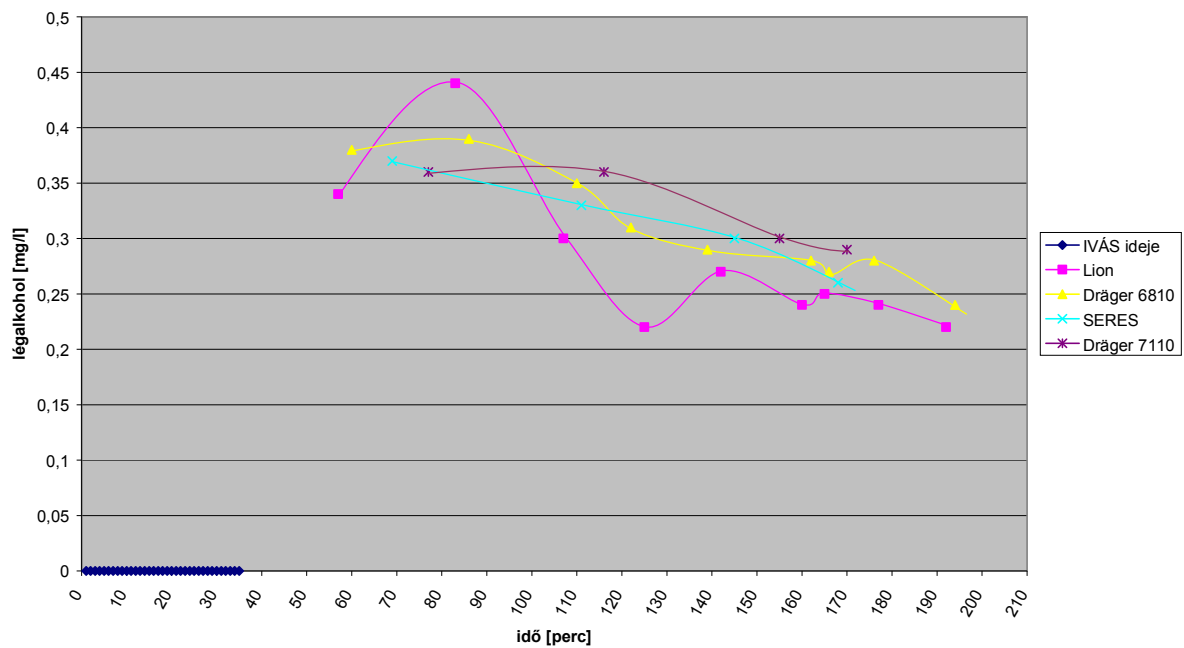
117. számú ábra

IV. számú résztvevő



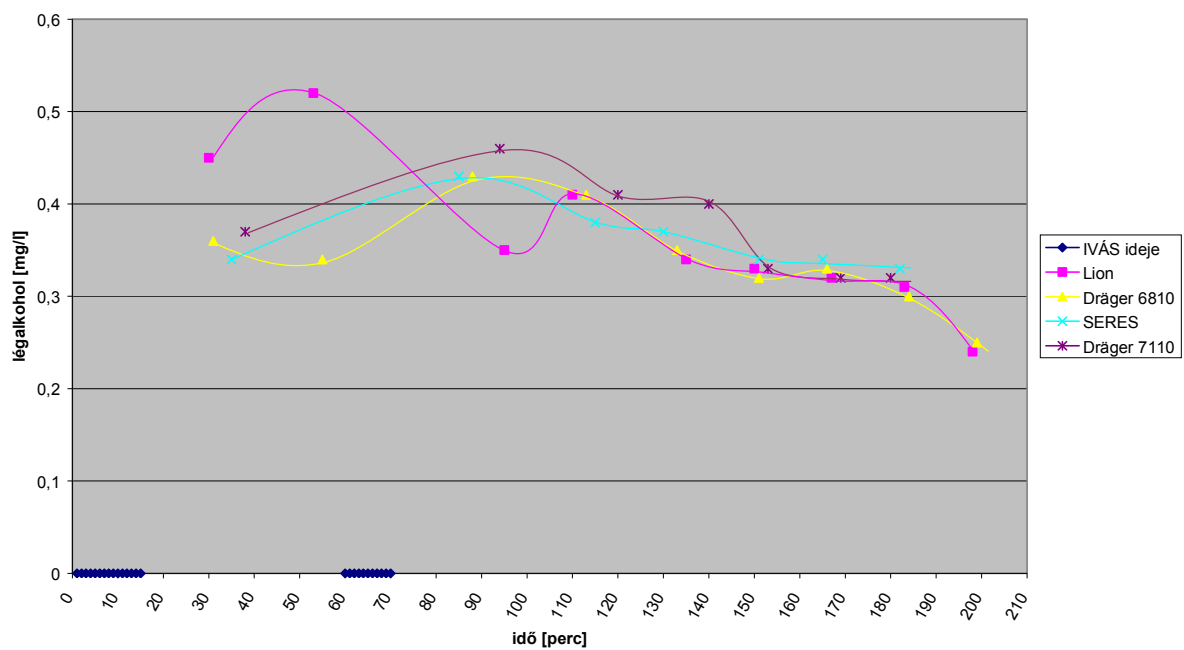
118. számú ábra

V. számú résztvevő



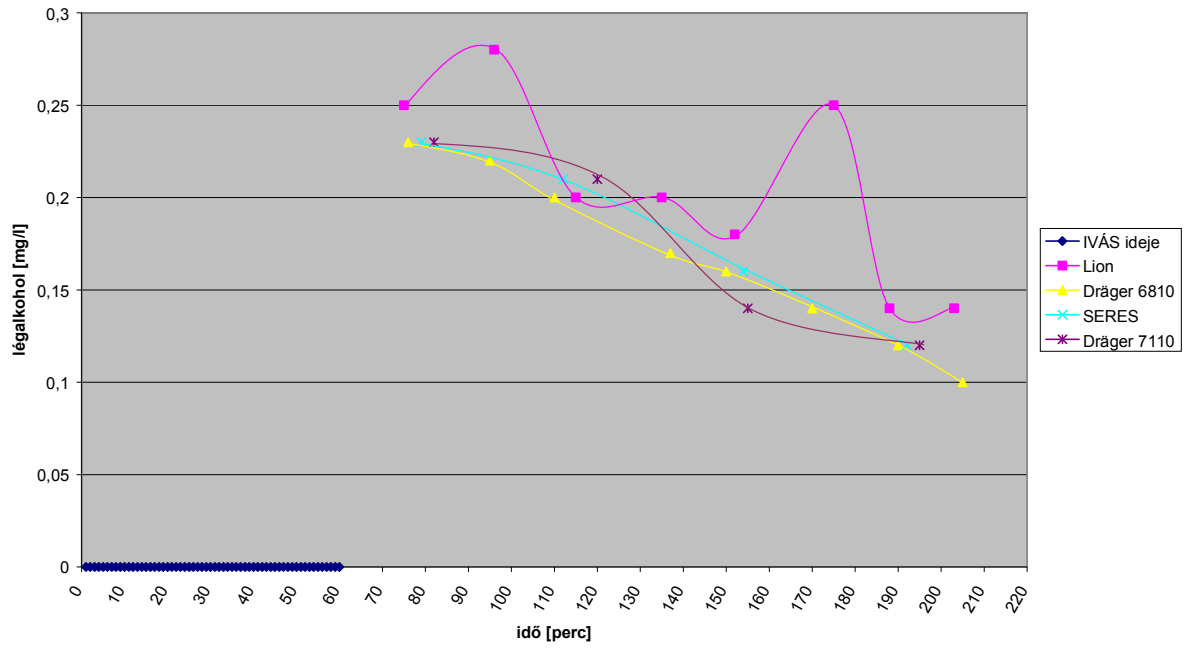
119. számú ábra

VI. számú résztvevő



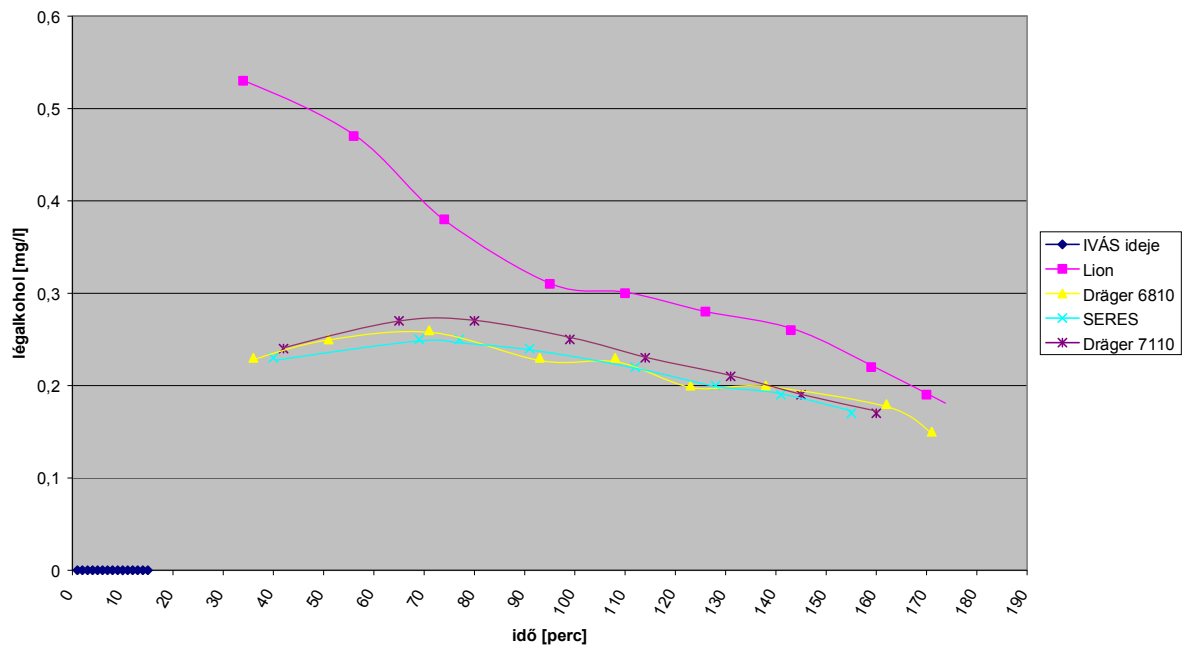
120. számú ábra

VII. számú résztvevő



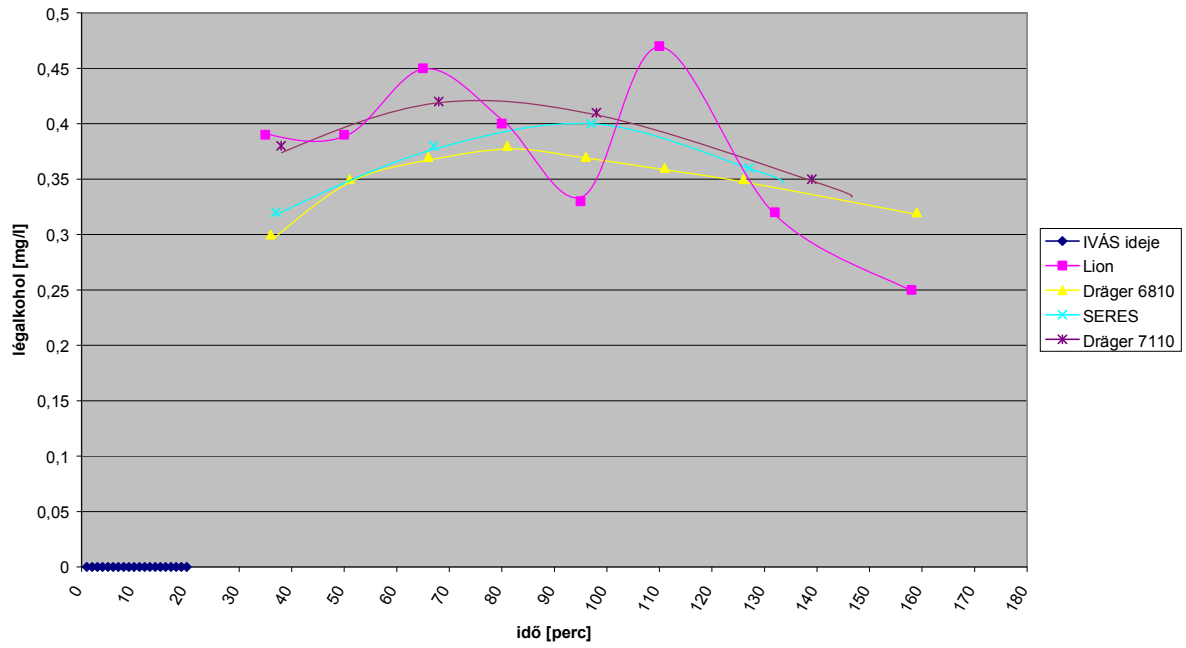
121. számú ábra

VIII. számú résztvevő



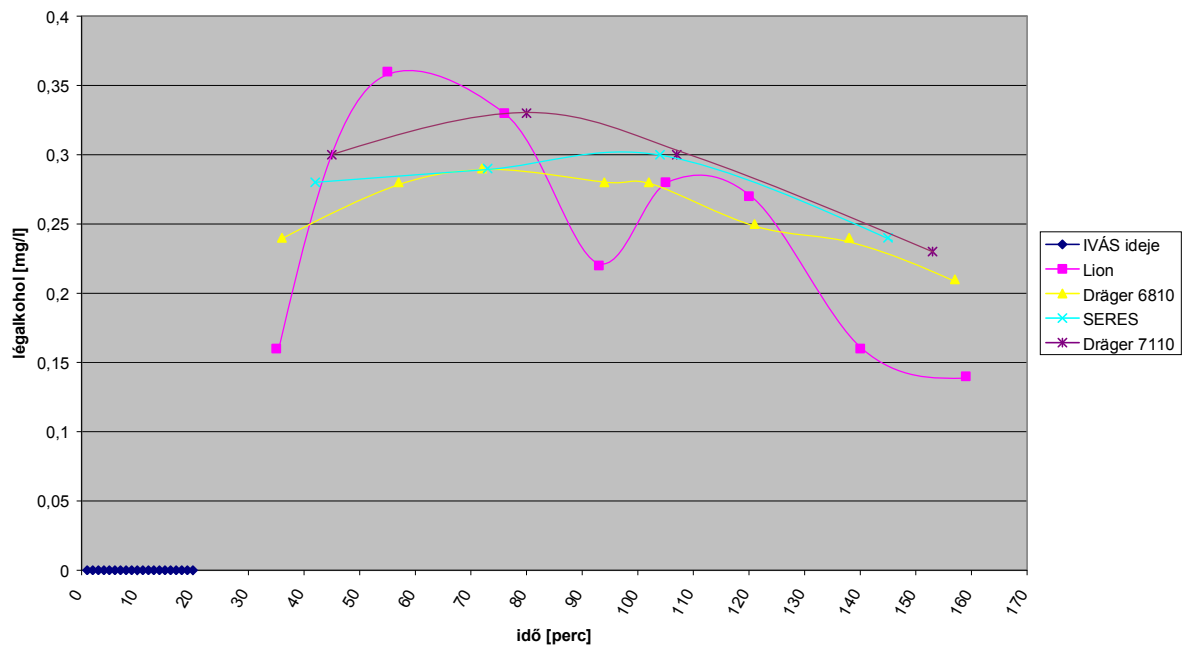
122. számú ábra

IX. számú résztvevő



123. számú ábra

X. számú résztvevő



A kísérlet részletes értékelése meghaladja e mű kereteit, itt csak arra utalok, hogy a Lion típusú készülék meglehetősen megbízhatatlan adatokat szolgáltat, ugyanakkor a két hiteles mérésre szolgáló készülék (SERES, Dräger 7110) hasonló eredményeket mutatott. A görbék lefutása jelentősen eltér az elméleti számítástól, különösen a II. számú résztvevő produkált különleges eredményt.

Mindezekre tekintettel elengedhetetlennek látszik az ittas vezetéssel kapcsolatos szabályok módosítása, aképpen, hogy a visszaszámolás mint bizonyítási technika elkerülhető legyen.

A kábítószeres felszívódása viszont szerenként eltérő sebességű, és a szervezetbe kerülés módjától is függ. Ráadásul a szerhatás és a vérkoncentráció a legtöbb szer esetében nem áll párhuzamban egymással.

A fentiekre tekintettel olyan összefüggés, ami a véralkohol-koncentráció és a befolyásoltság mértéke között kimondható, a kábítószeres és pszichotróp anyagok tekintetében nem állapítható meg, így a hatás mértékére sem lehet visszamenőlegesen következtetni. A kábítószeres és pszichotróp anyagok tekintetében a szerhatás orvosszakértői eszközökkel akkor véleményezhető, ha a biológiai minta koncentrációja alapján bizonyítható, hogy a cselekmény idején a járművezető szervezetében volt a meghatározott szer, vagy annak biológiailag aktív bomlásterméke.

Az ittas járművezetések megelőzése érdekében – a fentebb hivatkozott elvek mentén – jelentős jogalkotási feladatot látok, melyről a 15.2. fejezetben szólnak részletesen.

12.2.7. Az úgynevezett irritáló szabálysértések és a passzív biztonsági eszközök

A közlekedők jelentős részét irritáló szabályszegések ellenőrzését nem elsősorban a balesetmegelőzés indokolja, hiszen e szabályszegések nem okoznak balesetet. Az ellenőrzés elsősorban a nevelés része és nem csupán a szabálysértést elkövetők nevelése, hanem a többi közlekedésben résztvevő biztosítása arról, hogy amennyiben valaki szabályt szeg, szankcióra számíthat. Ezen szabályszegések ellenőrzése során nagyon fontos rendőrségi taktika – pont a tudati befolyásolás érdekében –, hogy a rendőri intézkedés olyan hosszú ideig tartson, amennyi előnyt szerzett a szabályt megsértő járművezető. Célszerű, ha minden más közlekedési résztvevő, akinek kárára jogtalan előnyt szerzett a szabályszegő észleli azt, hogy a szabálytalankodó, „ügyeskedő” járművezető rendőrkezre került. Ilyen esetben a konkrét büntetés mértékén keresztül az elkövetőnek szánt üzenetnél sokkal fontosabb a közlekedés többi résztvevőjének szánt üzenet, mely tipikus példája a generál-prevenciónak.

E körbe tartozó szabályszegések tehát elsősorban jogosulatlan előny megszerzését jelentik, mint az autóbusz forgalmi sáv jogosulatlan használata, a leállósáv jogosulatlan használata, a forgalmi torlódások mellett a menetirány szerinti baloldalon történő előrehaladás, illetve az úttest közepén kialakított nyílt villamospályán való haladás.

Az ellenőrzés alapvető formája a technikai eszközzel, elsősorban fix telepítésű technikai eszközzel való rögzítés. Ugyanakkor hasznos és látványos, továbbá nevelő célzata is jelentős annak a rendőri intézkedésnek, amikor az úttest jobb szélén kijelölt autóbusz forgalmi sávot jogosulatlanul használót, büntetés nélkül egyszerűen betereelik a mellékutcába, hiszen az autóbusz forgalmi sávból az a járművezető csak abba az irányba haladhat tovább jogszerűen.

A passzív biztonsági eszközök használatának alapvető oka a balesetek kárkövetkezményeinek, súlyosságának csökkentése. A biztonsági öv, a gyermekbiztonsági rendszer, illetve a bukósisak ellenőrzési taktikája alapvetően a megállítási és a közvetlen beavatkozás. Nem kizárt azonban a képi rögzítésű bizonyítás sem, mely történhet fényképfelvétellel, vagy videó berendezéssel. Ennek az ellenőrzési formának automatizálása nehezen képzelhető el, hiszen olyan technikai eszközt, olyan detektort, amely azt érzékeli, hogy a járművezető megfelelően bekapcsolta-e biztonsági övét szinte lehetetlen tervezni. E területen nagy jelentőséggel bír a korábban bemutatott járműtechnikai fejlesztés, mely a biztonsági öv használatának alapvető elősegítője lehet.

12.2.8. A mobiltelefon használata

Az általam felsorolt azon szabályszegések között, melyekre a rendőri ellenőrzéseknek fókuszálnia kell, nem szerepelt a mobil rádiótelefon használata, ugyanakkor a kérdéskört olyan lényegesnek tartom, hogy röviden foglalkozom vele.

A figyelmetlen, gondatlan vezetésekre visszavezethető balesetek adatait a következő táblázat mutatja:

49. számú táblázat
A figyelmetlenségre visszavezethető balesetek száma

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Balesetszám	19686	19976	20957	20777	20977	20635
Figyelmetlenség	1225	1118	1195	1533	1551	1534
Arány [%]	6,2	5,5	5,7	7,3	7,3	7,4

A baleseti okok között a negyedik helyet foglalja el a figyelmetlen, gondatlan vezetés, mely figyelmetlenségek, gondatlanságok oka rendkívül sokrét, sőt – mint korábban bemutattam – jelentős részük törvényszerű.

Köztudott hogy minden ember figyelme „elterelhető” az által végzett tevékenységről. Vannak, akik jobban, vannak, akik kevésbé tudják figyelmüket megosztani. Bármilyen képességekkel rendelkezzen is a járművezető a figyelemmegosztás az általa végzett tevékenység hátrányára válik, hiszen kevesebb figyelmet fordít adott esetben a járművezetésre.

A közlekedésben – mint veszélyes üzem irányításakor – a figyelem megosztását a lehető legkisebbre kell csökkenteni, lehetőleg ki kell szűrni minden olyan „külső” és „zavaró” körülményt, mely a járművezető figyelmét a vezetéstől elvonja.

A telefonálás a járművezető pillanatnyi fizikai és szellemi teljesítőképességének jelentős részét elvonja, ezért az államok többsége – a biztonságos közlekedést, azaz a balesetek megelőzését célzó jogalkotással – tilalmazza a menet közbeni telefonálást.

A KRESZ jogszabály 3. §-ába 104/1997 Korm. rendelet emelte be a mobil rádiótelefon használatának tilalmára vonatkozó szabályt. A KRESZ 3. § (2) 1998. január elsejétől hatályos szövege: „A gépkocsi vezetője menet közben kézzel tartott mobil rádiótelefont nem használhat. A kétkerekű, továbbá a gépkocsinak nem minősülő háromkerekű jármű vezetője

menet közben – ideértve a forgalmi okból történő megállást is – kézben tartott mobil rádiótelefont nem használhat.”

Csakhogy jogi eszközökkel képtelenség tilalmazni például az utassal való beszélgetést, mint másik jelentős zavaró körülményt.²¹¹ A jogalkotó így kénytelen arra az álláspontra helyezkedni, hogy a figyelemlekötésnek csak a „fizikai” oldalát tiltja meg, azaz a kézben tartott telefon használatát tilalmazza, magát a beszélgetést, tehát a kihangosító berendezés használatát nem.

Az egyértelműnek látszó tiltó szabály értelmezése azonban nem egységes: kérdésként a forgalmi okból álló jármű vezetőjének mobiltelefon használati tilalma merül fel.

A vázolt kérdés tekintetében a jogszabály értelmezése alapján arra a megállapításra lehet jutni, hogy a gépkocsik esetében a „menet közben” kifejezés a tényleges mozgásban lévő állapotra utal, amikor a járművezetőnek ténylegesen irányítani kell járművét. A forgalmi okból való megállás – így a tilos jelzésnél való állás – alatt a kézben tartott mobil rádiótelefon használata nem tilalmazott, hiszen elvben álló járművet nem kell irányítani, így a „figyelemelterelés” nem veszélyes a közlekedés biztonságára.

Ezt az értelmezést támasztja alá az is, hogy ugyanezen jogszabályhely második mondata utal arra, hogy az egy nyomon haladó járművek esetében a forgalmi ok miatti megállás idején sem lehet telefonálni, hiszen az ilyen járműveket a forgalmi ok miatti megálláskor is „irányítani” kell: meg kell akadályozni például azt, hogy eldőljenek.

Mindemellett felhívom a figyelmet arra, hogy a forgalmi okból megálló jármű újra mozgásba hozatala általában kiszámíthatatlan, de mindenképpen rövid időn belül bekövetkezik. Ezért a telefonálás megkezdése nem tekinthető helyes megoldásnak, hiszen nem lehet előre tudni, hogy a telefonbeszélgetés mennyi ideig tart, ezzel párhuzamosan a jármű meddig tartózkodik egy helyben. A figyelemelterelés természetesen ilyenkor is jelentkezik, például a járművezető elmulasztja az elindulást a forgalmi ok megszűnésekor, ezzel más jellegű konfliktushelyzetet gerjeszt.

Mára már több kutatás bizonyítja, hogy a mobiltelefon használata közbeni vezetés során a balesetek kockázata nagymértékben növekszik. A vizsgálatok viszont kivétel nélkül azt

²¹¹ Ugyanakkor tény, hogy az utassal való társalgás során a vezető „kikapcsolhat”, ugyan úgy mint a rádióhallgatásnál. A telefonálásnak a veszélyesebb volta pont abban rejlik, hogy a vezető rá van kényszerítve az interaktivitásra, ami alapvetően más minőségű figyelem-dekoncentrációt eredményez, mint az előbbieket.

igazolják semmiféle különbség nincs a kézben tartott telefonnal, vagy a kihangosító berendezéssel használt telefonnal való telefonálás között, a figyelemelterelés ugyan olyan mértékű. A kutatások azt is igazolták, hogy a telefonálás még az enyhén fokban ittas állapotú járművezetésnél is nagyobb kockázatot jelent a közlekedés biztonságára.

A **Utah Egyetem** kutatása szerint: akik telefonálnak vezetés közben, azok csaknem ötször akkora valószínűséggel okoznak balesetet, mint a 0,8 %-ot meghaladóan ittas, vagy a teljesen józan, de csak a vezetésre koncentráló személyek.

A jelenség magyarázata a vezetők eltérő magatartásában rejlik: az ittas emberek inkább agresszívek lesznek, telefonálás közben viszont figyelmetlenné válnak, és a reakcióidő is jelentősen megnő. A vizsgálatból kiderült, hogy azok, akik beszélgettek, a szimulátor által vetített vizuális információknak csaknem ötven százalékát egyáltalán nem is dolgozták fel.

A kutatás kiterjedt a kézben tartott és a kihangosító berendezéssel üzemeltetett telefonok használatára is. Az eredmény egyértelmű: mindkét esetben pontosan ugyanannyi baleset fordult elő. *„A problémát a telefonos beszélgetés jelenti, hiszen az eredményekből világosan kiderül, hogy az emberek nem képesek megosztani a figyelmüket a két dolog között, bár ők maguk természetesen azt hiszik, hogy igen. Abban az esetben, ha a sofőrök az utasokkal beszélgetnek, kisebb valószínűséggel okoznak balesetet, mivel az utas szintén reagál a különböző vezetési helyzetekre, azonban a vonal másik végén lévő személy semmit sem érzékel az adott szituációból. Mindenképpen azt tanácsoljuk tehát, hogy ha lehetséges, kerüljük a mobiltelefon használatát olyankor, amikor úton vagyunk.”* Frank Drew (Utah Egyetem), a kutatás vezetője.²¹²

Angliai kutatások szerint: A mobiltelefont kezében tartó vezető reakcióideje 30 százalékkal hosszabb, mint az enyhén spicces sofőrre, és 50 százalékkal reagál lassabban, mint telefonálás nélkül.²¹³

Egy **kanadai** vizsgálat azt is kimutatta, hogy nem csupán a telefonbeszélgetés közben, hanem utána is többszörösére növekszik a baleset kockázata. Ez az emelt kockázatú időszak a beszélgetést követő tíz percre terjed ki.²¹⁴

²¹² http://egeszseg.origo.hu/cikk/0627/953381/jelentosen_1.htm

²¹³ http://www.hetek.hu/sport/200405/a_mobiltelefon veszelyesebb_mint_az_alkohol

²¹⁴ <http://www.weborvos.hu/cikk.php?id=92&cid=64086>

A **Sidney Egyetem** kutatásai szerint: a beszélgetés a mobiltelefonnal nem csupán a telefonálás közben, de azt követően még tíz percen belül is négyszeresére növelte a baleseti kockázatot. Igen fontos, hogy nem volt értékelhető különbség a kézben tartott készülék, illetve a kihangosított telefon baleseti esélyt növelő hatásában. A veszély azonosnak bizonyult férfiak és nők esetén, nem volt különbség abban sem, hogy az autóvezető idős, vagy fiatal volt.

A baleseti veszély többszörösére növekedése nem egyszerűen annak következménye, hogy a sofőr egyik kezét a telefon miatt nem tudja megfelelően használni, hanem abból az összetett hatásból ered, hogy beszélgetés közben megoszlik a figyelem és romlik a reakció-idő.²¹⁵

A problémát fokozza, hogy egyre több járműgyártó kínálja a telefont alapfelszereltségként a járműbe, mely rendkívül megnehezíti a menet közbeni telefonálás elleni fellépést.

A mobiltelefon használat veszélyességére és a szükséges állami intézkedésekre a **Közlekedéstudományi Egyesület** is felhívta a figyelmet. A kezdeményezés a 9. számú mellékletben olvasható.

12.2.9. A mérgezett fa gyümölcse

A mérgezett fa gyümölcsének filozófiai jellegű problematikáját a büntetőeljárás során szokott felmerülni. A kérdés így hangzik: a mérgezett fa gyümölcse is mérgezett-e? A hasonlat a büntetőeljárás során beszerzett és felhasznált bizonyítékokra vonatkozik, és a valóságra átfordítva így hangzik: a jogellenesen beszerzett bizonyíték eredményképpen beszerzett újabb bizonyíték is jogellenesnek tekintendő-e? Egy egyszerű példán keresztül bemutatva a probléma a következő: a kényszervallás eredményeként tett beismerő vallomás, a büntetőeljárásban nem használható fel – ez evidencia. Ugyanakkor a jogellenesen beszerzett vallomás eredményképpen feltalált tárgyi bizonyítási eszköz, például a gyilkos fegyver, vagy maga az áldozat, vagy az eltulajdonított tárgy, és az azon található nyom, például újnyom felhasználható-e az eljárás során? E kérdés megválaszolása már nem ennyire egyértelmű, hiszen az elmélet inkább a nemleges, míg a gyakorlat inkább az igenlő választ helyesli.

A rendőri forgalomellenőrzés tekintetében is folyamatosan napirenden van a fenti probléma: lehet-e jogszerű annak a forgalomellenőrzésnek a hatására megindított eljárás, amely forgalomellenőrzés során a rendőrség forgalomellenőrző technikai eszközét hordozó személygépkocsi KRESZ szabály megszegésével tartózkodott a forgalomellenőrzés

²¹⁵ <http://www.weborvos.hu/cikk.php?id=92&cid=64086>

helyszínén? A gyakorlatban a forgalomellenőrző technikai eszköz leggyakrabban személygépkocsiban kerül elhelyezésre, amely személygépkocsi a technikai eszköz jellegétől függően szigorúan meghatározott pozícióban és helyen kell, hogy tartózkodjon. Ennek eredményeként, gyakran forgalom előtt elzárt területen, járdán, a menet irány szerinti bal oldalon, a forgalommal szemben áll a jármű. Ez a jármű – nem vitathatóan – megszegi a KRESZ vonatkozó szabályait, hiszen megkülönböztető fényjelzést nem használ, és sem magában a KRESZ jogszabályban, sem a szabálysértési kódexben nincs különleges rendelkezés ezen járművekre vonatkozóan.

A magam részéről azonban a kérdéssel felvetést is elutasítom, hiszen jelen esetben egyáltalán nem a jogellenesen beszerzett bizonyíték kérdésköréről van szó. Valóban igaz ugyan, hogy a forgalomellenőrzést végző jármű formálisan megszegi a KRESZ vonatkozó rendelkezéseit, de a formális szabályszegés még nem jelenti a tényleges szabálysértés megvalósítását. A szabály megszegése nem azonos a szabálysértés elkövetésével. Büntetőjogi tekintetben is hasonló a helyzet a tényállásszerű magatartás még nem azonos a bűncselekmény elkövetésével.

A KRESZ szabály megszegésével forgalomellenőrzést végző jármű helyzetének helye értékeléséhez álljon itt néhány büntetőjogi példa. A rendőr, amikor intézkedése során valakit személyi szabadságában korlátoz, ugyanígy felmerülhetne a kérdés: hol van a Btk-ban az a szabály, ami menetesíti a rendőrt a személyi szabadság korlátozása bűncselekmény elkövetése alól? – Sehol! Az orvos aki amputációs műtétje során maradandó fogyatékoságot eredményező súlyos testi sértést követ el, büntetendő? – Nem, pedig a Btk.-ban nincs reá nézve semmiféle kivételes, felmentő szabály.

A sebességellenőrző technikai eszköz megítélése kapcsán is hibás kiindulási alap a KRESZ-ben keresni olyan szabályt, amely a sebességellenőrző technikai eszközre vonatkozó speciális rendelkezéseket tartalmaz. Nincs ilyen.²¹⁶ Vannak büntethetőséget kizáró olyan okok amelyek, nincsenek a Btk.-ban meghatározva, és vannak olyan szabálysértési felelősségrevonást kizáró okok, amelyek nincsenek benne a KRESZ-ben, a szabálysértési törvényben, vagy a cselekményt szabálysértéssé nyilvánító egyéb jogszabályban.

A felhozott büntetőjogi példák esetében azt mondhatjuk, hogy a Btk.-ban meg nem határozott büntethetőséget kizáró okokkal állunk szemben, amelyek a hivatásbeli kötelezettség

²¹⁶ Egyébként lehetne ilyen, és ebben a formális jogértelmezésre hajlamos korban, lehet, hogy hasznos is lenne. A magam részéről azonban azt vallom, hogy a jogszabályok túlzott precizságra törekvése az ellenkező hatást válthatja ki. Más területről hozott példa: sokszor hivatkoznak arra, hogy a KRESZ jogszabály nem tiltja az autópálya leállósávján való közlekedést. – Ez formálisan igaz, ám a KRESZ jogszabály kimondja, hogy gépjárművel az úttesten kell közlekedni, tehát a leállósávon, az útpadkán, a járdán, a metróalagútban, stb. tilos, de ezt nem is kell a jogszabályban megfogalmazni, elegendő az általános szabály kimondása.

teljesítésére vezethetők vissza, és amelyek jogszabályi felhatalmazással zárják ki az „elkövető” felelősségrevonását.

A forgalomellenőrzés tekintetében tehát a rendőri eljárás megítélése szempontjából, nem a KRESZ jogszabályhoz kell nyúlni, hanem a rendőrségi törvényhez, amely törvény a rendőrt feljogosítja közlekedésrendészeti intézkedés végrehajtására. A Rtv. 1.§ (2) bekezdés e) pontja alapján a rendőrség *„közlekedési hatósági és rendészeti feladatokat lát el”*. A 44. § (1) bekezdése értelmében pedig, a *„rendőr az e törvényben és a külön jogszabályban meghatározott közlekedésrendészeti feladatának ellátása során*

a) a közúti forgalmat irányíthatja, korlátozhatja, illetve szüneteltetheti; ...”

A közlekedés rendjének, a közlekedési szabályok betartásának ellenőrzése – mint már korábban, a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény kapcsán is bemutattam – a rendőrség törvényben meghatározott kötelezettsége. E kötelezettség teljesítése során néha elengedhetetlen, hogy a rendőr a forgalomban résztvevő járművet olyan helyen állítson meg, ahol az egyébként tilos, vagy saját járművét – amelyben forgalomellenőrző, általában sebességellenőrző technikai eszköz van elhelyezve – olyan helyen állítsa le, ahol az egyébként tilos, így formális jogszabálysértést kövessen el. (Jogszabályból eredő kötelezettsége teljesítése során jár el így, pontosan ugyanúgy, mint amikor tényállásszerű magatartást követ el egy előállítás során.)

A Rtv. ugyanakkor megköveteli a rendőri intézkedések, így a közlekedésrendészeti intézkedések arányosságát is. A 15. § (1) bekezdése értelmében *„A rendőri intézkedés nem okozhat olyan hátrányt, amely nyilvánvalóan nem áll arányban az intézkedés törvényes céljával.”* A (2) bekezdés szerint *„Több lehetséges és alkalmas rendőri intézkedés, illetőleg kényszerítő eszköz közül azt kell választani, amely az eredményesség biztosítása mellett az intézkedéssel érintettre a legkisebb korlátozással, sérüléssel vagy károkozással jár.”*

A közlekedésrendészeti intézkedés arányossága csak egyféleképpen vethető fel: a vitathatatlan cél – az emberéletek megmentése – mellett milyen hátrányok érik az ellenőrzés alá vont személyt vagy a közlekedés többi résztvevőjét?

A KRESZ szabályoknak nem megfelelő módon elhelyezett sebességellenőrző technikai eszköz, ha nem akadályozza sem a járművek, sem a gyalogosok forgalmát, nem sérti senkinek a jogát, vagy jogos érdekét, akkor az intézkedés nem tekinthető aránytalannak és így jogellenesnek sem. Más a helyzet, ha a tiltott helyen, vagy módon elhelyezett jármű akadályt képez, zavar más közlekedési résztvevőt, vagy esetleg valakinek kárt okoz. Ilyenkor ugyanis a **szakszerűtlenség** akár büntetőjogi felelősséget is felvethet. A fent hivatkozott törvényhely

alapján a rendőrség akár a teljes járdát lezárhatná annak érdekében, hogy ott, vagy onnan forgalomellenőrzést végezzen. Erre természetesen általában nincs szükség.

Hasonló eset fordul elő a rendőri jelleggel nem rendelkező járművel menet közben végzett ellenőrzés során, amikor a szabályszegő követése során videótachográfos felvétel készül. Ezen ellenőrző jármű is formális szabályszegő, hiszen megkülönböztető jelzés nélkül gyorsabban halad a megengedett sebességnél. E felvétel alapján indított eljárás jogszerűsége sem kérdőjelezhető meg.

Az egész téma érdekessége az, hogy egyáltalán felvetődik ilyen probléma. Nagyon furcsának tartom, hogy egy jogállamban a jogsértésen, jelen esetben gyorshajtáson tetten ért elkövető nem bocsánatot kér megértve, hogy a szabályszegése emberéleteket követelhet, hanem kizárólag azon fáradozik, hogy milyen módon bújhat ki a felelősségrevonás alól.

Ez is arra utal, hogy a közlekedők tudatformálása területén rendkívül sok tennivaló van még.

Ugyanakkor nem lehet elmenni azon érvelés mellett sem, hogy a cél – a balesetmegelőzés – nem szentesítheti az eszközt – a szabálytalan ellenőrzést. Természetesen én sem vallom, hogy a jó cél érdekében a rendőr gyakorlatilag mindent megtehet úgy, mint a diktatórikus államberendezkedések idején. Álláspontom az, hogy a cél nem szentesítheti az eszközt, de eszközök nélkül nem lehet célt érni. Magyarazatot, indokot mindenféle szabályszegésre lehet találni. Például miért ne álljon az autópálya leállósávján, ha az ellenőrzés így hajtható végre a legcélszerűbben. A válaszom egyértelmű: azért ne, mert veszélyes, és emiatt szakszerűtlen; nem azért ne, mert formálisan tilos. Azon formális szabályszegések, melyekre fentebb utaltam, a járdán várakozás, menetirány szerinti bal oldalon várakozás, autópálya csekély forgalmú felüljáróján az egyik oldal elfoglalásával való várakozás, és más hasonló helyzetek csupán formális szabályszegések, és nem jelentenek veszélyt sem az ellenőrzést végzőkre, sem a forgalom többi résztvevőjére, így nem tekinthetők szakszerűtlennek.

12.2.10. Áellenőrzés

Mint már többször utaltam rá önmagában a rendőri jelenét jelentős visszatartó hatással bír. A rendőrség folyamatos jelenléte viszont a korábban bemutatott létszámkeret alapján nem biztosítható. Célszerű tehát olyan áellenőrző eszközöket alkalmazni, amelyek a preventív cél eléréséhez elegendők. Ilyen eszközök tulajdonképpen a fix telepítésű sebességellenőrző dobozok is, hiszen az ilyen dobozok döntő többsége üres, és a néhány valódi sebességellenőrző készüléket a rendőrség időről időre cserélgeti bennük.

Az árendőri jelenlét nem csupán ál sebességellenőrző eszközökkel biztosítható, hanem ál rendőrségi járművekkel, sőt „árendőrrel” is. A forgalomból kivont üzemképtelen rendőrségi járművek bábuval ellátva egyes autópálya szakaszokon való elhelyezése javasolható. Az elhelyezés helyszínét úgy kell meghatározni, hogy a jármű megrongálásának minél kisebb legyen az esélye.

Hasonló eredmény érhető el a csupán nagy távolságból rendőrségi járműnek látszó imitációk alkalmazásával is. Ugyancsak **a rendőri jelenlétet imitálja**, így a szabálykövető magatartást elősegíti az „árendőr” alkalmazása. Itt is nagyobb távolságból rendőrnek látszó tábla, vagy bábu alkalmazásáról van szó, amely elhelyezése inkább lakott területekre bevezető útszakaszokon célszerű. A vagyonvédelem ez esetben térfigyelő rendszer látóterében való elhelyezéssel biztosítható.

124. számú ábra
Ál rendőrségi jármű



12.3. A forgalomellenőrzés hatékonysága

A forgalomellenőrzés hatékonyságának megítélése, és általában a rendőri munka értékelése korántsem egyszerű feladat. A rendőrség egyes szolgálati ágainak minősítése során figyelemmel kell lenni az adott szakterület sajátosságaira is, így más szempontok érvényesülnek a bűnügyi, az igazgatásrendészeti, valamint a közrendvédelmi, azon belül is a közlekedésrendészeti, vagy a csapaterős tevékenységek megítélésekor. Ugyanakkor „*a rendőrségeknek manapság jobb teljesítményt kell nyújtaniuk kevesebb rendelkezésre álló eszközzel, és célzottan növelniük kell hatékonyságukat és eredményességüket.*”²¹⁷

„*A közrendvédelem minősége a rendőri jelenlét, az elérhetőség és a reagáló képesség állapotából ítélhető meg.*”²¹⁸ A közlekedésrendészeti ellenőrzés alapvető célja a preventív fellépés. Ezért elsősorban a legfőbb baleseti okokra kell koncentrálni. A prevenció eszköze a nevelés mely az ellenőrzés során tájékoztatás formájában jelenhet meg, azonban minden esetben meg kell győződni arról, hogy a tájékoztatás a megfelelő hatást elérte-e.

Az ellenőrzés hatékonysága abban áll, hogy **a balesetek száma miként változik a rendőri jelenlét hatására**. Ugyanakkor a járművezető szabálykövető magatartása általában

²¹⁷ Victor Prestel: A rendőri munka értékelése, Rendészeti Szemle, 2009. évi 6. szám.

²¹⁸ Finszter Géza: Teljesítménymérés a rendőrségnél, Rendészeti Szemle 2009. évi 6. szám.

nagymértékben függ a lebukás veszélyének nagyságától, a tettenérés valószínűségétől. Az, hogy egy járművezető milyen gyakran kerül rendőri ellenőrzés alá, számos tényezőtől függ. Alapvetően meghatározó elem a járművezető forgalomban való részvételének gyakorisága, mennyisége, és ideje. Ezzel párhuzamosan természetes, hogy befolyásoló tényező a rendőri jelenlét intenzitása az adott területen. Továbbá megemlítendő befolyásoló tényezők a járművezető forgalomban tanúsított magatartása, azaz hogy mennyire feltűnő viselkedésű, illetve az általa vezetett jármű kategóriája, gyártmánya, állapota is.

A rendőrség **céll ellenőrzései** során meghatározott helyeken (pl. szórakozóhelyek környezetében), meghatározott időben (például a szórakozóhely zárásának idején), gyakrabban találkozhat azon járművezetőkkel, akik az adott helyen, időben rendszeresen részt vesznek a közlekedésben.

Az utólag – általában sebességellenőrző technikai eszközök adatai alapján – kiszabott szankcióról a járművezetőnek minél hamarabb tudomást kell szereznie, hiszen preventív hatásról, csak akkor beszélhetünk, ha a jogsértést nyomban követi a szankció. Elfogadhatatlan, hogy a szabályszegő egy konkrét helyszínen elhelyezett fix berendezéssel rögzített szabálysértése után hónapokkal kap az eseményről határozatot. Ha ez a járművezető nem ismerte fel a sebességellenőrző eszközt és minden nap azon az útvonalon halad el, és mindennap megszegi a sebességhatárra vonatkozó szabályt, egyrészt meglehetősen hátrányos helyzetbe kerül azzal a járművezetővel szemben, aki más útvonalon közlekedik, vagy már felfedezte a sebességellenőrzés tényét, másrészt amennyiben a lehető legrövidebb időn belül értesült volna a jogellenes magatartásáról, a többi szabályszegés, így baleseti veszélyforrás minden bizonnyal elmaradt volna.

Ugyanakkor nem vitatható az a megállapítás, hogy akit a rendőrség gyakrabban ér tetten, az nyilván gyakrabban is hibázik. Ha pedig a rendőrség a balesetveszélyes magatartásformákat szűri ki, akkor a gyakrabban szabályszegésen tetten ért személyek valóban nagyobb veszélyt jelentenek a közlekedés biztonságára.

A rendőri forgalomellenőrzés hatékonyság mérhetővé tehető egy arányszám felállításával: hogyan aránylik egymáshoz a feltárt szabályszegések, és az ugyanilyen szabályszegésekből fakadó személyi sérüléssel járó balesetek száma. A rendőri tevékenység annál hatékonyabb, minél nagyobb a

szabálysértésért felelősségre vontak
azonos szabályszegésre visszavezethető balesetek

hányadosból képzett szám értéke. Ha a hányados az 5-öt nem éri el: az intézkedési aktivitás az adott normasértés vonatkozásában nem kielégítő. (A kívánatos arány: 10:1, optimális: 25:1.)²¹⁹

Összegzésképpen megállapítható, hogy

1. A közlekedési baleseti okkutatás eredményeképpen kimondható, hogy a balesetek döntő többsége a közlekedésben résztvevő ember hibás magatartására, általában konkrét közlekedési szabályszegésére vezethető vissza.
2. A rendőri ellenőrzés célja, hogy még a baleset bekövetkezése előtt fellépjenek a szabályszegő magatartást tanúsító járművezetőkkel szemben.
3. A rendőri ellenőrzés része a biztonságos közlekedésre nevelés folyamatának is.
4. Minden közlekedési résztvevőnek tudomásul kell vennie, hogy bárhol és bármikor számíthat akár nyílt, akár rejtett ellenőrzésre.
5. Az ellenőrzést bizonyos szabályszegésre kell koncentrálni.
6. Ugyanakkor a rendőr egyetlen szabálysértés mellett sem mehet el szóttanul.
7. A sebességellenőrzésen keresztül a rendőrség hatást gyakorolhat a közlekedők általános szabálykövetési hajlandóságára is.

²¹⁹ Dr. Irk – Dr. Varga: Forgalmellenőrzés, Rendőrtiszti Főiskola, 2005

IV. RÉSZ Jogalkotás – Jogalkalmazás

13. A megelőzés jogi eszközei és lehetőségei

A balesetek elkerülésének alapja az emberi hibák minimálisra szorítása. Ennek számos lehetőségét korábban már bemutattam. Az eszközök hatékonysága attól függ, hogy a tudatos járművezetői szabályszegések, vagy a gondatlan járművezetői hibás magatartások elkerülésére érdekében alkalmazzuk. Rendkívül fontos kitétel, hogy eredmény csak akkor várható, ha a beavatkozás célirányos, mégpedig a feltárt okokkal adekvát.

A tudatos szabályszegő magatartások megelőzésének alapvető eszköze a járművezetők tudati befolyásolása, melynek több szintje lehetséges²²⁰:

- Oktatás, mely segít a veszélyes helyzetek felismerésében, a veszélyes helyzetek megfelelő kezelésében,
- Nevelés, mely alapvető eszköze az agresszivitás elkerülésének, illetve a szabálykövető magatartás értéként való elfogadásának,
- Elrettentés, mely egyfelől tudatosítja a járművezetőkben, hogy bárhol és bármikor rendőri ellenőrzés alá vonhatók, másfelől egyértelművé teszi, hogy az elkövetett szabályszegés nem maradhat büntetlenül.

A büntetések visszatartó hatásának elengedhetetlen feltétele azok megfelelő súlya, azaz a büntetés nem lehet sem túl enyhe, sem végrehajthatatlanul súlyos.

Általános reakció a közvélemény, néha a szakmai közvélemény részéről is az, hogy a hatékonyság érdekében jogszabályi módosításokkal a büntetéseket szigorítani kell. Meggyőződésem, hogy a szigorítás önmagában haszontalan, az igazi visszatartó erőt a büntetések elmaradhatatlansága hordozza magában.

A büntetések elkerülhetetlenségének alapvető feltételei:

- ⇒ egységes és hatékony jogalkalmazás,
- ⇒ egyértelműen értelmezhető és a modern közlekedéshez, a modern társadalomhoz alkalmazkodó jogszabályi környezet.

Mindkét feltétel megléte vagy hiánya nyomon követhető a forgalomellenőrzést végző rendőrségen, a szabálysértési vagy közigazgatási hatóságként eljáró rendőrségen, és a bíróságokon is.

²²⁰ Persze hasonló a helyzet a nem tudatos szabályszegések esetén is, amikor ezek a szintek a hanyagság leküzdésére, az elvárt figyelmi szint tanúsítására irányulnak.

Habár a jogalkotás klasszikus értelemben megelőzi a jogalkalmazást, jelen dolgozatban először a jogalkalmazás által orvosolható problémákra világítok rá, úgy, hogy az egységes és hatékony jogalkalmazás megteremtéséhez megoldási javaslatokat is kínálok, majd ezután foglalkozom a jogalkotással, olyan kérdéseknél, melyek nem orvosolhatók a jogalkalmazás szintjén, csak jogszabályi változtatásokkal.

14. Jogalkalmazás

Egységes és hatékony jogalkalmazás alatt értem, hogy a fentebb felsorolt – jogalkalmazói minőségben eljáró – szerv, valamennyi szintjén adott jogszabályi rendelkezésről adott hivatalos véleménnyel rendelkezzen.²²¹ Hiszen elfogadhatatlan, az hogy valamely járművezetői szabályszegés, legyen akár egyszerű szabályszegés, könnyű sérüléssel baleset, vagy bűncselekmény, más-más elbírálás alá essen attól függően, hogy azt hol követték el, vagy melyik hatóság előtt folyik az eljárás.

„Sajnos a közlekedési bűncselekmények elkövetőivel szemben az ország különböző területein más-más felelősségre vonási és büntetéskiszabási gyakorlat alakult ki. Gyakran előfordul ugyanis, hogy ugyanolyan eredményt előidéző, ugyanazon szabályszegést megvalósító, hasonló adottságú vádlott esetében jelentősen eltérő büntetések kiszabására kerül sor, de előfordul az is, hogy a különböző megítélések miatt az adott cselekményért büntetés jár, míg másutt felmentéssel zárul az ügy.”²²²

A forgalomellenőrzést érintő egységes jogalkalmazás alapfeltétele a rendőrség közlekedési szerveinek magas szintű egységes irányítása, mely a korábban bemutatottak szerint regionális rendszerben képzelhető el. Emellett elengedhetetlen a forgalomellenőrzési feladatot ellátó rendőrök speciális képzése és folyamatos továbbképzése. A minden területen és minden szinten megkívánt **szakértelem** feltétele azonban a „*rendszeresen működő integrált emberierőforrás-gazdálkodás felépítése*”, mely segítségével kialakítható egy „*olyan megbízható szakmai alapon álló jogi környezet, amely – ötvözve a munkakör- és az életpálya-alapú humánmegoldások legjobb elemeit – jobbiztonságot teremt a köztisztviselők és a hivatásos állományúak számára, valamint megismerhető, kiszámítható és átlátható viszonyokat hoz létre.*”²²³

A forgalomellenőrzés során érvényesíteni kell azt az elvet is, hogy nem csupán a közlekedési szabály megszegésének tényét, hanem a szabályszegő személyének kilétét is bizonyítani kell, hiszen alapelv, hogy a szabályszegés tényleges elkövetőjének felelősségre vonása szolgálja a

²²¹ Például a kézben tartott mobil rádiótelefon forgalmi okból álló járműben való használatára vonatkozó korábban kifejtett értelmezési megoldás előtt személyesen konzultáltam a bíróság, az ügyész, és a rendőrség illetékeseivel. A bíró szerint forgalmi ok miatt álló járműben lehet telefonálni, az ügyész szerint nem. A rendőrség képviselője az ügyész álláspontjához csatlakozott. Pedig a jogszabály értelmezése megítélésem szerint egyértelmű....

²²² Váry László: A szubjektív veszélyei a közlekedési balesetek megítélésében, Belügyi Szemle 2004. évi 1. szám

²²³ Szakács Gábor: Az emberierőforrás-gazdálkodás új alapokra helyezésének szükségessége a közigazgatásban és rendészetben, Rendészeti Szemle, 2009. évi 6. szám.

prevenziót. Sem a szabálysértési felelősségre vonás, sem a büntetőjogi felelősségre vonás nem csupán a repressziót szolgálja, hanem a speciál- és generálprevenziót is.

A kiszabott szankció – legyen az helyszíni bírság, szabálysértési bírság, vagy bíróság által kiszabott büntetés – nevelő hatása akkor érvényesülhet igazán ha a szabályszegés tényleges elkövetőjét érinti, és azonos magatartásért mindenki azonos szankcióra számíthat.

14.1. Egységes jogértelmezés

Az egységes és hatékony jogalkalmazás feltétele tehát az egységes jogértelmezés. Ahol a jogalkalmazó – legyen az bíró, ügyész, vagy rendőr – olyan jogszabállyal találkozik, mely értelmezése a kívánt hatással ellentétes eredményt hoz, vagy amely „jogi kiskapura” utal esetleg „kijátszható”, kötelezettsége kellene legyen felettes szervén keresztül – a „szolgálati út” betartásával – erről az adott szervezet központi szervét tájékoztatni. E szervezeteknek szoros kapcsolatban kellene lenniük a jogalkotási folyamat szereplőivel, és így a feltárt problémákra a lehető legrövidebb időn belül a jogalkotás szintjén lehetne reagálni.²²⁴ Ugyanakkor súlyos problémának látom a jogértelmezésben előforduló anomáliákat, melyek viszonylag egyszerűen, jogalkotási beavatkozás nélkül orvosolhatók.

A „nullum crimen sine lege” büntetőjogi alapelv szerint csak olyan magatartás miatt lehet valakinek kimondani a bűnösségét, amely magatartást a törvény büntetni rendel. A Btk. közlekedési bűncselekményeinek jelentős része úgynevezett keretdiszpozíció. A keretdiszpozíciót tartalommal kitöltő ágazati jogszabály pedig általában a KRESZ jogszabály. Ezért a KRESZ alkalmazásakor is figyelemmel kell lenni a büntetőjogi alapelvekre. Ugyanakkor hibás jogalkalmazói gyakorlatot eredményez, ha a jogszabály értelmezést csupán formálisan végezzük el. A formális jogértelmezést egy egyszerű példán keresztül mutatom be. A KRESZ jogszabály 48. § (5) bekezdése az 1997 évi módosítást megelőzően a biztonsági öv használata tekintetében úgy rendelkezett, hogy a járművel akkor szabad közlekedni, ha a személy „*biztonsági öve be van csatolva.*” E szabály formális értelmezésnek a veszélye az, hogy jogszerű magatartásnak minősítették, és mellőzték a büntetés kiszabását azzal szemben, akinek a biztonsági öv úgy volt becsatolva, hogy a védelmet szolgáló öv a háta mögött volt elvezetve. A vonatkozó jogszabályhely mai szövege szerint a személynek „*a biztonsági öv*

²²⁴ Jelenleg – néhány kivételtől eltekintve – az említett szervek jogalkalmazóként a jogalkotásban csak érintőlegesen, véleményezési joggal vesznek részt. Más kérdés, hogy szakmai fórumokon észrevételezhetik a problémákat, melyre megítélésem szerint sajnos az elvárt szintnél jóval ritkábban kerül sor, pedig a szakmai fórumok, társaságok, egyesületek hatékonyan tudnának fellépni számos kérdésben.

becsatolásával kell magát rögzíteni”. Meggyőződésem, hogy amennyiben az eljáró hatóságok a jogértelmezés során nem csupán a szabály formális oldalát, hanem a norma védelmi körét is figyelembe vették volna, a korábbi jogszabálysöveg se vezethetett volna a „büntetés alóli kibújáshoz”.

14.2. A KRESZ értelmezése

A közlekedési szabályok jelentős része – jellegéből adódóan – nem egyértelmű parancsot vagy tilalmat fogalmaz meg (mint például a tilos jelzés jelentése), hanem a járművezetőtől mérlegelést kíván. Az ilyen mérlegelést igénylő szabályokat a köznyelv gyakran „gumiparagrafusoknak” nevezi, hiszen valódi tartalma – úgy érzik – a jogalkalmazó megítélésétől függ. Ilyen mérlegelést kívánó szabályokban a következő kifejezésekkel találkozhatunk: „kellő időben”, „fokozott óvatossággal”, „mérsékelt sebességgel”, „az útviszonyoknak megfelelő sebességgel”, „hirtelen fékezés” stb. E kifejezések valódi normatív tartalommal való megtöltése jogalkalmazói feladat. Sajnos kijelenthető, hogy e területen nincs egységes és ezért nincs hatékony jogalkalmazás. Nem különbek ettől a Btk. egyes megfogalmazásai sem. Ehelyütt csak a „befolyásoltság” fogalmára utalok, mely a bírói gyakorlat szerint olyan szubjektív, ezért bizonyíthatatlan állapot, melynek megítélése mégis a bíróságok feladata.

Természetesen – mint feljebb a formális jogértelmezéssel kapcsolatban kifejtettem – a konkrét tilalmat vagy parancsot absztrakt módon megfogalmazó jogszabályt is meg lehet tölteni normatív tartalommal, csak ennek egységesnek kell lennie. Tekintettel azonban a jogbiztonság követelményére, e szabályok normatív tartalommal való megtöltése inkább jogalkotói feladat kell, hogy legyen.

A mai gyakorlatban van példa az egységes jogalkalmazói értékelésre is, ám ennek biztosítékait jogalkotással kellene megteremteni. Az egységes jogalkalmazásra példaként felhozható a gyalogátkelőhely megközelítésének szabálya. A KRESZ 43. § (2) bekezdése értelmében a gyalogátkelőhelyet *„járművel csak fokozott óvatossággal és mérsékelt sebességgel szabad megközelíteni”*. A mérsékelt sebesség tekintetében a bírói gyakorlat egységesnek tűnik, amikor a 25-30 km/h értékben határozza meg a mérsékelt sebesség maximumát. Eszerint ha a gyalogos átkelőhelynél gyalogos tartózkodik, és a jármű ekkora sebességre lassított, de a gyalogos áthaladását nem kezdte meg, a jármű folytathatja útját, akár gyorsítással is. Ebben az esetben azonban – ellentétben a biztonsági öv használatánál kifejtettekkel – indokoltnak tartom a jogszabály pontosítását, hiszen a járművezető helyes

magatartására ne csupán a bírói ítéletből, hanem már a KRESZ jogszabály szövegéből is következtethessen.

Elsőbbségi jog értelmezése

A jogalkalmazói egységesség hiányára viszont példaként talán a KRESZ egyik legalapvetőbb rendelkezése hozható fel: az elsőbbség fogalma. A KRESZ III. függelék b) pontja értelmében: *„Elsőbbség: továbbhaladási jog a közlekedés más résztvevőjével szemben. Azt a járművet, amelynek elsőbbsége van, az elsőbbségadásra kötelezett nem kényszerítheti haladási irányának vagy sebességének hirtelen megváltoztatására. ...”*

Az elsőbbség tartalma részben statikus, részben dinamikus vonatkozású. Az elsőbbség alapja a jog a továbbhaladáshoz. Ez statikusan, álló résztvevőknél a továbbhaladás elsőnek történő megkezdésére jogosít. Dinamikus viszonyban, a közlekedés mozgásban lévő résztvevői esetén, pedig kijelöli a mozgásváltoztatásnak azt a mértékét, amely már nem tartozik az elvárt közlekedési együttműködés körébe, vagyis azokat, amelyekre az elsőbbséggel rendelkezők jogszerűen nem kényszeríthetők.

Tartalmát tekintve az elsőbbségi jog másképpen értelmezhető a járművekre és a gyalogosokra. Ehelyütt csak a járművekre vonatkozó elsőbbségi joggal foglalkozom.

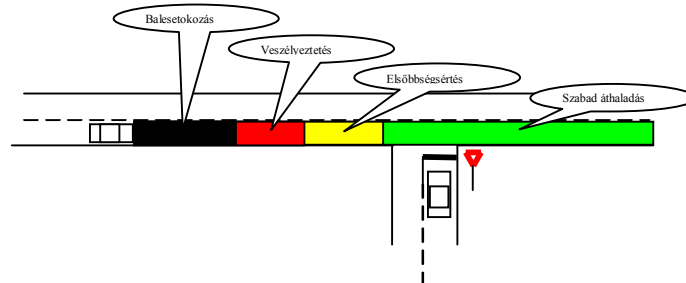
A járművezetőt megillető elsőbbségi jogosultság dinamikus vetületében azt jelenti, hogy őt, az elsőbbségadásra kötelezett nem kényszerítheti *„haladási irányának vagy sebességének hirtelen megváltoztatására”*. Ez egyben – a jogok és kötelezettségek egymást kiegészítő rendszerében – azt is jelenti, hogy az elsőbbségi pozícióban közlekedőtől is elvárt az olyan mértékű irány és sebességváltoztatás, amely *„hirtelennek”* nem minősül. *„A továbbhaladáshoz való jog több vonatkozásban korlátozott. A közúti forgalom nagysága, folyamatosságának a biztosítása szükségessé teszi, hogy az elsőbbséggel rendelkező járművezető segítse elő a célszerűség és észszerűség keretei között azok továbbhaladását, akik e nélkül méltánytalanul hosszú ideig veszteglésre kényszerülnének.”*²²⁵ *„Az elsőbbséggel rendelkező jármű vezetőjének is kellő figyelemmel és körültekintéssel kell az útkereszteződést megközelítenie, mert számítani kell arra, hogy lassításra vagy nem hirtelen kormányzásra kényszerülhet.”*²²⁶ Praktikusan ez a jármű sebességétől függő távolsággal jellemezhető, amit a 125. számú ábra rajz szemléltet: ha az elsőbbségi jog kötelezettje az elsőbbségsértési távolságon belül halad be a jogosult elé, megsértette elsőbbségét, míg, ha a veszélyeztetési

²²⁵ Útmutató az 1. függelék III. b) ponthoz

²²⁶ BH 1994. 580. vö.:BH 1995. 446.

távolságon belül, akkor veszélyeztette, vészfékezésre kényszerítette, míg, ha a baleseti távolságon, azaz maximális intenzitással meghatározható féktávolságon belül, akkor a baleset elkerülhetetlen.

125. számú ábra
Az elsőbbségsértési távolság értelmezése



E szilárdnak mondható jogelvre tekintettel értelmezést a fékezés és irányváltoztatás „hirtelen” jellege kíván.

A bírói ítélezési gyakorlatban az elsőbbségi jog tekintetében a fékezés intenzitásának kérdése akkor kerül felszínre, amikor a már bekövetkezett baleset vizsgálata és elemzése során arra a kérdésre keresik a választ, hogy az elsőbbséggel rendelkező – sajnos igen gyakori sebességtúllépése – okozati összefüggésbe hozható-e a balesettel. Az okozati összefüggés akkor állapítható meg – az általánosan elfogadott *conditio sine qua non* módszer szerint – ha az elsőbbséggel rendelkező szabályszegő magatartásának elmaradása, azaz szabálykövető közlekedése esetén a baleset elmaradt volna. E kérdés megválaszolása szakértői számítás alapján lehetséges. A szakértői számítás eredménye a felhasznált adatoktól függ. Az alapadat pedig nem más mint az a lassulásérték, melyet a jogalkalmazó elvár az elsőbbséggel rendelkezőtől. E tekintetben a joggyakorlatban nincs egyetértés.

Az ítélezők egy része kizárólag a „lassító fékezést” várja el a járművezetőktől, míg mások – figyelemmel a KRESZ 3§ (1) bekezdés c) pontjában megfogalmazott általános balesetelhárítási kötelezettségre – a baleset elhárítása érdekében olyan nagy intenzitású fékezést várnak el, amely egy erőteljes, de még blokkolást nem eredményező, azaz önvészélyeztetéssel nem járó fékezést jelent. Mindemellett a szakértő gyakorlat általában az adott helyen és időben elérhető legnagyobb lassulás felét tekinti a hirtelen fékezés határának. Ez számokban azt jelenti, hogy míg az első esetben $2,5 \text{ m/s}^2$ lassulással számoltatják a szakértőt, addig a második esetben ez a lassulásérték $5,5 \text{ m/s}^2$ körül van, míg a legáltalánosabb harmadik esetben $3,5 \text{ m/s}^2$. Ez az adott helyzetben azt jelentheti, hogy a helyszínen hátramaradt fékezési nyom ellenére, mely egyértelműen intenzív fékezésre utal, az ítélet alapja kisebb lassulásértékkel végigvezetett számítás, és így a felmentés. – Mindez

rendkívül káros, hiszen azt sugallja a járművezetőknek, hogy a sebességtúllépés bocsánatos bűnnek számít.

Ugyancsak az elsőbbségadási kötelezettséggel kapcsolatos probléma az elsőbbséggel rendelkező megtévesztő mértékű sebességtúllépése. A megtévesztő sebesség fogalmát a joggyakorlat az elsőbbséggel rendelkező tekintetében használja, és azt érti alatta, hogy az elsőbbséggel rendelkező olyan nagy sebességgel érkezik a védett úton, illetve védett pozícióban, ami valamilyen ok miatt lehetetlenné teszi, hogy a kötelezett a jogosult részére az elsőbbséget megadja. Minél nagyobb egy jármű sebessége, annál nagyobb az a távolság, amelyről még elsőbbségsértés nélkül a kereszteződésbe be lehet haladni. Az elsőbbség megadásának feltétele, hogy a kötelezett megbecsülhesse a jogosult jármű sebességét és távolságát. Vitatott azonban az, hogy elvárjuk-e az elsőbbségadásra kötelezett jármű vezetőjétől, hogy az elsőbbséggel rendelkező jármű sebességét minden körülmények között helyesen mérje fel.

A szakértők azt állítják, hogy vannak olyan sebességek, és ezzel összefüggő távolságok, amelyekből az emberi percepció nem képes a realitásoknak megfelelő nagyságrendben a sebességet észlelni. Ha valaki egy mozgó tárgy sebességét becsüli meg, arra támaszkodik, hogy a tárgy adott idő alatt mekkora utat tesz meg. Oldalirányú megfigyelés esetén az úthossz relatív jól becsülhető, ha azonban a tárgy szemből érkezik a megtett útra csak abból lehet következtetni, hogy a tárgy látható nagyága mekkorát nött. A messze lévő tárgyakat a megfigyelő kis szög alatt látja, és ha a tőle megszokott időegység elteltével a tárgy észlelhető mérete a távolság miatt még mindig kicsi, nem alakul ki benne az a benyomás, hogy a jármű nagy sebességgel érkezik. Jogi szempontból hozzáteendő, hogy ebben a tapasztalatában csak megerősíti az, hogy – a bizalmi elv alapján – joggal számíthat arra, hogy a jármű az adott közlekedési térségben megengedett sebességgel közlekedik.

A jogalkalmazásban az már régóta nem vitatott, hogy az elsőbbségi helyzetben közlekedő jármű a nagy sebessége miatt járhat az út olyan pontján, amely valamilyen objektív körülmény miatt – hóesés, köd, útkanyarulat, bukkanó – az elsőbbségadási kötelezettség helyéről nem észlelhető. Ilyenkor a kötelezett forgalmi művelete végrehajtása előtt csak annyi ismerete lehet a *védett* út forgalmáról, hogy – ugyancsak a bizalmi elv alapján – feltételezi, hogy a védett pozícióban közlekedő jármű csak megengedett sebességgel, vagy relatív gyorsahajtás nélkül érkezik.

„Ha a sebességre visszavezethetően (így pl. útkanyarulat, bukkanó takaró hatása miatt) a jármű kellő körültekintés mellett sem volt észlelhető, avagy ha az adott sebesség az

elsőbbségadásra kötelezett számára megtévesztő volt”²²⁷, az észlelés hiánya, illetve a sebességbecslés pontatlansága nem felróható. Ezt az álláspontot a Legfelsőbb Bíróság jogegységi határozatában a bíróságokra nézve köztelezővé tette, így az elvileg része a jogalkalmazásnak: „A közúti közlekedés szabályai szerint elsőbbségadásra kötelezett általában akkor is felelősséggel tartozik az elsőbbségadási szabályok megszegéséért, ha az elsőbbségre jogosult a megengedett sebességet túllépte. Kizárhatja a felelősségét, ha az elsőbbségadási kötelezettsége szempontjából jelentős körülményeket az elsőbbségre jogosult szabályszegése következtében nem észlelhetett, vagy ha e körülményekre nézve az elsőbbségre jogosult megtévesztette.”²²⁸

Ennek ellenére rendszeresek az olyan ítéletek, melyek az elsőbbségi jog primátusa mellett érvelnek, és amelyek a védett úton haladó jármű igen durva sebességtúllépése estében sem firtatják annak büntetőjogi felelősségét.

A jogalkalmazó számára a megtévesztő sebesség mértékének meghatározása már nem egyszerű feladat. A sebesség becslhetőségének feltételei több tényezőtől függenek (pl. a megfigyelés irányától, láthatóságtól, a közlekedési környezet a viszonyítási pontjaitól, a jármű méreteitől, kiképzésének a jellegzetességeitől). Egyértelmű, hogy a sebességbecslés éjjel, lakott területen kívül, szemben közlekedő jármű esetén – különösen az egy fényponttal informáló motorkerékpároknál – szinte lehetetlen. Egy csillapított közlekedésű zónában a megengedett 30 km/h sebesség helyett, annak kétszeresével, 60 km/h sebességgel haladó jármű észlelése nem ütközik olyan nehézségbe, mint az 50 km/h helyett 100 km/h sebességgel haladóé. Azonban a 130 km/h megengedett sebesség helyett már a 190 km/h is felismerhetetlen. Ezért nem lehet egy egységes határt kijelölni a megtévesztő sebesség megítélésékor. Általánosan elfogadott nézet, hogy ha az elsőbbséggel rendelkező a megengedett sebességet a felével túllépi, sebessége már megtévesztő lehet. Az egyértelmű megtévesztőséget mondta ki a bíróság a megengedett kétszeresével közlekedő jármű esetén: *“A maradandó fogyatékoságot eredményező közúti baleset gondatlan okozásának vétsége miatt nem állapítható meg a terhelt büntetőjogi felelőssége, ha az elsőbbségadási kötelezettségének eleget téve hajt fel a közútra lakott területen, amelyen az elsőbbséggel bíró motorkerékpáros a megengedett maximális sebesség kétszeresével halad, és a baleset kizárólag a sértett gyorsajtása miatt következik be.”²²⁹*

²²⁷ BH 1997. 506.

²²⁸ 6/1998 Büntető Jogegységi Határozat

²²⁹ BH 2002. 2.

A fent kifejtettek alapján a következő jogalkalmazói ajánlás fogalmazható meg:

A bírói ítéletekben, és a szabálysértési határozatokban egyértelművé kell tenni, hogy sebességtúllépés nem lehet kisebb jelentőségű szabályszegés, mint az elsőbbségadási kötelezettség elmulasztása.

Az elsőbbségadási kötelezettség szempontjából a büntetőjogi felelősséget a vonatkozó elsőbbségadási kötelezettséget előíró KRESZ szabály mellett a sebességre vonatkozó, és a balesetelhárítási kötelezettséget előíró szabályhely is megalapozhatja.

A sebességtúllépéssel közlekedő jogosult felelősségét

- amennyiben megtévesztő sebességgel haladt, a KRESZ 26. § (sebesség) alapján,
- amennyiben a megengedett sebességet túllépve közlekedett, és a balesetet kis intenzitású fékezéssel elkerülhette volna, a KRESZ 3. § (1) bekezdés c) pont (vétkes közömbösség – balesetelhárítási kötelezettség) alapján,
- amennyiben a megengedett sebességet túllépve közlekedett, de csak hirtelen fékezéssel tudta volna a balesetet elhárítani a KRESZ 3. § (1) bekezdés c) pont (balesetelhárítási kötelezettség) alapján, ha a hirtelen fékezés nem jelent önvészélyeztetést,
- amennyiben a megengedett sebességgel haladt, ugyancsak a KRESZ 3. § (1) bekezdés c) pont (balesetelhárítási kötelezettség) alapján vonható felelősségre.

Ez utóbbi felelősségrevonást a bűnös közömbösség, vagy a figyelmetlen, gondatlan vezetés, míg az előzőeket egyértelműen a sebességre vonatkozó előírások betartásának tudatformáló, nevelési eszközökkel való kikényszerítése indokolja.

A fékezés intenzitásával kapcsolatos konkrét értelmezést a műszaki szakértés kezdeményezte, hiszen jogalkalmazói kérdésként az elkerülés lehetősége szerepelt, ám az elvárt fékintenzitás nem. A szakértői gyakorlatban általánosan elfogadott tehát az, hogy amennyiben a baleset elkerüléséhez az elsőbbségi joggal rendelkezőnek az – adott közlekedési környezetben, adott járművel – elérhető legnagyobb átlaglassulási érték felével, vagy annál nagyobb intenzitással kell fékeznie, az elsőbbségsértés megállapítható. A személyjárművek átlagos tulajdonságait tekintve ez a $3,5 \text{ m/s}^2$ körüli átlaglassulási értékeket jelenti.

Hangsúlyozottan eltér ettől az a lassulási intenzitás, amelyet a tömegközlekedési járművek esetén hirtelennek célszerű tekinteni. Ezekben a járműveken az utasok állva is utazhatnak, az ülő utasok passzív biztonsági felszereléssel nincsenek védve, sérülékenységük veszélye magasabb. Közlekedési szakemberek különböző intenzitású fékezések hatását vizsgálták a buszon tartózkodók szempontjából, amelynek eredményeként kijelenthetjük, hogy a $2,5 \text{ m/s}^2$ átlaglassulást eredményező fékezés ezeknél a járműveknél már „hirtelennek” tekinthető.

50. számú táblázat
*A lassulás hatása a buszon tartózkodókra*²³⁰

átlaglassulási érték m/s ²	Eredmény
2,5	kapaszkodó ember képes magát megtartani, még az idősek is
3,0	tárgyak leesnek, erősen kapaszkodó utas állva tud maradni
3,5	tárgyak leesnek az ülésről, igen erősen, a fékezésre felkészülten kell kapaszkodni
4,0	minden tárgy lecsúszik az ülésről súlyosan veszélyeztetni az álló utasokat

Megfontolásra javaslom, hogy a „feles” lassulás, mint elsőbbségsértési lassulást tekintsük eltúlzottnak, és már alacsonyabb értékben, kisebb fékintenzitással határozzuk meg az elsőbbségsértés tényét. Abban az esetben, ha a joggyakorlat ezt az álláspontot elfogadja, az elsőbbségsértés 2,5 m/s² átlaglassulási értéktől megállapítható lehet majd, és ezzel a KRESZ jelenlegi bonyolult dinamikai fogalmi rendszere (zavarás, akadályozás, elsőbbségsértés, veszélyeztetés) is egyszerűsíthető, hiszen az akadályozás dinamikus értelme és az elsőbbségsértés egybemosódna.

Követési távolság és a vakvezetés tilalma

A gyakorlatban több olyan balesettel találkozunk, melyek esetében a KRESZ szabályszegés alapján történő felelősség-megállapítás nem esik egybe a társadalom, illetve a „józanész” elvárásával. Konkrétan: álló járműnek hátulról nekiütköző jármű vezetője bizonyos esetekben felmentésre számíthat. Ezen esetek azok, amelyekben a járművezető megfelelő követési távolságot tartva közlekedik ugyan, de valamilyen külső ok miatt a rendelkezésére álló féktávolság lecsökken. Ez leggyakrabban két formában fordul elő, egyrészt akkor, amikor az elől haladó jármű nem fékezve, hanem a saját fékútjánál lényegesen rövidebb távolságon belül áll meg, mert ütközés történt. Ekkor a mögöttes jármű, akkor is, ha megfelelő követési távolságot tartott – mivel „elfogyott” előle a rendelkezésre álló távolság – képtelen járművét megállítani, és a már ütközött járműveknek csapódik. A sorozatütközések esetén tehát a mögöttes jármű vezetője, szabályszegés hiányában gyakran nem tehető felelőssé a balesetért. Másrészt a követett jármű akadályt – általában forgalmi ok miatt álló járművet – későn, féktávolságon belül észlelve, fékezés (és szükségszerű ütközés) helyett hirtelen irányváltoztatással kikerüli az akadályt, majd a mögötte haladó jármű az akadálynak ütközik. Ebben az esetben is a mögöttes jármű vezetője megfelelő követési távolságot tartott, mert ha az elől haladó jármű fékezve megáll, ő is képes lett volna járművét megállítani, ám az elől

²³⁰ Destek Miklós – Draskóczy Magda – Irk Ferenc – Roszmusz András: Elvárhatóság a közlekedésben (OKBT-JATE, Budapest-Szeged, 1988)

haladó jármű vezetőjének figyelmetlensége miatt a mögöttes jármű rendelkezésére álló távolság itt is „elfogyott”.

A fenti esetekben a mögöttes jármű vezetője, mely az álló járműnek ütközött, - a baleset kimenetelétől függetlenül – felmentésre számíthat.

Mindez azért történik így, mert a baleset miatt eljáró hatóságok kizárólag a KRESZ 27. § szerinti követési távolság szabályában gondolkodnak. Pedig fontos leszögezni, hogy a követési távolság és a sebesség egymástól elválaszthatatlan szabályok. A sebesség megválasztására vonatkozó KRESZ 26. § (4) bekezdésében meghatározott szabály, miszerint a járművezetőnek mindenkor be kell látnia féktávolságát, nem értelmezhető a követési távolságtól függetlenül. Azért, mert az elől haladó jármű mögött, a 27. § szerint a féktávolságnál kisebb távolságot kell követési távolságként tartani, nem mentesíti a járművezetőt attól, hogy belássa féktávolságát. Ez az ellentmondásosnak tűnő elvárás akkor teljesülhet, ha a járművezető az előtte haladó járművön „átlát”, azaz tisztában van az előtte lévő forgalmi viszonyokkal. A két szabályhely együttes értelmezése alapján a járművezetőtől tehát az követelhető meg, hogy ne csupán az előtte haladó jármű sebességéhez igazítsa saját sebességét, és követési távolságát, hanem az azt megelőző forgalomról is legyen tájékozott. Amennyiben ez nem lehetséges, mert olyan nagyméretű, „átláthatatlan” jármű halad előtte, akkor pedig meg kell követelni a féktávolság megtartását, hiszen a belátható útszakasz az elől haladó jármű miatt lecsökken. Így az úton haladó „átláthatatlan” jármű pontosan olyan beláthatóságot korlátozó akadály lehet, mint az út vízszintes, vagy függőleges vonalvezetéséből adódó fizikai beláthatósági korlátok.

A helyes KRESZ értelmezés szerint, tehát a jelenleg felmentéssel záruló ügyek jelentős részénél a KRESZ 26. § (4) bekezdése alapján – egyébként az általánosan elvártnak megfelelően – elmarasztaló ítéletek születhetnének.

A gyakorlat egyébként a KRESZ 26. § (4) bekezdésében írt szabályt kizárólag a korlátozott látási viszonyok közötti sebességválasztás szabályának tekinti. Megítélésem szerint ez téves értelmezés.

A KRESZ 26. § (4) bekezdése: *„A jármű sebességét (...) úgy kell megválasztani, hogy a vezető járművét meg tudja állítani az általa belátott távolságon belül és minden olyan akadály előtt, amelyre az adott körülmények között számítani kell.”*

A szabály két tagmondatból áll, és az „és” kötőszó alapján ez egy mellérendelő mondat szerkezet, azaz mindkét tagmondatnak egyszerre kell érvényesülnie. Ez azonban tartalmi ellentmondást jelent, hiszen az első tagmondat azt követeli meg, hogy a járművezető

minden – akár extrém – akadály előtt is képes legyen járművét megállítani, míg a második tagmondat csak olyan akadályok esetén követeli meg ugyanezt, amely akadályok várhatóak.

Az ítélkezési gyakorlat kidolgozta és egyértelműen konzekvensen alkalmazza a várható akadály fogalmi meghatározását. Az az akadály várható, arra az akadályra kell a járművezetőnek számítani, amely a reá vonatkozó jogszabályi kötelezettségeknek megfelel.²³¹ Praktikusan ez azt jelenti, hogy az „akadály” ott van, ahol a jogszabályok előírásai szerint lehet, úgy van kivilágítva ahogy kell, olyan fényvisszaverő eszközök vannak rajta a mit a jogszabály előír. Ezért nem kell számítani autópályán gyalogosra, úton fekvő emberre, stb.

A féktávolság belátásának követelménye azonban nem korlátozott látási viszonyokra vonatkozik.

E jogszabályhely helyes értelmezése tehát az lehet, hogy,

1. Jó látási viszonyok között be kell látni a féktávolságot, persze a belátott féktávolságon belül lehet „átlátható” másik jármű is, mely mögött követési távolságot kell tartani,
2. Korlátozott látási viszonyok között pedig, az út vonalvezetésnek megfelelő sebességgel lehet haladni, hiszen csak a várható – észlelhető, látható – akadály előtt kell tudni megállni. A követési távolság és belátható útszakasz hossza korlátozott látási viszonyok között is értelmezhető, hiszen, ha az elől haladó jármű nem „átlátható” akkor ilyen viszonyok között is féktávolság tartását kell megkövetelni.

Annak érdekében, hogy a korlátozott látási viszonyok fogalma és a beláthatóságot korlátozó körülmény fogalma egyértelműen elkülönülhessen a jogalkotás eszközével kívánatos élni, melyre a 15.6. fejezetben térek vissza.

14.3. Btk. értelmezése

A Btk. hét közlekedési bűncselekménye számos olyan fogalmat tartalmaz, melyek egységes értelmezése nehézséget okoz, pedig az a hatékony jogalkalmazás feltétele lenne. A bírói gyakorlat számos ilyen fogalmat kidolgozott és hatékonyan alkalmazza is azokat. A prevenció ellen „dolgozik” viszont az, ha a szabályszegő, balesetet okozó járművezető felmentésre számíthat. Ennek elkerülése érdekében szükséges a Btk. és a hozzá kapcsolódó jogelvek, és módszerek egységes alkalmazása.

²³¹ Babinyecz Ferenc: Gondolatok az elváratóságról, A közlekedési jogalkalmazás egyes kérdései (A Közlekedési Bírák Egyesületének kiadványa) 1998.

Befolyásoltság

Ehelyütt csak utalok az ittas és bódult járművezetéssel kapcsolatosan korábban kifejtettekre, hogy jelenleg Magyarországon ittas vezetés miatt csak azt lehet elítélni, aki a megfelelő ismeretek hiánya miatt nem tudja a „szükséges” védekezést előterjeszteni.

Az ismert védekezések megcáfolására a bíróságoknak nincs lehetőségük, tekintetben a kulcs a rendőrség kezében van. A rendőrség, mint az ittasan okozott balesetek helyszínén eljáró hatóság, az ismert védekezéseknek megfelelően a helyszíni szemle kiterjesztésével esélyt teremthet a tényegese felelősségrevonásra. A végleges megoldásra viszont a jogalkotásnak van lehetősége. (Lásd 15.2. fejezet)

Rizikófokozás tilalma

Nem jogszabályértelmezési, hanem a büntetőjogi okozatosság elméletét érintő kérdés az, hogy számos közlekedési büntetőügyben feltárássra kerül olyan egyértelmű, gyakran durva KRESZ szabályszegés, mely az ítéletben „értékeletlen” marad, annak elkövetője nem tartozik felelősséggel a bekövetkezett balesetért. Konkrétan leggyakrabban a sebességtúllépés és az elsőbbségi szabályok megszegésének kollíziója fordul elő.

A szabályszegés és a baleset közötti okozati összefüggés vizsgálatánál a feltételegyenértékűségi elméleten nyugvó „conditio sine qua non” módszer szerint járnak el. E módszer lényege, hogy az események gondolati rekonstrukciója során a szabályszegő magatartást szabálykövető magatartással helyettesítve a baleset bekövetkezésére, vagy elmaradására lehet következtetni. Ha például a járművezető a megengedett 50 km/h sebesség helyett 85-90 km/h sebességgel haladt és a gyalogost elütötte, azt kell megvizsgálni, hogy azonos észlelési ponthoz viszonyítva, ha a megengedett sebességgel haladt volna, meg tudta volna-e állítani járművét a gyalogos áthaladási nyomvonal előtt. Igenlő válasz esetén az okozati összefüggés megállapítható, míg ha a válasz nemleges a szabályszegés és a baleset között nincs büntetőjogi okozatosság.

Az elsőbbségre jogosult tehát, aki a megengedett sebességet túllépve közlekedett „*az elsőbbségadási kötelezettség megszegésével összefüggő közúti balesetért ugyancsak felelősséggel tartozhat, kivéve, ha a baleset a jármű megengedett sebessége mellett is bekövetkezett volna.*”²³²

²³² 6/1998. BJH

Ugyanakkor mindenki számára nyilvánvaló, hogy a megengedett sebességgel is bekövetkező baleset tényleges következménye jelentősen eltérhet a sebességtúllépés esetén kialakult eredménytől, hiszen a tényleges ütközési, vagy elütési sebesség nagyságrenddel kisebb lehet. Általában tehát a sebességtúllépés, vagy más szabályszegés sértetti közrehatásként, a büntetés kiszabása során kerülnek értékelésre, de nem befolyásolják a baleset okozójának bűnösségét, és a cselekmény minősítését.

A sebességtúllépéshez hasonló probléma jelentkezik akkor, amikor a járművezető biztonsági övét nem használva sérül meg, egy más által okozott balesetben. Kérdés az lehet, hogy amennyiben használta volna a megfelelő védőeszközt, a sérülés elmaradt volna, vagy legalábbis nem érte volna el a büntetőjogi védelem szintjét. A biztonsági öv használatának elmulasztása esetén a balesetet előidéző – a mai általános gyakorlat szerint – a ténylegesen bekövetkezett biológiai típusú sértő eredmény szerint felel, míg a sértett szabályszegése a büntetés kiszabásánál lehet egyfajta enyhítő körülmény.

Az ilyen jellegű ügyekben a bizonyítás rendkívül nehéz. Az orvosszakértői véleményeknek egyértelműen ki kellene mondaniuk, hogy például a halálos eredmény helyett csak könnyű sérülés következett volna be. Az ilyen konkrét tartalmú szakértői vélemények azonban általában hiányoznak.

Csakhogy a közlekedési ügyekben a bűnösséget megalapozó szabályszegés elkövetésének bizonyítása is igen gyakran szakértői vélemények alapján történik. Szinte kivétel nélkül valószínűségi véleményekről van szó, hiszen a számítások bemeneti adatainak egy része csupán becslés (például a gyalogos sebessége, a járművel elért lassulás, stb.), így a szakértői számítás eredménye is csak valószínűségi véleményre adhat alapot.

A bírói gyakorlat azonban elfogadta azt, hogy ezen valószínűségi vélemények a „minden kétséget kizáró módon” formula kimondása nélkül sem sértik az „in dubio pro reo” büntetőjogi alapelvét. E logikából következően a személyi sérülések tekintetében is elfogadható lehet a valószínűségnek egy megfelelően magas foka.

A fenti elvek elfogadása esetén a „conditio sine qua non” módszer alkalmazása esetén is nem a baleset elmaradását, hanem a büntetőjogilag releváns sérülés fokának elmaradását lehetne vizsgálni. A bűnösség kimondásának elégséges feltétele lehet az, hogy *„a ténylegesen tanúsított jogellenes magatartás a feltételezett jogszerű magatartással szemben az eredmény bekövetkezésének kockázatát nagymértékben fokozta.”*²³³

²³³ Manfred Burgstaller: Okozati összefüggés és objektív beszámítás, Magyar Jog, 1998. évi 5. szám

Ugyanakkor a sebességtúllépéssel közlekedő, aki a szabálykövető magatartása esetén is képtelen lett volna járművét megállítani az elütés vagy ütközés helye előtt, bűnösnek mondható ki a jelentős sebességtúllépés sérülést fokozó jellege miatt.

A másik oldal tekintetében a sebességtúllépéssel közlekedő sértett szabályszegése esetén – a megfelelő bizonyítás mellett – a terhelt bűnössége csupán a sértett szabálykövető magatartása esetén is bekövetkező személyi sérülés alapján, és nem a tényleges eredmény alapján lenne minősíthető.²³⁴ Ez egyébként a társadalom és a gyakorlat igénye is, hiszen ilyen jellegű esetekben a bíróságok általában az enyhítő szakasz alkalmazásával szabják ki a büntetést.

Ugyan ez az elv érvényesülhetne a sebességtúllépés mellett a biztonsági öv, vagy más passzív biztonsági eszköz használatának elmulasztása, és természetesen más – jelenleg sértetti közrehatásként értékelt – szabályszegés esetén is.

²³⁴ Bátki Pál – Fülöp Ágnes – Melegh Gábor: Rizikónövelés – Új szempont és módszer a közlekedési bűncselekményekért való felelősség elemzésénél, Belügyi Szemle, 2004. évi 1. szám.

15. Jogalkotás

Nem csupán a jogalkalmazással kapcsolatban, hanem már korábban is számos esetben utaltam arra, hogy a hatékony balesetmegelőzés elengedhetetlen feltétele a beavatkozások „3E” koncepció szerinti összehangolása. Bizonyítottam azt is, hogy a büntetéssel fenyegetés preventív hatása nem elsősorban a büntetés mértékétől, hanem annak elmaradhatatlanságától, és a lelepleződés valószínűségétől függ.

A lelepleződés valószínűségének növelése elsősorban a forgalomellenőrzési eszközök, módszerek és taktikák nagyobb számú és hatékonyabb alkalmazásával érhető el.

A büntetés elmaradhatatlanságának megteremtésére a jogalkalmazás egységesítése, mint alapfeltétel mellett, szükség van több olyan jogalkotási beavatkozásra is, amely lehetetlenné teszi a felelősségrevonás elkerülhetőségét. E körben nem csupán a „kiskapuk” bezárására gondolok, hanem olyan jogszabály-változtatásokra, amelyek egyértelművé teszik minden jogalkalmazó számára a követendő irányt.

Tekintettel arra, hogy a büntetések elkerülhetetlenségéről van szó, a jogalkotási javaslatok elsősorban a büntető, szabálysértési jogszabályokat, illetve a KRESZ jogszabályt érintik.

Elsőként külön fejezetben foglalkozom a szabálysértési eljárás helyett és mellett létrehozott üzembentartói felelősség intézményével.

15.1. Üzembentartói felelősség

15.1.1. A tényleges elkövető büntetése

A jogalkalmazásról szóló fejezet alapgondolata az volt, hogy a büntetés visszatartó hatása a szabályszegést elkövető tényleges felelősségrevonásában rejlik. Ne tudjon „kibújni” a felelősség alól.

A felelősségrevonás elkerülésének alapvetően az ad lehetőséget, hogy a szabálysértési eljárás megindításának feltétele az elkövető azonosítása. A rendőri ellenőrzések – mint korábban bemutattam – egyre inkább az élő erő igénybevétele helyett az automatikus ellenőrző eszközök alkalmazásának irányába tolódik el. Abban az esetben, ha a forgalomellenőrzés során a járművet a hatóság tagja nem állítja meg, és nyomban nem állapítja meg az elkövető kilétét, szabálysértési eljárás nem indítható. Az elkövető kilétének megállapítására ügynevezett adatszolgáltatási felhívást kézbesítenek a jármű nyilvántartó szerinti üzembentartójának, amely tartalmazza:

- azt a tényt, hogy a járművel sebességellenőrző, vagy más szabályszegést rögzítő technikai eszköz képi rögzítése alapján szabálysértés következett el,
- a szabályszegés helyének, idejének megjelölését,
- a szabályszegés leírását,
- felszólítást az adatszolgáltatásra, a jogszabályi hivatkozások megjelölésével,
- az adatszolgáltatásra történő felhívás célját, (általában a szabálysértési eljárás lefolytatása)
- az adatszolgáltatás elmulasztásának jogkövetkezményeire való figyelmeztetést (a jármű forgalomból történő kivonása hat hónapra),
- azt a tájékoztatást, hogy a nyilatkozat a szabálysértési eljárásban tartalmilag tanúvallomásnak tekintendő, a szabálysértésekről szóló 1999. évi LXIX. törvény 54 § (1) bekezdése szerint tanúként az hallgatható meg, akinek olyan tényről van tudomása, amelynek a szabálysértési ügy szempontjából jelentősége van, az 57. § alapján a tanúvallomást megtagadhatja az eljárás alá vont személy hozzátartozója, az, aki magát vagy hozzátartozóját bűncselekmény vagy szabálysértés elkövetésével vádolna, az ezzel kapcsolatos kérdésben. (Lásd 10. számú melléklet)

Ezen felszólításnak a járművezetők egyre kisebb aránya tesz érdemben eleget, hiszen fokozatosan elterjedt a járművezetők körében, hogy a rendőrség tehetetlen azzal a járművezetővel szemben, akinek adatait e felhívás alapján nem tudja megállapítani. A leggyakoribb nyilatkozatok hozzátartozóról, vagy külföldi vendégről szólnak. E nyilatkozatok alapján a szabálysértési eljárás nem indítható meg, a ténylegesen elkövetett szabályszegés **szankció nélkül marad.**

A probléma megoldása érdekében a rendőrség előtt két út állt: vagy

1. az elkövető megállapítása, felderítése, kinyomozása irányába mozdul el, vagy
2. a jogalkotóhoz fordul, olyan jogszabály megalkotása érdekében, amely alapján egyszerűen a jármű nyilvántartó szerinti üzembentartójának kézbesíthető a büntetés.

Ad 1)

A technikai eszközzel történt rögzítés esetén olyan felvételt kell készíteni, mely felvételen a szabályszegő járművezető felismerhető. Erre a korszerű berendezések alkalmasak (126. számú ábra). Az azonosításhoz nem kell szakértő, nem kell bonyolult eljárás, egyszerű krimináltaktikai megoldásokkal egyértelműen azonosítható az elkövető. A taktika első lépése a tulajdonos adatainak összevetése a fényképfelvétellel, a második lépés a tulajdonos beidézése, harmadik pedig a készült kép szomszédoknak való bemutatása, annak érdekében, hogy felismeri-e a képen látható személyt.

Természetesen ennek feltétele a szemből való fényképezés, amelyre valamennyi korszerű technikai eszköz alkalmas. A tilos jelzésen való áthaladás esetében pedig fejlesztésre volna szükség.

Nem csupán a sebességellenőrző technikai eszközök, hanem a feldolgozó szoftverek is képesek olyan képet produkálni, amely a felismerést lehetővé teszi.

Ugyanakkor ez a megoldási lehetőség csak a mozgó szabályszegésekre, és azok közül is csak azokra alkalmazható, amelyek szemből fotózhatók. Az álló szabályszegések leggyakoribb változata, a tilosban várakozás, vagy az ahhoz hasonló szabályszegések esetén a tényleges elkövető megállapítása így lehetetlen.

Ad 2)

Jogalkotással meg lehet teremteni azt a lehetőséget, hogy a szabálysértési eljárás megindulhasson „ismeretlen tettes” ellen is, és az elmarasztaló határozat meghozatalának elégséges feltétele lehetne az, hogy a hatóság megállapítja a jármű tulajdonosát, vagy üzemeltetőjét és neki automatikusan megküldi a határozatot.

A rendőrség ez utóbbi megoldást választotta, mely megoldással szemben számtalan jogi érv hozható fel, ugyanakkor praktikus és egyszerű megoldás is születhet.

A szabálysértési tényállásokban meghatározott szankciók a relatív határozatlan szankciórendszerre épülnek: meghatározásra kerül a büntetés neve, és a büntetés felső határa. E módszernek célja, hogy az eljáró hatóság az eset összes körülményeire tekintettel mérlegeljen, és a konkrét esetben a tényleges büntetést a generális szabályokon belül, de az egyedi esethez igazítva állapítsa meg. Megítélésem szerint létezik számos olyan szabálysértés, mely esetében a jogalkalmazói mérlegelés nem indokolt. Természetesen szándékos elkövetésekről, és durva veszélyeztető cselekményekről lehet e körben szó. Teljesen egyértelmű, hogy a sebességtúllépés, a tilos jelzésen való áthaladás, a kötelező haladási irány, a behajtási tilalom figyelmen kívül hagyása, vagy a vasúti átjárón való áthaladás szabályainak megszegése e körbe vonható. Itt a jogalkalmazói mérlegelést meg kell szüntetni, és a

126. számú ábra
Kiértékelő szoftver



járművezetőhöz kell telepíteni: a járművezető mérlegeljen, hogy elköveti-e a szabályszegést vagy sem.

Az abszolút határozott szankció alkalmazása nem idegen sem az Európai Unió, sem más európai ország, sőt a magyar jog gyakorlatától sem. Példaként felhozom a menet közbeni mobiltelefon használatot, melynek szankcionálása számos európai országban abszolút határozott módon megadott pénzbüntetéssel történik

51. számú táblázat
A mobiltelefon használatának büntetési tételei

	Büntetés	Büntetés Euróban
Belgium	Minimum 25 Euro	Minimum 25 Euro
Dánia	500 dkr	67 Euro
Németország	30 Euro	30 Euro
Finnország	Nincs jogkövetkezmény	Nincs jogkövetkezmény
Franciaország	Minimum 22 Euro	Minimum 22 Euro
Görögország	59 Euro	59 Euro
Nagy- Britannia	Nincs jogkövetkezmény	Nincs jogkövetkezmény
Olaszország	Minimum 32 Euro	Minimum 32 Euro
Írország	Nincs jogkövetkezmény	Nincs jogkövetkezmény
Luxemburg	Maximum 74 Euro	Maximum 74 Euro
Norvégia	500 Nkr	64 Euro
Hollandia	138 Euro	138 Euro
Ausztria	Minimum 21 Euro	Minimum 21 Euro
Lengyelország	Minimum 100 Zl	Minimum 27 Euro
Portugália	Minimum 25 Euro	Minimum 25 Euro
Svédország	Nincs jogkövetkezmény	Nincs jogkövetkezmény
Svájc	100 sfr	67 Euro
Szlovákia	1500 Sk	36 Euro
Szlovénia	10 000 SIT	45 Euro
Spanyolország	Maximum 91 Euro	Maximum 91 Euro
Csehország	Minimum 1000 Kc	Minimum 31 Euro
Magyarország	Maximum 30 000 Ft	Maximum 125 Euro

*2003 évi adatok alapján

A táblázat alapján egyértelműen megállapítható, hogy számos állam él az abszolút határozott szankciórendszer alkalmazásával.

Európán kívül is alkalmaznak abszolút határozott szankciót. A melléklet képen az USA-ban alkalmazott, a sebességtúllépések esetén kiszabandó büntetés összegéről pontosan tájékoztató jelzőtábla látható (127. számú ábra).²³⁵

Magyarországon is több területen előfordul abszolút

127. számú ábra
Tarifátáblázat

MPH OVER LIMIT	COST
1-10	\$28
11-15	\$43
16-20	\$78
21-25	\$113

²³⁵ Gerd Thielmann: USA: „speed-limit” wird angehoben, Polizei Verkehr und Technik, 1996. évi 4. szám

határozott szankció, igaz ezek többnyire szabálysértésen kívüli, úgynevezett közigazgatási bírságok. Ilyen az építésügyi, a fogyasztóvédelmi, a környezetvédelmi, a műemlékvédelmi, vagy a tűzvédelmi bírság is.

A közigazgatásban elkövetett szabályszegő magatartások alapvetően kétféle szankcióval fenyegetettek:

„Az egyik csoportot a szabálysértési szankciók alkotják: ezek funkciója a jogrend védelme, és — hasonlóan a büntetőjogi szankciókhoz — a bűnösség megállapításán alapulnak. Ezekkel szemben a nemzetközi egyezmények és a magyar alkotmánybírósági gyakorlat alapján is elvárhatóak a büntetőjogban érvényesülő garanciák úgy is mint jogállami követelmények.

A szankciók másik csoportjába azok a közigazgatási szankciók tartoznak, amelyeket a közigazgatási szervek felügyeleti eljárásuk során a közigazgatás-ellenes cselekmények, azaz a közigazgatási jog szabályainak megsértése miatt alkalmaznak. Ezeket a bírságokat nevezi a szakirodalom felügyeleti bírságnak.”²³⁶

Ez utóbbi szankció jellemzője, hogy gyakorlatilag a jogsértő vétkességétől függetlenül, objektív jellegű szankcióként, nem a személyi felelősségrevonáson keresztül megnyilvánuló prevenció a célja, – mint a szabálysértési vagy a büntetőjogi szankcióknak, – hanem egyszerűen a közigazgatási szabályok, az adott ágazati norma rendelkezéseinek érvényre juttatása. Ezek alapján elvben a közúti közlekedési szabályok érvényre juttatása, azaz betartásuk kikényszerítésének eszköze lehet a közigazgatási **felügyeleti** bírság is.

E bírság ugyan objektív jellegű, ám a magam részéről elutasítom az „objektív felelősség” elnevezést, hiszen ez a terminus technicus a polgári jog sajátja.

A közigazgatási bírság „**üzembentartói felelősség**” elnevezése viszont utal arra is, hogy e felelősségi nem azonos a polgári jogi értelemben vett objektív, azaz fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatója által okozott károkért való felelősséggel. A polgári jogi felelősség e formája is felróhatóságtól független ugyan, ám a szabálysértési, a büntetőjogi és a közigazgatási szankciótól is független, ezért a két felelősségi forma azonos elnevezése nem szerencsés.

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 2007. évi módosítása, illetőleg a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló 410/2007.

²³⁶ 47/B/2008. ABH

kormányrendelet megszületése Magyarországon bevezette a közúti közlekedési szabályok körében is a közigazgatási felügyeleti bírság intézményét.

Meggyőződésem ugyanakkor, hogy a kívánt cél, a balesetek számának, és az elhunyt személyek számának érezhető mértékű visszaszorítása, elérhető lehetett volna e sok alkotmányossági vitára okot adó jogalkotási aktus nélkül is. Az egyszerűbb megoldás a szabálysértési szankciórendszer egyes elemeinek abszolút határozottá tétele és az elkövető személyének kriminalisztikai eszközökkel történő bizonyítása lehetett volna. Ebben a teoretikus esetben is lehetőség lett volna a forgalomellenőrző technikai eszközök által szolgáltatott adatok alapján a nyilvántartó szerinti üzembentartónak automatikus rendszeren keresztül postázni a büntetésről szóló határozatot.

Nagyon fontos feltétele a jogalkotási folyamatnak az új szabályozás bevezetésével összefüggő egyéb társadalmi jelenségek, és jogi szabályok áttekintése: milyen hatást gyakorol majd az új jogszabály a már meglévő egyéb szabályok érvényesülésére.

E vizsgálat elkerülhetetlen, ám az üzembentartói felelősség hatályba léptetésekor mintha elmaradt volna.

Konkrétan:

1. Az üzembentartói felelősség gyakorlatilag elsöpörheti a közlekedésben hosszú és nehéz folyamattal bevezetett, és folyamatosan egyre hatékonyabbá tehető előéleti pontrendszert, hiszen az üzembentartónak nem jár pont.
2. Ugyanazért a szabályszegésért különböző büntetések, különböző eljárásban kerülhetnek megállapításra attól függően, hogy a szabályszegés rögzítésére milyen eszközzel került sor, egyáltalán sor került-e.
3. Az üzembentartói felelősségnél kialakított viszonylag magas büntetési tételek, melyek valójában nem is tekinthetők minden esetben magasnak, felülmúlhatják egy azonos szabályszegésre visszavezethető baleseti helyzet miatt lefolytatott szabálysértési eljárás következtében kiszabott pénzbírság összegét.
4. A közigazgatási eljárás és a szabálysértési eljárás viszonya több tekintetben tisztázatlan:
 - a. Nem lehet szabálysértés miatt pénzbírságot kiszabni, ha a szabályszegés közigazgatási bírsággal sújtható. Kérdés, hogy amennyiben valamilyen oknál fogva nem sújtják közigazgatási bírsággal, akkor sem lehet szabálysértési eljárást indítani?
 - b. Ugyan ez vonatkozik a helyszíni bírság kiszabására is.

- c. Nem derül ki, hogy a közigazgatási eljárás és a szabálysértési eljárás folyhat-e egyidőben, vagy egymást követik, egyáltalán milyen esetekben indulhat meg az egyik, vagy a másik, vagy mindkét eljárás.
 - d. Ha a közigazgatási eljárásban az elkövető kiléte megállapítást nyer, az hatással van-e a szabálysértési eljárásra, ha pedig az elkövető kiléte nem állapítható meg, akkor hogyan indulhat egyáltalán szabálysértési eljárás?
 - e. Hogyan zajlik az eljárás, ha szabályszegések halmazata valósul meg és van olyan szabályszegés amely közigazgatási bírsággal is sújtható, és van olyan amely nem?
 - f. Hogyan értékelhető az a helyzet, hogy nyilvánvalóan egyetlen személy egyetlen jogsértéséért több „elkövető” vonható felelősségre a párhuzamos eljárásban.
5. A büntetőjoggal, egy esetleges büntetőeljárással való kapcsolat fel sem merült. A bíró gyakorlat érzékelhetően abba az irányba halad, hogy a rendkívül súlyos veszélyhelyzeteket eredményező, tudatos, durva KRESZ szabályszegések esetén a Btk. 186. § (1) bekezdésében meghatározott közúti veszélyeztetés bűncselekmény eventuais szándékú megvalósulása megállapítható. E körbe tartozó szabályszegés tipikusan a közigazgatási bírság hatálya alá tartozó sebességtúllépés lehet. Hogyan viszonyul egymáshoz ebben az esetben a büntető és a közigazgatási eljárás?
6. Nem érzem korrektnek a többrendbeliség problémáját, hiszen a közigazgatási határozat kézbesítésére a szabályszegés elkövetése után hosszabb idővel kerül sor. Az eltelt időszak alatt – szerencsétlennek nevezhető, de többször megtörtént esetben – a járművezető – hiszen nem tud a forgalomellenőrzésről, és a szabályszegéséről sem kap visszajelzést – rövid idő alatt többször követi el ugyan azt a szabályszegést. Például az újonnan telepített ellenőrző készülék mellett halad el naponta, így több tíz büntetése is összegyűlhet, mielőtt az elsőről tudomást szerezne.

Vitán felül áll, hogy sértik a jogbiztonsághoz fűződő érdeket a fent vázolt problémák, de már önmagában az is, hogy a jogintézményre vonatkozó rendelkezéseket alig egy év alatt már többször módosítani kellett.

A tulajdonosi felelősség elve nem idegen a nemzetközi gyakorlattól sem, azt több ország alkalmazza, de csak akkor, amikor a tényleges elkövető kiléte nem állapítható meg.

Megítélésem szerint a helyes kodifikációs út Magyarország esetében sem a közigazgatási bírság előtérbe helyezése, hanem a szabálysértési felelősségrevonás lehetőségének megteremtése, és csak annak sikertelensége esetén, mintegy mögöttes lehetőségként kellene érvényesülnön az üzembentartói felelősség. Gyakorlatilag azokban az esetekben, amikor az

elkövető nem azonosítható, az üzembentartó a bírság megfizetésével a hatóságot mentesíti az elkövető beazonosításának terhe alól. Meg kell jegyezni, hogy a szabálysértési eljárás szabályai, jogi garanciái régóta kimunkáltak, a repressziót és a prevenciót egyaránt szolgáló szankciók (pénzbírság, járművezetéstől eltiltás, előéleti pont adása) a rendőrség, mint szabálysértési hatóság rendelkezésére állnak.

Ugyanakkor látni kell, hogy a valóságban a magántulajdonban lévő járműveknél az esetek döntő többségében valóban a tulajdonos, vagy az üzembentartó vezeti a járművét. A jogalkotói szándék, mely egyértelműen a felelősség alóli kibújás megakadályozása volt, csak támogatható, ám a fent vázolt elvek figyelembevételével elkerülhető lett volna a jogintézmény körül kialakult alkotmányossági vita és a 15 alkotmánybírói beadvány. A Magyar Köztársaság Alkotmánybírósága 2009. május 26. napján meghozta 47/B/2008. AB határozatát, melyben kimondta, hogy **a közlekedésben helye lehet a közigazgatási felügyeleti bírságnak**, a felelősség alóli mentesülés eseteit, illetőleg a közigazgatási és a szabálysértési eljárás egymáshoz való viszonyát pontosítani kell, egyebekben az indítványokat el-, vagy visszautasította. (A 47/B/2008. ABH lényeges rendelkezéseit a 11. számú melléklet tartalmazza)

15.1.2. Az üzembentartói felelősség hatása

Az üzembentartói felelősség bevezetése óta látványosan csökken a balesetek száma és a baleseti halálozás is. A statisztikai adatok értékelésével hosszabb időt kell megvárni, ám a 2009. évi első negyedéves adatok is e tendenciát látszanak igazolni. A baleseti adatok részletes elemzése alapján megállapítható, hogy azokban **szerkezeti változás nem tapasztalható**, a baleseteket előidéző okok tekintetében is az arányok változatlanok.

52. számú táblázat
A balesetek száma és aránya az előző év azonos időszakához képest

	2008		2009. I. né.	
	db	%	db	%
a sebesség nem megfelelő alkalmazása	4840	91,4	1086	99,3
szabálytalan előzés	919	87,4	129	73,3
az elsőbbség meg nem adása	4733	96,8	805	87,1
irányváltogatás, kanyarodás és haladás	4298	91,1	543	70,8
figyelmetlen, gondatlan vezetés	1546	100,1	248	95,5

53. számú táblázat

A baleseti halottak és sérültek száma és aránya az előző év azonos időszakához képest

	2008		2009. I. né.	
	fő	%	fő	%
Meghalt	996	80,8	170	89,9
Súlyosan megsérült	7227	88,6	1206	83,2
Könnyen megsérült	18142	94,0	3129	85,1
Összesen	26365	91,9	4505	84,8

A drasztikus baleset- és halottszám csökkenésre magyarázatot keresve, arra a következtetésre juthatunk, hogy az üzembentartói felelősség bevezetésén kívül semmiféle olyan változás nem történt, amely a szignifikáns változást előidézhette volna. A csökkenés tehát egyértelműen a jogintézménynek köszönhető.

Ugyanakkor bizonyítottá vált az a tétel is, hogy a sebességhatárok betartásának kikényszerítésével, más szabályszegések elkövetésére való hajlandóság is csökken, azaz a sebességellenőrzés a közlekedésbiztonság megteremtésének egyik alappillére.

A közvélemény szerint elképesztően magas – 300.000,- forintot elérő – büntetések kerültek bevezetésre, így a járművezetők meggondolják a szabályszegés elkövetését. Ez a megállapítás azonban téves. Az eredmények egyértelműen a felelősség alóli kibújás lehetetlenné tételének köszönhetőek. A sebesség jelentős túllépése, valamint a vasúti átjárón áthaladás szabályainak megszegése miatt a szabálysértési bírság összege 60.000,- forintig, míg a többi üzembentartói felelősség körébe tartozó szabályszegés esetén 30.000,- forintig terjed.²³⁷ Az átlagosan kiszabott közigazgatási bírságösszeg 2008. május 1-jétől december 31-ig alig több mint 39.000,- forint²³⁸, és a határozatok túlnyomó többsége sebességtúllépés miatt került kézbesítésre. Ebből az adatból egyértelműen megállapítható: nem a büntetés mértéke, hanem annak elkerülhetetlensége az, ami a tudatos szabályszegéstől visszatartja a járművezetőket. A tudatos szabályszegések mellett a figyelmetlen gondatlan vezetés, illetve a figyelmetlen és gondatlan vezetésre visszavezethető egyéb forgalmi szabályszegések is csökkennek, hiszen a járművezető a fokozott figyelem állapotához hasonlóan közlekedik akkor, amikor tudja, hogy bárhol és bármikor ellenőrzés alá kerülhet és a felelősség alól nem szabadulhat.

²³⁷ Az egyes szabálysértésekről szóló 218/1999. Kormányrendelet 43. §, 45. § és 54. §.

²³⁸ 2008. május 1-től december 31-ig összesen **259.752 db** határozat született mintegy **10,3 milliárd Ft** bírságösszeggel, amelynek jelentős részét a sebességtúllépés miatt kiszabott bírságok alkotják.

A pozitív eredmények megtartásának azonban feltétele, hogy a rendőri ellenőrzés ne veszítsen intenzitásából, sőt nagy számú automata ellenőrzésre képes sebességellenőrző, követési távolság ellenőrző, tilos jelzésen való áthaladást ellenőrző technikai eszköz kerüljön telepítésre. Egyszerűsíteni kell az eljárást, például azzal, hogy törvényi felhatalmazás alapján aláírás és pecsét nélkül is hitelessé kell tenni az automata rendszerben elkészített határozatot.

Mindemellett meg kell említenem, hogy a közigazgatási bírság kiszabásának – legyen szó az igazgatás bármely ágáról – **egyértelmű és általában megdönthetetlen bizonyítékokon** kell alapulnia. Pontosán ezért köti a jogalkalmazó a szabálysértést rögzítő technikai eszköz használatát pontos műszaki követelményekhez és jogi garanciákhoz. Ezek alapján érthetetlen, hogy a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályok közé, miként kerülhetett be egy olyan járművezetői mérlegelést kívánó szabály, melynek megszegése elméletileg nagyon bonyolult, gyakorlatilag egyáltalán nem bizonyítható. A már hivatkozott 410/2007. kormányrendelet 3. számú melléklete szerint a bírság 30.300,- ft, ha a járművezető megszegi a KRESZ 9. § (4) bekezdés c) pontjában foglaltakat, vagyis a forgalomirányító fényjelző készülék sárga jelzésére nem áll meg.²³⁹ A sárga jelzésre vonatkozó megállás ugyanis nem egzakt szabály, hanem a mindenkori forgalmi szituációtól, a jármű sebességétől, és a készüléktől való távolságától függő kötelezettség. A KRESZ jogszabály azt a feltételt állítja fel, hogy a megállásnak biztonságosnak kell lenni, amely nem jelent mást, mint azt, hogy a fékezési folyamat során ne alakuljon ki veszélyhelyzet, a fékezés intenzitása ne haladja meg az adott járművel, adott helyen és körülmények között elérhető maximális lassulás felét.

Ezen elvek alapján a szabályszegés bonyolult bizonyítása során egyfelől mérni kell a jármű sebességét, a jármű fényjelző készüléktől való távolságát a sárga jelzés megjelenésének pillanatában. Majd szakértő számítás szükséges a reakcióidő alatt megtett út után, a hivatkozott közepes intenzitású fékezés alkalmazásával történő megállás útszükségletének megállapításához. Ha ez nagyobb, mint a rendelkezésre álló távolság, akkor a járműnek tovább kell haladni, ha kisebb, akkor lehetősége van a megállásra. Ez lehet az elméleti bizonyítás, ám a gyakorlatban ez értelmetlennek tűnik, hiszen – ha a hatóság tömegesen alkalmazza e szankciót – a járművezetők körében elterjed majd a hatásos védekezési technika is. E technika nem bonyolult, csupán azt a tényt használja ki, hogy a fényjelző készülékhez közeledő jármű vezetőjének a KRESZ jogszabály értelmében nincs fokozott figyelmi és

²³⁹ KRESZ 9. § (4) bekezdés c) pont: „kör alakú, valamint a nyilat vagy kerékpárt mutató folyamatos sárga fény a forgalom irányának megváltozását jelzi: az útkereszteződésnél - a kijelölt gyalogos átkelőhely, illetőleg a megállás helyét jelző útburkolati jel, ezek hiányában a fényjelző készülék előtt - meg kell állni; ha azonban biztonságosan megállni már nem lehet, az útkereszteződésen mielőbb át kell haladni;”

körültekintési kötelezettsége, így a gondos modellnek megfelelő magatartás várható el tőle, amibe belefér a tükörbe pillantás, az oldalra pillantás, a műszeróra pillantás, az audióberendezésre pillantás, sőt a kihangosított mobiltelefon üzemeltetése is. Ezen tevékenységek időszükségletével megtoldott reakcióidő már minden bizonnyal meghaladja azt az intervallumot, amin belül a jármű biztonságosan megállítható²⁴⁰, így a járművezető felelőssége nem állapítható meg. Amennyiben a rendőrség e szabályszegésre építi a közigazgatási bírságról szóló határozatot, bizton számíthat jelentős ellenállásra, „csatavesztésre” és így tekintélycsorbulásra is.

15.2. Btk. javaslatok

A prevenció elsődleges eszköze a szabályszegés – legyen az akár szabálysértés, akár bűncselekmény – büntetlenül maradásának kizárása. A felelősség alóli „kibújás” problematikája sajnos nem csupán a szabálysértési jogban jelentkezett, hanem a büntetőjog területén is. A hatályos büntető törvénykönyv közlekedési bűncselekményeinek néhány ponton való módosítása lehetetlenné teheti a büntetőjogi felelősség alóli „kibújást”. Ugyanakkor a büntetőjog területén is vannak jogalkalmazási problémák, olyan lehetőségek, melyek kihasználatlanul maradnak, de egy célirányos jogszabály-módosítással, új jogintézmény nevesítésével sokkal hatékonyabbá tehető a büntetés preventív hatása.

Mindemellett a közlekedési bűncselekmények tényállását úgy kell megfogalmazni, hogy azok valóban a közlekedésbiztonság érdekét szolgálják, így a büntetéssel fenyegetettség mértéke legyen arányban a baleszthez vezető szabályszegés veszélyességével.

A Btk. módosítására tehát megítélésem szerint három területen van szükség:

- átfogalmazás, a büntetlenül maradás elkerülésre,
- a prevenció hatékonyá tétele érdekében új közlekedés-specifikus intézkedés bevezetése,
- a közlekedési szabályszegés jellege büntetőjogi értékelésének bevezetése.

Amikor a Btk. közlekedési fejezetének átgondolásáról, újrakodifikálásáról van szó, elmaradhatatlan feladat a nemzetközi összehasonlítás, és a hazai szabályozás történetének áttekintése. Meggyőződésem, hogy egyik módszer a másik nélkül tévútra viheti a jogalkotást. Nem érdemes sem feladni bevált hazai megoldásainkat, sem figyelmen kívül hagyni más ország jól bevált szokásait.

²⁴⁰ A sárga jelzés ideje 50 km/h engedélyezett sebességnél 3, 60 km/h mellett 4, míg 70 km/h-nál 5 másodperc. Ennél nagyobb sebességű úton forgalomirányító fényjelző készülék nem létesíthető.

15.2.1. Nemzetközi kitekintés

A kontinens két nagy jellemző – német és francia – kódexe mellett érdemes bepillantani néhány más európai megoldásba, mint például a skandináv országok által követett rendszerbe, illetve a lengyel és az orosz törvénykönyvekbe.

A **német** kódex nem tartalmaz önálló közlekedési fejezetet. Nem ismeri a közlekedési baleset okozása bűncselekményt sem. A baleseti sérülést, illetve halált gondatlan testi sértésként illetve gondatlan emberölésként értékeli. A német Btk. 222. szakasza szerint *„Aki gondatlansága folytán valakinek a halálát okozta, öt évig terjedő szabadságvesztéssel vagy pénzbüntetéssel büntetendő.”* A 229. szakasz értelmében: *„Aki másnak gondatlansága folytán testi sérülést okoz, három évig terjedő szabadságvesztéssel vagy pénzbüntetéssel büntetendő.”*

A közlekedés biztonsága elleni, a veszélyeztetési bűncselekményeket valamint az ittas járművezetést a huszonnyolcadik, közveszélyt okozó bűncselekmények fejezetében tárgyalja.

A vasúti, vízi és légi közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény a 315. szakaszban található:

(1) *„Aki a vasúti, kötélpályás, vízi vagy légi forgalom biztonságát veszélyezteti azáltal, hogy*

- 1. berendezéseket vagy egyéb eszközöket megsemmisít, megrongál vagy eltüntet,*
- 2. akadályokat helyez el,*
- 3. valótlan jelzéseket ad vagy helyez el,*
- 4. hasonlóan veszélyes cselekményeket követ el,*

és ezzel valakinek életét vagy testi épségét, illetve jelentős vagyoni értéket közvetlen veszélynek teszi ki, hat hónaptól tíz évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

(2) *A kísérlet is büntetendő.*

(3) *Legalább egy évi szabadságvesztéssel büntetendő, ha az elkövető*

- 1. célja az volt, hogy*
 - a) balesetet okozzon, vagy*
 - b) más bűncselekményt tegyen lehetővé vagy leplezzen, vagy*
- 2. cselekményével valakinek súlyos testi sérülést okozott, vagy sok ember egészségét károsította.*

(4) *Az (1) bekezdés enyhébb eseteiben a büntetés három hónaptól öt évig terjedő szabadságvesztés, a (3) bekezdés enyhébb eseteiben a büntetés hat hónaptól öt évig terjedő szabadságvesztés.*

(5) Aki az (1) bekezdés szerinti esetekben a veszélyhelyzetet gondatlanul okozta, a büntetés öt évig terjedő szabadságvesztés vagy pénzbüntetés.

(6) Aki az (1) bekezdés eseteiben gondatlanul járt el és a veszélyhelyzetet gondatlansága idézte elő, két évig terjedő szabadságvesztéssel vagy pénzbüntetéssel büntetendő.”

A veszélyeztetési tényállások tekintetében érdekes, hogy az ittas járművezetést, illetve a járművezetésre alkalmatlan állapotban való járművezetést is közlekedés veszélyeztetéseként értékeli, és csak akkor rendeli büntetni, ha tényleges veszélyhelyzet következik be.

A vasúti, vízi és légi közlekedés veszélyeztetését a 315a. szakasz tartalmazza:

„(1) Öt évig terjedő szabadságvesztéssel vagy pénzbüntetéssel büntetendő, aki

1. vasúti, kötélpályán haladó, vízi vagy légi járművet szeszestől vagy kábító hatású anyag fogyasztása, szellemi vagy testi alkalmatlansága miatt nincs olyan helyzetben, hogy a járművet biztonságosan vezesse, vagy

2. ilyen járművek vezetése közben vagy egyébként, mint biztonságért felelős személy, súlyosan megsérti a vonatkozó jogszabályi előírásokat,

és ezzel valakinek az életét és testi épségét, illetve nagy vagyoni értéket veszélyeztet.

(2) Az (1) bekezdés 1. pontja eseteiben a kísérlet is büntetendő.

(3) Aki az (1) bekezdés eseteiben

1. a veszélyhelyzetet gondatlanságból idézi elő, vagy

2. gondatlan cselekményével gondatlanságból okoz veszélyhelyzetet,

két évig terjedő szabadságvesztéssel vagy pénzbüntetéssel büntetendő.”

A közúti ágazat tekintetében is két külön tényállás található a közlekedés biztonsága, illetve a közlekedés veszélyeztetése vonatkozásában. A 315b. szakasz szerint:

„(1) Aki a közúti közlekedés biztonságát oly módon veszélyezteti, hogy

a) berendezéseket vagy járműveket megsemmisít, megrongál vagy eltüntet,

b) akadályokat emel,

c) hasonlóan veszélyes cselekményt követ el, és ezáltal valakinek életét vagy testi épségét, vagy jelentős értékű vagyontárgyait veszélyezteti, öt évig terjedő szabadságvesztéssel vagy pénzbüntetéssel büntetendő.

(2) A kísérlet is büntetendő.

(3) A 315.§ (3) bekezdése esetén a büntetés egy évtől öt évig terjedő szabadságvesztés, enyhébb esetekben hat hónaptól öt évig terjedő szabadságvesztés.

(4) Aki az (1) bekezdés eseteiben a veszélyhelyzetet gondatlanul okozta, a büntetés három évig terjedő szabadságvesztés vagy pénzbüntetés.

(5) Aki az (1) bekezdés eseteiben gondatlanul eljárva a veszélyhelyzetet gondatlanságból követte el, a büntetés két évig terjedő szabadságvesztés vagy pénzbüntetés.”

A 315c.szakasz szerint :

„(1) Aki a közúti közlekedésben

1. járművet vezet, bár

a) szeszital vagy más bódító szer fogyasztása miatt, vagy

b) szellemi vagy testi állapotának alkalmatlansága miatt nincs olyan helyzetben, hogy a járművet biztonságosan vezesse, vagy

2. súlyosan megsérti a közúti közlekedés szabályait azáltal, hogy

a) nem adja meg az elsőbbséget,

b) szabálytalanul előz vagy egyébként hibát követ el előzés közben,

c) gyalogátkelőhelyen szabálytalanul közlekedik,

d) be nem látható helyen, útkereszteződésben, úttorkolatban vagy vasúti kereszteződésben túl gyorsan vezet,

e) be nem látható helyen nem az úttest jobb oldalán tartózkodik,

f) autópályán vagy autóúton megfordul, tolat vagy a haladási iránnyal szemben közlekedik, vagy ezt megkísérel, vagy

g) álló vagy elromlott jármű helyzetét nem jelzi kellő távolságból, bár ezt a közlekedés biztonsága igényelné,

és ezáltal más életét, testi épségét vagy jelentős vagyoni értékeit veszélyezteti, öt évig terjedő szabadságvesztéssel vagy pénzbüntetéssel büntetendő.

(2) Az (1) bekezdés 1. pontjának eseteiben a kísérlet is büntetendő.

(3) Aki az (1) bekezdés eseteiben

1. a veszélyhelyzetet gondatlanul okozta, vagy

2. gondatlan magatartásával gondatlan veszélyhelyzetet idézett elő,

két évig terjedő szabadságvesztéssel, vagy pénzbüntetéssel büntetendő.

Kiemelendő, hogy konkrét közlekedési szabályszegéseket – nyilván a közlekedés biztonságára különösen veszélyes szabályszegéseket – találunk a Btk.-ban, amelyek megvalósulása – személyi sérüléssel baleset bekövetkezése nélkül is – bűncselekménynek minősülnek.

Az ittas vezetés alapesetét, vagyis amikor tényleges veszélyhelyzet nem következett be, a 316. szakasz tartalmazza szubszidiárius jelleggel:

”(1) Aki járművel közlekedik (315-315d.§) , bár szeszestől vagy más bódulatot okozó szer fogyasztása miatt nincs abban a helyzetben, hogy a járművet biztonságosan vezesse, egy évig terjedő szabadságvesztéssel vagy pénzbüntetéssel büntetendő, ha a cselekmény nem minősül a 315a.§ vagy 315c.§ szerint.

(2) Az (1) bekezdés szerint büntetendő az is, aki a cselekményt gondatlanul követi el.”

Ezen tényállás valamennyi közlekedési ágazatra vonatkozik. Érdekesség, hogy a törvény ismeri az ittas járművezetés gondatlan alakzatát is.

A **francia** büntető kódex sem ismeri a közlekedési bűncselekmények önálló csoportját, szintúgy nincs közúti baleset okozása sem. Baleseti sérülések esetén a gondatlan emberölés illetve testi sértés megfelelő alakzatát alkalmazzák. A törvénykönyv 221-6. cikke szerint:

„Más halálának ügyetlenségből, óvatlanságból, hanyagságból, vagy törvényi, avagy rendeleti úton előírt biztonsági vagy elővigyázatossági kötelezettség meg nem tartásával való okozása a 121-3. cikkben foglalt körülmények és megkülönböztetések²⁴¹ szerint, nem szándékos emberölés, és három évig terjedő börtönbüntetéssel és 45.000 € pénzbüntetéssel büntetendő.”

A büntetés súlyosabb, ha a szabályszegés szándékos:

„Törvényben vagy rendeletekben előírt biztonsági vagy elővigyázatossági követelmény nyilvánvalóan szándékos megsértése esetén a büntetés öt év börtönbüntetésre és 75.000 € pénzbüntetésre emelkedik.”

Tehát különböztetést találunk a szabályszegés jellegében. Súlyosabban büntetendő a cselekmény, ha maga a szabályszegés szándékos, és enyhébben büntetendő, ha a szabályszegés gondatlan.

A bíróság által bűnösnek mondott elkövetőkre alkalmazható mellékbüntetések közül – annak precizitása miatt – kiemelendő, hogy: *„bűnös természetes személyek a következő mellékbüntetésekben is részesülnek:*

²⁴¹ A 121-3. cikk: *„Sosem büntetett, illetve vétség az elkövetésre irányuló szándék nélkül. Ugyanakkor, amennyiben a törvény így rendelkezik, más személy szándékos veszélyeztetése vétség. Amennyiben a törvény így rendelkezik, szintén vétség a gondatlanság, a hanyagság, valamint a gondossági kötelezettség vagy a törvény, illetve rendeletek által előírt biztonsági előírás megszegése, kivéve, ha a cselekmény elkövetője a szokásos körülményekkel járt el, figyelembe véve az adott esetben a feladata és hivatása jellegét, a hatáskörét, valamint a rendelkezésére álló hatalmat és eszközöket. Sosem kihágás erőhatalom esetén.”*

- 1) *A gépjárművezetői engedély legfeljebb ötévi időtartamra való felfüggesztése; a felfüggesztés a szakmai tevékenységen kívüli gépjárművezetésre korlátozható;*
- 2) *A gépjárművezetői engedély megsemmisítése, az új engedély kiadására irányuló kérelmezéstől legfeljebb öt évre való eltiltással;”*

A testi sértéssel kapcsolatosan érdekesség, hogy a büntetési tétel emelkedése a három hónapot meghaladó munkaképtelenség esetében következik be, vagyis a sérülés nem nyolc napot meghaladó esetben, hanem három hónapot meghaladó esetben minősül súlyosnak, sőt nem is a sérülés tényleges gyógytartamáról, hanem a „táppénzen” töltött időről van szó.

A törvény 222-19. cikke szerint:

„Az a cselekmény, amellyel másnak ügyetlenségből, óvatlanságból, hanyagságból, vagy törvényi, avagy rendeleti úton előírt biztonsági vagy elővigyázatossági kötelezettség meg nem tartásával a 121-3. cikkben foglalt feltételek és megkülönböztetések alkalmazásával, három hónapnál hosszabb teljes munkaképtelenséget okoznak, két év börtönbüntetéssel és 30.000 € pénzbüntetéssel büntetendő.”

Itt is súlyosabb a büntetés, ha a szabályszegés szándékos. (3 év és 45.000 €)

A törvény 222-20. cikke:

„Másnak ügyetlenségből, óvatlanságból, hanyagságból, vagy törvényi, vagy rendeleti úton előírt biztonsági vagy elővigyázatossági kötelezettség meg nem tartásával három hónapnál rövidebb, vagy három hónapos időtartamú teljes munkaképtelenség okozása egy év börtönnel és 15. 000 € pénzbüntetéssel büntetendő.”

Ennél a könnyű testi sértés jellegű cikknél már nem jelenik meg a szabályszegés szándékos voltának súlyosító hatása.

A törvény223-1. cikke szabályozza az általános veszélyeztetési tényállást:

„Az a cselekmény, amely törvényben vagy rendeletben előírt különleges biztonsági vagy elővigyázatossági kötelezettség nyilvánvalóan szándékos megsértésével mást közvetlen életveszélynek, vagy maradandó rokkantságot vagy fogyatékoságot okozó sérülés közvetlen veszélyének teszi ki, egy év börtönnel és 15.000 € pénzbüntetéssel büntetendő.”

A cserbenhagyási tényállás az igazságszolgáltatás gyakorlásának akadályozása címet viselő részben került elhelyezésre. A 434-10. cikk értelmében:

„Gépjármű, vagy földi, folyami, vagy tengeri szállítóeszköz vezetőjének az a cselekménye, amikor tudja, hogy balesetet okozott, és nem áll meg, hogy így próbálja meg az esetleg

megállapítható, büntető vagy a polgári jogi felelősségét elkerülni, két év börtönnel és 30.000 € pénzbüntetéssel büntetendő.”

A segítségnyújtás elmulasztása a meglepően sok és részletes tényállásokat tartalmazó segítő intézkedések akadályozása és a segítségnyújtás elmulasztása címet viselő részben található. A 223-6. cikk szerint:

„...aki szándékosan elmulaszt segítséget nyújtani veszélyben lévő személy számára, úgy, hogy azt vagy személyes fellépésével, vagy segítség hívásával, saját maga, vagy harmadik személyek veszélyeztetése nélkül megteheti öt év börtönnel és 75.000 € pénzbüntetéssel büntetendő....”

A francia büntetőjogi megoldás sajátja, hogy nem csak maga a büntető törvénykönyv tartalmaz büntetőjogi normákat, hanem más törvények, sőt rendeletek is²⁴². Különösen igaz ez a közlekedési deliktumok esetében, amelyek jelentős részét külön törvények és rendeletek tartalmazzák. E szabályok konkrét közlekedési szabályokkal kapcsolatban határoznak meg büntetőjogi következményeket, így például büntetőjogi következményeket rendelnek a sebességtúllépéshez, vagy az ittas járművezetéshez.²⁴³

Hasonló megoldást alkalmaz a **belga** büntetőjog is, vagyis ezen államokban az úgynevezett keretdispozíció helyett, az ágazati norma tartalmaz büntetőjogi normákat, így a nem tekinthető – a Magyar megoldással ellentétben – egységesnek a büntető törvénykönyv.

Az **Oroszországi** Föderáció büntető törvénykönyve 1996-ban született. A kódex IX., a társadalom biztonsága és rendje elleni bűncselekményeket tartalmazó fejezetében találhatóak a közlekedés biztonsága és a járművek üzemeltetése elleni bűncselekmények.

Tekintettel arra, hogy a törvénykönyv új, – a közlekedési ágazatok rohamos fejlődését követve – igen széleskörű és részletes szabályozást tartalmaz.

„263. § A vasúti, légi vagy vízi közlekedés biztonsági és üzemeltetési szabályainak a megszegése:

1. A vasúti, légi, tengeri vagy folyami közlekedés biztonsági és üzemeltetési szabályainak a megszegése olyan személy által, aki a munkája vagy az elfoglalt beosztása

²⁴² Alapvetően rendelet határozza meg a kihágásokat is, melyek a trichotomikus francia büntetőjog részét képezik.

²⁴³ A közúti közlekedési törvény (Code de la route) 413-1. és 234-1. cikke.

okán köteles betartani ezeket a szabályokat, ha ez a cselekmény gondatlanságból súlyos vagy közepesen súlyos egészségkárosodást vagy jelentős anyagi kárt okozott, öt évig terjedő szabadság korlátozással, három hónaptól hat hónapig terjedő elzárással vagy két évig terjedő szabadságvesztéssel és meghatározott beosztástól ill. meghatározott munkakörtől legfeljebb három évre való eltiltással vagy anélkül büntetendő.

2. Ugyanezen cselekmény elkövetése, ha gondatlanságból halált okozott, öt évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

3. A jelen szakasz első vagy második pontjában leírt cselekmények elkövetése, ha gondatlanságból két vagy több ember halálát okozta, négy évtől tíz évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

264. § A közúti közlekedés biztonsági és üzemeltetési szabályainak a megszegése:

1. Ha a személygépkocsit, villamos vagy más géperejű közlekedési eszközt²⁴⁴ vezető személy megszegi a közúti közlekedési szabályokat vagy a közlekedési eszközök üzemeltetési szabályait, és cselekményével gondatlanságból súlyos, vagy közepesen súlyos egészségkárosodást okoz, öt évig terjedő szabadság korlátozással, vagy három hónaptól hat hónapig terjedő elzárással vagy két évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő, gépjármű vezetésétől legfeljebb három évre való eltiltással vagy anélkül.

2. Ugyanezen cselekmény elkövetése, ha gondatlanságból halált okozott, öt évig terjedő szabadságvesztéssel és gépjármű vezetésétől legfeljebb három évre való eltiltással büntetendő.

3. A jelen szakasz első vagy második pontjában leírt cselekmények elkövetése, ha gondatlanságból két vagy több ember halálát okozta, négy évtől tíz évig terjedő szabadságvesztéssel és gépjármű vezetésétől legfeljebb három évre való eltiltással büntetendő.

265. § A közúti közlekedési baleset helyszínének elhagyása (cserbenhagyás):

Ha a közúti járművet vezető és közlekedési szabálysértést elkövető vagy a közúti járművek üzemeltetési szabályait megsértő személy elhagyja a közlekedési baleset színhelyét, ahol a jelen Büntető Törvénykönyv 264. szakaszában leírt események bekövetkeztek, a cselekménye három évig terjedő szabadság korlátozással, vagy hat hónapig terjedő elzárással vagy két évig terjedő szabadságvesztéssel és meghatározott beosztástól ill. meghatározott munkakörtől legfeljebb három évre való eltiltással vagy anélkül büntetendő.

²⁴⁴ Egyéb géperejű közlekedési eszköz alatt értendő a trolibusz, a traktor és minden önjáró munkagép, a motorkerékpár és az egyéb gépi hajtású közlekedési eszközök.

266. § Közlekedési eszközök nem megfelelő minőségű javítása és forgalomba helyezésük műszaki hibával:

1. Közlekedési eszközök, közlekedési útpályák, jelző és hírközlési eszközök vagy egyéb közlekedési berendezések nem megfelelő minőségű javítása, továbbá forgalomba helyezésük műszaki hibával olyan személy által, aki a közlekedési eszközök műszaki állapotáért felelős, ha ez a cselekmény gondatlanságból súlyos vagy közepesen súlyos egészségkárosodást vagy jelentős kárt okozott,

a minimálbér négyszázszorosa és hétszázszorosa közötti összeg, vagy az elítélt négy hónaptól hét hónapig terjedő időszak alatti munkabére vagy egyéb jövedelme megfizetésével, vagy három évig terjedő szabadság korlátozással, vagy hat hónapig terjedő elzárással vagy két évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő, meghatározott beosztástól ill. meghatározott munkakörtől legfeljebb három évre való eltiltással vagy anélkül.

2. Ugyanezen cselekmény elkövetése, ha gondatlanságból halált okozott, öt évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

3. A jelen szakasz első vagy második pontjában leírt cselekmények elkövetése, ha gondatlanságból két vagy több ember halálát okozta, négy évtől tíz évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

267. § Közlekedési eszközök vagy közlekedési útvonalak használhatatlanná tétele:

1. Közlekedési eszközök, közlekedési útvonalak, jelzőrendszerek, hírközlési rendszerek vagy egyéb közlekedési berendezések megsemmisítésének, megrongálásának vagy egyéb módon üzemeltetésre alkalmatlanná tételének, továbbá a közlekedési kapcsolatok blokkolásának az elkövetése, ha ezek a cselekmények gondatlanságból súlyos vagy közepesen súlyos egészségkárosítással vagy jelentős anyagi kárral járnak, a minimálbér négyszázszorosa és hétszázszorosa közötti összeg, vagy az elítélt négytől hét hónapig terjedő időszak alatti munkabére vagy egyéb jövedelme megfizetésével, vagy négy évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

2. Ugyanezen cselekmény elkövetése, ha gondatlanságból halált okozott, három évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

3. A jelen szakasz első vagy második pontjában leírt cselekmények elkövetése, ha gondatlanságból két vagy több ember halálát okozta, hat évtől tíz évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

268. § A közlekedési eszközök biztonságos működését szolgáló szabályok megszegése:

1. Ha utas, gyalogos vagy a közlekedés más résztvevője (a jelen Büntető Törvénykönyv 263. és 264. szakaszában felsoroltak kivételével) megszegi a közúti közlekedési szabályokat vagy a közlekedési eszközök üzemeltetési szabályait, és cselekményével gondatlanságból súlyos vagy közepesen súlyos egészségkárosodást okoz, három évig terjedő szabadság korlátozással, vagy két hónaptól négy hónapig terjedő elzárással vagy két évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

2. Ugyanezen cselekmény elkövetése, ha gondatlanságból halált okozott, öt évig terjedő szabadság korlátozással vagy ugyanolyan időtartamú szabadságvesztéssel büntetendő.

3. A jelen szakasz első vagy második pontjában leírt cselekmények elkövetése, ha gondatlanságból két vagy több ember halálát okozta, négy évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

269. § A biztonsági előírások megszegése csőtávvezetékek építése, üzemeltetése vagy karbantartása során:

1. A biztonsági előírások megszegése csőtávvezetékek építése, üzemeltetése vagy karbantartása során, ha a cselekmény gondatlanságból súlyos vagy közepesen súlyos egészségkárosodást vagy jelentős kárt okoz, négy évig terjedő szabadság korlátozással, vagy három hónaptól hat hónapig terjedő elzárással vagy két évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő, meghatározott beosztástól ill. meghatározott munkakörtől legfeljebb három évre való eltiltással vagy anélkül.

2. Ugyanezen cselekmény elkövetése, ha gondatlanságból halált okozott, öt évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

3. A jelen szakasz első vagy második pontjában leírt cselekmények elkövetése, ha gondatlanságból két vagy több ember halálát okozta, négy évtől tíz évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

270. § Segítségnyújtás elmulasztása a hajótörést szenvedetteknek a hajó kapitánya által:

1. Ha a hajó kapitánya nem nyújt segítséget a tengeren vagy más vízi úton hajótörést szenvedetteknek, és ha a segítségnyújtás nem jelentett volna komoly veszélyt a saját hajójára, legénységére és utasaira nézve, a minimálbér kétszázszorosa és ötszázszorosa közötti összeg, vagy az elítélt két hónaptól öt hónapig terjedő időszak alatti munkabére vagy egyéb jövedelme megfizetésével, vagy három évig terjedő szabadság korlátozással, vagy két évig terjedő szabadságvesztéssel és meghatározott beosztástól ill. meghatározott munkakörtől legfeljebb három évre való eltiltással vagy anélkül büntetendő.

271. § A nemzetközi repülési szabályok megszegése:

A repülési engedélyben szereplő repülési útvonal, leszállási helyek, légi folyosók, repülési magasság és az egyéb nemzetközi repülési követelmények be nem tartása a minimálbér kétszázszorosa és ötszázszorosa közötti összeg, vagy az elítélt két hónaptól öt hónapig terjedő időszak alatti munkabére vagy egyéb jövedelme megfizetésével, vagy két évig terjedő szabadság korlátozással, vagy három hónaptól hat hónapig terjedő elzárással és meghatározott beosztástól ill. meghatározott munkakörtől legfeljebb három évre való eltiltással vagy anélkül büntetendő.”

A 266. szakaszban látható, hogy a foglalkozási szabályok közül, a közlekedési szabályok mellett már kiemelésre kerültek, és külön tényállást alkotnak a közlekedés működéséhez szükséges segítő személyekre, járműjavításban, karbantartásban, forgalomirányításban résztvevőkre vonatkozó szabályok.

Kiemelendő továbbá, hogy a gyalogosokra és utasokra vonatkozó szabályok megszegése is közlekedési bűncselekményt valósít meg, mégpedig a 268. szakaszban foglalt közlekedési eszközök biztonságos működését szolgáló szabályok megszegése elnevezésű tényállást.

Ez a törvény valódi közlekedési ágazatnak tekinti a csővezetékes szállítást és az azzal kapcsolatos építési, üzemeltetési vagy karbantartási szabálytalanság miatt bekövetkező káros eredményt is közlekedési bűncselekményként kezeli.

A segítségnyújtás elmulasztása általános esete az élet és egészség elleni bűncselekmények között jelenik meg. A 124. szakasz tartalmazza a segítségnyújtás elmulasztása a betegnek című tényállást, míg a 125. szakasz, cserbenhagyás címmel a következőket tartalmazza:

„A segítségnyújtás elmulasztása a tudottan az életre vagy egészségre veszélyes helyzetben lévő személy számára, aki kiskorúsága, öregsége, betegsége vagy tehetetlensége miatt nem képes magán segíteni, és az elkövető olyan helyzetben volt, hogy képes lett volna a segítségnyújtásra és köteles is lett volna gondoskodni arról, vagy az elkövető maga idézte elő az életre vagy egészségre veszélyes helyzetet, a minimálbér ötvenszerese és százszorosa közötti összeg, vagy az elítélt egy hónapig terjedő időszak alatti munkabére vagy egyéb jövedelme megfizetésével, vagy százhusz és száznyolcvan óra közötti kötelező közmunka végzésével, vagy egy évig terjedő javító-nevelő munkával, vagy három hónapig terjedő elzárással büntetendő.”

A **svéd** büntető kódex nem tartalmaz önálló közlekedési fejezetet. A balesetokozást az élet és egészség elleni bűncselekményekről szóló harmadik fejezet 7. szakaszában foglalt gondatlan emberölés, illetve a 8. szakaszban foglalt gondatlan testi sértés keretében értékeli. Ha a baleset okozója ittas volt, akkor ez a helyzet, súlyosító körülményként kerül értékelésre. Az ittas járművezetés önmagában nem bűncselekmény. A 7. szakasz értelmében:

„Aki gondatlanul más halálát idézi elő, halálokozás miatt legfeljebb kétévi szabadságvesztéssel vagy – ha a bűncselekmény kisebb jelentőségű – pénzbüntetéssel büntetendő. Ha a bűncselekmény súlyos, legalább hat hónapi és legfeljebb hatévi szabadságvesztést kell kiszabni. Ha a cselekményt gépjárművezetéssel követték el, különösen figyelembe kell venni a bűncselekmény súlyosságának elbírálása során, hogy az elítélt személy alkohol vagy más szer hatása alatt állt-e”

A 8. szakasz szerint pedig:

„Aki gondatlanul nem csekély testi sérülés vagy betegség más személy általi elszenvedését idézi elő, testi sérülés vagy betegség okozása miatt pénzbüntetéssel vagy legfeljebb hat hónapi szabadságvesztéssel büntetendő.

Ha bűncselekmény súlyos, legfeljebb négyévi szabadságvesztést kell kiszabni. Ha a cselekményt gépjármű vezetésével követték el, a bűncselekmény súlyosságának értékelése során külön figyelmet kell szentelni annak, hogy az elítélt személy alkohol vagy más szer hatása alatt állt-e.”

Általános veszélyeztetési tényállást tartalmaz a 9. szakasz:

„Aki súlyosan gondatlanul más személyt életveszélynek vagy súlyos testi sérülés vagy súlyos betegség veszélyének tesz ki, veszélyeztetés miatt pénzbüntetéssel vagy legfeljebb kétévi szabadságvesztéssel büntetendő.”

A **lengyel** Btk. XXI. fejezete tartalmazza a közlekedés biztonsága elleni bűncselekményeket.

A 173. cikk büntetni rendeli a közlekedés veszélyeztetését, miszerint:

„1.§ Aki a szárazföldi, vízi, vagy légi közlekedés során több személy életét, egészségét, vagy nagy vagyoni értéket veszélyeztet, egy évtől tíz évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

2.§ Ha az elkövető a cselekményt gondatlansága folytán követi el, három hónaptól öt évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

3.§ Ha az 1.§-ban meghatározott cselekmény következtében valaki meghalt vagy több ember súlyos egészségkárosodást szenvedett, az elkövető két évtől tizenkét évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

4.§ Ha a 2.§-ban meghatározott cselekmény következtében valaki meghalt vagy több személy súlyos egészségkárosodást szenvedett, az elkövető hat hónaptól nyolc évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.”

A 174. cikk büntetni rendeli azt az esetet, ha baleset bekövetkezésének közvetlen veszélye alakul ki:

„1.§ Aki szárazföldi, vízi vagy légi baleset közvetlen veszélyét idézi elő, hat hónaptól nyolc évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

2.§ Ha az elkövető a cselekményt gondatlansága folytán idézi elő, három évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.”

Az elkövető nem büntethető, ha veszélyt önként elhárította.

A közlekedési baleset okozását a 177. cikk tartalmazza, mely vonatkozik mind a közúti, mind a vasúti, mind a vízi, mind a légi baleset okozására:

„1.§ Aki a közlekedési szabályok legalább gondatlanságból történő megsértésével szárazföldi, vízi, vagy légi közlekedési balesetet okoz és ennek során (...) testi sérülések keletkeztek, három évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

2.§ Ha a baleset következtében valaki meghalt vagy súlyos egészségromlást szenvedett, a büntetés hat hónaptól nyolc évig terjedő szabadságvesztés.”

Rendkívül egyszerűen történik az ittas, illetve bódult állapot, és a helyszínelhagyás elintézése, miszerint:

„178. cikk. A 173, 174 vagy 177 cikkeken meghatározott bűncselekmények elbírálásánál a bíróság abban az esetben, ha az elkövető ittas vagy bódult állapotban volt, illetve ha a baleset helyszínét elhagyta, a büntetést a törvényi büntetési tétel felével megemelt büntetési keretben szabja ki.”

A járművezetés tiltott átengedése egybeolvad a közlekedést kiszolgáló, javító, karbantartó tevékenységet folytató személyek által elkövetett cselekményekkel, hiszen a 179. cikk a következőképpen fogalmaz:

„Aki kötelességét megszegve engedélyezi, hogy valamely gépjármű vagy egyéb jármű a szárazföldi, vízi vagy légi forgalomban részt vegyen, bár olyan állapotban van, amely a közlekedés biztonságát veszélyezteti, illetve megengedi, hogy gépjárművet vagy egyéb járművet olyan személy vezessen közúton, aki ittas vagy bódult állapotban van, vagy nem rendelkezik a szükséges engedéllyel, pénzbüntetéssel, szabadságkorlátozással vagy két évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.”

A 180. cikk a kiszolgáló személyzet ittaságára, illetve bódult állapotára is figyelmet szentel:

„Aki ittas vagy kábítószerélvezet miatt bódult állapotban a gépjárművek biztonságos

közlekedésével közvetlenül összefüggő tevékenységet végez, három hónaptól öt évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.”

15.2.2. A közlekedési bűncselekmények szabályozásának magyar fejlődéstörténete

Az első magyar büntető kódexben, az 1878. évi V. törvénycikkben (Csemegi-kódex) közlekedési bűncselekményi tényállások ilyen név alatt nem szerepeltek. A közlekedési bűncselekmények a 310. szakaszban szabályozott testi sértés, és a 291. szakaszban meghatározott foglalkozás körében elkövetett gondatlan emberölés törvényi tényállásban kerültek szabályozásra.

„310.§ (1) Aki gondatlanság által másnak súlyos testi sértést okozott. három hónapig terjedő fogházzal és kétszáz forintig terjedhető pénzbüntetéssel büntetendő.

(2) Ha azonban a súlyos testi sértés az azt okozónak saját hivatásában vagy foglalkozásában való járatlanságából, hanyagságából vagy azok szabályainak megszegéséből származott: egy évig terjedhető fogházzal és ötszáz forintig terjedhető pénzbüntetéssel büntetendő.”

A Csemegi-kódex szabályozásában a közlekedés körében elkövetett gondatlan bűncselekmények – amennyiben súlyos testi sértést eredményeztek – a 310. szakasz alá tartozó bűncselekményeknek minősültek. A gondatlan súlyos testi sértés fenti rendelkezései, bár egy tényállásban szabályozzák a közlekedési szabályok megszegésével kapcsolatos bűncselekményeket, látható, hogy megkülönböztetést tesznek az eredmény (súlyos testi sértés) beálltát okozó gondatlan magatartások között. Külön szerepel az az eset, ha a terhelt magatartása valamely foglalkozási, hivatási szabályok megszegésében, a foglalkozásban való járatlanságában áll.

E körben az elsődlegesen eldöntendő kérdés az volt, hogy a terhelt cselekménye mikor vezethető vissza saját foglalkozásában, hivatásában való járatlanságra, hanyagságra, a terhelt mikor áll valamely hivatás, foglalkozás szabályainak hatálya alatt.

A korabeli bírói gyakorlat e kérdésben azt az álláspontot alakította ki, hogy hivatás és foglalkozás alatt csak olyan életpályákat lehet érteni, amelyek gyakorlásához az államhatalomnak különleges feltételekhez kötött engedélyre van szüksége.

Ellenkező esetben az alapesetet állapították meg.

A konkrét jogesetekben megmutatózó gyakorlat hivatás hiányát állapította meg következetesen pl. a kuruzslók (orvosi képzettség hiányában „gyógyító” tevékenységet végző személyek) által okozott testi sértések esetében. Ugyan erre tekintettel állapította meg a bíróság, hogy *„a 310. § (2) pontjában jelzett hivatás és foglalkozás fogalmát az képezi, hogy a*

hivatás, illetve a foglalkozás az illető egyénnek szakszerű képzettségét feltételező állandó működése legyen".

A közlekedésben való járatlanság miatti gondatlan súlyos testi sértés a 310. § (2) pontja alá tartozó cselekménynek minősült.

291.§ „Ha azonban a halál az azt okozónak hivatásában, vagy foglalkozásban való járatlanságából, hanyagsásából, vagy azok szabályainak megszegéséből származott, három évig terjedő fogsággal és száztól kétezer forintig terjedő pénzbüntetéssel büntetendő.”

„A jelen szakasz eseteiben a bíróság a bűnösnek talált személyt azon hivatás vagy foglalkozás gyakorlatától belátása szerint végképen vagy határozott időtartamra eltilthatja és a gyakorlat ismételi megengedését újabb vizsgától vagy a kellő képzettség megszerzését igazoló más bizonyítéktól teheti függővé.”

Ezen rendelkezés tekintetében is elsőrendű kérdés, hogy milyen tevékenységek tartoztak a 291. szakasz hatálya alá. A kor bírói gyakorlata megállapította, hogy a 291. szakasz valamint a 310. szakasz (2) bekezdés csak előzetes képzettség és vizsga alapján hatósági feljogosítással kapcsolatos foglalkozás esetében alkalmazható. (Az eltiltásra vonatkozó rendelkezés a 310. szakasz tekintetében is alkalmazható volt.)

A közlekedésnek a mai értelemben vett szabályozási rendszeréről 1948. évi XLVIII. törvény (harmadik novella) hatályba lépésétől kezdve beszélhetünk. Ez a törvény a közforgalom elleni bűncselekmények tényállásaiban szabályozott vasúti és vízi közlekedési ágazatokkal kapcsolatos rongálási cselekményeket kiterjesztette a légi és a közúti közlekedés viszonyaira is. Másik fontos lépés az volt, hogy megalkotta a valamennyi közlekedési ágazatra érvényes veszélyeztetési bűncselekmények tényállásait. Az egyik volt *a közlekedés veszélyeztetése* a közrend ellen bűncselekmények között, a másik pedig *a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés* az élet elleni bűncselekmények között. Ez utóbbi büntető jogszabály még mindig nem említette kifejezetten a közlekedési szabályszegéseket, a bírói gyakorlat azonban kezdettől fogva egységes volt abban, hogy az élet, testi épség és egészség védelme érdekében a közlekedési szabályokat is foglalkozási szabálynak kell tekinteni.

A Csemegi kódex 1948-as harmadik novelláris kiegészítése után megérték a feltételek arra, hogy alapvető elveket, általános fogalmakat tartalmazó új általános rész megalkotására kerüljön sor. Ez történt meg az 1950. évi II. törvénnyel. A különös részi szabályokat részben a

Csemegi kódex, részben az azt követően kibocsátott jogszabályok tartalmzták. A nehezen áttekinthető joganyagot az Igazságügyi Minisztérium 1952-ben, majd 1958-ban „Hatályos Büntetőjogi Szabályok Hivatalos Összeállítása” címmel (BHÖ) egy kötetben kiadta. A BHÖ szerkezetében a közrendet és a közbiztonságot veszélyeztető bűncselekményeket tartalmazó VII. fejezetben kerültek elhelyezésre a közlekedési bűncselekmények.

A 172. pont (1) bekezdése értelmében, aki *„akár tevékenységével, akár mulasztásával a szárazföldi, a vízi vagy a légi közforgalmú közlekedés biztonságát szándékosan megzavarja, ha ebből személyekre vagy dolgokra veszély származik, egy évtől öt évig terjedhető börtönnel, ha pedig súlyos baleset közvetlen veszélye következett be, egy évtől tíz évig terjedhető börtönnel büntetendő.”*

A bűncselekménynek gondatlan alakzata is létezett: a 174. pont értelmében *„aki a 172. pont (1) bekezdésében megjelölt valamely cselekményt vagy mulasztást gondatlanságból követi el, büntett miatt egy évig terjedhető börtönnel büntetendő; ha pedig a megjelölt cselekmény vagy mulasztás által halál okoztatott: öt évig terjedhető börtönnel büntetendő.”*

A törvény 1953-ban egészült ki a közlekedés rendje elleni cselekményekkel, az ittas járművezetés, a járművezetés tiltott átengedése és a hibás műszaki állapotú jármű vezetése tényállásaival:

174/A. pont értelmében büntettet követ el az

„aki

- a) szeszes ital hatása alatt gépjárművet vezet, vagy vezetés közben szeszes italt fogyaszt;*
- b) gépjármű vezetését olyan személynek engedi át, aki szeszes italt fogyasztott;*
- c) olyan gépjárművel vesz részt a közúti forgalomban, amelynek lábfékje nem működik.”*

E tényállás szubszidiárius, mert rendelkezései akkor alkalmazhatók, ha a meghatározott cselekmények nem estek súlyosabb büntető rendelkezések, különösen az élet vagy testi épség veszélyeztetésére vonatkozó szabályok alá.

A 374. pont értelmében büntettet követett el, aki *„hivatása vagy foglalkozása szabályainak tudatos megszegésével vagy az azzal járó köteleességek tudatos elhanyagolásával mások életét vagy testi épségét közvetlen veszélynek teszi ki.”*

A minősített eseteket a következő pont tartalmazta, mely értelmében súlyosabban büntetendő:

1. eredmény tekintetében a súlyos testi sértés, illetve a sértett halála;
2. célzat tekintetében a vagyoni haszonszerzés;

3. ismétlődő, illetve folyamatos elkövetés.

A 376. pont határozza meg mind az alapeset, mind a minősített esetek alá eső cselekmények gondatlan alakzatát.

Érdekes, hogy a mai büntetőjogi felfogással szemben a fenti rendelkezésbe foglalt szándékos veszélyeztetési deliktum megállapításához elégséges lehetett az, hogy az elkövető szándéka a szabályszegésre vagy a foglalkozással járó kötelességek elhanyagolására terjedjen ki, azonban a közvetlen veszélyhelyzet előidézésére nem. (A mai felfogás szerint, ha a veszélyhelyzet előidézésére az elkövetőnek csak a gondatlansága terjed ki, gondatlan bűncselekményről van szó.)

Természetesen gondatlanságból követte el a cselekményt az, aki a szabályokat, illetve a foglalkozásával járó kötelességeket nem tudatosan szegte meg, hanem a tőle elvárható figyelmet, körültekintést elmulasztva.

A BHÖ 369. pontja szabályozta a testi sértés tényállását, mely teljes egészében a Csemegi-kódex 310. szakasza volt, mely a gondatlan súlyos testi sértés [(1) bekezdés] és a foglalkozásban való járatlanságból, hanyagságból, illetve azok szabályainak megszegéséből eredő testi sértés törvényi tényállását tartalmazta [(2) bekezdés].

Az ötvenes évek bírói gyakorlata is átvette azt a századfordulós ítélkezési gyakorlat által kialakított álláspontot, mely szerint hivatás és foglalkozás alatt csak olyan életpályákat lehet érteni, amelyek gyakorlásához az államhatalomnak különleges feltételekhez kötött engedélyre van szükség.

A törvény 377. pontja szabályozta a baleset sérültjeinek cserbenhagyását. Az (1) bekezdése értelmében:

„Az, aki az akár gondatlan, akár véltlen magatartásával okozott sérülés vagy baleset áldozatát, úgyszintén az, aki az általa kezelt, illetőleg alkalmazott gép, eszköz vagy szer, avagy a közvetlen felügyelete alatt levő állat által előidézett sérülés vagy baleset áldozatát a körülményeknél fogva részéről nyújtható segítség nélkül hagyja, hat hónaptól három évig terjedő börtönnel, ha pedig ennek következtében a sérült meghal egy évtől öt évig terjedő börtönnel büntetendő.”

A (2) bekezdés szerint:

„Aki olyan sérülés vagy baleset áldozatát, amelyet nem ő vagy az általa kezelt, illetőleg alkalmazott gép, eszköz vagy szer, avagy a közvetlen felügyelete alatt levő állat idézett elő, a sérülés (baleset) okozta helyzetben feltalálva, a tőle elvárható segítség nélkül hagyja, az (1)

bekezdésben tett megkülönböztetéshez képest egy évig terjedő börtönnel, illetőleg hat hónaptól két évig terjedhető börtönnel büntetendő.”

E pont alatt szabályozott „segítségnyújtás elmulasztása” bűncselekmény természetesen alkalmazható volt a közlekedési baleset alkalmával, a közlekedési szabályok hatálya alatt álló személyekre is. Az első bekezdés – a mai szóhasználat szerint, – a veszélyhelyzetet előidéző általi elkövetést tartalmazta, míg a második bekezdés általános alanya alá tartozhatott a balesetben véltlen járművezető, a jármű utasa és a gyalogos is.

A büntetőjog teljes anyagát felölelő új kódex megalkotására az 1961. évi V. törvénnyel került sor. A törvény a közlekedési bűncselekmények közül a közbiztonság és közrend elleni bűncselekmények között rendelte büntetni a közlekedés biztonsága elleni bűntetteket és az ittas állapotban való járművezetést. A közlekedés szabályainak megszegésével kapcsolatos bűncselekmények a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés, illetve minősített esetei körében kerültek szabályozásra. A segítségnyújtás elmulasztásának büntette alkalmazható volt a közlekedési balesetben sérült személy részére nyújtandó segítségnyújtás elmulasztására. Tulajdonképpen a törvény minőségi változást nem hozott, csupán növelte a közlekedési bűncselekmények számát.

A 192. szakasz (1) bekezdése értelmében: *„Aki a közúti közlekedés biztonságát a közút vagy annak tartozéka, avagy a tömegszállítás célját szolgáló jármű megrongálásával, a közlekedési útvonalon akadály elhelyezésével, megtévesztő jelzéssel, vagy más módon veszélyezteti (...) büntettet követ el.”*

E tényállás (3) bekezdése büntetni rendelte e bűncselekmény gondatlan alakzatát.

A 258. szakasz (1) bekezdése szerint: *„Aki foglalkozási szabályainak megszegésével egy vagy több ember életét testi épségét vagy egészségét gondatlanul közvetlen veszélynek teszi ki büntettet követ el.”*

A minősített eseteket a (2) és (3) bekezdés határozza meg, melyek szerint súlyosabban büntetendő az elkövető, ha cselekménye súlyos testi sértést okoz, ha halált okoz, és ha a közvetlen veszélyt szándékosan idézi elő, illetve ezen belül a súlyos testi sértés és halál okozása.

A közlekedési szabályok a foglalkozási szabályok fogalma alá estek.

A törvény tehát e veszélyeztetési deliktum alapeseteként szabályozta a gondatlan veszélyeztetést és minősített esetként értékelte a szándékos elkövetést, ellentétben a korábbi

megoldással. A jogpolitikai megfontolásnak az oka feltehetően az volt, hogy a mindennapi életben a gondatlan elkövetés a sokkal gyakoribb, és ehhez igazodik az alapeseti szabályozás.

A 194. szakasz az ittas vezetésen kívül a járművezetés tiltott átengedését is szabályozta, amennyiben úgy rendelkezett, hogy: *„Aki szeszes ital hatása alatt levő állapotban (...) közúton gépjárművet vezet, vagy a jármű vezetését olyan személynek engedi át aki szeszes ital hatása alatt áll, ha súlyosabb büntetést nem valósul meg, büntetést követ el.”*

A szubszidiaritásra tekintettel a törvényi tényállás csak akkor volt alkalmazható, ha súlyosabb büntetést nem valósult meg. Ilyen súlyosabb büntetést volt a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés. A vezetés előtti vagy közbeni szeszfogyasztást tilalmazzák a közlekedési szabályok. E szabályok megszegése alapja lehetett a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés büntetése miatti felelősségre vonásnak. Ez a büntetést azonban nem valósult meg önmagában a szabályszegéssel, csak akkor, ha megfelelő következmény kapcsolódott hozzá. Ez a következmény pedig egy vagy több ember életének, testi épségének közvetlen veszélyeztetése. Ez az a tényállási elem, amely a fenti 194. szakaszból hiányzik. A szeszes ital hatása alatti állapotban történő vezetés tehát, attól függően minősült a 258. szakasz vagy a 194. szakasz alapján, hogy a szeszfogyasztás következtében közvetlen veszély állt-e elő egy vagy több ember élete, testi épsége vonatkozásában vagy sem.

A 259. szakasz értelmében: *„(1) Aki nem nyújt tőle elvárható segítséget sérültnek, balesetet szenvedett vagy olyan személynek, aki az életet vagy testi épséget veszélyeztető helyzetbe jutott, büntetést követ el.”*

A (2) bekezdés értelmében súlyosabban büntetendő, ha a sértett meghalt és életét a segítségnyújtás megmenthette volna.

A (3) bekezdés szerint súlyosabban büntetendő, ha a sérülés a balesetet, illetve életet, testi épséget közvetlenül veszélyeztető helyzetet akár gondatlan, akár véltlen magatartásával az elkövető okozta, vagy ha az elkövető a segítségnyújtásra foglalkozásánál fogva vagy egyébként is köteles volt.

Az utolsó bekezdés a speciális segítségnyújtási kötelezettség két esetét határozta meg. Foglalkozásánál fogva segítségnyújtásra volt köteles pl. az orvos, tűzoltó, de segítségnyújtásra voltak kötelesek azok is, akiket jogszabály kötelezett erre, pl. a KRESZ, amely akkori 40.szakaszában valamennyi gépjárművezető kötelességévé tette az elsősegélynyújtást abban az esetben is, ha a balesetet nem ő okozta.

Az 1961. évi V. törvény kiegészítésére és módosítására többször is sor került. Ezek közül a leglényegesebb az 1971. évi 28. törvényerejű rendelet, mely ismét különbséget tett büntett és vétség között, bevezette az életfogytig tartó szabadságvesztést. A változások a közlekedési bűncselekményeket is érintették, sőt a kodifikációs folyamatban fontos állomást jelentettek. A bevezetett módosítások – a dinamikus fejlődést mutató motorizációval lépést tartva – alapvetően átrajzolták a törvény közlekedési bűncselekményekre vonatkozó rendelkezéseit. A foglalkozási szabályok köréből a törvényerejű rendelet kiemelte a közlekedési szabályokat azáltal, hogy létrehozta a közúti veszélyeztetés és a közúti baleset okozásának törvényi tényállását, így a közlekedési szabályok megszegésével megvalósuló bűncselekmények már nem a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés szerint minősültek. Ezzel párhuzamosan a jogalkotó két külön tényállás keretében rendelte büntetni a közúti közlekedés szabályainak megszegésével járó veszélyeztetést: külön a közúti veszélyeztetés szándékos alakzatát, és külön közlekedési vétségként a gondatlan alakzatát.

A törvény, módosítás utáni 193. szakasza szerint: *„Aki a közúti közlekedés szabályainak megszegésével más vagy mások életét, testi épségét vagy egészségét szándékosan közvetlen veszélynek teszi ki, egy évtől öt évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.”*

Súlyosabban büntetendő, ha az elkövető magatartásával súlyos testi sértést, illetve halált okoz. A közúti közlekedés szabályainak megszegésével járó veszélyeztetés gondatlan alakzatát a jogalkotó, külön – közlekedési vétségnek minősülő – tényállás keretében szabályozta:

A 194/B. szakasz (1) bekezdés d) pontja értelmében, aki *„a közúti közlekedés szabályainak megszegésével másnak vagy másoknak életét, testi épségét vagy egészségét gondatlanul közvetlen veszélynek teszi ki, ha a cselekmény az összes körülményekre - így különösen az elkövetés módjára, a szabályszegés jellegére, az abból származó veszély fokára és az elkövető eddigi közlekedési magatartására - figyelemmel a közlekedési fegyelmet súlyosan sértette ... ”*

Ez a gondatlan alakzat szubszidiárius bűncselekmény volt, mivel a jogalkotó akkor rendelte büntetni, ha „súlyosabb bűncselekmény nem valósult meg”.

A bűncselekmény a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés alapesetétől nem csak szubszidiárius jellegében különbözött. E speciális veszélyeztetési deliktum alkalmazási körét a jogalkotó új, eltérő tényállási elemek felvételével jelentősen szűkítette. Emiatt az elkövető cselekménye csak akkor lehetett tényállásszerű, ha a gondatlan veszélyeztetés a közlekedési fegyelmet súlyosan sértette. Ennek megítélése érdekében a jogalkotó, nem kizáró és kimerítő jelleggel, mérlegelési körülményeket határozott meg, és pedig az elkövetés módját, a

szabályszegés jellegét, a szabályszegésből származó veszély fokát, az elkövető eddigi közlekedési magatartását.

Az 1971-es módosítás – közlekedési szempontból – leglényegesebb eleme volt a közúti baleset okozásának külön tényállásban történő rögzítése. A cselekmény két külön tényállásban került meghatározásra a baleset eredményének függvényében.

A 194. szakasz (1) bekezdése szerint, ha valaki a közúti közlekedés szabályainak megszegésével gondatlanul másnak halálát okozta, ha súlyosabb bűncselekmény nem valósult meg, egy évtől öt évig terjedő szabadságvesztéssel volt büntetendő.

A 194/A. szakasz (1) bekezdése értelmében, aki a közúti közlekedés szabályainak megszegésével gondatlanul másnak vagy másoknak súlyos testi sértést okozott, ha súlyosabb bűncselekmény nem valósult meg, két évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

Az eredmény bekövetkezése a járművezető szabályszegésére vezethető vissza, azzal okozati kapcsolatban kell állnia. Ez a szabályszegés, hasonlóan a hatályos Btk. rendelkezéséhez, lehet akár gondatlan, akár szándékos, melynek értékelésére a büntetés kiszabásánál kerülhetett sor.

Mindkét tényállás gondatlan cselekményt rendel büntetni, a gondatlanságnak, a fentiekre tekintettel az eredmény vonatkozásában kell fennállnia.

Minősítő körülmények a halálos baleset okozása esetében a több ember halálának okozása és a tömeges baleset okozása, míg a súlyos sérüléssel járó baleset okozásánál a maradandó testi fogyatékoság, illetve súlyos egészségromlás okozása, a tömeges baleset okozása és a különösen nagy kár okozása voltak.

Az 1978. évi IV. törvény (hatályos Btk.) véglegesítette a közúti közlekedés tekintetében a korábban megindított dekriminalizációs törekvéseket, azzal a szabályozási móddal, hogy a gondatlan közúti veszélyeztetés még könnyű személyi sérülés bekövetkezése esetén sem hozhat létre büntetőjogi felelősséget. Rendszerezési szempontból pedig a hatályos büntető törvény a közlekedési bűncselekményeket kiemelte a közrend elleni bűncselekmények köréből és önálló fejezetet alkotott a számukra. Hatályos kódexünk XIII. fejezete az alábbi közlekedési bűncselekményeket tartalmazza:

54. számú táblázat
A közlekedési bűncselekmények

184. szakasz	<i>A közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény</i>
185. szakasz	<i>Vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetése</i>
186. szakasz	<i>Közúti veszélyeztetés</i>
187. szakasz	<i>Közúti baleset okozása</i>
188. szakasz	<i>Járművezetés ittas vagy bódult állapotban</i>
189. szakasz	<i>Járművezetés tiltott átengedése</i>
190. szakasz	<i>Cserbenhagyás</i>

Vannak azonban olyan más – nem közlekedési – bűncselekmények melyek igen nagy gyakorisággal a közlekedés körében fordulnak elő. Elsőként említhető a Btk. 171. szakaszában meghatározott foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés: „*Aki foglalkozása szabályainak megszegésével más vagy mások életét, testi épségét vagy egészségét gondatlanságból közvetlen veszélynek teszi ki, vagy testi sértést okoz, vétséget követ el...*” A jogalkotó a Btk. 185. és 186. szakaszának megalkotásával tulajdonképpen a foglalkozási szabályok közül kiemelte a közlekedési szabályokat, így aki valamely közlekedési ágazat szabályrendszere hatálya alatt áll, nem valósíthatja meg a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés bűncselekményét. A specialitás elve értelmében a vonatkozó közlekedési szabály megszegése alapján, a megfelelő közlekedési bűncselekményt kell megállapítani. A közlekedés menetét segítő, járműkarbantartást, javítást végző, a forgalom irányításában részt vevő személyek foglalkozási szabályai általában nem minősülnek közlekedési szabályoknak, így ezen személyek szabályszegése nem közlekedési bűncselekményt, hanem foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetést valósít meg.

Másodikként említhető a szinte kizárólagosan a közlekedés körében megállapításra kerülő élet, testi épség elleni bűncselekmény, a Btk. 172. szakaszában foglalt segítségnyújtás elmulasztása: „*Aki nem nyújt tőle elvárható segítséget sérült vagy olyan személynek, akinek az élete vagy testi épsége közvetlen veszélyben van, vétséget követ el...*” Ezen tényállás a vétkes közömbösséget rendeli büntetni jogi normává emelve a mások megsegítésére vonatkozó erkölcsi normát. Mindenki – még a járókelők is – kötelesek segítséget nyújtani egy esetleges közlekedési baleset helyszínén. Az, hogy a baleset okozója, illetőleg a vétlen jármű vezetője, az utasok, a járókelők nem esnek egy tekintet alá, az mutatja, hogy a törvény súlyosabban rendeli büntetni annak a mulasztásban megnyilvánuló cselekményét, aki a veszélyhelyzetet maga idézte elő, azaz ő okozta a balesetet.

Előfordul még a közlekedési balesetek kapcsán az is, hogy a büntetőjogi felelősség megállapítása nem is közlekedési bűncselekmény alapján történik. A Btk. 170. szakaszában

meghatározott testi sértés gondatlan alakzata valósul meg a járművek utasai, illetve a gyalogosok által okozott balesetek esetében, tekintettel a Btk. 191. szakaszában írt rendelkezésre, miszerint a gyalogosokra és az utasokra vonatkozó szabályok nem tekinthetők közlekedési szabálynak. A közlekedési bűncselekmények alanyi körének eme szűkítésének az oka, hogy a közlekedési bűncselekmények – kialakulásukra is figyelemmel – a foglalkozási szabályok közül specializálódott közlekedési szabályok megszegőit rendeli büntetni. Tradicionálisan tehát a közlekedési szabály egy olyan foglalkozási szabálynak tekintendő, *„amely gyakorlásához az államhatalomnak különleges feltételekhez kötött engedélyre van szüksége”*. A gyalogosok, illetőleg az utasok közlekedése nem kötődik engedélyhez, így annak ellenére, hogy formálisan közlekedési szabályt szegnek, nem eshetnek egy tekintet alá a vizsgázott, és engedéllyel rendelkező személyekkel, hiszen – a közlekedésben való részvétel feltételeként szabott vizsga és engedély hiánya miatt – a közlekedési szabályok ismeretét nem lehet számon kérni tőlük.

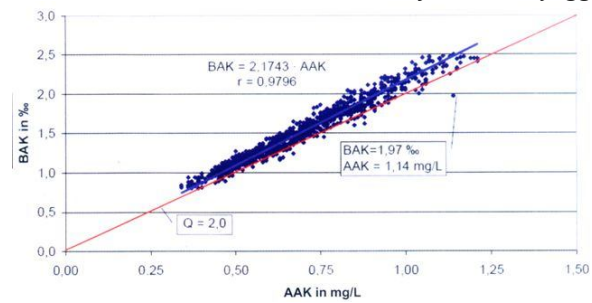
15.2.3. Ittas és bódult vezetés

A téma fontosságára tekintettel külön fejezetben foglalkoztam az ittas és bódult vezetések értékelésével. Itt csupán az ott írtakra utalok vissza és jelzem, hogy az ittas vezetés bűncselekménye miatti felelősségrevonás előli menekülést, jogalkotási úton egyszerűen kezelni lehet. A problémát az okozza, hogy a cselekmény elkövetésekor befolyásoltságra kell visszakövetkeztetni a mintavétel idején fennálló vér- vagy légalkohol koncentráció adatai alapján. A gyakorlatban a felelősségrevonás azért kerülhető el, mert a jelenlegi Btk. rendelkezés megköveteli a befolyásoltság bizonyítását az elkövetés idejében. Meggyőződésem, hogy el kell fogadjuk azt a tényt, miszerint az ittas vezetés alapvetően hátrányos a közlekedés biztonságára, ezért a tényleges befolyásoltság kialakulását megelőzően – kvázi veszélyeztetési bűncselekményként – lehet értékelni a szervezetbe került olyan mennyiségű alkoholt, amely a befolyásoltság kialakulásához vezethet. Tehát ha a járművezető szervezetében annyi alkohol van, amennyi egy meghatározott vér- vagy légalkohol-koncentrációt elő képes idézni, ezen koncentráció kialakulásának tényleges idejétől függetlenül a bűncselekmény megállapítható lehet. Ez gyakorlatilag nem jelent mást, mint a visszaszámolás megszüntetését, és **a mintavétel idején fennálló koncentráció alapján történő ítélezést**. Ez azt is jelenti, hogy a befolyásoltság kifejezés helyett a szövegbe konkrét koncentrációértéket kell megjeleníteni, sőt megítélésem szerint külön

véralkohol- koncentrációt, és külön légalkohol koncentrációt, annak ellenére, hogy a két érték korrelációt mutat.²⁴⁵

A konkrét értékek meghatározásánál igazodni kell az európai irányhoz, és a határt 0,5 g/l (ezrelék) értékben kell meghatározni, a légalkohol tekintetében pedig 0,25 mg/l értékben.

128. számú ábra
A vér- és vizeletalkohol koncentrációjának összefüggése



A Btk. 188.szakaszának vizsgálatakor, azonban egy dogmatikai probléma is felmerül. Maga a tényállásban meghatározott bűncselekmény szándékos bűnösségű cselekmény. Azonban felvetődik egy fontos jogelméleti kérdés, nevezetesen, hogy az ittas járművezetés alapesete, mint szándékos bűncselekmény mellett a biológiai típusú sértő eredmények alapján minősített esetek miért szándékos bűncselekményként vannak deklarálnak.

Minden balesethez vezető folyamat – nagy ritka kivételektől eltekintve – három fázisra osztható:

- 1/ van egy közlekedési szabályszegés, mely
- 2/ előidézhet egy veszélyhelyzetet, melynek következtében
- 3/ sértő eredmény alakulhat ki.

Maradva a közúti ágazatnál a járművezető tudatállapota alapján az alábbi variációk fordulhatnak elő.

55. számú táblázat
Tudati mozzanatok a balesetben

A baleseti sérülés kialakulásának mozzanatai			Bűncselekmény
Szabályszegés	Veszélyhelyzet	Sértő eredmény	
szándékos	szándékos	szándékos	emberölés, testi sértés
szándékos	szándékos	gondatlan	közúti veszélyeztetés
szándékos	gondatlan	gondatlan	közúti baleset okozása
gondatlan	gondatlan	gondatlan	közúti baleset okozása

²⁴⁵ Korábban utaltam rá, hogy a befolyásoltság megállapítása általában a véralkohol-koncentráció alapján történik, így a légalkohol értékből szakértő számítja át a véralkohol értéket, mely alapján a bíróság ítélkezik.

Természetesen fogalmilag kizárt a gondatlan szabályszegéshez bármiféle szándékos eredmény társítása. Szándékos szabályszegéshez azonban már társulhat gondatlan és szándékos eredményokozás is. Amennyiben ez az eredményokozás a veszélyhelyzet megteremtésére nézve gondatlan, a sértő eredmény bekövetkezése is kizárólag gondatlan lehet. Ha azonban az elkövető szándéka kiterjed a veszélyhelyzet megteremtésére, a sértő eredmény bekövetkezése lehet akár gondatlan, akár szándékos is. Az előbbi esetben limitált veszélyeztetési szándékról, míg az utóbbi esetben személy elleni bűncselekményről van szó. Tulajdonképpen e logikai sor alapján lehet egy közlekedési balesetet megfelelően minősíteni. Természetesen nem ritka az az eset, amikor a járművezető több szabályszegést, több egymásra épülő szabályszegést követ el. Triviális példaként az említhető, hogy a megengedett sebesség jelentő túllépése miatt a járművezető nem veszi észre a forgalomirányító fényjelző készülék tilos jelzését, és azon áthaladva balesetet okoz. Ilyenkor az első szabályszegés szándékos, míg a második szabályszegés gondatlan, de természetesen nem kizárt az sem, hogy a gyorshajtó járművezető a tilos jelzést is tudatosan hagyja figyelmen kívül, így mindkét szabályszegése szándékos.

A táblázatot balesetre vonatkozó két sorát ezzel kiegészítve a következőket kapjuk:

56. számú táblázat
Tudati mozzanatok több szabályszegés esetén

A baleseti sérülés kialakulásának mozzanatai				Bűncselekmény
Szabályszegés 1	Szabályszegés 2	Veszélyhelyzet	Sértő eredmény	
szándékos	⇒ szándékos	gondatlan	gondatlan	közúti baleset okozása
szándékos	⇒ gondatlan	gondatlan	gondatlan	közúti baleset okozása
gondatlan	⇒ gondatlan	gondatlan	gondatlan	közúti baleset okozása

Tehát akár szándékos akár gondatlan a szabályszegés, legyen ez akár több egymásra épülő szabályszegés, tekintettel arra, hogy a veszélyhelyzet előidézésében, és természetesen a káros következmény előidézésben a járművezetőt „csak” gondatlanság terheli, a bűncselekmény minősítésének gondatlannak kell lennie.

Hogyan alakul ez abban az esetben, ha a járművezető ittas?

A szeszital fogyasztása szándékos szabályszegés, melyet követhet akár szándékos, akár gondatlan – balesethez vezető – egyéb szabályszegés. A veszélyhelyzet illetőleg az eredmény természetesen csak gondatlan lehet. Vagyis:

57. számú táblázat
Tudati mozzanatok ittasan okozott baleset esetén

A baleseti sérülés kialakulásának mozzanatai				Bűncselekmény
Ivás	Szabályszegés	Veszélyhelyzet	Sértő eredmény	
szándékos	⇒ szándékos	gondatlan	gondatlan	szándékos
szándékos	⇒ gondatlan	gondatlan	gondatlan	szándékos

Ezt összevetve az 56. számú táblázat utolsó két sorával azt látjuk, hogy amíg egy gondatlan szabályszegéssel induló gondatlan veszélyhelyzet, és egy szándékos szabályszegéssel induló gondatlan veszélyhelyzet is gondatlan bűncselekménynek minősül, addig két szándékos szabályszegéssel, illetőleg egy szándékos és egy gondatlan szabályszegéssel induló gondatlan veszélyhelyzet már szándékos bűncselekménynek minősül, ha az egyik szabályszegés a szeszital fogyasztása.

Mivel ezekben az esetekben is a hangsúly a biológiai típusú sértő eredményen van, célszerű a veszélyhelyzet gondatlanságát alapul venni, amikor a bűncselekmény bűnösségi alakzatáról beszélünk. A cselekménynek a fő mozzanata a balesetokozás, és nem az ahhoz vezető szabályszegés vagy szabályszegések jellege.

Megítélésem szerint tehát, a balesettel társuló ittas vezetések gondatlan bűncselekmények, speciális szabályszegésekből adódó közúti baleset gondatlan okozások.

Az ivás, illetőleg a kábítószer fogyasztás szinte minden esetben szándékos magatartásként kezelendő. Felvetődik a kérdés, hogy miként értékelendő az a járművezető, aki tudtán kívül fogyasztott alkoholt (pl. magyar felirat nélküli édesség), esetleg a vezetési képességre hátrányosan ható egyéb olyan szert, melyről nem tudta, hogy befolyásoló hatású (pl. gyógyszer). Véleményem szerint gondatlanságból is eredhet a befolyásoltság kialakulása, vagy az, hogy a járművezető szervezetében tiltott szer van.

Ha elfogadjuk azt, hogy az italfogyasztás akár szándékos és akár gondatlan KRESZ szabályszegésként is szóba jöhet, akkor a KRESZ szövegében a „szeszital fogyasztásából származó” kifejezés helyett célszerű a „... mennyiségű alkohol van” kifejezést használni.

A gyógyszerrel, kapcsolatban pedig megoldást jelenthetne, ha egyfajta büntethetőséget kizáró ok kerülne megfogalmazásra azzal a tartalommal, hogy „**nem büntethető, aki a betegtájékoztatóban nem tilalmazott módon vett részt a közlekedésben**”.

A dogmatikai kérdések mellett sokkal lényegesebb, hogy a járművezető amennyiben bűncselekményt követ el, a felelősségrevonás elkerülhetetlen legyen.

Az ittas járművezetéssel kapcsolatban kiemelendő az a gyakran „elfelejtett” körülmény, hogy a tényállás a közúti ágazat tekintetében tartalmaz egy szituációs ismérvet: a helyet. Ez a bűncselekmény csak közúton követhető el, tehát sem közforgalom elől elzárt, sem közforgalom számára megnyitott magánúton.

58. számú táblázat
Az elkövetés helye, mint szituációs ismérv

A terület jellege	Kimenetel	A felelősségre vonás jellege Járművezetés ittas vagy bódult állapotban (0,80 ezrelék felett)
Közút	nincs sérülés	188. § (1)
Közút	könnyű sérülés	188. § (1)
Közút	súlyosabb eredmény	188. § (2)
megnyitott magánút	nincs sérülés	Szabálysértés
megnyitott magánút	könnyű sérülés	188. § (1)
megnyitott magánút	súlyosabb eredmény	188. § (2)
elzárt magánút	nincs sérülés	fegyelmi ügy
elzárt magánút	könnyű sérülés	188. § (1)
elzárt magánút	súlyosabb eredmény	188. § (2)

A Btk. 191. szakaszára tekintettel, ha személyi sérülés történik, akkor már a közútra vonatkozó rendelkezéseket kell alkalmazni. Eldöntendő kérdés, hogy ennek a helyzetnek a fenntartása indokolt-e, vagy a bűncselekményt „bárhol elkövethetővé” kell tenni.²⁴⁶

Meggyőződésem, hogy a jogalkotó a közúton kitéltelt akkor alkalmazta, amikor a magánutak „nem voltak divatban”. Manapság azonban a magánutak igen jelentős számban részei a közlekedési hálózatnak: gyártelepek, erdei utak, üzemanyag-töltő állomások, áruházak, bevásárlóközpontok, stb. Az ittas vezetés szabálysértése – talán csupán azért, mert később keletkezett – szankcióval fenyegeti a közforgalom elől el nem zárt magánúton történő ittas vezetést is. Mindezekre figyelemmel a Btk. is igényli **az elkövetés helyének kiterjesztését a közforgalom elől el nem zárt magánutakra is.**

A jogalkalmazási területet érintő probléma az ittas vezetés bűncselekmény és szabálysértés szankcióiban mutatkozó anomália. Nevezetesen: az ittas vezetés szabálysértése miatt

²⁴⁶ Gyakran felmerül az az értelmezés, hogy a „közúton” kifejezés itt nem a „nem magánút” értelemben, hanem a „szárazföldi, de nem vasúti” értelemben szerepel. Ez az értelmezés azért téves, mert a 191. szakasz megfogalmazza, hogy mikor kell a közútra vonatkozó szabályokat alkalmazni, és nyilvánvalóan nem arról van szó, hogy ekkor a vízi, vagy a légi közlekedésben kell a közúti szabályokat alkalmazni, hanem arról, hogy a magánút tekintetében kell a közútra vonatkozó rendelkezéseket alkalmazni.

felelősségre vont járművezető súlyosabb jogkövetkezményre számíthat, mintha egy picivel több alkohol elfogyasztása után ügyében bíróság járt volna el. Ezt az anomáliát nehéz csupán jogalkalmazói kérdésnek tekinteni, hiszen a szabálysértési hatóság egy 0,79 ezrelékes ittas vezetővel – aki a szabálysértés szempontjából a „csúcselkövető” – természetes, hogy úgy jár el, mint a hatáskörébe tartozó legsúlyosabb esetben, míg a bíróság előtt lévő 0,81 ezrelékes ügy a bíróságok ügyhalmazában „labdába sem rúg”, így a kiszabott büntetés is enyhének mondható. E tekintetben a jogalkotással lehet elérni a kívánt célt: az elképzelés szerint a „sima”, baleset nélküli ittas vezetés kikerülhetne a büntetőjogi védelem köréből, és szabálysértéssé válhatna, így a teljes spektrumon egy hatóság „ítélkezne”, amely biztosítaná az egységes jogalkalmazást. Évente több mint 10000 közutat érintő ügyről van szó. Ennyivel csökkenhetne a bíróságok leterheltsége, míg a másik oldalon ennyivel nőne a rendőrség, mint szabálysértési hatóság ügyszáma. A többi közlekedési ágazatban a minimális előfordulásra tekintettel a vizsgálat értelmetlen, hiszen vasúti járművet, vízi járművet, légi járművet olyan kis számban vezetnek ittasan, hogy az esetek együttes száma nem éri el az évi tizedet.

A javaslat alapkonceptiója az, hogy amennyiben büntetőjogilag releváns súlyú baleset – azaz súlyos személyi sérüléssel járó baleset – történik, a bíróság kezeli az ittas vezetéset, míg ha ilyen nem következik be, marad az ügy a szabálysértési hatóságnál.

Konkrétan: a Btk. 188. szakasza teljes egészében megszűnne. A balesetet nem okozó, illetőleg a könnyű sérülést okozó ittas vezetések szabálysértéssé, míg a jelenlegi minősített ittas vezetések pedig a közúti baleset okozásának új minősített esetévé válnának.

A járművezetés tiltott átengedése bűncselekmény természetesen követi az ittas vezetés szisztémáját.

Ami a kábítószeres vezetésekről szóló fejezet alapján következtetésként levonható az pedig nem más, mint hogy a törvénybe be kell emelni a hátrányosan ható szer pontos fogalmát, és a tényállásban rögzíteni kell, hogy a szervezetben a mintavétel idején lévő szer vagy annak biológiailag még aktív – azaz hatást kifejtő állapotban lévő – bomlásterméke jelen van.

A szövegszerű javaslat:

„187. § (1) Aki a közúti közlekedés szabályainak megszegésével másnak vagy másoknak gondatlanságból súlyos testi sértést okoz, vétséget követ el, és egy évig terjedő szabadságvesztéssel, közérdekű munkával vagy pénzbüntetéssel büntetendő.

(2) A büntetés

a) három évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény maradandó fogyatékkosságot, súlyos egészségromlást vagy tömegszerencsétlenséget,

b) egy évtől öt évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény halált,

c) két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény kettőnél több ember halálát okozza, vagy halálos tömegszerencsétlenséget

okoz.

(3) A büntetés három évig, a (2) bekezdés esetén az ott tett megkülönböztetés szerint öt évig, két évtől nyolc évig, illetve öt évtől tíz évig terjedő szabadságvesztés, ha a közúti balesetet okozó járművezető szervezetében legalább 0,5 gramm/liter véralkohol-koncentrációt, illetve 0,25milligramm/liter levegőalkohol-koncentrációt eredményező alkohol, avagy a vezetési képességre hátrányosan ható szer, vagy annak biológiailag aktív bomlásterméke van.”

Tekintettel arra, hogy az ittas vagy bódult vezetés nem csupán balesettel, hanem szándékos veszélyeztetéssel is társulhat, a közúti veszélyeztetés tényállását is hasonló módon javaslom kiegészíteni.

Ami pedig a szabálysértési tényállást illeti: a valóban egységes, ezáltal hatékony jogalkalmazást az abszolút határozott szankciórendszer bevezetése jelentheti.

A javaslat szerint szabálysértést valósítana meg a 218/1999 (XII. 28) Kormányrendelet 42. § szerint minden olyan ittas és bódult vezetés, ahol súlyos személyi sérüléssel járó baleset nem történt. Mivel a korábbi szabálysértésekhez képest lényegesen magasabb alkohol értékek is megjelennek, ezért a szabálysértési jogkövetkezmények rendszerének a tágítása mindenképpen indokolt. A fenti szabálysértési tényállás módosítása nélkülözhetetlen a bódult állapotban való vezetés tekintetében, hiszen ma ilyen szabálysértés nincs.

Konkrét szövegjavaslat:

„42. § (1) Aki vasúti vagy légi járművet, úszólétesítményt, továbbá közúton vagy a közforgalom előtt el nem zárt magánúton járművet úgy vezet, hogy

a) szervezetében szeszes ital fogyasztásából származó alkohol van,

b) a szervezetében a vezetési képességre hátrányosan ható szer, vagy annak biológiailag aktív bomlásterméke van

pénzbírsággal sújtható, és a szabálysértési hatóság járművezetéstől eltiltást alkalmazhat.

(2) Az a) pont esetében a pénzbírság, és a járművezetéstől eltiltás a vér- vagy légalkohol koncentrációhoz igazodik:

<i>véralkohol (g/l)</i>	<i>Légalkohol (mg/l)</i>	<i>pénzbírság (Ft)</i>	<i>eltiltás (hónap)</i>
<i>0,21-0,50 között</i>	<i>0,1-0,24 között</i>	<i>50.000</i>	<i>2</i>
<i>0,51-0,80 között</i>	<i>0,25-0,39 között</i>	<i>100.000</i>	<i>4</i>
<i>0,81-1,50 között</i>	<i>0,40-0,74 között</i>	<i>150.000</i>	<i>6</i>
<i>1,51-2,50 között</i>	<i>0,75-1,24 között</i>	<i>200.000</i>	<i>8</i>
<i>2,51-3,50 között</i>	<i>1,25-1,74 között</i>	<i>250.000</i>	<i>10</i>
<i>3,51 felett</i>	<i>1,75 felett</i>	<i>300.000</i>	<i>12</i>

(3) A b) pont esetében a pénzbírság, és a járművezetéstől eltiltás a vér- vagy vizelet hatóanyagtartalmához igazodik.

(4) Nem gépi meghajtású jármű vezetése esetén, vagy különös méltánylást érdemlő esetben a (2) bekezdésben meghatározottak helyett két fokozattal enyhébb jogkövetkezmények is alkalmazhatóak.

(5) Aki vasúti vagy légi jármű, úszólétesítmény, továbbá közúton vagy a közforgalom előtt el nem zárt magánúton jármű vezetését az (1) bekezdésben meghatározott állapotú személynek engedi át 150.000 forintig terjedő pénzbírsággal sújtható ”

Felhívom a figyelmet, hogy jelenleg az orvostudomány még adós a kábítószerekkel kapcsolatban az alkoholhoz hasonló hatásmechanizmusra épülő skála felállításával. Több próbálkozás is folyamatban van – mint korábban bemutattam – lehet egy hatóanyag szerinti skálát felállítani, és mindent erre a hatóanyagra „átkonvertálva” egyfajta egyenértékek alapján skálázni, vagy lehet a főbb hatóanyag típusokra saját skálát felállítani. A fenti jogszabályszerkesztési technikával a későbbiekben általánosan elfogadott hatóanyag-tartalom szerinti skála könnyen beilleszthető a jogszabályba.

Ez a megoldás harmonizál leginkább az európai megoldásokkal, hiszen a következmény nélküli ittas vezetés sehol sem bűncselekmény, legfeljebb akkor, ha a járművezető magatartásával veszélyhelyzetet hoz létre.

Annak ellenére, hogy látszólagos enyhítésről van szó, valójában a nulltolerancia elvét nem adjuk fel. Ezzel Európában szinte egyedülálló a megoldás, hiszen még Svédországban is határértékként a 0,2 ezreléket adták meg, de a legtöbb országban 0,5 ezrelék a határérték, mely alatt a járművezetés nem tilalmazott.

Ugyanakkor meg kell jegyezni, hogy a balesetet eredményező ittas vagy bódult vezetés gondatlan cselekménnyé minősítése olyan jellegű enyhítést jelent, mely látszólag a jogpolitikai elvekkel ellentétes, így bevezetése rendkívüli körülményt és alapos előkészületet igényel.

15.2.4. Balesetokozás

A közlekedési bűncselekmények közül a 187. §-ban meghatározott közúti baleset gondatlan okozása vétség jogalkalmazói gyakorlata a legegységesebb, a legkiforrottabb. Ugyanakkor a korábbi fejezetekben bemutatott kriminológiai tapasztalatok, és a nagyszámú elbírált cselekmény olyan következtetések levonására adnak okot, hogy a balesethez vezető szabályszegés jellege, elsősorban tudatos, vagy gondatlan volta jelentősen befolyásolja a kiszabott büntetés mértékét. A prevenciót leginkább az szolgálná, ha a jogalkotó tenné egyértelművé, melyek azok a kiemelten fontos szabályok, melyek megszegése súlyosabb jogkövetkezményekkel jár.

E szabályok körébe emelendők azok a közlekedési szabályok, amelyek egyfelől nagy számban vezetnek balesethez, másfelől nagy számban okoznak halálos eredményt.

A szigorúbban üldözött szabályszegések körének megvonásánál figyelemmel kell lenni arra is, hogy ezek a szabályszegések általában a norma tudatos megszegésével valósulnak meg, tehát az elkövető személyében is magasabb fokú társadalomra való veszélyesség jelenik meg. Így e cselekménykör, mind tárgyi oldalon – az elkövetési magatartás jellegében és a várható eredményben – mind alanyi oldalon – a szabályszegés tudatos jellegében – kiemelkedő veszélyességű.

Konkrét javaslat a fenti tényállási javaslat folytatásaként:

187.§

(4) A büntetés

az (1) bekezdésben írt eredmény esetén két évig terjedő szabadságvesztés,

a (2) bekezdésben írt eredmény esetén az ott tett megkülönböztetés szerint egy évtől három évig, egy évtől öt évig, illetve három évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztés, illetőleg

a (3) bekezdés esetén az ott tett megkülönböztetés szerint öt évig, két évtől nyolc évig, illetve öt évtől tíz évig terjedő szabadságvesztés,

ha a balesetet a közlekedés biztonságára különösen veszélyes közúti közlekedési szabályszegés okozza.

A „közlekedés biztonságára különösen veszélyes közúti közlekedési szabályszegés” fogalmi körébe tartozó KRESZ szabályokat a közlekedési fejezet értelmező rendelkezésében, a 191. §-ban lehetne felsorolni.

A fentebb kifejtettek alapján e szabálykörbe kell tartozzon:

- a sebességhatárokra vonatkozó szabályok jelentős megsértése,
- a gyalogos-átkelőhelyen való közlekedés szabályainak megszegése,
- a forgalomirányító fényjelző készülék jelzésének figyelmen kívül hagyása,
- a fénysorompó tilos jelzésének figyelmen kívül hagyása.

Megjegyzendő, hogy e szabályszegéseket a bírói gyakorlat eddig is szigorúbban értékelte. A felsorolást azért célszerű értelmező rendelkezésben elhelyezni, mert így a tényállás sokkal egyszerűbb lehet, és az esetleges módosítások, melyek a közlekedésbiztonsági helyzet változásával igenis indokoltak lehetnek, nem érintik magát a tényállást.

15.2.5. A baleset helyszínének elhagyása

A Btk. közlekedési bűncselekményeket tartalmazó XIII. fejezetében utolsóként található a cserbenhagyás bűncselekménye, mely szerint:

„190. § Ha a közlekedési balesettel érintett jármű vezetője a helyszínen nem áll meg, illetve onnan eltávozik, mielőtt meggyőződne arról, hogy valaki megsérült-e, avagy az életét vagy testi épségét közvetlenül fenyegető veszély miatt segítségnyújtásra szorul-e, amennyiben súlyosabb bűncselekmény nem valósul meg, vétséget követ el, és egy évig terjedő szabadságvesztéssel, közérdekű munkával vagy pénzbüntetéssel büntetendő.”

Ezzel a tényállással kapcsolatban két nagy problémát látok. Az első a közlekedési baleset fogalmának tartalma, a másik a „cserbenhagyásos gázolás” kifejezés tartalma.

A baleset fogalmával foglalkozó fejezetben bemutattam, hogy maga a KRESZ jogszabály nem határozza meg a baleset fogalmát, de maga a Btk. sem ad saját balesetfogalmat.

A jogalkalmazásban KÖZLEKEDÉSI BALESET: *„A legalább egy mozgó jármű – vagy közúton igavonásra is befogható állat – részvételével vagy a jármű mozgásából eredően bekövetkezett, általában a közlekedési szabályok szándékos vagy gondatlan megszegésével gondatlanságból, illetőleg vétkesen előidézett váratlan esemény, mely következtében egy vagy több személy meghalt, megsérült, vagy dologi kár keletkezett.”*²⁴⁷

A baleset kimenetele szerint tehát anyagi káros, személyi sérüléses vagy halálos lehet. A cserbenhagyás esetében – annak szubszidiárius jellegére tekintettel – csak az anyagi káros balesetek jöhetnek számításba, ugyanis a baleset helyszínének elhagyásával, mint elkövetési magatartással valójában egyetlen súlyosabb bűncselekmény valósítható meg, mégpedig a 172.§-ban meghatározott segítségnyújtás elmulasztása, melyet a gyakorlat a legkisebb személyi sérülés bekövetkezésekor meg is állapít.

Mivel a bűncselekmény tárgya kettős, – az ember élete testi épsége és a közlekedés biztonsága – a bűncselekmény megállapításához nem elég csak a közlekedés biztonságának a sérelme, hanem szükséges az emberi élet, testi épség megtámadott volta. Ez azt jelenti, hogy cserbenhagyásról akkor beszélhetünk, ha a baleset hatókörében volt olyan személy, akinek az élete, vagy a testi épsége sérelmének reális lehetősége fennállt. Baleseten tehát a cserbenhagyás szempontjából *„olyan - kizárólag anyagi kárt okozó - közlekedési eseményt értünk, amelynek a hatókörében egy vagy több személy is volt, és a baleset körülményei*

²⁴⁷ 3/1998 ORFK utasítás 1. pont

valószínűsítik a személyi sérülés bekövetkeztét.”²⁴⁸ Önmagában a járművezető helyszínelhagyása szabálysértésként értékelhető²⁴⁹. Ezt az elvet célszerűnek látnám a törvényszövegbe beemelni, és az alanyi kör meghatározásakor a „közlekedési balesettel érintett jármű vezetője” megfogalmazás helyett a „**személyi sérülés bekövetkezésének reális lehetőségét magában hordozó közlekedési balesettel érintett jármű vezetője**” megfogalmazást használni.

Ha a helyszínelhagyások visszaszorítása érdekében jogalkotási eszközökkel kívánunk élni, akkor célszerű lehet a helyszínelhagyás szabályszegését önmagában is bűncselekménnyé emelni.

Igen gyakran előfordul az a „cserbenhagyói” védekezés, hogy a balesetet követően pánikba esett és ezért ment el a helyszínről. A kriminológiai kutatások bizonyítják, hogy ez a védekezés sokkal gyakrabban igaz, mint a hatóságok feltételezik. Egy másik vetülete a dolognak, hogy a cserbenhagyás bűncselekménye kapcsán beindul a nyomozóhatóság apparátusa az ismeretlen elkövető felkutatása érdekében, holott csak egy jelentéktelen balesetről volt szó.

Ezen felvetések alapján indokoltnak látszik a szabályozással elérni azt, hogy a pánikba esett vezető, vagy akit a lelkiismerete illetőleg a környezete a baleset után arra rávesz, a baleset helyszínére visszatérjen, vagy a hatóságnál jelentkezzen.

Itt tulajdonképpen egy büntethetőséget megszüntető okról lehetne szó, ami a következő tartalommal kerülhetne megfogalmazásra: „**Nem büntethető cserbenhagyás miatt aki a baleset helyszínére a sértett helyszínen tartózkodásának ideje alatt kötelezettsége teljesítése céljából önként visszatér, feltéve, hogy a cserbenhagyáson túl nem tett semmi olyat, ami a baleset eredeti körülményeinek felderítését megnehezítené**”²⁵⁰. Illetve „**a büntetés korlátlanul enyhíthető azzal szemben, aki az elkövetést követő 24 órán belül, de mielőtt a hatóság személyazonosságát megállapította volna, a balesettel érintett járművel együtt a hatóságnál önként jelentkezik.**”

Ellenérvként felhozható ugyan, hogy ezzel arra ösztönözzük a járművezetőket, hogy a helyszínt elhagyják. Ezzel szemben a valóság az, hogy a cserbenhagyás miatt megindult

²⁴⁸ Btk. Kommentár

²⁴⁹ Éppen ezért „nem valósul meg a cserbenhagyás vétsége, ha a közúti baleset során csak kisebb anyagi kár keletkezik, és az utasok vagy kívülről élők élete és testi épsége nem kerül közvetlen veszélybe” (BH1987. 262.).

„Ha az elkövető a parkolóhelyen vagy műszaki okból az úton álló olyan járműnek ütközik, amelyben nem volt személy, a KRESZ 58. §-ában foglalt rendelkezés megszegése esetén sincs helye a cserbenhagyás vétsége miatt a bűnösség megállapításának” (BH1989. 387.).

²⁵⁰ Itt ráivásról, nyomeltüntetésekéről van elsősorban szó.

eljárások számához képest a cserbenhagyás miatt elítéltek aránya átlagosan 35 százalék. (1987. évben 50%, míg 1990. évben 19% volt)

Ha ehhez még hozzátesszük azt a gyakorlatot, hogy az uralkodó statisztikai személetet követve általában nem is indul meg az eljárás akkor, ha eleve reménytelen az elkövető felderítése, akkor azt mondhatjuk, hogy inkább a károsult kára térüljön meg, mintsem büntetőjogi felelősségre vonást erőltessünk.

Másik megközelítésben az, hogy a visszatérés megszünteti a büntethetőséget, nem ösztönözheti a járművezetőt a helyszín elhagyására, hiszen, ha nem hagyja el a helyszínt felelőssége fel sem merül. Tehát azokról van itt szó, akik ténylegesen „bepánikolnak”, majd később átgondolják tettüket.

Harmadik nézőpontból tekintve az ittas vagy bódult járművezető, vagy a más, pl. vagyon elleni bűncselekmény elkövetése miatt a helyszínt elhagyó járművezető, nem ezen büntethetőségi akadály miatt hagyná el a helyszínt, hiszen azt ma is megteszik. Legfeljebb később önként jelentkezne, melynek hatására nem indul be a rendőrségi apparátus, és a károsult kára is megtérül. Ha nem jelentkezik, akkor a lebukás kockázatával menekül, amit nem érint ez a szabály.

A másik fő kérdéskör a cserbenhagyásos gázolás esete. Célszerűnek tartanám a jogszabályt a köznyelvhez igazítani, ami nem jelent mást, mint hogy a segítségnyújtás elmulasztása bűncselekmény alanyi köréből ki kell emelni a járművezetőket, és áthelyezni a cserbenhagyás tényállásába formailag annak minősített eseteként.

A cserbenhagyás tényállási rendszere ezzel tulajdonképpen három alapesetet foglalna magában, egyrészt a korábbi helyszínelhagyás szabálysértését, a klasszikus cserbenhagyást, és a segítségnyújtás elmulasztásának speciális esetét, az 59. számú táblázat szerint:

*59. számú táblázat
A helyszínelhagyás minősítése*

Baleset kimenetele	hatályos szerint	javaslat szerint
Nincs személyi sérülés és nem is lehetne	szabálysértés	190. szakasz (1)
Nincs személyi sérülés, de lehetne	190. szakasz	190. szakasz (2)
Személyi sérülés történt	172. szakasz	190. szakasz (3)
Személyi sérülés történt, és az elkövető a baleset okozója	172. szakasz	190. szakasz (5)

Jogalkotási javaslatként tehát a következő megfogalmazás képzelhető el:

190. § (1) *Ha a közlekedési balesettel érintett jármű vezetője a büntető- vagy polgári jogi felelősségre vonás elkerülése érdekében a baleset helyszínén **nem áll meg, vagy onnan adatainak – személyazonosságának károsult általi megállapítását lehetővé tevő módon történő – hátrahagyása nélkül eltávozik**, vétséget követ el és pénzbüntetéssel büntetendő.*

(2) *Ha a személyi sérülés bekövetkezésének reális lehetőségét magában hordozó közlekedési balesettel érintett jármű vezetője a helyszínen **nem áll meg, illetve onnan eltávozik, mielőtt meggyőződne arról, hogy valaki megsérült-e, avagy az életét vagy testi épségét közvetlenül fenyegető veszély miatt segítségnyújtásra szorul-e, vétséget követ el, és egy évig terjedő szabadságvesztéssel, közérdekű munkával vagy pénzbüntetéssel büntetendő.***

(3) *Ha a közlekedési balesettel érintett jármű vezetője **nem nyújt tőle elvárható segítséget a baleset következtében megsérült vagy olyan személynek, akinek az élete vagy testi épsége közvetlen veszélyben van, büntetést követ el, és két évig terjedő szabadságvesztéssel, közérdekű munkával vagy pénzbüntetéssel büntetendő.***

(4) *A büntetés három évig terjedő szabadságvesztés, ha a sértett meghal, és életét a segítségnyújtás megmenthette volna.*

(5) *A büntetés a (3) bekezdés esetén három évig, a (4) bekezdés esetén öt évig terjedő szabadságvesztés, ha az elkövető a balesetet bekövetkezésében vétkes, vagy ha a segítségnyújtásra egyébként is köteles.*

(6) *Az (5) bekezdés második fordulata nem alkalmazható azzal szemben, aki a közlekedési szabályok alapján köteles a segítségnyújtásra.*

(7) *Az (1), (2) és (3) bekezdés esetén **nem büntethető cserbenhagyás miatt, aki a sértett helyszínén tartózkodásának ideje alatt kötelezettsége teljesítése érdekében a baleset helyszínére önként visszatér, feltéve, hogy a cserbenhagyáson túl nem tett semmi olyat, ami a baleset eredeti körülményeinek felderítését megnehezítené.***

(8) *Az (1) bekezdés esetén **a büntetés korlátlanul enyhíthető azzal szemben, aki az elkövetést követő 24 órán belül, mielőtt a hatóság személyazonosságát megállapította volna, a balesettel érintett járművel együtt a hatóságnál önként jelentkezik, feltéve, hogy a cserbenhagyáson túl nem tett semmi olyat, ami a baleset eredeti körülményeinek felderítését megnehezítené.***

A hetedik és nyolcadik bekezdés tekintetében eldöntendő, hogy a büntetlenség illetőleg a korlátlan enyhítés, mely esetekre terjedjen ki. Csak a „helyszínelhagyásra”, vagy a „cserbenhagyásra”, vagy a „segítségnyújtás elmulasztására” is. Megítélésem szerint a segítségnyújtás elmulasztása minősített eseteire semmiképpen nem.

A bűncselekmény megnevezése is nehézséget okoz, hiszen három alapesetről van szó. A 190. szakasz (1) bekezdése lehetne a „cserbenhagyás vétsége”, a 190. szakasz (2) bekezdése lehetne a „veszélyeztető cserbenhagyás vétsége”, míg a (3) bekezdés a „segítségnyújtás elmulasztásával járó cserbenhagyás büntette”.

15.3. A járművezetéstől eltiltásról

A járművezetéstől eltiltás, mint szankció megjelenik a Btk. és a Sztv. szankciórendszerében is. A kérdés súlyát az is igazolja, hogy a Magyar Köztársaság Alkotmánybírósága is foglalkozott a témával tekintetben, hogy a közlekedéshez való jog alkotmányos alapjog-e, egyáltalán korlátozható-e valaki közlekedésben való részvétele járművezetéstől eltiltás szankció alkalmazásával. Az alkotmánybíróság szerint: „*A szabad mozgáshoz való jog, a közlekedés szabadsága nem fogható fel abszolút jellegű, korlátozhatatlan jogosultságként. A jogalkotó a kellő indokok alapján - alapvetően a közúti közlekedés valamennyi résztvevője életének, biztonságának védelme érdekében - határozza meg azokat a szabályokat, amelyek a közúti közlekedésben részt vevő személyekre vonatkoznak. Így a gépjárművet vezető személytől megkívánja, hogy vezetésre alkalmas állapotban legyen, az előírt vezetői engedéllyel rendelkezzen, a közúti közlekedés rendjére vonatkozó jogszabályi előírásokat betartsa.*”²⁵¹ Az idézet szerint, tehát alkotmányos a járművezetéstől eltiltás szankció alkalmazása.

A Btk. 38. szakasz (2) bekezdésében a mellékbüntetések között találhatjuk a járművezetéstől eltiltást. A Btk. 58. szakasza határozza meg azt, hogy milyen elkövetőt lehet a járművezetéstől eltiltani. Eszerint: „*járművezetéstől el lehet tiltani azt, aki az engedélyhez kötött járművezetés szabályainak megszegésével követi el a bűncselekményt, vagy bűncselekmények elkövetéséhez járművet használ.*”

A Sztv. 13. szakasz (2) bekezdése viszont intézkedésnek minősíti a járművezetéstől eltiltást. A Sztv. 18. szakasza szerint: „*Ha a szabálysértést meghatározó jogszabály lehetővé teszi, a pénzbírság kiszabása mellett vagy önálló intézkedésként az eljárás alá vont személy **eltiltható** a járművezetéstől, ha a szabálysértést engedélyhez kötött járművezetés szabályainak **megszegésével** követte el.*”

A két törvényhely összevetéséből az alábbi következtetések vonhatók le:

A Btk. büntetésként, a Sztv. intézkedésként kezeli a járművezetéstől eltiltást. Ebből következően a jármű használatával elkövetett többnyire vagyron elleni bűncselekmények

²⁵¹ 3/1992 ABH.

szankcionálása keretében a Sztv.-ben járművezetéstől eltiltás – annak intézkedés jellege miatt – nem szerepelhet. Alapkérdésként felvetődik, hogy – elvonatkoztatva a hatályos szabályozástól – a járművezetéstől eltiltás büntetés jellegű vagy intézkedés jellegű jogkövetkezmény-e. Büntetés jellegű, azaz célja nem más, mint hogy az elkövető hátrányt szenvedjen, „érezze” a büntetés súlyát, hogy a pénzbüntetés mellett még járművét sem vezetheti, avagy intézkedés jellegű és a célja a közlekedésben résztvevők védelme a deviáns magatartású, mások életét testi épségét közvetlenül fenyegető járművezetővel szemben.

Előrebocsátom, hogy az Alkotmánybíróság fent hivatkozott határozatában – igaz, hogy nem a bíróság által alkalmazott büntetés vonatkozásában, hanem a vezetői engedély rendőrség általi helyszíni elvételével kapcsolatban – intézkedésnek minősíti a vezetői engedély visszavonását: *”A jogalkotó a közlekedés rendjét szabályozó előírások betartását különböző - igazgatási, szabálysértési, büntető - szankciók kilátásba helyezésével is elősegíteni kívánja.*

*Az engedély visszavonása **nem előrehozott büntetés**: ezt az **intézkedést** a közlekedési bűncselekmény elkövetésének alapos gyanúja alapozza meg, s éppen erre figyelemmel a **közúti közlekedés biztonságának megóvása érdekében történik.**”²⁵²*

Ezt a nézetet tükrözte a közúti közlekedés rendőrhatalósági igazgatásáról szóló 35/2000. BM rendelet a vezetésre jogosító okmányok helyszíni elvételét szabályozó 27. szakaszának 2004. VII. 1. napjától hatályos módosítása, mely szerint: *„A rendőr a vezetői engedélyt a helyszínen elveszi, ha*

a) a járművezető azzal gyanúsítható, hogy közúti baleset során maradandó fogyatékosságot, halált, kettőnél több ember halálát vagy halálos tömegszerencsétlenséget okozó [Btk. 187. § (2) bekezdés] bűncselekményt követte el,

b) a jármű vezetője járművezetés ittas vagy bódult állapotban bűncselekmény (Btk. 188. §) elkövetésével gyanúsítható,” Hiszen korábban szinte valamennyi közlekedési bűncselekmény elkövetőjének a helyszínen el lehetett venni a vezetői engedélyét. A módosítás azt az irányt mutatja, hogy a vezetői engedély elvétele nem helyszíni büntetés, hanem a közlekedés biztonságát szolgáló megelőző jellegű intézkedés. A később meghirdetett „nulltolerancia elve” alapján az ittas járművezetők esetében a hatályos szabályozás szerint annak a vezető engedélyét is a helyszínen el kell venni, aki a bűncselekménynek minősülő befolyásolt állapotot el nem érő mennyiségű alkoholt fogyasztott, azaz *„a jármű vezetője az egyes szabálysértésekről szóló 218/1999. (XII. 28.) Korm. rendelet 42. § (1) bekezdés a) pontjában meghatározott ittas vezetés szabálysértésének elkövetésével gyanúsítható”²⁵³*

²⁵² 3/1992 ABH.

²⁵³ 35/2000 BM rendelet 27. § (1) bekezdés b) pont

E módosítás azonban nem befolyásolja az alapelvet: annak kell elvenni a vezetői engedélyét, aki tényleges veszélyt jelenthet a közlekedés biztonságára. Nem vitás, hogy az alkohol fogyasztása ilyen eredményű magatartás, azonban a korábban említett álpozitív szondaeredmények lehetősége miatt aggályok fogalmazhatók meg. Ugyancsak kérdés, hogy a súlyos balesetek esetén a vezetői engedély elvétele helyénvaló-e, hiszen egyrészt tudjuk, hogy a baleset eredménye nagyrészt a véletlen műve, másrészt a balesetokozással gyanúsítható személy, nem biztos, hogy ténylegesen hibázott a baleset okozásakor. Hasonló vélemény fogalmazható meg a szintén a jogszabályba visszakerült közúti veszélyeztetéssel kapcsolatban is. Talán helyénvalóbb volna a megalapozott gyanút megkívánni a vezetői engedély helyszíni elvételéhez, és valóban csak a durva szándékos elkövetésekre, és az alkalmatlanságot felvető szabályszegésekre korlátozni a jogintézmény alkalmazását.

További észrevétel a Btk. és a Sztv. összevetése kapcsán, hogy a Btk. szerint alkalmatlan is lehet valaki a járművezetésre, és őt végleges hatállyal lehet eltiltani a járművezetéstől, míg a Sztv. nem ismeri az alkalmatlanság fogalmát.

Ezek alapján újabb kérdés fogalmazható meg: Aki alkalmatlan az – bizonytalan eredményességgel – eltiltandó-e a járművezetéstől, vagy inkább intézkedni kellene az alkalmassá tétele felől?

A járművezetéstől eltiltás alkalmazásának bírói gyakorlata szerint általában eltiltják azt a járművezetőt, aki magatartásával szándékosan veszélyeztet másokat, aki agresszíven vezet, aki szándékos és durva szabályszegéssel okoz balesetet, sőt az eltiltást indokolja az „*elkövető vezetési tapasztalatlansága, járatlansága, vezetési képességének olyan hiánya, amely őt a biztonságos járművezetésben jelentősen korlátozza.*”²⁵⁴

Ebből az következik, hogy a járművezetéstől eltiltás egyszerű büntetés, szóba sem kerül a járművezető „kezelése”, sőt a gyakorlatlan járművezetőt – az eltiltással – méginkább akadályozzuk a jártasság megszerzésében.

Az ittas járművezetés „*önmagában is a járművezetéstől eltiltás szükségességére nyújthat következtetési alapot. Különösen indokolt az eltiltás, ha az ittasság mérve vagy annak az elkövetőre gyakorolt hatása súlyos fokú, ha ittas vezetés miatt az elkövetőt már korábban is felelősségre vonták, ha egyébként is rendszeresen italozó életmódot folytat, ha idült alkoholistá, ha ittasan tömegszállító járművet vezet, vagy ha súlyosabb megítélésű balesetet okoz.*”²⁵⁵

²⁵⁴ BK. 107.

²⁵⁵ BK. 107.

Itt már megjelenik közlekedésben résztvevők személyek életének, testi épségének védelme. Megjegyzendő azonban, hogy az eltiltás önmagában – a további esetek elkerülésének tekintetében – hatástalan, amit a visszaesési statisztika is jól mutat.²⁵⁶

A járművezetéstől eltiltáshoz leginkább kapcsolható két büntetőjogi tényállás, a gondatlan közlekedési bűncselekménynek minősülő közúti baleset gondatlan okozása, és a szándékos közlekedési bűncselekménynek minősülő járművezetés ittas vagy bódult állapotban bűncselekmények kapcsán érdemes áttekinteni, a járművezetéstől eltiltás mellékbüntetés kiszabásának gyakorlatát. Az évente két- háromezer közúti baleset gondatlan okozása miatt elítélt személynek mintegy 20 százalékánál alkalmaznak járművezetéstől eltiltás mellékbüntetést, míg a tízezer feletti számban előforduló ittas járművezetők 80 százalékát eltiltják a járművezetéstől. Mindkét bűncselekménnyel kapcsolatban megállapítható, hogy az elmúlt években mind nagyságrendileg, mind az arányok tekintetében stagnálás figyelhető meg, vagyis minden évben közel 10000 főt érint a járművezetéstől eltiltás mellékbüntetés.

A szabálysértési ügyekben az ittas járművezetők több mint 90 százalékát tiltják el a járművezetéstől, míg más szabálysértéseknél ez az arány 40-45 százalék körül van. A szabálysértési ügyekben a járművezetéstől eltiltás intézkedés alkalmazásának aránya folyamatosan emelkedő tendenciát mutat.

A fentiek alapján megállapítható, hogy minden évben közel 50000 járművezetőt érint a járművezetéstől eltiltás büntetése, illetve intézkedése.

Hatékony eszköze-e a balesetmegelőzésnek a járművezetéstől eltiltás? Meggyőződésem szerint önmagában nem. A mai modernnek nevezett világban, a közúti közlekedésben járművezetőként való részvétel, annyira a mindennapok részévé vált, hogy az eltiltás gyakran lehetetlenné teszi emberek, családok életét. A szabadságvesztéshez hasonlóan korlátozza mozgásszabadságukat, ezért tartom fontosnak, hogy a járművezetéstől eltiltás csak olyan esetekben kerüljön alkalmazásra, amikor a járművezető ténylegesen veszélyt jelent a közlekedés többi résztvevőjére, és pl. a járatlanság ne adhasson okot az eltiltásra. Ha valaki veszélyt jelent a közlekedés biztonságára – járművezetőként nem vált be – esetleg alkalmatlan arra, az állam feladata nem csupán a többi közlekedő védelme érdekében a forgalomban való részvétel megakadályozása, hanem az alkalmassá tétel. A végleges hatályú járművezetéstől eltiltást igen ritkán alkalmazzák a bíróságok, azaz úgy ítélik meg, hogy a balesetet okozó járművezető nem alkalmatlan a közlekedésben való részvételre, hanem csupán a hátrány okozásának az igényével a főbüntetés mellett a járművezetéstől is eltiltják. A büntetés célja a

²⁵⁶ Aranyos Judit – Major Róbert: Kezelő jellegű intézkedés megalkotása a közlekedési bűncselekmények körében, Belügyi Szemle 2005. évi 4. szám

megelőzés, mely alapelv szem előtt tartásával kell az ítéletet meghozni. Ha valakinek lételeme a közlekedés, a bíróság hiába tiltja el a járművezetéstől, fog vezetni. Tehát az eltiltással nem megelőztünk, hanem újabb jogsértésre sarkalltunk.

A járművezetéstől eltiltást, tehát a mainál jóval csekélyebb körben, szándékos durva szabályszegésekre visszavezethető súlyos balesetknél, illetve az ittas vagy bódult vezetésnél, és kifejezetten ellenzem az „egyszerű” sebességtúllépés, vagy anyagi káros baleset okozása, mint szabálysértések elkövetése esetén. A jelzett szűkebb körben, viszont következetesen, sőt abszolút határozott szankcióként, kötelezően elrendelendő intézkedésként javaslom alkalmazni.

A fentiekből kitűnik, hogy a járművezetéstől eltiltás jogintézménye, célját is tekintve inkább intézkedés jellegű szankció, ezért a btk.-ban is ezt a szemléletet kell meghonosítani: a járművezetéstől eltiltás mellékbüntetés helyett, egy olyan intézkedést kell törvényesíteni, amely során, nem csak szünetel a járművezető vezetési jogosultsága és egy szintén csupán büntetésként megélt utánpéztésen kell részt vennie, hanem ténylegesen intézkedés történik a járművezető bevalásának elősegítése érdekében. Ezt a büntetőjogi intézkedés lehetne az alkalmassá tétel.

15.4. A járművezetői alkalmassá tétel²⁵⁷

A járművezetői alkalmassá tétel elképzelése túlmutat azon az egyszerűnek tűnő megoldáson, hogy a büntetőjogi mellékbüntetés helyett egy intézkedést alakítsunk ki valami ilyesforma megfogalmazással: **„A bíróság alkalmassá tételi eljárásra kötelezheti azt a járművezetőt, akinek magatartása pszichológiai, vagy egészségügyi korrekciót tesz szükségessé.”** Az alkalmassá tétel teljesen általános a büntetőjogtól is független és lényege pont az automatizmusban rejlik. Minden közlekedési devianciával kapcsolatba kerülő járművezető kerüljön be az alkalmassá tétel rendszerébe. Ez azonban nem jelenti azt, hogy büntetőjogi intézkedésnek nem alkalmas az alkalmassá tétel rendszere. A büntetőeljárás alatt – szakértői vélemény beszerzésével egyenértékű – alkalmassági szűrőn átesett járművezetőről eldöntheti a bíróság, hogy a balesethez vezető szabályszegés oka mennyire keresendő az elkövető személyiségében, ennek alapján pedig eldöntheti, hogy kezelő jellegű intézkedésre vagy megtorló jellegű büntetésre van szükség.

²⁵⁷ E fejezet Aranyos Judit – Major Róbert: Kezelő jellegű intézkedés megalkotása a közlekedési bűncselekmények körében, Belügyi Szemle 2005. évi 4.szám tanulmányára épül

Az alkalmassá tétel intézménye egy négy pillérré épülő rendszer. A négy pillér:

- I. Központi közlekedési nyilvántartó**
- II. Alkalmassági szűrő**
- III. Alkalmassá tétel**
- IV. Utánkövetés**

Ad. I./ A központi közlekedési nyilvántartóba kerülnének a feltűnő közlekedési magatartású személyek, akik járművezetőként közlekedési bűncselekményt követtek el, akik meghatározott közlekedési szabálysértést követtek el (leginkább balesetező, és ittas vezetők), továbbá a pontrendszer alapján idáig eljutott járművezetők, sőt a biztosítótársaságok is közölhetnének adatot notórius balesetező járművezetőkről. Mindezekhez kapcsolódna még az egészségügyi indok alapján, például a házi orvos jelzése alapján, vagy meghatározott korhatár elérése esetén, illetőleg egy esetleg megtörtént baleset után a kezelő orvos jelzése alapján „beutalt” járművezető is.

Alapvető kérdés, hogy a fent vázolt automatizmus mikor és hogyan induljon be. A balesetező vagy ittas járművezetők tekintetében meg kell határozni egy olyan határvonalat, ami felett a vezetői engedély helyszíni elvételére kerül sor, és a központi közlekedési nyilvántartón keresztül azonnal beindul az alkalmassági szűrő. (Jelenlegi 35/2000. BM rendeletre épülve) Az esetek túlnyomó többségében a bíróságról, a szabálysértési hatóságtól kerülnének a járművezetők a nyilvántartóba. Ilyen esetekben a bíróság illetve a szabálysértési hatóság rendelheti el az alkalmassági szűrést. A biztosítótársaságok és a házi orvos jelzésére épülő eljárások kizárólag szigorú garanciákat tartalmazó törvényi felhatalmazáson alapulhatnak.

Lényegi elem tehát, hogy a közlekedés biztonságát sértő, vagy veszélyeztető személyek mindegyike bekerüljön a központi közlekedési nyilvántartóba.

Ad. II./ A fenti személyek alkalmassági szűrése pszichológiai és egészségügyi szűrést jelent.

A szűrés alapján a járművezetőket öt kategóriába lehetne sorolni:

- a. stabilan alkalmatlan**, nem korrigálható,
- b. aktuálisan alkalmatlan**, továbbképzéssel korrigálható
- c. aktuálisan alkalmatlan**, egészségügyi rehabilitációval korrigálható
- d. korlátozott alkalmasság**, időkorláttal
- e. alkalmas**, nincs szüksége korrekcióra

Az *a. kategóriával* jellemezhető személyek baleseti sérülések, életkori sajátosságaik vagy szociális-morális felelősségvállalásuk teljes hiánya alapján kerülhetnek ebbe a csoportba (pl. vezetői engedély nélküli többszörös ittas vezetők). Ha közlekedési bűncselekmény miatt kerültek a rendszerbe, **az intézkedés helyett – tekintettel az alany személyiségváltozásra képtelen voltára – csak büntetés jöhet szóba.**

A *b. kategóriával* jellemezhető személyeknél történnének azok a **korrekciós beavatkozások**, amelyek az **alkalmassá tételt** segítik. Ezek lehetnek **egyéni és csoportos közlekedési korrekciós foglalkozások.**

Az egyéni közlekedési korrekciós foglalkozások célja a személyiségtípusnak megfelelő közlekedési esemény feldolgoztatása, az eseménnyel és közlekedéssel kapcsolatos attitűdök módosítása, a személy közlekedésbe való reintegrálása.

A csoportos közlekedési korrekciós foglalkozások – amelyeknek jelenleg is létező formája az **utánképzési csoportfoglalkozás**, – korszerűsítése a megváltozott feltételeknek megfelelően indokoltá válik: kötelező és önkéntes csoportfoglalkozásokra.

A kötelező része jelenleg is működik. Az önkéntes csoportfoglalkozásokra azok a személyek kerülnének, akik a pontrendszer alapján szeretnék csökkenteni pontjaik egy részét, és ezt csak az önkéntes utánképzési csoportfoglalkozás teljesítésével tehetik meg. Ezek a személyek nem kell, hogy megjelenjenek az alkalmassági szűrővizsgálaton, mivel a pontrendszer alapján automatikusan kerülnek a rendszerbe és önként kérik a csoportos korrekciós foglalkozást.

A *c. kategóriával* jellemezhető személyek egészségügyi indokok alapján kerülhetnek ebbe a csoportba, baleseti sérülések, alkoholizmus, pszichiátriai megbetegedések, droggal kapcsolatos problémák stb. esetén, akiknél az egészségügyi rehabilitáció az indokolt, mivel állapotuknál fogva egyéb pszichológiai korrekciós beavatkozásra nem alkalmasak. **Állapot javulás után, ha indokolt, pszichológiai korrekciós beavatkozásra is sor kerülhet.**

A *d. kategóriával* jellemezhető személyek szintén egészségügyi-, vagy pszichológiai indokok alapján kerülhetnek ebbe a csoportba, akiknél olyan fajta egészségkárosodás, személyiség- vagy képesség deficit van, amelynek folyamatos ellenőrzése és karbantartása indokolt (pl. gyógyult agyi károsodások után, éretlen személyiségképeknél, baleseti traumák feldolgozásánál stb.). Ez többnyire az egyéni pszichológiai korrekciós foglalkozások keretében zajlana, ahol a vezetésből adódó folyamatos visszajelzések képeznék a terápia alapját, a vezetési viselkedés és hozzáállás megváltoztatását. A korlátozott alkalmasság **próba jogosítvánnyal működne.**

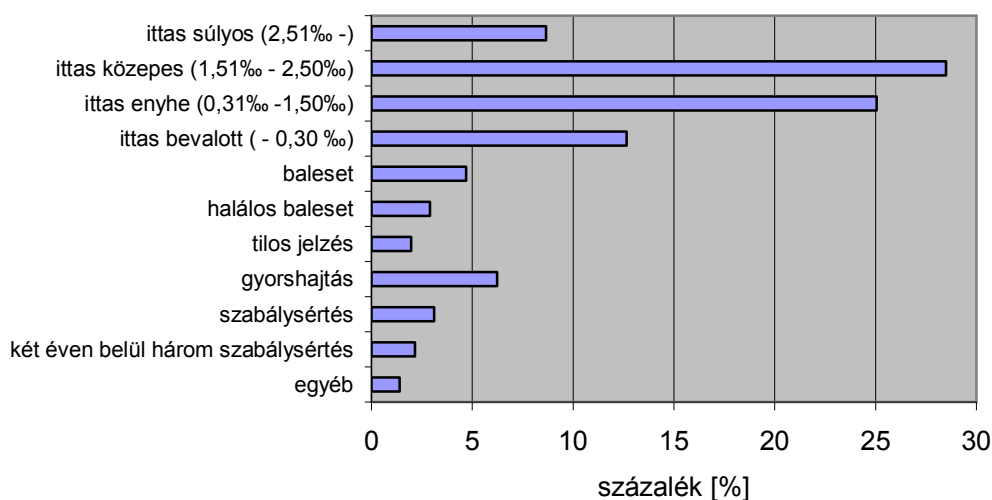
Az *e. kategóriával* jellemezhető személyeknél nem történt olyan egészségügyi, pszichológiai vagy képesség károsodás, amely a korrekciót indokoltá tenné.

Ad. III./ Az alkalmassá tétel pszichológiai korrekciós foglalkozásokon és egészségügyi rehabilitációs foglalkozásokon történne. Az egészségügyi rehabilitációs foglalkozások részletes kidolgozása orvosi kérdés, így arra nem térek ki. A pszichológiai korrekciós foglalkozás egyéni és csoportos tevékenységet foglalna magába. A csoportos foglalkozások a jelenleg is működő utánképzés rendszerére épülhetnének, amiről már az előzőekben is szóltam. Természetesen ennek módosított és felújított változatára, ami az új körülmények és feltételek rendszerébe illeszkedően működne.

A jelenlegi utánképzésre küldés fő okait az alábbi diagramm mutatja.

129. számú ábra

Az utánképzésre küldés fő okai



A diagram alapján megállapítható, hogy az utánképzésre küldés okai között első helyen az ittas vezetés szerepel mintegy 28 százalékkal, második helyre közel 25 százalékkal a gyorshajtás és egyéb szabálysértések kerültek, harmadik helyre 13 százalékkal a balesetezés és az utolsó helyen egyéb indokok szerepelnek, mintegy 1 százalékkal.

A kérdés az, hogy ez a megoszlás mennyire tükrözi a valós közlekedési események adatait. A tapasztalatok azt mutatják, hogy a könnyebben beazonosítható, könnyebben bizonyítható közlekedési események érintettjei kerülnek utánképzésre. Az igazán komoly, súlyos sérüléssel járó, vagy halált eredményező balesetek okozói utánképzésre kötelezése igen csekély mértékű. (Lásd korábban: a bíróságok mintegy 20 százalékból alkalmazzák a járművezetéstől eltiltás mellékbüntetését.) A bíróságok gyakorlatában nem alakult ki az a módszer, hogy a járművezetőket szakértői vizsgálatnak vessék alá, annak megállapítása

érdekében, hogy alkalmatlanok-e járművezetésre, szükséges-e valamiféle korrekció, és annak milyen irányúnak kell lennie az alkalmassá tétel érdekében, vagy az esemény nem is érinti a járművezető bevéását.

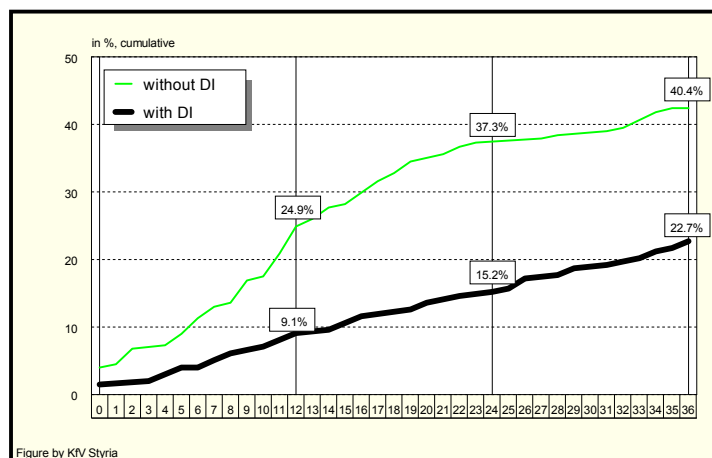
Ad. IV./ Az utánkövetés rendkívül fontos eleme a rendszernek. Sajnos nagyon gyakoriak az olyan – jó célú, ám hatásukban nem ellenőrzött – balesetmegelőzést célzó beavatkozások, melyek teljes egészében hatásvizsgálat nélkül zárulnak. Jelen javaslatban nem hatásvizsgálatról van ugyan szó, de a korrekciós folyamat zárását hosszabb időre el kellene nyújtani, amitől bizonyos pozitív hatás várható. Az alkalmassá tételi eljárás magában foglalna egy két évig tartó periódust, amely alatt a korrekciós beavatkozásokon átesett járművezetőt figyelemmel lehet kísérni. A feltételezés az, hogy a korrekciós foglalkozásokon részt vett személyeknél beindul egy olyan belső – a személyiség kognitív és érzelmi szféráját is érintő – változás, ami a külső viselkedésben is megnyilvánul, pozitív közlekedési magatartást eredményezve. Ha ez mégsem, vagy csak részlegesen következne be, a tanulási folyamat tovább tartana, az alkalmassá tételhez kapcsolódó két év megnyúlna.

Az alkalmassá tételi eljárás befejezését követően tehát a járművezetők minden esetben egyfajta „**újrakezdő vezetői engedélyt**” kapnának, amelynek érvényessége két év lenne. Az utánkövetés időszakának két évben történő meghatározása azzal magyarázható, hogy osztrák vizsgálatok alapján kimutatható, hogy az utánképzésben részesülők, és nem részesülők között markáns különbség van a visszaesés tekintetében, az utánképzésben részesülők javára. A mellékelt ábrán az is látható,

hogy az első évhez képest mindkét csoportnál megduplázódik a visszaesési arány, de jelentősebben nő az utánképzésben részesülőknél (természetesen saját csoportjukhoz képest), ami arra hívja fel a figyelmet, hogy az első és harmadik év közé kell beiktatni olyan foglalkozásokat, amelyek a visszaesést a kezdeti szintre csökkentenék. A másik

tanulása, amit már a fentiekben említettünk, a tanulási folyamat eredménye, vagyis a

130. számú ábra
A visszaesés aránya utánképzésen részt vett és részt nem vett járművezetőknél



(Rückfallraten von Alkoholkennern mit und ohne Nachschulung [Schützenhöfer & Krainz 1999])

korrekciós foglalkozásokon résztvevő személyeknél ritkábban ismétlődik meg a hibás közlekedési magatartás.

Tehát a végleges vezetői engedély visszakapása előtt kötelező lenne két éven keresztül évente egyszer záró **korrekciós foglalkozáson** részt venni, amely feldolgozná a két év közlekedési tapasztalatait, bizonytalanságait, kérdéseit, melynek célja a közlekedési stílus, kultúra kialakítása, és a vezető biztonságos közlekedésre való alkalmassá tétele.

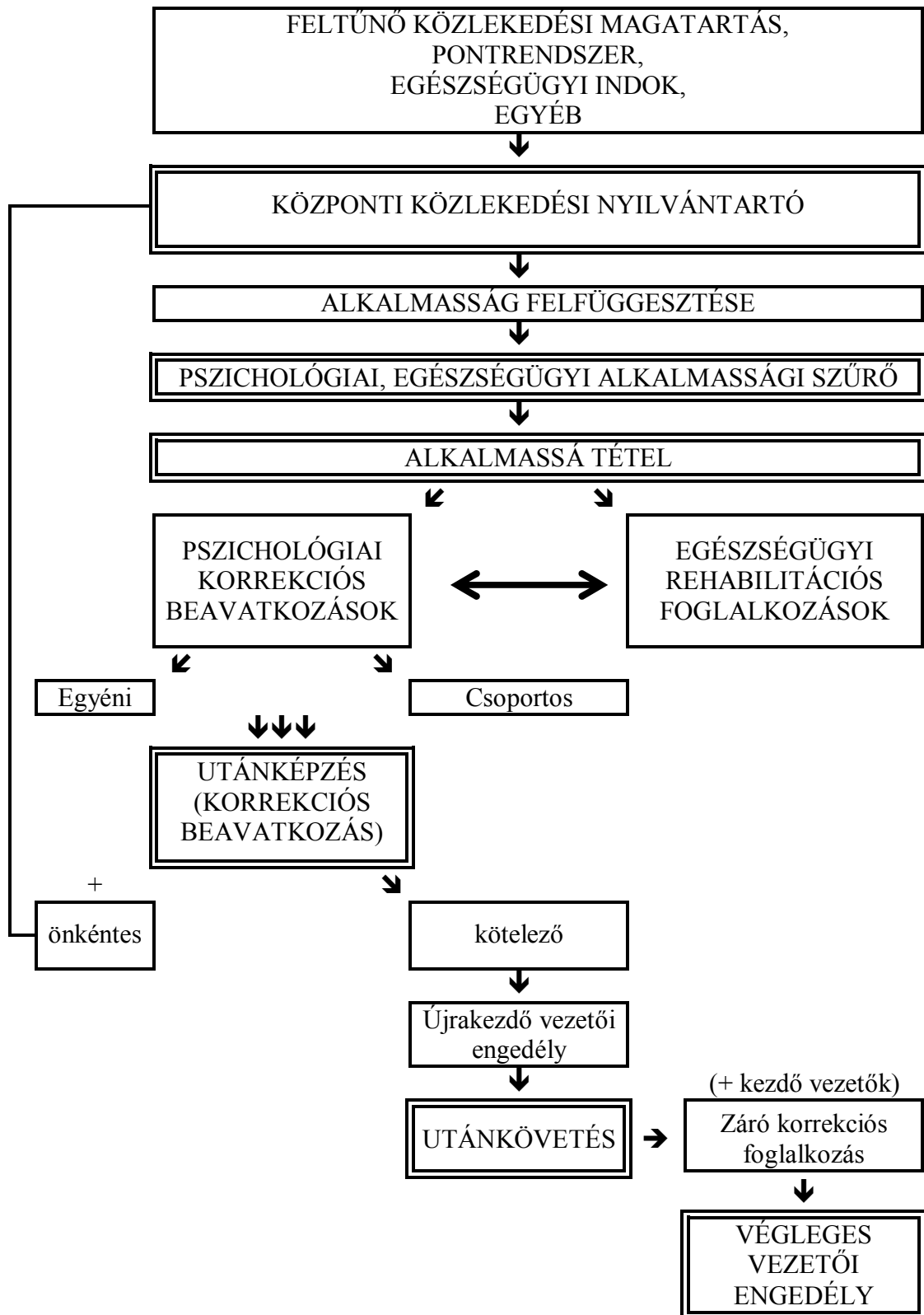
Egyébként a kezdő vezetői engedéllyel rendelkezők is kötelezhetők lennének a korrekciós foglalkozáson való részvételre, mivel korosztályuk és gyakorlatlanságuk miatt ebben a csoportban igencsak indokolt a biztonságos közlekedésre való nevelés és a közlekedési kultúra kialakítása, ezenkívül ilyen formában valósulhatna meg a sokat emlegetett prevenciók tevékenység.

A kezdő vezetők a balesetező vezetők csoportjában való kezelése azért indokolt, mert a személyes attitűdök szintjét célozva prevenciók hatású. A kezdő vezetők közlekedési beállítódásai úgy alakíthatók, hogy olyan ismeretanyaggal találkoznának a balesetezővel közös csoportfoglalkozásokon, amellyel még tapasztalati szinten nem szembesültek. Hitelesebb más konkrét élethelyzeteiből, kudarcaiból tanulni, empátia révén annak érzelmi töltésével is szembesülni, semmint ennek száraz ismereteit meghallgatni és elhinni. Tehát az érzelmi töltet és a szociális helyzet az, ami ilyenkor a tanulási effektust nagyban megnöveli. Ez által kerülhetne helyére az előzőekben emlegetett prevenciók tevékenység és tölthetné be igazi funkcióját. A korábban javasolt kezdő vezetői engedély ilyen minősítésének lejártakor esedékes jártasságigazolás feltétele lehetne tehát egy ilyen foglalkozáson való részvétel is.

Az utánkövetés szerepe a rendszerben kiemelkedő pszichológiai fontosságú a viselkedésváltoztató hatása miatt. Amikor a személy tudatában van annak, hogy figyelik, növekszik megfelelési szándéka, nagyobb a szabálybetartása, csökken kockázatvállaló készsége, vagyis biztonságosabban és szabályosabban közlekedik.

A fentiek alapján kialakított teljes alkalmassá tételi rendszert a 131. számú ábra szemlélteti.

131. számú ábra
Az alkalmassá tétel rendszere



A rendszer könnyen létrehozható ma is működő intézményekhez telepített jogosultságok és kötelezettségek kialakításával. A rendszer másik nagy előnye az eddigi utánpépzési foglalkozások hiányosságainak kiküszöbölése:

- **kényszer jellegének megszüntetése** az alkalmassági szűrő bevezetésével és az önkéntes utánpépzési foglalkozások tényleges működtetésének beindításával;
- **célirányultsága:** a foglalkozásokra csak azok kerülhetnének, akiknek ez nyújtaná a legnagyobb segítséget a magatartásváltoztatásra, és azok nem, akiknek az ilyenfajta korrekciós beavatkozás semmiféle segítséget nem jelent.

Ami pedig a büntetőjogi intézkedést illeti, elképzelhetőnek tartom az alkalmassá tételt, mint hagyományos büntetés melletti intézkedést, de hatékonynak tartanám vádemelés elhalasztását vagy próbára bocsátást, akár megrovás alkalmazása mellett is. Tehát büntetés és intézkedés mellett is alkalmazható intézkedésről lenne szó.

Hasonló megoldás elképzelhető szabálysértési ügyekben is, a mai büntetésként funkcionáló intézkedés átalakításával.

Természetesen a személyiségkorrekciót nem igénylő deviáns járművezetők büntetés jellegű eltiltását – az alkalmassági szűrő beiktatását kivéve – az alkalmassá tételre kötelezés intézkedésének bevezetése nem érinti.

15.5. Pontrendszer

A közúti közlekedési előéleti pontrendszer olyan rendszer, amely jogszabályban meghatározott szabályszegés elkövetése esetén kiszabható pontok meghatározott számának elérése esetén a vezetői engedély ideiglenes visszavonását teszi lehetővé. Célja, hogy a járművezetőket valamilyen szinten visszatartsa bizonyos szabályszegések elkövetésétől. Magyarországon a közúti közlekedési előéleti pontrendszerről szóló 2000. évi CXXVIII. törvény 2001. január 01-én lépett hatályba. A szabályozás lényege, hogy annak a járművezetőnek a terhére, akit bíróság vagy szabálysértési hatóság jogerős határozatával elmarasztalt, illetőleg a helyszíni bírság kiszabását a jogkövetkezményekről szóló tájékoztatás után tudomásul vette, a jogszabályban meghatározott számú büntetőpontot vesznek nyilvántartásba.

A Nyilvántartó értesíti a járművezetőt, ha pontjainak száma eléri a 12-t, és ezzel egyidejűleg felhívja, hogy amennyiben pontjai száma eléri, vagy meghaladja a 18-at akkor vezetői

engedélye bevonásra kerül. Ha a pontok száma ténylegesen eléri, vagy meghaladja a **18**-at a vezetői engedélyt a Nyilvántartó határozattal visszavonja.

Egy cselekményért kezdetben egy és hét pont közötti pontszám volt adható. A hatályos szabályozás szerint kilenc pontot érnek a szándékos bűncselekmények, hat pontot a gondatlan bűncselekmények, míg a szabálysértésért egy, kettő, vagy három pont adható.

A törvény hatálybalépésekor – igaz deklaráltan átmeneti jelleggel – valamennyi szabálysértés egy pontot ért, melynek a következménye az volt hogy 18 pontot senki sem tudott összegyűjteni. Ez a pontrendszer létjogosultságának megkérdőjelezéséig fajult vitát váltott ki, mely elkerülhető lett volna a szabálysértések súlyához, balesetveszélyességéhez igazodó pontok megalkotásával, tudniillik a baleseti okok, a balesethez vezető szabályszegések statisztikája akkor is rendelkezésre állt. Magam tudomást szereztem arról is, hogy volt – és nincs kizárva, hogy van is – olyan bíróság, ahol az ítéleteket, melyek súlyos pontokat jelentettek az elkövetőknek, nem küldték meg a Nyilvántartónak, így a pontok nyilvántartásba vétele sem történt meg. Ezek alapján világos, hogy a kezdeti szakaszban miért nem bizonyult hatékonynak a pontrendszer.

Furcsánk tűnő szabály, hogy nem állapítható meg pont olyan szabályszegés elkövetése esetén, amely miatt a bíróság vagy a szabálysértési hatóság járművezetéstől eltiltást alkalmazott. (Ez mintegy alternatívát kínál az eljáró hatóságnak, hogy vagy olyan súlyosnak ítéli a jogsértést, hogy azonnal eltiltja a járművezetőt, vagy csak az eltiltás későbbi lehetőségével fenyegeti.) Megítélésem szerint ilyen esetben a járművezetéstől eltiltás időtartamának lejárta után kellene nyilvántartásba venni a büntető pontokat, pontosan annak visszatartó hatására tekintettel, így a járművezető nem „tisztá lappal indul”, hanem próbaidőszerűen továbbviszi a jogkövetkezményt. (Ha ez, egy cselekmény kétszeres értékelésének tekintendő, akkor az eltiltás nélkül kiszabott büntetés mellé adott büntetőpont is az.)

Utánképzésen való önkéntes részvétellel a járművezető pontjai számát csökkentheti. Az utánképzés igazolásakor nyilvántartott pontok számát 12 pontig 9 ponttal, 13-17 pont között 6 ponttal kell csökkenteni. Egy éven belül azonban ismételt önkéntes utánképzéssel a pontok száma nem csökkenthető.

Meggyőződésem, hogy egy pontrendszer akkor lehet hatékony, ha a járművezető három szabályszegése esetén, a járművezetéstől eltiltással fenyeget. Ennek feltétele, hogy a rendszer egyszerű és áttekinthető legyen. A pontrendszer hatálya alá csak azon szabályszegések tartozhatnak, amelyek ténylegesen balesetveszélyesek, vagy az esetlegesen bekövetkező kárkövetkezményeit fokozzák.

Már korábban utaltam rá, hogy az üzembentartói felelősség bevezetése a pontrendszer elsorvadásához vezethet. Ez azonban nem szükségszerű. Az üzembentartói felelősség tulajdonképpen nem más, mint a bizonyítási teher megfordítása, a bizonyítási kötelezettség üzembentartóra való telepítése. Ha tehát az üzembentartó nem menti ki magát, és nem nevezi meg a tényleges elkövetőt, amit egyébként rendkívül egyszerűen megtehet, tulajdonképpen elismeri felelősségét. Így a pontrendszer által kiszabandó pontokat is az üzembentartó terhére kellene nyilvántartásba venni. Ha az üzembentartó megnevezi a tényleges elkövetőt, akkor nem vitás, hogy a pontnak is adhatónak kellene lennie.

Ha a pontrendszer legalább annak a három feltételnek megfelel, hogy

- az üzembentartói felelősség körébe tartozó szabálysértések esetén is adható pont vagy az üzembentartónak, vagy a tényleges elkövetőnek,
- a járművezetéstől eltiltottak az eltiltás időtartamának lejártakor megkapják a pontot,
- a pontokat a közlekedéskriminológia eredményeinek megfelelően állapítják meg, akkor hatékony lehet.

15.6. KRESZ javaslatok

Minden jogszabály értelmezése azt a célt szolgálja, hogy azok a személyek, jogalanyok, akikre nézve a jogszabály rendelkezést tartalmaz, a rájuk vonatkozó kötelezettséget, jogosultságokat, lehetőségeket megismerjék, magatartásukat a jogi előírásokhoz igazíthassák.

A KRESZ jogszabály értelmezése azonban ennél egy kicsit speciálisabb: itt ugyanis a jogalkalmazó személye, mint a jogszabályt értelmező alany két szinten értelmezendő. Jogalkalmazó egyfelől a közlekedésben részt vevő személy, aki ténylegesen alkalmazza a KRESZ jogszabály rendelkezéseit, ugyanakkor a szabályszegéssel megvalósított bűncselekmény, vagy szabálysértés ügyében eljáró hatóság a felelősségrevonási eljárás során is jogalkalmazóként jár el. A KRESZ jogszabálynak tehát nem csak egyértelmű eligazítást kell adnia a közlekedésben résztvevők számára, hanem a szabályszegő magatartásnak is egyértelműen megállapíthatónak kell lennie. A Btk. közlekedési balesetre vonatkozó tényállásai keretdiszpozíciók, és a keretet kitöltő ágazati norma általában maga a KRESZ jogszabály, így a KRESZ jogszabálynak meg kell felelnie a Btk.-val szemben támasztott szigorú jogbiztonsági követelményeknek is.

Mindemellett úgy gondolom, hogy a jelenleg hatályos KRESZ jogszabály – annak ellenére, hogy fő rendelkezései a Bécsi Közúti Közlekedési Egyezményen és a Bécsi Jelzési Egyezményen alapulnak – elavultnak számít, rendelkezéseit alkalmoszerű és néha átfogó

jellegű módosítások helyett egy teljesen új szemléletű korszerű jogszabály megalkotására van szükség. Természetesen önmagában a jogszabály-módosítástól nem várható a baleset számának csökkenése, de a balesetveszélyes helyzetek egyértelmű meghatározása, illetve a felelősség alóli „kibújás” lehetőségének visszaszorításától jelentő eredmények várhatók. Ugyanakkor nem csupán a KRESZ jogszabály korszerűsítése, hanem a teljes közlekedési jog felülvizsgálata elkerülhetetlen. Közlekedési jog alatt valamennyi közlekedéssel foglalkozó jogszabály összességét értem, de természetesen jelen esetben csupán a közúti közlekedés jogi szabályozásáról van szó. A már többször idézett, a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény ahelyett, hogy néhány jelentős KRESZ szabályt megismétel, átfogó módon, valamennyi közúti közlekedéssel foglalkozó jogszabályra kiható módon kell alapvető jelentőségű rendelkezéseket tartalmazni.

A közúti közlekedési törvény felhatalmazása lapján több ágazati norma szabályozza a közúti közlekedést. A közlekedés rendszerének elemei alapján megkülönböztethetjük a közlekedésben résztvevő emberrel, a járművel és a közlekedési környezettel kapcsolatos jogszabályokat.

132. számú ábra
A közúti közlekedési jog szerkezete



A teljes közúti közlekedési jogot e modell szerint kell felépíteni. Ami minden területen azonos azt a törvényben kell szabályozni. Ilyen a közúti közlekedéssel kapcsolatos alapfogalmak jelentős része, például a járművek fogalmi meghatározása. Jelenleg a KRESZ jogszabályban a járművezető személygépkocsiról, tehergépkocsiról olvashat, miközben forgalmi engedélyében azt látja, hogy M1, vagy N1 járműkategória. Az egyes jogszabályi rendelkezések közötti ellentmondás persze nagyobb problémát is okozhat. Ilyen probléma a mopedautó, vagy a quad minősítése a KRESZ rendelkezéseinek szempontjából. A mopedautó (egyébként L6e járműkategória) hatályos KRESZ szabályaink szerint segédmotoros kerékpár, tehát a sebességre, az utas szállítására, a megállásra, stb. vonatkozó rendelkezések esetében a

segédmotoros kerékpár szerint, míg vezetéstechnikailag személygépkocsiként kell elbírálni, sőt egy harmadik területen a vezetői jogosultság területén is ellentmondásos a helyzet.²⁵⁸

A fogalmak „központi” egységes meghatározása mellett célszerűnek látnám megfogalmazni a közúti közlekedés alapelveit. Számos baleseti ügyben a bírói ítélet alapja, hogy a jogalkalmazó a járművezetőtől milyen magatartást *vár el*. Az elvárhatóság megítélésénél, illetőleg a járművezető magatartásának befolyásolásánál hasznos lenne megfogalmazni olyan alapelveket, melyek egyfelől meghatároznák a közlekedési rendszer működésének pilléreit, ugyanakkor a megfogalmazásokkal ki lehetne küszöbölni egy adott jogszabályhely téves értelmezését.

A legfontosabb jogszabályi megfogalmazást igénylő alapelvek:

- a forgalom folyamatosságának elve, mely kifejezné, hogy a közlekedés rendeltetése a gyors helyváltoztatás, így senki nem akadályozhat indokolatlanul mást az előrejutásban,
- az együttműködés elve, mely kifejezhetné, hogy a biztonság érdekében előzékenyek és udvariasnak kell lenni, és egy adott közlekedési szituációban a jogosult, például az elsőbbséggel rendelkező, legyen figyelemmel arra, hogy mások ne szenvedjenek aránytalanul nagy hátrányt,
- a bizalmi elv, mely tartalma egyértelműen meghatározott, ám jogszabályban nincs lefektetve: amíg a szabályszegés fel nem ismerhető, addig joggal bízhat mindenki más szabálykövető magatartásában,
- a biztonságra törekvés elve, mely kifejezhetné, hogy mindenkinek azért kell a meghatározott helyen közlekedni, úgy kivilágítani járművét, olyan ruhát viselni, mert ez nyújtja számára a legnagyobb biztonságot
- ellentmondásosnak látszó, bizonytalan helyzetben a közlekedésben résztvevő mindig a nagyobb biztonságot nyújtó jelzés – vagy jogszabályértelmezés szerint járjon el, a reá nézve hátrányosabb megoldást válassza.

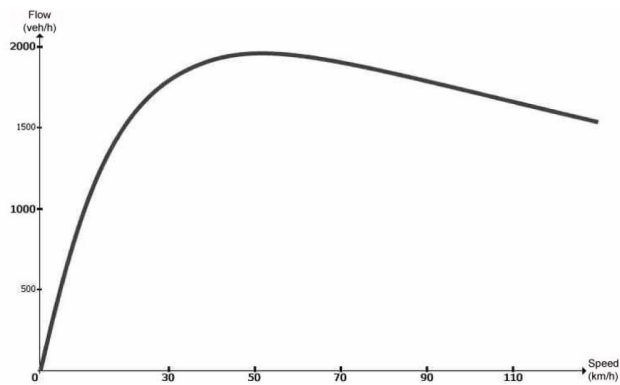
A sebesség

Mint korábban többször utaltam rá a sebesség megfelelő megválasztásnak elérése a közlekedésbiztonság kulcskérdése. A megfelelő sebességet természetesen első körben a KRESZ jogszabály kell, hogy meghatározza.

²⁵⁸ A témát kitűnően összefoglalja a *Mopedautók kálváriája, bolhából elefántot* című írás Az autó folyóirat, 2009. évi 6. számában.

A haladási sebesség csökkentése ugyanakkor ellentmond a közlekedés alaprendeltetésének, a gyors helyváltoztatási igénynek, ezért egyfajta egyensúlyi helyzetet kell kialakítani a gyorsaság és a biztonság szem előtt tartásával. Megjegyezendő, hogy Magyarország ezidáig leghatékonyabb közlekedésbiztonságot érintő jogalkotási intézkedése az 1993. március 1. napján hatályba lépett KRESZ módosítás, mely lakott területen belül a megengedett legnagyobb haladási sebességet 60 km/h-ról 50 km/h-ra csökkentette. Ez a beavatkozás már rövidtávon is hatásos volt, de ennek feltétel a megfelelő propaganda és az intenzív rendőri ellenőrzés volt. A hatás pedig látványos volt: a lakott területen bekövetkezett baleset miatt életét veszített személyek száma az intézkedés utáni egy évben 32%-kal volt kevesebb, mint az azt megelőző évben.²⁵⁹ Ugyanakkor ritkán hangzik el az az érv, hogy a lakott területen belüli utak legnagyobb átbocsátóképessége 50 km/h sebességnél adódik. A kisebb sebességnél is, és a nagyobb sebességnél is kevesebb jármű képes ugyanazon a keresztmetszeten áthaladni. A 133. számú ábra a sebesség függvényében ábrázolja a jármű per órában meghatározott kapacitást lakott területen lévő utak esetében.

133. számú ábra
A sebesség és az átbocsátóképesség összefüggése²⁶⁰



Ami a sebességre vonatkozó KRESZ szabályokat illeti:

- általános sebességcsökkentést nem tartok elfogadhatónak,
- ugyanakkor a generális szabálytól eltérő emelt sebességek létjogosultsága sem kérdőjelezhető meg, de alkalmazásuk rendkívüli körülményt igényel,
- a KRESZ jogszabálynak alkalmazkodnia kell a forgalomtechnikai elvekhez.

Konkrétan:

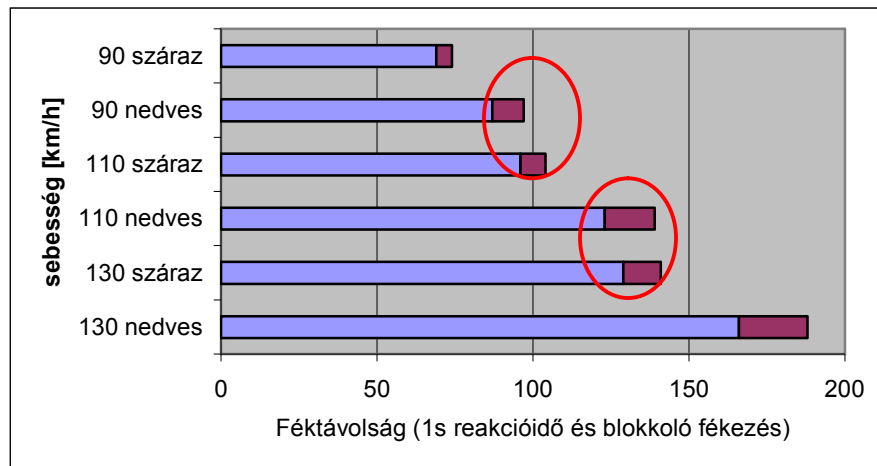
1. Indokoltnak tartom, hogy generális maximális sebesség kerüljön megadásra esőben, illetve vizes burkolat esetén. Ennek indoka, hogy a megengedett sebesség a veszélyek felismerését követő fékezéshez, pontosabban a féktávolságokhoz igazított: ahol gyakrabban számíthatunk

²⁵⁹ Dr. Holló Péter: Magyarország közúti közlekedésbiztonsága, Közlekedéstudományi szemle, XLVI. Évfolyam 12. szám.

²⁶⁰ ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT, EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT: SPEED MANAGEMENT, 2006.

veszélyes szituációkra ott rövidebb távolságon belül képesnek kell lenni arra, hogy a járművet megállítsuk, így a sebességnek kisebbnek kell lenni. Vizes burkolaton a féktávolság megnő. Számításaim szerint, száraz úton 130 km/h sebesség esetén a féktávolság közel akkora, mint nedves úton 110 km/h sebesség mellett. Hasonló a helyzet a 110 és 90 km/h sebességek esetén is. Ezen adatokat a mellékelt diagram szemlélteti.

134. számú ábra
Féktávolságok száraz és vizes burkolat mellett



Az adatok alapján a következő javaslat tehető: **vizes burkolat esetén a megengedett legnagyobb sebességet autópályán 130 km/h helyett 110 km/h, míg autóúton 110 km/h helyett 90 km/h értékben kell meghatározni.** Lakott területen kívüli emelt sebességű szakaszokon pedig az emelt sebességre lehetőséget adó jelzőtáblákat figyelmen kívül kell hagyni, melynek következtében a generális 90 km/h sebesség válik hatályossá.

Az alacsonyabb sebességtartományokban a különbség lényegesen kisebb, ezért ott nem tartom indokoltnak a jogszabály megváltoztatását.

2. Már korábban is utaltam arra, hogy a lakott területen kívüli utak között vannak olyanok amelyek kiépítése, nem teszi lehetővé a 90 km/h sebességgel való haladást. A hagyományos felfogás szerint minden olyan jellegű úton, ahol a biztonságos sebesség a generálisan meghatározottnál kisebb, sebességkorlátozó jelzőtábla kell felhívja a járművezetőket a csökkentett sebesség alkalmazására. Ezzel szemben azt javaslom, hogy a járművezető a közlekedési környezete, nevezetesen az út jellegzetességei alapján azonnal felismerje a sebességcsökkentési kötelezettségét. A rosszabb minőségű lakott területen kívüli utak általában keskenyek és emiatt terelővonal nem festhető fel rájuk, így az útburkolati jelet, pontosabban annak hiányát látom olyan jellegzetességnek, ami jól felismerhető, és amihez

sebességérték köthető. A javaslat tehát a következő: **lakott területen kívüli úton, ha az úttesten a menetirány szerinti jobb- és baloldal elválasztására szolgáló útburkolati jel nincs, a maximális haladási sebesség 90 km/h helyett 70 km/h.**

3. A hatályos KRESZ jogszabály ellentmondásosan kezeli a követési távolság kérdéskörét. Egyrészt kimondja, hogy a járművel olyan sebességgel szabad csak haladni, hogy a vezető mindenkor belássa féktávolságát.²⁶¹ A fenti számítások alapján ez autópályán, 130 km/h sebesség mellett száraz útfelületen 110 – 130 méter. Ugyanakkor a KRESZ jogszabály arról is rendelkezik, hogy másik jármű követése esetén a követési távolság akkor is megfelelő, ha a mögöttes jármű, az elől haladó hirtelen fékezése esetén is képes megállni.²⁶² Ez a követési távolság pedig nyilvánvalóan kisebb távolságot jelent, mint a jármű féktávolsága. Az ellentmondásos helyzet kiküszöbölésére és az egyértelmű járművezetőknek szóló utasítás magfogalmazására, valamint a jogalkalmazói egység megteremtésére a jogalkotás lehet a megoldás. A jogszabály átfogalmazásával, a láthatóság és a beláthatóság fogalmainak definiálásával a helyzet megoldható. A beláthatóság korlátozottsága olyan fizikai akadályt jelent, amely miatt a járművezetőnek csökkentenie kell sebességét, annak érdekében, hogy a belátott távolságon belül meg tudjon állni. Ilyen beláthatóságot korlátozó körülmény általában az út vízszintes és függőleges vonalvezetéséből adódó kanyarulatok és bukkanók. Ugyanakkor ide sorolhatóak azon a járművek is, melyek „átláthatatlanok” így a mögöttes jármű vezetőjét korlátozzák az út belátásában. Ilyen esetben nem a követési távolságra vonatkozó szabályoknak, hanem a beláthatóságra vonatkozó szabályoknak kell érvényesülnie, azaz elő kell írni a járművezetőnek, hogy a követési távolságnál nagyobb távolságot, nevezetesen a féktávolságának megfelelő távolságot tartson.

Az ítélkezési gyakorlatban – a korábban kifejtettek szerint – általánosan elfogadott nézet, hogy ha a járművezető megfelelő követési távolságot tart – azaz az elől haladó jármű hirtelen fékezése esetén meg tudna állni – de valamilyen külső ok miatt – például az elől haladó jármű ütközése, vagy hirtelen irányváltottatása – miatt a féktávolságán belül akadály létesül, és baleset következik be, a jármű vezetője ezért, szabályszegés hiányában nem vonható felelősségre. Praktikusan ez azt jelenti, hogy egy sorozatütközés esetén gyakran a hátsó jármű vezetője, vagy az álló kocsisorhoz nagy sebességgel érkező jármű hirtelen „kivágása” miatt a kocsisornak ütköző mögöttes jármű vezetője nem vonható felelősségre.

²⁶¹ KRESZ 26. § (4) bekezdés első mondata

²⁶² KRESZ 27. §

Ezzel szemben én úgy gondolom, hogy minden járművezetőtől elvárható, hogy a beláthatóságnak megfelelő sebességgel közlekedjen. **Amennyiben a belátható szakaszon belül másik jármű tartózkodik akkor követési távolságot, és amennyiben ez a jármű a beláthatóságot is korlátozza, akkor pedig féktávolságot kell tartani.**

4. Gyalogos átkelőhely megközelítésekor a hatályos KRESZ jogszabály – egyéb kötelezettségek mellett – mérsékelt sebességet ír elő.²⁶³ A mérsékelt sebesség fogalma mind a járművezető, mind a baleset ügyében eljáró hatóságnak nehezen értelmezhető. A gyalogos átkelőhely megközelítési sebességének konkrét meghatározására történnek kísérletek elsősorban sebességkorlátozás jelzőtábla kihelyezésével. Ugyanakkor nehezen fogadható el az a megoldás, mely indokolatlanul is sebességcsökkentésre kényszeríti a járműveket, hiszen a jelzőtábla utasításainak akkor is eleget kell tenni, ha nincs a közelben áthaladni szándékozó gyalogos. Mindenképpen indokolt – nem csupán a sebességkorlátozó jelzőtábla tekintetében, hanem valamennyi tilalmi és utasítást adó jelzőtábla esetében is – a jelzés hatálya tekintetében időszak megjelölésére szolgáló kiegészítő tábla alkalmazásának engedélyezése. A gyalogos átkelőhelyek esetében a sebességkorlátozás időszakhoz kötése megítélésem szerint azonban csupán félmegoldás lehet. Igaz, hogy a rendszeres gyalogosforgalom időben jól behatárolható, például iskolák környezetében, de a konkrét sebességkorlátozást a gyalogos tényleges jelenlétéhez kell kötni. Teljesen ellentétes a közlekedés alapfunkciójával, a gyors helyváltoztatási igény kielégítésével az, ha a járművek minden egyes gyalogos átkelőhelynél lassítanak.

A sebességcsökkentési kötelezettség védelmi köre nem más, mint a gyalogosok elsőbbségének biztosítása, a kötelezettségek teljesítésének nincs értelme ha az elsőbbségi jogviszony másik alanya, a gyalogos nem kerül releváns forgalmi kapcsolatba a járművezetővel. A mérsékelt sebesség kötelezettségét a jogszabályszövegből kitűnően is egyértelműen az aktivizálja, ha a gyalogos áthaladóban, tehát már elsőbbségi pozícióban van, ha lelép, azaz éppen elsőbbségi pozícióba helyezkedik, sőt az is, ha lelépése várható. Az elsőbbségi helyek mérsékelt sebességgel való megközelítésének ettől eltérő, abszolút módon érvényesülő értelmezése, vagyis, hogy elsőbbségi zóna felé közeledve minden esetben, - egyéb feltételtől függetlenül – csökkenteni kell a sebességet, indokolatlanul korlátozná a forgalom folyamatossága alapelveinek érvényesülését. Ez a szemlélet az útmutatóban is megjelenik: *„Ha a járművezető minden körülmény figyelmes vagy gondos mérlegelésével azt*

²⁶³ KRESZ 43. § (2) bekezdés

látja - vagy látnia kellene - hogy a kijelölt gyalogos-átkelőhelyen vagy azon az úttesten, ahová bekanyarodni szándékozik, gyalogosok közlekednek, járműve sebességét annyira kell csökkentenie - szükség esetén meg kell állnia -, hogy a gyalogosok elsőbbségét (...) képes legyen megadni.(...) Ha viszont meggyőződött arról, hogy az elsőbbséggel rendelkező helyen nem közlekedik gyalogos, és ilyen közlekedés minden körülmény gondos mérlegelésével sem várható, akkor még a megengedett legnagyobb sebességhez közeli sebességgel való közlekedés is elfogadható.”²⁶⁴

Külön figyelmet kell fordítani emellett az elsőbbségadási kötelezettség teljesíthetősége szempontjából megfelelő sebesség nagyságára. Nyilvánvaló, hogy ennek a sebességnek olyannak kell lennie, hogy a járművezető az elsőbbségadási kötelezettségének – akár megállással is – eleget tudjon tenni, valamint hogy ennek a meghatározott sebességnek az elsőbbségadási kötelezettség helyétől már távolabb kell kialakulnia.

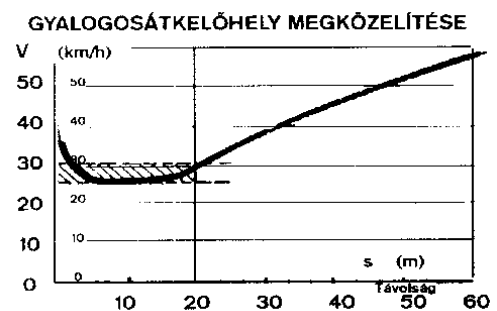
A műszaki szakértői gyakorlat kidolgozta azon sebesség- és távolságvértékeket, amelyek a biztonságos megközelítést szolgálják.

„Megfigyelhető az ábrából az átkelőhely előtti fokozatos sebességcsökkentés igénye (az átkelőhelytől átlagosan kb. 20 méterre. kb. 30 km/h sebességre), majd ha a járművezető gyalogosmozgást kb. másfél forgalmi sáv szélességben nem észlel, útját akár a jármű gyorsításával is folytathatja.”²⁶⁵ Másképpen, ha az elsőbbségi zónák megközelítése során a mérsékelt sebesség kialakítása indokolt, akkor ez azt jelenti,

hogy a járművezetőnek a zónától kb. 20 méterre, 30 km/óra sebességgel célszerű haladni. Az ábráról azonban más is leolvasható, az hogy a lakott területen 50 km/h megengedett sebességgel haladó jármű vezetőjének a lassítást kb. 45 méterről kell megkezdenie, ebben a távolságban tehát a mérsékelt sebesség alkalmazása melletti döntésnek meg kell születnie, akár a releváns gyalogosi jelenlét, akár a helyzet bizonytalanságának a függvényében.

A mérsékelt sebesség számszerű meghatározhatóságának gondolata a joggyakorlatnak is részévé vált. *„Az események között létező fizikai összefüggések ugyanis nagyon alátámasztják, azt (...) a bírói felfogást, hogy van optimális megközelítési sebesség, sőt még azt is, hogy*

135. számú ábra



²⁶⁴ Útmutató a KRESZ 43. §-hoz

²⁶⁵ Enyedi – Fülöp – Radványiné – Melegh – Varga: im. 356. old

annak a nagyságrendje 25-35 km/h körül mozog.”²⁶⁶ Az elvárt sebességet más körülmények pl. a járműforgalom aktuális helyzete is alakítják: „A város belterületén a folyamatos kocsisorban a gyalogos-átkelőhelynek 36-37 km/óra sebességgel történő megközelítése megfelel a fokozott óvatosság követelményének, (...)Nem hagyható ugyanis figyelmen kívül, hogy a vádlott a város belterületén egy forgalmas útszakaszon a járműsor tagjaként közlekedett, és ennél fogva a vádlott kénytelen volt felvenni az adott forgalmi viszonyok által diktált haladási sebességet.”²⁶⁷ Mivel a bemutatott sebességek átlagos tapadási viszonyokra meghatározottak, természetesen az optimális megközelítési sebesség ennél alacsonyabb kedvezőtlen helyzetben, pl. havas, csúszós úttest esetén.²⁶⁸

Mindezekre tekintettel a KRESZ jogszabály szövegének módosítására a következőket javaslom:

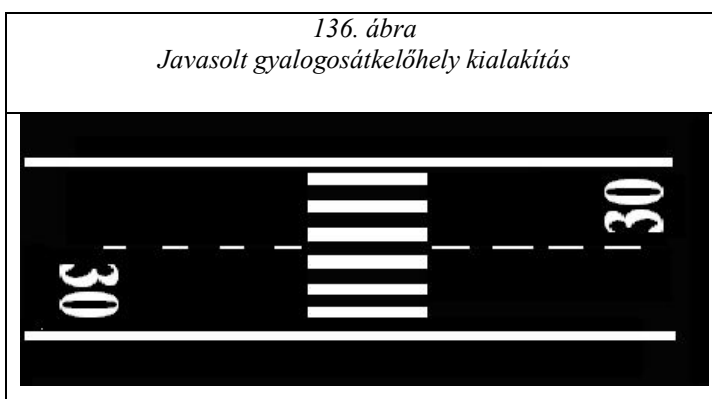
A jelzőlámpával nem biztosított gyalogos átkelőhelyeket ki kell egészíteni egy olyan útburkolati jellel, amely a járművezetőket tájékoztatja a 20 méteres távolságról. Ez az útburkolati jel lehetne egy egyszerű 30-as szám, amely nem csupán a lassítás helyére, hanem egyben annak mértékére is utalhatna.

Ez az útburkolati hely egy másik felvont fogalom konkretizálását is segítheti: a KRESZ értelmében tilos előzni közvetlenül kijelölt gyalogos átkelőhely előtt. A „közvetlenül megfogalmazást” felválthatná az „útburkolati jeltől” meghatározás.

Maga a KRESZ rendelkezés a

következőképpen szólhatna: **működő fényjelző készülékkel, vagy rendőri irányítással nem biztosított gyalogos átkelőhelyhez közeledve – ha ott áthaladni szándékozó gyalogos tartózkodik – 20 méter távolságban (az ezt jelző útburkolati jelnél) legfeljebb 30 km/h sebességgel szabad közlekedni.**

Ilyen jellegű szabályozással szemben azonnal felhozható az – általam is hatástalannak és megszüntetendőnek nyilvánított – vasúti átjáró előtti sebességkorlátozás eredménytelensége. A helyzet azonban e tekintetben lényegesen eltérő: a gyalogosátkelőhelynél csak akkor lép életbe a sebességkorlátozás, ha a gyalogos ténylegesen ott tartózkodik, vagyis feltehetően át



²⁶⁶ Destek Miklós: Gyalogos átkelőhelyek megközelítésének fizikai összefüggései (közlekedési jogalkalmazás egyes kérdései 1998)

²⁶⁷ BH 1998. 7.

²⁶⁸ Vö.: BH 1980. 138., vagy BH 1983. 386.

kíván haladni az úton. A korlátozás olyan távolságban lép hatályba, ahonnan a jármű biztonságosan megállítható a gyalogos lelépése esetén. A vasúti átjáró előtt pedig a jelenlegi szabályozás olyan távolságban követeli meg a lassítást, amilyen távolságból a vasúti pálya be sem látható, és főleg olyankor ír elő sebességkorlátozást, amikor vasúti jármű nem közeledik, vagyis az indokolatlan.

Mindemellett felhívom a figyelmet arra, hogy a prevenciót szolgáló beavatkozások egyszerre több szinten való megjelenésével érhető csak el megfelelő hatás.

Jelen esetben a 30 km/h sebességről szóló jogszabályi előírást – a hatékonyság érdekében – ki kell egészíteni a 9.1.4.5. fejezetben bemutatott gyalogosátkelőhely kialakítással és a 10.3. fejezetben bemutatott megfelelően felépített kampánnyal, és természetesen a szakszerű rendőri ellenőrzéssel is.

Ami a kampányt illeti a lehető legjobb megoldásnak egy egyszerű, jelzőtáblának nem minősülő tábla kihelyezésére és az azon megjelenő szlogenre épülő sajtókampány látszik (137. számú ábra).



5. Emelt sebességű szakaszokon lévő útkereszteződés a hatályos KRESZ jogszabály értelmében az emelt sebesség hatályát megszünteti. A forgalomszervezésnek ugyanakkor egyáltalán nem célja, hogy „hullámzó” forgalmi áramlatot hozzon létre, ellenkezőleg: a forgalomszervezés célja a homogén áramlás biztosítása. A szabály – tegyük hozzá: formális értelmezése – szerint a kereszteződés kezdetétől a kereszteződés után megismételt jelzőtábláig az emelt sebesség nem hatályos. A probléma megoldása érdekében két lehetőség adódik. Egyfelől egyszerűen a KRESZ szabályt úgy kell módosítani, hogy a sebességkorlátozás jelzőtábla hatálya ne az útkereszteződés kezdetéig, hanem annak végéig tartson. Ugyanakkor a formális jogértelmezés veszélye ilyenkor is megvan, hiszen a kereszteződést követően az emelt sebességre vonatkozó tábla helye nem esik egybe a kereszteződés végének helyével, hanem attól kisebb-nagyobb távolságra van, így a kereszteződés végétől a következő tábláig az alacsonyabb sebességgel kell közlekedni.

A kereszteződés kezdetéig vagy végéig hatályos sebességkorlátozás, vagy sebességemelés nem bír komoly jelentőséggel. Azt gondolhatnánk, hogy az emelt sebesség azért tart a kereszteződés kezdetéig, hogy a kereszteződésben előforduló veszélyhelyzetekre a

járművezető kisebb sebesség alkalmazása mellett reagálhasson. Ugyanakkor a kereszteződésben kialakuló veszélyhelyzetek kezelésének alapfeltétele, hogy azokat jóval a kereszteződés előtt észlelje a vezető, hiszen akkor képes csak arra reagálni. A baleset elkerülhetősége a reakciópontban meglévő sebesség függvénye. E logikából az következne, hogy a kereszteződésben, mint veszélyzónában kialakuló szituációk miatt a kereszteződés előtt féktávolságra kellene véget érjen az emelt sebesség hatálya. Ez pedig ma sem így van.

A másik megoldási lehetőség kevésbé tűnik egyszerűnek, mégis kizárja a formális jogértelmezésből adódó problémát: **a jelzőtábla hatálya a táblánál kezdődik és a következő útkereszteződés kezdetéig tart, kivéve, ha a jelzőtáblát közvetlenül az útkereszteződés után ismételten kihelyezték.**

A probléma egyébként adott minden sebességkorlátozó jelzőtáblánál, nem csupán az emelt sebességű szakaszokon. A korlátozásnál a formális jogértelmezés eredménye szerint, amennyiben a táblát a kereszteződés után megismételték akkor sem kell a kereszteződés területén a csökkentett sebességgel haladni.

A lehető legegyszerűbb megoldás – az Európaszerte elterjedtek szerint is – az lenne, ha az útkereszteződés nem oldaná fel a korlátozást. Az elv egyszerű: tábla korlátozását, csak tábla módosíthatja, vagy oldhatja fel. E logika alapján a kereszteződés után megismételt korlátozó tábla nem a továbbhaladóknak, hanem a kereszteződésben becsatlakozóknak szól. Amennyiben a kereszteződés után a korlátozó tábla hatályának fenntartása nem indokolt el kell helyezni a feloldó táblát. Ellenérvként csupán két dolog hozható fel. Egyrészt több jelzőtáblára van szükség, másrészt a becsatlakozó járművek vezetői nincsenek informálva arról, hogy az általuk igénybevett úton mekkora a megengedett sebesség, erről csak utólag, a feloldó tábla észlelésekor értesülnek. Ez utóbbi érv cáfolata egyszerű, tudniillik a becsatlakozó jármű fizikailag képtelen az adott szakaszon olyan nagy sebességet elérni, ami normasértést jelentene. A táblaszám növekedése viszont elengedhetetlen lenne.

Követési távolság

A követési távolságra vonatkozó szabály, mint bemutattam relatív tartalmú, a járművezetőre bízva annak a távolságnak a megítélését, mely elegendő ahhoz, hogy az előtte haladó jármű hirtelene fékezése esetén is meg tudjon állni.²⁶⁹ A magam részéről ezt úgy egészíteném ki, hogy az elől haladó jármű maximális intenzitású fékezése esetén is biztonságosan meg tudjon állni. Fizikai alapvetés, hogy a követési távolság sebességfüggő. Mint korábban kifejtettem az

²⁶⁹ KRESZ 27. § (1) bekezdés

elméleti minimális követési távolság a reakcióidő alatt megtett úttal egyenlő. A reakcióidő alatt megtett út pedig a sebesség függvényében változik. A közlekedésben résztvevők számára semmivel nem jelentene többletinformációt, ha a KRESZ jogszabály a sebesség függvényében konkrét távolságértékeket adna meg minimális követési távolság gyanánt. Ez csupán a forgalomellenőrzést tenné egyszerűbbé. Ha olyan távolságok kerülnének meghatározásra, amelyek ténylegesen a balesetek elkerülésének feltételei, akkor viszont a járművezetőknek teljesen mindegy, hogy elvont fogalomként, vagy konkrét távolságértékként találkoznak a követési távolság szabályával. Tekintettel arra, hogy tisztán fizikai összefüggésről van szó, ez könnyen megvalósítható. Az ilyen jellegű szabályozásnak célja tehát a forgalomellenőrzés kiterjesztésével a prevenció növelése.

A sebességfüggő távolságértékek meghatározása hosszú és bonyolult jogszabályszerkezetet eredményezne, ezért egyszerűbb megoldásra van szükség. A sebességfüggő távolság azonban egyszerűen meghatározható az idő, pontosabban időköz megadásával. Az egy másodperc alatt megtett távolság a sebesség növekedésével növekszik. Amennyiben egyetlen időérték kerülne a jogszabályba, akkor egyszerűen, ám ugyanazzal a tartalommal lehetne szabályozni a követési távolságot, mint a sebességfüggő távolságok megadásával.

A KRESZ jogszabály szövegezésére a következő javaslat tehető: **Annak érdekében, hogy az elől haladó jármű mögött – annak bármilyen nagy intenzitású fékezése esetén is – biztonságosan meg lehessen állni, lakott területen lévő úton legalább egy, lakott területen kívüli úton legalább két másodperc alatt megtett távolságot kell követési távolságként tartani.**

E szabály nem érinti a hatályos szabály azon rendelkezését, hogy bizonyos esetekben nagyobb követési távolság tartása szükséges. A követési időközzel való meghatározás e helyzetekben is alkalmazható: **lakott területen kívüli úton olyan járművel, illetőleg járműszerelvénnel, amelynek megengedett együttes tömege a 3500 kg-ot, vagy hosszúsága a 7 métert meghaladja másik jármű mögött legalább négy másodperc alatt megtett távolságot kell követési távolságként tartani.**

A négy másodperc nem más, mint kétszeres követési távolság. A szabályozás célja az, hogy ilyen járművek akkora távolságot tartsanak, hogy az őket előző jármű biztonságosan be tudjon eléjük sorolni. A biztonságos besorolás feltétele pedig az, hogy az előző, majd besoroló jármű előtt és mögött is, a jogszabályban meghatározott két másodperc alatt megtett útnak megfelelő követési távolság alakuljon ki.

A gyalogosok önvédelme

A gyalogosok közlekedésére vonatkozó szabályok alapvetően két csoportra oszthatók. Egyfelől közlekedési szabályok vonatkoznak a gyalogosok magatartására akkor, amikor az úttesten folyamatosan haladnak, másfelől közlekedési szabályok vonatkoznak a gyalogosokra akkor is, amikor az úttesten keresztirányban áthaladnak.

A folyamatos haladás tekintetében a legnagyobb biztonságot nyújtó közlekedési mód a forgalommal szemben való haladás, fényvisszaverő tulajdonságú ruházat viselésével, ezért javaslom, hogy a KRESZ jogszabály tegye általánossá, hogy a gyalogos, amennyiben nincs számára kiépített haladási hely, és ezért kénytelen az úttesten haladni, minden esetben **a menetirány szerinti baloldalon, a forgalommal szemben közlekedjen.**

Az úttesten keresztben áthaladó gyalogosra a hatályos KRESZ jogszabály azt a kötelezettséget rója, hogy az úttestre lépés előtt győződjön meg annak veszélytelenségéről. Megítélésem szerint az úttestre lépés előtt annak veszélytelenségéről való meggyőződés csak akkor teljesíthető, ha **a gyalogos az úttestre lépés előtt megáll.** Ugyanakkor gyakran várakozó járművek akadályozzák a gyalogos észlelését, de ezek a gyalogost is hátráltatják az úttest forgalmának észlelésében. Ilyen helyzetben a gyalogosra vonatkozó megállási kötelezettséget nem az úttestre lépés előtt, hanem a várakozó járművek mellett kellene teljesíteni.

A kerékpárosok védelme

A kerékpárosok tekintetében a legnagyobb biztonságot nyújtó haladási hely kijelölése kapcsán indokoltnak tartom, hogy a kerékpárosok az autóbusz forgalmi sávban is haladhassanak. A hatályos szabályozás értelmében az autóbusz forgalmi sávval ellátott útszakaszon – ha az autóbusz forgalmi sáv igénybevételének lehetőségéről külön jelzés nincs – a kerékpáros az autóbusz forgalmi sáv melletti forgalmi sáv jobb oldalán közlekedhet, és az autóbusz forgalmi sávot nem veheti igénybe. Ez nem csak abban az esetben jelent problémát, amikor forgalmi torlódás alakul ki, hanem a folyamatos haladáskor is, hiszen rendkívül balesetveszélyes, amikor az autóbusz forgalmi sávban közlekedő autóbusz és a mellette lévő forgalmi sávban közlekedő jármű között egy kerékpáros halad. Javaslatom szerint tehát **a kerékpáros minden az út jobb szélén kiépített autóbusz forgalmi sávot vehessen igénybe,** természetesen csak akkor, ha az úttesten a kerékpáros közlekedés nem tilalmazott, továbbá akkor, ha nincs külön kerékpáros közlekedésre kijelölt kerékpárút vagy kerékpársáv.

Ugyanakkor a kerékpárosok rendkívül széles körben reprezentálják a társadalmi rétegeket. Kerékpároznak a gyermekek, az iskolába, munkába járók, az idősek, és a sportolók is. A különböző kerékpározási szokások viszont felvetik az egyes kerékpárosok elkülönítésének kérdését: biztonságos-e a kerékpárúton haladó idős kerékpáros és az éppen edzést tartó országúti kerékpáros találkozása? Jelen mű terjedelmét meghaladja a kerékpáros közlekedés jellemzése és a közlekedésben betöltött szerepének várható alakulása, csak utalok arra, hogy érdemes hosszútávon megvizsgálni annak lehetőségét is, hogy **a kiépített kerékpárút megléte esetén is, bizonyos feltételekkel, bizonyos kerékpárosok használhassák az úttestet**²⁷⁰, vagy lakott területen belül bizonyos kerékpárosok, bizonyos helyzetben, meghatározott feltételekkel **használhassák a járdát**²⁷¹.

A kerékpáros védelme érdekében rendkívül fontosnak tartom a passzív biztonsági eszköz, azaz **a kerékpáros védősisak alkalmazásának kötelezővé tételét**. A balesetvizsgálati tapasztalatok ugyanis azt mutatják, hogy a kerékpárosok baleseti sérüléseinek döntő többsége fejsérülés.

Ugyancsak a kerékpárosok védelme érdekében felvethető, hogy a motorkerékpárokon, és a segédmotoros kerékpárokon nappal, jó látási viszonyok között is kötelezően működtetendő világítás mintájára, a kerékpárookra is elő lehetne írni – a sötétben történő kivilágítás mellett – a folyamatosan – éjjel-nappal – működtetendő előre fehér, hátra piros **villogó fényt kibocsátó világítótestek** használatát.

Egyéb szabályok

A közlekedésbiztonság szem előtt tartásával számos egyéb forgalmi szabálymódosítás látszik szükségesnek. Ismét hangsúlyozom azonban, hogy a KRESZ jogszabály módosítása helyett egy korszerű, új szabályrendelet megszületésére van szükség. Ehelyütt azonban felsorolok néhány módosításra szoruló területet:

- a közlekedési jog fogalomrendszerének egységesítése,
- a járművek fogalmának újraalkotása,

²⁷⁰ A cél a közlekedés alaprendeltetése a helyváltoztatás lehetőségének biztosítása és a biztonság megteremtése. Kérdésként az fogalmazható meg, hogy hol van nagyobb biztonságban a sportkerékpáros: a község gödrökkel tarkított járdáján kijelölt kerékpárúton, ahol a helyi lakosok igen lassan, a kerékpárút jelentős részét elfoglalva kerékpároznak, vagy az úttest szélén? Természetes, hogy ahol az úttesten való kerékpározás veszélyes, ott azt jelzőtáblával meg kell tiltani.

²⁷¹ Úgy gondolom vitán felül áll, hogy egy nagy forgalmú úttest és a mellette lévő széles, szinte kihalt járda közül a kerékpáros biztonságát az szolgálja, ha választhatja a járdán való közlekedést is. A járdán való haladás feltétele természetesen, hogy csak a gyalogosokhoz alkalmazkodó sebességgel lehet közlekedni, és fokozottan ügyelni kell a járdán lévő gyalogosokra.

- a KRESZ jogszabályban használt forgalmi jogosultságok és kötelezettségek rendszerének újragondolása és pontos definiálása,
- a jelzőtáblák körének kiszélesítése, és az időszakra, vagy távolságra vonatkozó kiegészítő táblák használatának elősegítése,
- az útburkolati jelek új rendszerbe foglalása,
- számos közlekedési szabály pontosabb, egyértelmű meghatározása,
- hiányzó szabályok megalkotása,
- jogszabállyá emelni azt az alapelvet, hogy közúti jelzések ellentmondásosságának észlelése esetén a nagyobb biztonságot nyújtó értelmezés szerint kell közlekedni,
- téli gumi használatának kötelezővé tétele,
- lakott területen kívül korlátozott látási viszonyok esetén – természetesen kizáró feltételek mellett – a távolsági fényszóró kötelező használatának előírása,
- a körforgalmú út körforgalomként, azaz speciális út helyett, speciális útkereszteződésként való meghatározása, és a közlekedési szabályok újraalkotása,
- az előzés és a párhuzamos közlekedés szabályainak újragondolása,
- a gyalogosok közlekedésre vonatkozó szabályok finomítása,
- a kerékpáros közlekedés mellett az egyéb sporteszközzel való közlekedés szabályainak megalkotása,
- a gyermekek és más fokozott védelemre szoruló közlekedési résztvevő kiterjedtebb védelme,
- az iskolabuszra vonatkozó rendelkezések kialakítása,
- a nem közlekedési szabályok KRESZ jogszabályból való mellőzése,
- stb.

A KRESZ jogszabály leggyakoribb kritikája, hogy túlságosan terjedelmes. E terjedelmességet azonban nem a közlekedési szabályok leírása okozza, hanem a közúti jelzések bemutatása. Maguk a közlekedési szabályok viszonylag rövidek. Talán egyszerűbb és átláthatóbb lenne a rendszer, ha azon túl, hogy a közúti közlekedésben használt fogalmak jelentős részét – mint már korábban utaltam rá – a közúti közlekedési törvény határozná meg, maguk a közúti jelzések is elkülönülnének a közlekedési szabályokat meghatározó jogszabálytól. E rendszer szerint külön jogszabály foglalkozna a közúti jelzésekkel, és egy másik külön jogszabály foglalkozna a közlekedési – forgalmi – szabályokkal. E koncepció elfogadásával a „KRESZ” jogszabály terjedelme töredéke lenne a mainál, hiszen az csupán a tényleges forgalmi szabályokat tartalmazná.

15.7. Balesetelemző team

A közlekedési balesetek vizsgálata alapvetően a rendőrség hatáskörébe tartozik. Ha azonban súlyos személyi sérülés történt, vagy más körülmény miatt a baleset bűncselekménynek minősül a rendőrség, mint nyomozó hatóság mellett az ügyészség és a bíróság is részt vesz a felelősség megállapítását célzó vizsgálatban. Annak ellenére, hogy „*mind a terheltet terhelő és mentő, mind a büntetőjogi felelősséget súlyosító és enyhítő körülményeket az eljárás minden szakaszában figyelembe*”²⁷² kell venni, a bűnösség megállapítására irányuló vizsgálódások szükségszerűen figyelmen kívül hagynak olyan körülményeket, melyek a balesetek elkerülhetőségének megteremtésében fontos szerepet játszhatnak.

15.7.1. A Közlekedésbiztonsági Szervezet

A közlekedési baleseteket ezért – a prevenció igényével – nem csupán a felelősség megállapítása érdekében kell kivizsgálni, hanem hangsúlyozottan a felelősségrevonást nem érintően, széleskörű szakmai szempontok alapján is.

A légi közlekedésben előforduló balesetek és események – nemzetközi kötelezettség alapján – szakmai kivizsgálását már hosszú ideje végzi a jelenleg Közlekedésbiztonsági Szervezet néven regnáló szakmai kivizsgáló testület. A vasúti és a vízi közlekedésben előforduló események vizsgálatára 2006. év január 1. napja óta rendelkezik felhatalmazással.²⁷³ A balesetet követő vizsgálat alapján megfogalmazott biztonsági ajánlásra példa látható a 12. számú mellékletben.

15.7.2. A finn modell²⁷⁴

Finnországban 2001. október 1-jén lépett hatályba az a törvény, mely a több mint 30 éve felhalmozódott tapasztalatok alapján bevezette az országos közutakon bekövetkező közlekedési balesetek elemzését, szakmai kivizsgálását. A törvény

- létrehozta a balesetelemző teameket,

²⁷² Be. 28. § (1) bekezdés

²⁷³ 2005. évi CLXXXIV. törvény a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról

²⁷⁴ E fejezet:

- The Investigation Teams Research Plan For Fatal Accidents, Traffic Safety committee of Insurance Companies, 1992. valamint
- Sven-Olof Hassel: A közlekedési baleseteket elemző csoport tevékenysége Finnországban, Belügyi Szemle, 2004. évi 1. szám tanulmánya alapján készült

- meghatározta a kivizsgálás területeit,
- hozzáférést biztosított a bizalmas adatokhoz is.

Amint korábban utaltam rá, komoly lehetőségek rejlenek a biztosítótársaságok balesetmegelőzési tevékenységbe való bevonásában, amelyet a finn megoldás meg is valósított. A törvény nem csupán felhatalmazta a balesetelemző bizottságokat, hanem a Finn Gépjármű Biztosítók Központját kötelezte a balesetelemző teamek szervezésére és fenntartására.

Finnországban 21 elemző team tevékenykedik abból a célból, hogy a balesetmegelőzéshez információkat szolgáltatassanak. A csoportok évente körülbelül 500 esetet dolgoznak fel. Vizsgálatuk kiterjed az összes halálos közúti közlekedési balesetre, és sok más súlyosnak minősíthető balesetre.

Az adott közlekedési balesetet az erre kijelölt elemző csoport deríti fel. Ebben általában részt vesz

- a rendőrség egy tagja,
- egy járműmérnök,
- egy közlekedési szakember és
- egy orvos, valamint általában
- egy viselkedéstudományi szakember is.

Az általuk elemezni kívánt balesetek jellemzői előre definiáltak. Az elemző csoportot a helyi rendőrség hívja ki a baleset helyszínére: a jól szervezett értesítési láncnak köszönhetően a csoport tagjai egy-két órán belül a helyszínre érkeznek. A finn közlekedési baleseti elemzés arra összpontosítja a figyelmét, hogy részletes információkat szerezzen az autóvezetőkről és a járművekről, az útviszonyokról, a baleset összes körülményéről és következményéről, elemezve mindazokat a tényezőket, amelyek közrejátszottak a baleset bekövetkeztében. Mindezt **annak érdekében teszik, hogy megoldási javaslatokat dolgozzanak ki a biztonságosabb közlekedés megvalósításához.**

Az elemzési módszer kidolgozása hosszú időt vett igénybe. A jelenlegi rendszer egy standardizált, több tudományágat egyesítő, mélyreható elemzési programot tartalmaz, amely az ütközés előtti körülményekre fókuszál. Az információkat az erre rendszeresített nyomtatványon veszik fel, így rögzítik a balesetben érintett összes személy és jármű adatait, illetve az útviszonyokat, a vétkesség megállapítása nélkül.

A különböző forrásokból nyert információkat összefoglalva és elemezve a team olyan zárójelentést készít, amely egyrészt visszatükrözi a valóságban lejátszódott folyamatot, másrészt különös figyelmet fordít a balesethez vezető körülményekre, kiváltképpen a baleset megtörténte előtt fennálló kockázati tényezőkre és az ennek következtében létrejövő helyzetre, illetve arra a hatásmechanizmusra, amely közrejátszott az ütközésben.

Az összefoglaló jelentés és a javaslatok a nyilvánosság számára is elérhetőek, alkalmazzák az oktatásban, közlekedési szabályok végrehajtásában, közlekedésfejlesztésben, környezetvédelmi fejlesztéseknél, illetve a közvélemény-formáló kampányok során.

Az összefoglaló jelentés tartalmazza természetesen az esemény leírását, a rizikófaktorokat, a keletkezett károkat, és az okokat, a személyi sérüléseket és azokhoz kapcsolódó okokat különös tekintettel a védőfelszerelések alkalmazására, egyéb speciális tényezőket, majd a prevenció érdekében javasolt helyi, esetleg regionális teendőket, illetve a biztonság-fejlesztési javaslatokat.

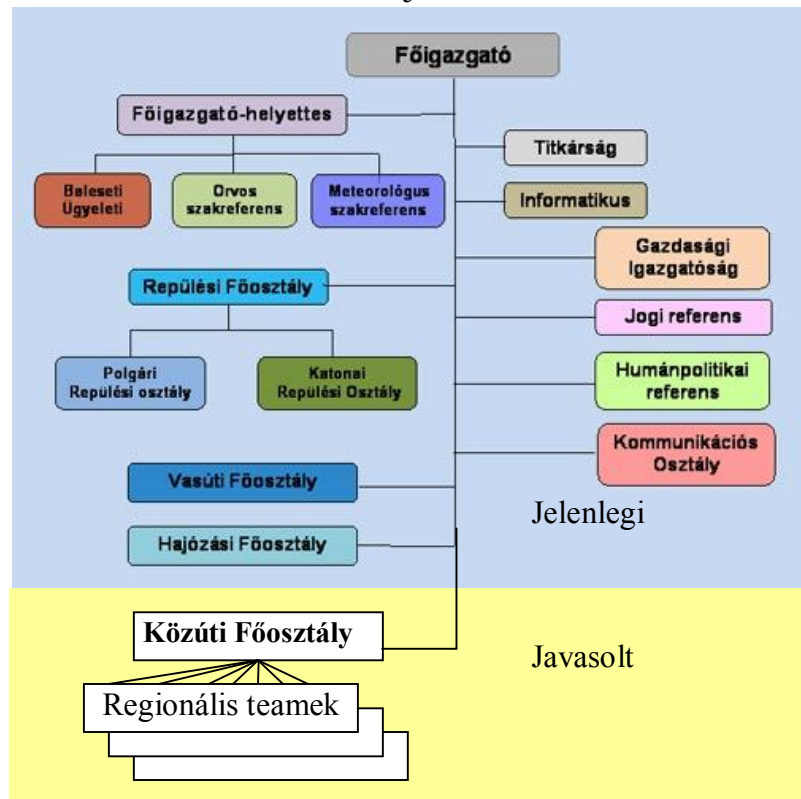
15.7.3. A közúti közlekedési balesetek kivizsgálása

Megítélésem szerint rendkívül nagy előrelépést jelentene a balesetmegelőzés területén, ha a finn modellhez hasonló módszerrel Magyarországon is megkezdődne a balesetek jogi szempontú vizsgálata mellett, a szakmai kivizsgálás is.

Ennek szervezeti keretet a KBSZ biztosíthatna, a vasúti, a vízi, és a légi közlekedéssel foglalkozó főosztályok mellett létre kellene hozni egy közúti közlekedési főosztályt is. A közúti balesetek kivizsgálásának egyik specialitása, hogy gyorsan kell a teamnek a baleset helyszínére érkeznie, ezért a központi szervezetnek regionális szintű, vagy több régiót magában foglaló területi bizottságokat kell működtetnie. Magyarország földrajzi adottságai alapján talán a legmegfelelőbb egy a nyugati, egy a középső, és egy a keleti országrészre kiterjedő illetékességű bizottság működtetése lehet. A bizottságot rendőrtisztnek kell vezetnie, de biztosítani kell az elkülönülést a jogi vizsgálatától. Ezt úgy tudom elképzelni, hogy a rendőrség oktatási intézményeinek közlekedésrendészetért felelős vezető oktatói vennének részt a munkában, akik a rendőri ismeretek mellett magas szintű tudományos ismeretekkel is rendelkeznek.

A balesetelemző közlekedési műszaki szakértők részvétele a vizsgálatban szintén azért lehet aggályos, mert e szakértők kirendelés, vagy megbízás alapján részt vehetnek a jogi eljárásban. A műszaki tudományok területén is elsősorban az oktatási intézmények munkatársaira építeném a munkát, csakúgy, mint a bizottság orvos tagjai tekintetében. A pszichológus szakértőnek természetesen közlekedépszichológusnak kell lenni. E tekintetben az oktatási intézmények

138. számú ábra
A KBSZ jelenlegi²⁷⁵ és javasolt szervezeti felépítése



szakemberei mellett szóba jöhetnek a Pályaalkalmassági Vizsgáló Intézet munkatársai is.

A balesetelemző teamek munkájában az ORFK-OBB, és a Magyar Biztosítók Szövetsége is részt venne.

Fontos eljárásjogi garancia, hogy a szakmai kivizsgálás során a balesetben részesek meghallgatásával nyert információk nem kerülhetnek át a büntetőeljárásba, hiszen a résztvevők őszintesége a szakmai vizsgálat során csak így biztosítható, amellet, hogy a jogállami alapelvek is ezt követelik meg.

²⁷⁵ www.kbsz.hu

16. Összegzés

A közlekedési szükséglet, mint személyek és dolgok **helyváltoztatási igénye** gyakorlatilag egyidős az emberiséggel. A **közlekedésbiztonság** kérdése ugyanakkor csak a modern, korszerű közlekedés kialakulásakor került felszínre. Az ember-jármű-környezet harmóniáját hibák bonthatják meg. Ilyen hibák mindhárom elemnél előfordulnak, de nem vitás, hogy a rendszer központi eleme maga az ember, s így a balesetek döntő többsége is az **emberi hibákra** vezethető vissza.

Míg kezdetben az embertől várták el, hogy alkalmazkodjon a járművezetés, mint munkavégzés követelményeihez, ma már nem az emberi szervezet teljesítőképességének növelése a cél, hanem az, hogy az emberhez próbálják adaptálni a járművet és a közlekedés környezetét. Az **ergonómia** alapelve, hogy a munkakörülmények, így a járművezetői körülmények is, az emberi sajátosságoknak megfelelően kerüljenek kialakításra.

Kriminológiai értelemben a közlekedésbiztonság egyfajta kényes **egyensúlyi állapot**, amelyikben egyik oldalon áll az ember egyéni teljesítőképessége, a másikon az emberrel szemben támasztott követelmények.

Ugyanakkor – *közjogi értelemben* – a közlekedésbiztonság a közbiztonságnak egyik eleme, s így a közlekedési rendszer – azaz a közlekedésben résztvevő ember, jármű, és környezet – jogilag szabályozott állapota, melyben a közlekedés alaprendeltetése, a helyváltoztatás úgy biztosított mindenki számára, hogy a személy- és vagyonbiztonságuk ne sérüljön.

Dolgozatom *első részében* a közlekedés fejlődésének és fő jellemzőinek, valamint a baleset fogalmának bemutatását követően részletesen elemeztem a közlekedési balesetek statisztikai adatait kiemelve számos olyan szempontot, mely a megelőzés területén alkalmazható beavatkozások tekintetében relevánsnak tekintendő. Magyarország közlekedésbiztonsági helyzetének értékelésekor elengedhetetlen a **nemzetközi összehasonlítás**. Az EU a közlekedésbiztonság értékelésekor, a számtalan bemutatott és többnyire összehasonlításra is alkalmas mutatószám közül kiemelten fontosnak tartja a közúti közlekedési balesetekben életüket veszített személyek számát.

Az értékelés alapját képező, és így az országok rangsorát felállítani képes mutatószám a közúti balesetekben meghaltak számának a lakosságszámhoz viszonyított aránya.

Ki lehet jelenteni, hogy Németország, Franciaország, vagy a skandináv államok sikerei nem a véletlennek köszönhetők. Persze a közlekedési rendszerben a folyamatok jelentős részben

sztochasztikusak, ám egy-egy véletlenszerű tömegszerencsétlenség csupán a helyi statisztikai adatokban okozhat torzulást, az országok összehasonlításánál már irreleváns.

Ugyanakkor egyre valószínűbb, hogy a Fehér Könyv által meghatározott 50 %-os baleseti halálozási csökkentést, a jelentősnek nevezhető eredmények ellenére – a jelenlegi adatok ismeretében talán egyedül Németország kivételével – egyik tagállam sem lesz képes teljesíteni. Ez azonban nem lehet mentség arra, hogy **Magyarország ez idő tájt – a 2008. évben bekövetkezett változásig – romló tendenciát produkált**, s ma még csak remélhetjük, hogy e változás egy korábbi tendencia megfordulását jelenti, nem pedig egy rövid periódusú átmeneti javulásról beszélhetünk csupán.

Külön fejezetben foglalkoztam a közlekedéspolitika kérdésével, bemutatva valamennyi eddigi magyar közlekedéspolitikai célkitűzést, s részletesen elemeztem e koncepciók közlekedésbiztonsági vonatkozásait, összevetve az EU közlekedéspolitikai koncepciójának alapcéljaival.

Dolgozatom *második részében* részletesen bemutattam a balesetmegelőzési tevékenység kialakulását és fejlődését, különösen azt, hogy miként jutott el a tudomány az ismeretek gyarapításán valamint a statisztikai adatfelvételen, és értékelésen keresztül a baleseti okok rendszerezéséhez. A **baleseti okkutatás** kiindulópontja az a felismerés volt, hogy az ember képtelen folyamatosan teljes figyelemmel végezni tevékenységét, és szükségszerűen hibázik, ám az egyes személyek rendkívül eltérő valószínűséggel keveredtek baleseti helyzetbe: voltak akik sohasem hibáztak, és voltak akik szinte rendszeresen balesetet szenvedtek el. A balesethez vezető okok vizsgálata során megfigyelhető volt az is, hogy a balesetek a közlekedési hálózatot tekintve nem egyenletes eloszlással következnek be, és nem is csak a forgalomnagysághoz igazodó valószínűséggel. Vannak a közlekedési hálózatnak olyan pontjai (pl. rövid útszakaszok, csomópontok), ahol a balesetek jóval nagyobb számban fordulnak elő, mint a hálózat más, hasonló paraméterekkel rendelkező pontjain. Ezeket a pontokat nevezzük baleseti gócpontoknak. A **baleseti góckutatás** az okkutatás egyik jelentős területévé vált, melynek – fontosságára tekintettel – külön fejezetet szenteltem.

A XX. század második feléig a bűnmegelőzést – és mint részletesen bemutattam a balesetmegelőzést is – kizárólag rendészeti eszközökkel végrehajtható tevékenységként kezelték. A **rendészeti eszközök „tehetetlensége”** a kutatók figyelmét a kriminológia egyéb eszköztára felé irányította. Előtérbe kerültek a *bűnmegelőzés jogon kívüli eszközei*, vagyis

egyre több erőfeszítést tettek a szakemberek arra, hogy kidolgozzák a bűnalkalmak csökkentésének lehetőségeit. Ez a szemlélet mindinkább teret nyert a közlekedésbiztonság, ezen belül a balesetmegelőzés területén is.

A baleseti okkutatás és a baleseti góckutatás eredményeinek értékelése után meghatározhatók azon *beavatkozási területek*, melyek alkalmasak arra, hogy a járművezetőt akár tudati, akár tudatalatti szinten visszatartsák a balesethez vezető szabályszegésektől. A járművezetésben olyan járműveket, olyan környezetet, olyan körülményeket kell biztosítani, hogy a hibázás lehetősége minimális legyen.

A közlekedésbiztonsági beavatkozások – e logika szerint – alapvetően három területet ölelnek fel:

- a mérnöki tevékenységet, mely alatt sokszor csak a forgalomszervezést értik,
- a forgalomellenőrzést, mely a szabálykövető magatartás kikényszerítésének alapvető eszköze,
- az oktatást, mely nem csak a tényleges oktatást, hanem a biztonságos közlekedésre nevelést is magában foglalja.

A beavatkozási területek angol elnevezése után a „**3E**” megjelöléssel illetett (**Engineering** – **mérnöki tevékenység**, **Enforcement** – **ellenőrzés**, **Education** – **nevelés**) szisztéma nem csupán a feltárt közlekedésbiztonsági problémák kezelésére alkalmas, hanem a megtörtént beavatkozások elemzésére is.

Mérnöki tevékenység (Engineering)

A balesetmegelőzés rendszerének *első pillére* a korszerű mérnöki szemlélet és feladatmegvalósítás. A mérnöki tevékenység alatt elsősorban a forgalomtechnikai, forgalomszervezési beavatkozásokat értjük, ugyanakkor a magam részéről e körbe sorolom a forgalomszervezés mellett a járműfejlesztést is, hiszen az aktív járműbiztonsági elemek fejlesztése látványosan javítja a balesetek elkerülhetőségét, míg a passzív biztonság növelése jelentősen csökkentheti a baleseti mortalitást.

A **forgalomtechnikáról** szóló fejezetben részletesen bemutattam, hogy melyek azok a lehetőségek amelyek a forgalomszervezés területén a balesetmegelőzés szolgálatába állíthatóak. Ilyenek

a) Az út kiépítésével kapcsolatban:

- ⇒ a megfelelő érdesség,

- ☞ a megfelelő ívsugarak,
- ☞ az ívekben a megfelelő túlemelés,
- ☞ az úttest megfelelő szélességének,
- ☞ és általában a pálya olyan kiépítésének a biztosítása, mely a megengedett legnagyobb sebesség alkalmazása esetén is lehetővé teszi a jármű belátható útszakaszon történő biztonságos megállítást.

b) A csomóponti forgalomszabályozással kapcsolatban:

- ☞ a felismerhető, áttekinthető és érthető forgalmi rend kialakítása,
- ☞ a kereszteződés forgalmi rendjének a tényleges kiépítéshez való igazítása,
- ☞ a forgalmi rendnek a forgalom szokásos menetéhez való igazítása,
- ☞ az elsőbbségadásra felhívó jelzőtáblák kihelyezési gyakorlatának felülvizsgálata,
- ☞ a forgalomirányító fényjelző készülékek kiépítésének, és programozásának hatékonyabbá tétele, a balesetveszélyt magában rejtő kialakítások felülvizsgálata,
- ☞ a körforgalmú csomópontokban bekövetkező balesetek elkerülése érdekében a járműáramlatok fonódásmentes átvezetésének biztosítása,
- ☞ a vasúti átjárók biztonságosabb kialakítása.

c) A szabad útszakaszok forgalomszabályozásával kapcsolatban:

- ☞ a minimális számú közlekedési jelzéssel történő szabályozás elvének előtérbe helyezése,
- ☞ a korlátozó és veszélyt jelző táblák kihelyezési gyakorlatának felülvizsgálata,
- ☞ az út kiépítéséhez igazodó sebesség engedélyezése.

d) A területi szabályozással kapcsolatban:

- ☞ a csillapított közlekedésű övezetek helyes kialakítása,
- ☞ a gyalogosok védelme érdekében a gyalogosátkelőhely útkereszteződésben való elhelyezésének felülvizsgálata, emelt szintű gyalogos átkelőhelyek kiépítése, illetve a gyalogosok önvédelmét segítő útburkolati jelek alkalmazása.

Külön alfejezetet szenteltem az útburkolati jelek gyakoribb és hatékonyabb, valamint teljesen újszerű alkalmazásában rejlő – a biztonságot fokozó – lehetőségeknek.

A korszerű forgalomszervezés alapfeladata tehát, hogy az ember döntési hibáit megelőzze.

A **járműtechnikáról** szóló fejezetben a korszerű technikák és technológiák bemutatása mellett utaltam arra, hogy a technika fejlődése egyre inkább az emberi tényező kiszűrése felé halad, pontosabban a hibázó ember segítségére siet. A cél az, hogy a gép felismerje az emberi hibát és beavatkozzon az optimális balesetelhárítási manőver teljesítése érdekében. Ennek

számos műszaki feltételét bemutattam, és több, biztonságot fokozó javaslatot is tettem. Már az első járműbalesetek után nyilvánvalóvá vált, hogy a baleset következtében kialakuló személyi sérülések a megfelelő erősségű anyagok alkalmazásával csökkenthetők. Később a merev szerkezeteket kiegészítették úgynevezett energiaelnyelő gyűrődő zónákkal. Ezen, a passzív biztonság körébe tartozó kérdéskörrel is részletesen foglalkoztam, és kiemeltem, hogy a járműbiztonságot érintő célkitűzések tekintetében a legfontosabbak:

- ☞ az EU-előírásainak megfelelő járművek alkalmazásának,
- ☞ a biztonságot fokozó fejlesztések működőképességének, illetve
- ☞ a passzív biztonsági eszközök használatának a biztosítása.

Oktatás, nevelés (Education)

A balesetmegelőzés rendszerének *második pillére* a biztonságos közlekedésre nevelés, oktatás. E keretek között szóltam a járművezető képzés, és továbbképzés rendszeréről, az iskolai és iskolán kívüli oktató és nevelő munkáról, valamint a hatósági ellenőrzések és a PR tevékenységek tudatformáló hatásáról.

E témakörben a legfontosabb megállapítások és javaslatok

a) a járművezető képzést illetően:

- ☞ a jelenlegi képzés és vizsgáztatása a mechanikus jogszabályismeretre épül, melyet úgy kell átalakítani, hogy a közlekedésbiztonság szempontjából fontos beállítódások és attitűdök is fejlődjenek, és a hangsúly a veszélyhelyzetek felismerésére és elhárítási lehetőségeire helyeződjön,
- ☞ a fenti cél elérése érdekében szükségesnek látszik szimulátoros tréning bevezetése,
- ☞ a kezdő vezetői engedély rendszerének átalakítása, illetve
- ☞ az időszakos továbbképzés bevezetése.

b) a biztonságos közlekedésre nevelést illetően:

- ☞ az óvodás- és iskoláskorú gyermekek kulturált és biztonságos közlekedésre nevelésének fejlesztése,
- ☞ a pedagógusok nevelőmunkájának bővítése (mely hatékonyságát erőteljesen segíti, ha a pedagógusok továbbképzési rendszerében akkreditált képzésként szerepelnek ilyen jellegű kurzusok),
- ☞ összehangolt helyi és országos kampányok végigvitele.

Forgalomellenőrzés (Enforcement)

A balesetmegelőzési rendszer *harmadik pillére* tekintetében az Alkotmányból levezetve határoztam meg a közlekedésrendészet fogalmát és feladatait, melyek a **közlekedési hatósági és rendészeti feladatellátás, a közlekedési feltételek figyelemmel kísérése, a közlekedésbiztonság felügyelete és fenntartása**. Ugyanakkor vallom, hogy a közlekedésbiztonság megteremtése – hasonlóan a közbiztonsághoz – nem rendészeti feladat, az csupán széleskörű társadalmi együttműködéssel valósítható meg, s csak **a társadalom által – egyéb intézményrendszerei igénybevételével is – kialakított közrend, közbiztonság és közlekedésbiztonság védelme a rendészet feladata**.

A rendőrség közlekedésrendészeti szervei fejlődéstörténetének, és a szervezet mai felépítésének bemutatása után részletesen ismertettem az állami balesetmegelőzés rendszerének történetét, illetőleg az ORFK-OBB működését.

Alapvető jelentőségűnek tartom a közlekedésbiztonság növelésének lehetőségeit illetően a közlekedésrendészeti szolgálat, vezető beosztást betöltő tagjainak véleményét. Ennek elemzése érdekében elvégzett kérdőíves felmérés eredménye, hogy **szükség van egy önálló, profiltiszta, központi (megyei vagy regionális) irányítású, megfelelő létszámú és technikailag jól felszerelt közlekedésrendészeti szolgálatra, vagy önálló közlekedési rendőrségre. Ezzel szemben – mint ahogy bemutattam – a közlekedésrendészeti szolgálat kis létszámkerettel, kevés technikai felszereléssel, illetőleg jelentős szervezési problémák mellett próbál helytállni**.

A közúti közlekedésről szóló, valamint a rendőrségről szóló törvények alapján vezettem le a rendőrség forgalomfelügyeleti és forgalomellenőrzési tevékenységnek lényegét, célját és hatásait.

Dolgozatom *harmadik részét* a közlekedésben hibázó résztvevők kiszűrése módszereinek, taktikáinak, és technikáinak szenteltem. Az elemzések alapján leszűrhető legfontosabb alapelvek:

1. A kontrollt **a baleseti okokként megjelölt szabályszegésekre kell fókuszálni**, szakítva az általános szűrőpróbaszerű ellenőrzési gyakorlattal.
2. A kontrollt ki kell terjeszteni az úgynevezett „**irritáló**” **szabályszegő magatartásokra**.
3. A kontrollt erősíteni kell **a passzív biztonsági eszközök** használatának tekintetében.
4. A kontroll során **nevelő célzatú tájékoztatást** kell adni.
5. Tudatosítani kell a járművezetőkben, hogy **bárhon és bármikor** ellenőrzés alá kerülhetnek.

Tekintettel arra, hogy a *sebességellenőrzés* a balesetmegelőzés kulcskérdése, részletesen bemutattam a rendelkezésre álló technikai eszközöket, és azt, hogy annak ellenére, hogy az egyértelműen ellenőrizhető, abszolút sebességtúllépések a baleseteknek csupán mintegy 1 %-át idézik elő, a sebességhatárok betartásának kikényszerítése hosszabb távon is eredményekkel kecsegtet. Ugyanis az abszolút sebességtúllépések visszaszorítása a relatív sebességtúllépések számát is csökkenti, sőt pozitív hatással van az általános szabálykövetési hajlandóságra is.

Mindemellett javaslatot tettem más, baleseti forrásként megjelölt szabályszegések ellenőrzésére, illetve új, többfunkciós technikai eszközök kialakítására.

Tekintettel az ittas járművezetés jelentős arányára, illetve a bódult járművezetés egyre gyakoribb előfordulására, részletesen foglalkoztam az ittas és a bódult járművezetés ellenőrzésének, illetve a baleset bekövetkezése utáni bizonyíthatóságának kérdéskörével. E tekintetben bemutattam egy kísérlet eredményét is, mellyel az alkohol emberi szervezetben történő felszívódásának bizonytalanságaira hívtam fel a figyelmet.

Dolgozatom *negyedik részében* a megelőzés jogi lehetőségeit mutattam be. Az oktatás, nevelés mellett a szabálykövetés kikényszerítésének alapvető eszköze az elrettentés, mely egyfelől tudatosítja a járművezetőkben, hogy bárhol és bármikor rendőri ellenőrzés alá vonhatók, másfelől egyértelművé teszi, hogy az elkövetett szabályszegés nem maradhat büntetlenül.

Gyakori reakció a közvélemény, sőt néha a szakmai közvélemény részéről is, hogy a hatékonyság érdekében jogszabályi módosításokkal a büntetéseket szigorítani kell. Meggyőződésem, hogy a szigorítás önmagában haszontalan, az igazi visszatartó erőt a büntetések elmaradhatatlansága hordozza magában.

A büntetések elkerülhetetlenségének alapvető feltételei:

- ⇒ egységes és hatékony jogalkalmazás,
- ⇒ egyértelműen értelmezhető és a modern közlekedéshez, a modern társadalomhoz alkalmazkodó jogszabályi környezet.

Éppen ezért dolgozatom e részében – az általában szokásostól eltérő sorrendben – először a jogalkalmazásban rejlő – jogszabálymódosítás nélkül is elérhető – lehetőségeket mutattam be, majd külön fejezetben az elkerülhetetlennek tűnő jogalkotási teendőket tárgyaltam.

A legfontosabb *jogalkalmazást érintő javaslatok*

a) a KRESZ jogszabály tekintetében:

- ⇒ a veszélyt jelző táblákhoz fűződő elvárt magatartások egységes érvényre juttatása,
- ⇒ az elsőbbségi jog és az elsőbbségadási kötelezettség, valamint a balesetelhárítási kötelezettség körében elvárt fékintenzitások egységesítése,
- ⇒ a követési távolságra és a vakvezetés tilalmára vonatkozó szabály összehangolása,
- ⇒ a korlátozott látási viszonyok, és a beláthatóság korlátozottsága fogalmi és gyakorlati szétválasztása,
- ⇒ több szabályszegés együttes megvalósulása (tipikusan elsőbbségsértés és a jogosult sebességtúllépése) esetén a felelősség kérdésében való egységes állásfoglalás;

b) a büntető törvénykönyv tekintetében:

- ⇒ a befolyásoltság fogalmának egységes felfogása,
- ⇒ az okozati összefüggés vizsgálatokor a rizikófokozás tilalma elméletének elfogadása.

Mindemellett bemutattam számos olyan pontot, ahol a büntetések elkerülhetetlensége az egységes jogalkalmazással nem biztosítható, az csupán a *jogszabályi környezet megváltoztatásával* érhető el.

A **jogalkotási** kérdések közül elsőként az üzembentartói felelősség kérdésével foglalkoztam. Bizonyítottam, hogy a 2008. évben tapasztalt, és az azóta is tartó rendkívüli balesetszám és mortalitás csökkenés más körülménnyel nem magyarázható, mint e jogintézménynek a bevezetésével. Ugyanakkor bemutattam, hogy számos problémát látok e jogintézmény mellett, elsősorban a pontrendszer elhalását, a szabálysértési eljárás és a közigazgatási eljárás keveredését, az extrém sebességtúllépés közúti veszélyeztetésként való értékelésének lehetőségét, illetve a többrendbeliség problematikáját.

Jogalkotási javaslatként fogalmaztam meg, hogy a járművezetéstől eltiltás büntetőjogi mellékbüntetésként való alkalmazását, illetve a szabálysértési jogi intézkedést egymással összhangba hozva teljesen át kell alakítani, és be kell vezetni az alkalmassá tételi eljárást, melynek lényege, hogy a deviáns közlekedési magatartást tanúsító járművezetők központi nyilvántartóba kerülve alkalmassági szűrésen essenek át és a tényleges szükségleteknek megfelelő beavatkozásban részesüljenek, majd „újrakezdő” vezetői engedélyt kaphassanak. Fontos eleme a rendszernek az utánkövetés, mely lehetővé teszi, hogy végleges vezetői engedélyt csak az kapjon, akinél a korrekciós beavatkozás elérte célját.

A btk. tekintetében javaslataimat számos európai büntető törvénykönyv közlekedést érintő tényállásainak, és a magyar büntető törvénykönyv fejlődéstörténetének bemutatása után tettem meg:

a) az ittas és bódult járművezetés tekintetében:

- ⇒ A balesetet okozó ittas vagy bódult járművezetés, mint bizonyítottam: gondatlan jellegű cselekmény, ezért a balesetokozás tényállásában helyezendő el, mint a közúti baleset okozásának minősített esete.
- ⇒ A balesetet nem eredményező ittas és bódult járművezetés – az egységes – jogkövetkezmények érdekében – szabálysértésként értékelendő, és a szabálysértési jogban bevezetendő az abszolút határozott szankciórendszer.
- ⇒ A tényállásban az ittas és bódult vezetés fogalmát a befolyásoltság kifejezés helyett, meghatározott mértékű alkoholkoncentrációhoz kell kötni.
- ⇒ A tényállást úgy kell átfogalmazni, hogy a szervezetbe került etilalkohol meghatározott mennyisége ne a cselekmény elkövetésekor, hanem – egyfajta veszélyeztetési bűncselekményként – a mintavétel idején legyen jelen.

b) A közúti baleset okozása tekintetében:

- ⇒ A biológiai típusú sértő eredmények mellett minősítő körülményként kell megfogalmazni azt, hogy súlyosabban büntetendő az a járművezető, aki a közlekedés biztonságára különösen veszélyes szabályszegéssel (különösen: sebességtúllépés, tilos jelzésen való áthaladás, gyalogátkelőhelyen való közlekedés szabályainak megszegése, stb.) okoz balesetet.

c) A cserbenhagyás tekintetében:

- ⇒ Kriminalizálni javaslom a személyi sérülés bekövetkezésének reális lehetőségével nem járó baleset helyszínének elhagyását.
- ⇒ A segítségnyújtás elmulasztása tényállásának alanyi köréből kiemelni javaslom a közlekedési balesettel érintet jármű vezetőjét, és azt cserbenhagyás elkövetőjeként javaslom felelősségre vonni (igazodva ezzel a köznapi szóhasználathoz is).
- ⇒ Büntethetőséget megszüntető okként javaslom megfogalmazni, hogy nem büntethető cserbenhagyás miatt, aki a baleset helyszínére a sértett helyszínen tartózkodásának ideje alatt kötelezettsége teljesítése céljából önként visszatér, feltéve, hogy a cserbenhagyáson túl nem tett semmi olyat, ami a baleset eredeti körülményeinek felderítését megnehezítené.

Figyelemmel arra, hogy a közlekedési bűncselekmények jelentős része keretdiszpozíció, a keretet kitöltő ágazati norma pedig többnyire a KRESZ jogszabály, az egyértelmű ítélkezésnek az is feltétele, hogy a KRESZ jogszabály megfeleljen a btk.-val szemben is támasztott követelményeknek. Erre tekintettel lényegesebb KRESZ javaslataim:

- ⇒ Általános jogszabályi sebességkorlátozás bevezetése az időjárási körülményekre tekintettel.
- ⇒ Keskeny, rossz minőségű utakon szintén generális jogszabályi sebességkorlátozás bevezetése, mely köthető az úttesten látható útburkolati jelekhez. Amennyiben az úton az úttest menetirány szerinti jobb és bal oldalának elválasztására szolgáló útburkolati jel nincs, akkor a megengedett sebesség kisebb.
- ⇒ A fokozott óvatosság és a mérsékelt sebesség elvárás konkretizálása például a gyalogosátkelőhely megközelítésekor. Amennyiben a gyalogosátkelőhelynél – a jogszabályban meghatározott helyen – áthaladni szándékozó gyalogos van, 30 km/h sebességre kell lassítani.
- ⇒ Az útkereszteződés korlátozást feloldó hatásának újragondolása, hiszen a sebességkorlátozás akkor is az útkereszteződés kezdetéig tart, ha a korlátozó jelzőtábla a kereszteződés után újra ki van helyezve, és a korlátozás oka az útkereszteződésben is fennáll.
- ⇒ A követési távolság követési időközként való értelmezése, a minimális követési időköz jogszabályi meghatározása, az ellenőrzés lehetősége megteremtésének, s így a szabály kikényszeríthetőségének érdekében.
- ⇒ A kerékpáros közlekedés szabályainak újragondolása, elsősorban a biztonság fokozása érdekében.
- ⇒ A járműfogalmak újraalkotása, a kor technikai eszközeihez igazodva, a hatósági ellenőrzések hatékonyságának biztosítása érdekében.
- ⇒ A jelzőtáblák körének minimális kiszélesítése, az alkalmazott és a nemzetközi egyezményekben is szereplő jelzőtáblák jogszabályba emelése, a kiegészítő táblák széleskörű alkalmazásának lehetővé tétele, például időszakos sebességkorlátozás bevezetésének érdekében.
- ⇒ Az útburkolati jelek új rendszerbe foglalása.
- ⇒ A gyermekek és más fokozott védelemre szoruló közlekedési résztvevő kiterjedtebb védelme.
- ⇒ Az iskolabuszra vonatkozó rendelkezések kialakítása.
- ⇒ A nem közlekedési szabályok KRESZ jogszabályból való mellőzése.

És végül – a mottóban meghatározott cél elérése érdekében – jogalkotási javaslatként fogalmaztam meg, hogy Magyarországon jöjjön létre a *balesetelemző team* intézménye, mely képes a büntető, vagy a szabálysértési – tehát a felelősségkereső – eljárástól függetlenül a balesetet úgy kivizsgálni, hogy ténylegesen a megelőzés szempontjai kerüljenek a felszínre. A balesetelemző team olyan javaslatokat fogalmazhatna meg, melyek e dolgozatban is sorolt lehetőségek közül az adott helyszínen optimálisak lehetnek, és ténylegesen a balesetek megelőzését szolgálnák.

Ugyanakkor szükség van arra, hogy minden közlekedésbiztonságot érintő intézkedés esetén. – csakúgy, mint minden koncepciót tartalmazó megfontolt döntésnél – **előzetes és utólagos hatáselemzésre** kerüljön sor. Enélkül megalapozott döntés nem hozható.

„Miért ismétlődnek a balesetek?

- *mert nem ismerjük fel a kockázatot,*
- *mert nem ismerjük az előidéző okokat,*
- *mert nem teszünk azok megszüntetéséért,*
- *mert nem osztjuk meg a tapasztalatainkat.*²⁷⁶

²⁷⁶ www.kbsz.hu

Irodalomjegyzék

- Aranyos Judit – Major Róbert: Kezelő jellegű intézkedés megalkotása a közlekedési bűncselekmények körében, *Belügyi Szemle* 2005 évi 4 szám.
- Babinyecz Ferenc: Gondolatok az elváratóságról, *A közlekedési jogalkalmazás egyes kérdései (A Közlekedési Bírák Egyesületének kiadványa)* 1998.
- Baker, R.: *The highway risk problem: policy issues in highway safety*. Wiley-Interscience, New York, 1971.
- Balla Zoltán: A rendészet fogalmának tisztázásához. *Magyar Közigazgatás* 2000. évi 1. szám.
- Baraczká Róbertné – Szikinger István: *A rendészeti igazgatás*. Magyar közigazgatási jog. Különös rész európai uniós kitekintéssel. Budapest, 1999.
- Bátki Pál – Fülöp Ágnes – Melegh Gábor: Rizikónövelés – Új szempont és módszer a közlekedési bűncselekményekért való felelősség elemzésénél, *Belügyi Szemle*, 2004. évi 1. szám.
- Bedő Iván: Forgalmiszervezés regulák nélkül, *HVG* 2006. évi 48. szám.
- Békés Imre: *Gondatlanság a büntetőjogban*, KJK Kiadó, Budapest 1974.
- Borotvás Elemér (szerk.): *Közlekedésgazdaságtan*, Tankönyvkiadó, Budapest, 1991.
- Brilon – Drews – Stuwe: *Sicherheit und Leistungsfähigkeit von Kreisverkehrplätzen. Schlussbericht zum Forschungsauftrag FE-Nr. 773559/91 der Bundesministers für Verkehr. Lehrstuhl für Verkehrswesen, Ruhr-Universität Bochum*, 1993.
- Burgstaller M.: Okozati összefüggés és objektív beszámítás, *Magyar Jog*, 1998. évi 5. szám.
- Burján László (témafelelős): *A közlekedésbiztonság gazdasági vonatkozásai*, Közlekedéstudományi Intézet, 1982.
- Christian Weicht: *Kriminalprävention aus Sicht der Polizei – eine Aufgabe auch für Architekten und Stadtplaner? Die Kriminalprävention* 1/2002.
- Clerc F.: *A közúti közlekedési bűncselekmények elleni harc*. *Revue Internationale de Police Criminelle*, 1973.
- Cserényi Iván: *A passzív biztonsági eszközök használatának tapasztalatai*, Rendőrtiszti Főiskola, szakdolgozat, 2008.
- Csikyné Hartai Magdolna – Csiky Antal: *Ember az úton*, BM könyvkiadó, 1988.
- Deák János: *A láthatóság egyes műszaki (és gazdasági) kérdései*, *Autóvezető*, 2009. évi 2. szám.
- Derényi Gábor (szerk.): *Közúti közlekedésorvostan*, Egészség AlapítványSzékesfehérvár, 2000.
- Destek Miklós – Draskóczy Magda – Irk Ferenc – Roszmusz András: *Elvárhatóság a közlekedésben (OKBT-JATE, Budapest-Szeged)*, 1988)
- Destek Miklós: *Gyalogos átkelőhelyek megközelítésének fizikai összefüggései, A közlekedési jogalkalmazás egyes kérdései (A Közlekedési Bírák Egyesületének kiadványa)* 1998.
- Endrődi Géza: *Magyarország rendőrsége az államosítás előtt*. Gyula, 1898.
- Enyedi László – Melegh Gábor – Fülöp Ágnes – Radványiné Novotny Olga – Varga Tibor: *Közlekedési büntetőjog*, HVG-Orac 2001.
- Finszter Géza: *A rendészet elmélete*, OKRI-KJK, Budapest 2003.
- Finszter Géza: *Rendészet vagy rendvédelem*. *Belügyi Szemle*, 2001. évi 2. szám.
- Finszter Géza: *Teljesítménymérés a rendőrségnél*, *Rendészeti Szemle* 2009. évi 6. szám.
- Forgách Veronika – Szakács Zoltán – Tóth Lajos: *Az alvásdiagnosztika szerepe a közlekedési balesetek megelőzésében*, *Camion Truck & Bus* 2008. évi 3. szám.
- Fortuijn L.G.H.: *Meerstrooksrotondes: verkennigvan nieuwevormen*. *Verkeerskundige werkdagen*. 1997.

- Fülöp Ágnes – Major Róbert: A KRESZ értelmezése a joggyakorlatban, HVG-Orac, Budapest, 2005.
- Fülöp Ágnes: A segítségnyújtás elmulasztása a veszélyhelyzetet előidéző által (jogelvek, jogi szabályok és realitások) Ügyészek lapja, 2007. évi 1. szám
- Gáti György: Emberi tényezők (a gépjárművezetést oktatók részére), Közlekedési Dokumentációs Vállalat, Budapest, 1987.
- Greenwood, M. - Woods, H. M. -Yule, G. U.: A report on the incidence of industrial accidents upon individuals with special reference to multiple accidents. Industrial Fatigue Research Board, Report 4., London, 1919.
- Greenwood, M. - Woods, H. M. -Yule, G. U.: An enquiry into the nature of frequency distributions representative of multiple happenings, with particular reference to the occurrence of multiple attacks of disease or repeated accidents. J. R. Statis. Soc. 83 (1920).
- Gyebrovsky János, Tóth Mihály: Metodika a közúti balesetek következtében keletkező népgazdasági veszteségek számításához. (KÖTUKI, 21. sz kiadványa, Budapest 1976.
- Gyuris István: A helyes közlekedési gondolkodás lényegesebb összetevői – szituációk, Autóvezető 2009. évi 2. szám.
- Gyuris István: A járművezető-képzés és vizsgáztatás rendszerének felülvizsgálata, 3. rész Autóvezető, 2009. évi 2. szám. (1. és 2. rész: 2009. évi 1. és 2. szám.)
- Hassel S.-O.: A közlekedési baleseteket elemző csoport tevékenysége Finnországban, Belügyi Szemle, 2004. évi 1. szám
- Hilse, J. – Schneider, G.: Verkehrssicherheit. Handbuch für Entwicklung von Konzepten. Boorberg Verlag, Stuttgart etc. 1995.
- Holló Péter – Honti Péter – Hermann Imre: A közúti közlekedési balesetek okozta társadalmi gazdasági veszteségek aktualizálása, KTI, Budapest, 1997.
- Holló Péter: A közúti közlekedésbiztonsági intézkedések hatékonyság-vizsgálata, különös tekintettel a nemzetközi összehasonlítás néhány kérdésére, doktori értekezés, MTA, 1999.
- Holló Péter: Igazi áttörés? Autóközlekedés, 2008. évi 11. szám.
- Holló Péter: Magyarország közúti közlekedésbiztonsága, Közlekedéstudományi szemle, XLVI. Évfolyam 12. szám.
- Holló Péter: Néhány szó a hazai közúti közlekedés biztonságáról, Közlekedésbiztonsági szemle, 2009. évi 3. szám.
- Ipolyi-Keller Imre: A fiatal közlekedők és a kezdő járművezetők biztonságáért, Autóvezető, 2009. évi 2. szám.
- Irk Ferenc – Varga Ádám: Forgalmellenőrzés, Rendőrtiszti Főiskola, 2005
- Irk Ferenc: A közlekedési deviancia megítélése, In: Áldozatok és vélemények II. OKRI Budapest, 2004.
- Irk Ferenc: Közbiztonság rizikótársadalomban, Magyar Rendészet, 2007. évi 3-4. szám.
- Irk Ferenc: Közlekedésbiztonság és bűnözéskontroll, KJK Budapest, 2003.
- Irk Ferenc: Közlekedésbiztonság és bűnözéskontroll, KJK, Budapest, 2003.
- Irk Ferenc: Közlekedés-kriminológia, főiskolai jegyzet, Rendőrtiszti Főiskola, 2005.
- Irk Ferenc: Közúti balesetek (Törvényszerűségek és megelőzés), Bp., 1979,
- Irk Ferenc: Szituációs bűnmegelőzés lakóövezetekben. In: Barabás Tünde (szerk.): Épített környezet – bűnözés – szituációs bűnmegelőzés. OKRI, Budapest, 2008.
- Kalivoda – Keller – Menczer – Schätzl: Gyakorló feladatok a közlekedési ismeretek tanulásához, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1984.
- Kálmán László: Közúti forgalomtechnika
http://eki.sze.hu/ftp/ftp/regi/ftp/forgtech/el%C5%91ad%C3%A1sok/15_Forgalombiztons%C3%A1g.pdf
- Klobusitzky György – Irk Ferenc: Bevezetés a közlekedési ismeretekbe, főiskolai jegyzet, Rendőrtiszti Főiskola, 2006.

- Korinek László: Bűnözési elméletek, BM Kiadó, Budapest 2006.
- Korinek László: Új irányzatok a rendőrségi működésben és a közösségi bűnmegelőzés In: Kovacsics Józsefné (szerk.) Egy élet az igazságügyi statisztika szolgálatában: Ünnepi kötet a 70 éves Vavró István tiszteletére, ELTE ÁJK, Budapest, 2006.
- Kovács Ferenc: Közlekedéstan, Széchenyi István Főiskola Közlekedési és Gépészmérnöki Intézet, 2002.
- Major Róbert: A jelzőlámpa és a balesetmegelőzés, PhD tanulmányok 2., PTE ÁJK, Pécs, 2004.
- Major Róbert: Az ittas járművezetésről és a cserbenhagyásról – a közlekedési bűncselekmények újrakodifikálásához, Belügyi Szemle, 2004. évi 1. szám.
- Major Róbert: Gondolatok a bizonyítás szabadságáról, Ügyészek Lapja, 2005. évi 2. szám.
- Major Róbert: Iskolaközeli közúti csomópont forgalomtechnikai felülvizsgálata, BME diplomaterv, 1995.
- Major Róbert: Sebességcsökkentés vasúti átjáróban?, Belügyi szemle, 2001. évi 9. szám.
- Maklári Jenő: A többsávos körforgalmak teljesítőképességének és forgalombiztonságának növelése, Városi Közlekedés 2006. évi 5. szám
- Márkus Béla: Menedzsment és adatpolitika, Kézirat, Székesfehérvár, 1996.
- Michel Le Net: Le prix de la vie humaine, Documentation Française, 1978.
- Michelberger Pál: Közlekedés a XXI. Században, Magyar tudomány, 2008. évi 4. szám.
- Müller D.: Unfallrisiko Einsatzfahrt, Kriminalistik 4/2001.
- Nagy Ervin, Szabó Dezső (szerk.) Városi közlekedési kézikönyv, Műszaki könyvkiadó, Budapest, 1984.
- Nemes Antónia: Az alkoholos befolyásoltság kézírásból történő meghatározása, [<http://grafint.hu/uj-oldal/node/234>]
- Newbold, E. M.: A contribution to the study of the human factor in the causation of accidents. Report Industrial Health Research Board, London, N: 34., 1926.
- Réti László: Ember – jármű – út, KJK, Budapest 1977.
- Ritter Ildikó: Az Egészséges Ifjúságért Alapítvány „Kábítószer-fogyasztás és gépjárművezetés” kutatási beszámolójának összefoglalója, http://baleset-megelozes_hu.web.maxer.hu/cms/down/kabszer.pdf
- Ronald V. Clark: Situational crime prevention. In: Michael Tonry – David P. Farrington (eds.): Building a safer society. Strategic approach to crime prevention. The University of Chicago Press, Chicago-London, 1995.
- Schnüll – Goltermann: Einsatzkriterien für große Kreisverkehrsplätze mit und ohne Lichtsignalanlage an klassifizierten Straßen. FSS Heft 788 Bonn, 2000.
- Sepsey József (szerk.): Személygépkocsi- vezetőik tankönyve, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1988,
- Spirk József: Visszafizetik a rendőrök a százezres büntetéseket, http://index.hu/belfold/2009/05/14/visszafizetik_a_rendorok_a_100_ezres_bunteteseket/
- Strube B.: Empfehlungen des Deutschen Verkehrsgerichtstags 2009, In: Polizei Verkehr und Technik 2009. évi 2. szám.
- Stuber Ervin: A halálos balesetektől származó népgazdasági veszteség megállapításának elvi és gyakorlati kérdései (AZ ÉVM számára készült tanulmány, Budapest, 1976
- Szakács Gábor: Az emberierőforrás-gazdálkodás új alapokra helyezésének szükségessége a közigazgatásban és rendészetben, Rendészeti Szemle, 2009. évi 6. szám.
- Szalainé Homola Andrea: Szenvedélyek rabságában, vagy egészségesen élni?, <http://portal.ksh.hu/pls/kshdocs/hun/xftp/terstat/2005/02/wszalain.pdf>
- Szamel Lajos: A modern rendészetfogalom és következményei. Studia Juridica Auctoritate Universitatis Pécs Publicata, Pécs, 1995

- Szilas Oszkár – Tevan Ferenc: A változó pótteher befolyása a szabadvezeték építési költségeire in: Elektrotechnika 1939. évi 12. szám
- Szilvási Ferenc: A közlekedésrendészet krónikája, BM Könyvkiadó, 1989.
- Tánczos Lászlóné: Hatékony Közlekedésbiztonsági stratégia kialakítása, Magyar Tudomány 2008/2.
- Thielmann G.: USA: „speed-limit” wird angehoben, Polizei Verkehr und Technik, 1996. évi 4. szám.
- Tisza Miksa: Magyarország rendőrségének története, Haladás Nyomda Rt. Pécs, 1925.
- Toldi Miklós: Hasznosítsuk közösen tapasztalatainkat!, ORFK, 2006.
- Vágó Tibor: A közúti közlekedési balesetek csökkentésének kriminológiai és büntetőjogi eszközei, Bp., 1972.
- Varga Tibor (szerk.): A közlekedési balesetek előidéző tényezői különös tekintettel az alkoholos befolyásoltságra, Kábítószerellenes Alapítvány, Szeged, 1997.
- Váry László: A szubjektív veszélyei a közlekedési balesetek megítélésében, Belügyi Szemle 2004. évi 1. szám
- Véssey Tamás (témafelelős): Utasvédő berendezések használati arányának felmérése, Kutatási jelentés, KTI Budapest, 2008.
- Victor Prestel: A rendőri munka értékelése, Rendészeti Szemle, 2009. évi 6. szám.
- Viski László: Bűnösségi problémák a közlekedési büntetőjogban, Állam- és Jogtudomány 1962. évi 1. szám.
- Viski László: Közlekedési büntetőjog, KJK, Budapest, 1974.
- Viteles, M. S.: Industrial psychology. W. W. Morton, New-York, 1932
- Walz F. - M. Hoefliger - W. Fehlmann: Speed limit reduction from 60 to 50 km/h and pedestrians injuries, Proceedings of the 27th Stapp Car Crash Conference, San Diego, California, 17-19 October 1983.
- Az Európai Közösségek Bizottsága által elfogadott és megjelenített Fehér Könyv: Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő döntenet, Brüsszel, 2001. szeptember 12. COM(2001)370.
 - Etude d'efficacite d'un passage piéton surelevé, Rue de la Lpaine Paris 20eme, MAIRIE DE PARIS DIRECTION DE LA VOIRE, Centre de recherches et d'études techniques, 11. mars 1994.
 - Hogyan tehetjük biztonságosabbá a közlekedést? Beszélgetés Hermann Knoflacher professzorral, Lélegzet (a Levegő Munkacsoport környezetvédelmi havilapja) 1999. évi 1. szám.
 - Interdisciplinary Working Group for Accident Mechanics, The Car-Pedestrian Collision. Injury Reduction, Accident Reconstruction, Mathematical and Experimental Simulation. Head Injuries in Two Wheeler Collisions, University of Zurich and Swiss Federal Institute of Technology, Zurich. 1986.
 - IRTAD Special Report: The Availability of Hospitalised Road User Data in OECD Member Countries, 2001.
 - Közlekedéspolitika a 21. század elején – Középtávú közlekedésfejlesztési program. Közlekedéstudományi Intézet, Budapest, 2001.
 - ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT, EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT: SPEED MANAGEMENT, 2006.
 - ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT, EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT: WORKING GROUP ON ACHIEVING AMBITIOUS ROAD SAFETY TARGETS, COUNTRY REPORTS ON ROAD SAFETY PERFORMANCE, 2006.

- Priorities in EU Road Safety – Progress Report and Ranking of Actions
(Közlekedésbiztonsági prioritások az EU-ban – Helyzetjelentés és intézkedési sorrend)., COM(2000)125 – C5-0248/2000 – 2000/2136(COS)
- Studio Metropolitana Urbanisztikai Kutató Központ Kht: Közlekedés-szervezés a fővárosban és környékén, 2001.
http://www.studiometropolitana.hu/doc/sm_bpagglo_kozlekedesszervezes.pdf
- The economic Cost of Road Accidents, COST 313 (1990), az EK Bizottsága számára, Brüsszel, 1990.
- The Investigation Teams Research Plan For Fatal Accidents, Traffic Safety committee of Insurance Companies, 1992.
- Vision Zero on the Move, Swedish Road Administration, Borlange. 2002.

Jogi normák jegyzéke:

1881. évi XXI. törvénycikk a Budapest-fővárosi rendőrségről
1848. évi XXX. törvénycikk a felelős ministerségnek a közlekedési tárgyak iránti teendőiről
1949. évi XX. törvény a Magyar Köztársaság Alkotmánya
1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről
1994. évi XXXIV. törvény a rendőrségről
1999. évi LXIX. törvény a szabálysértésekről
1997. évi LXXXIII. törvény a kötelező egészségbiztosítás ellátásairól
1978. évi IV. törvény a Büntető Törvénykönyvről
2000. évi CXXVIII. törvény a közúti közlekedési előéleti pontrendszerrel
2004. évi XCI. törvény az 1968. évi november hó 8. napján, Bécsben aláírásra megnyitott Közúti Jelzési Egyezmény és módosításai, valamint az azt kiegészítő európai Megállapodás és módosításai egységes szerkezetben történő kihirdetéséről
1980. évi 3. törvényerejű rendelet az 1968. évi november hó 8. napján Bécsben aláírásra megnyitott Közúti Közlekedési Egyezmény kihirdetéséről
1980. évi 5. törvényerejű rendelet az 1968. évi november hó 8. napján Bécsben aláírásra megnyitott Közúti Közlekedési Egyezményt kiegészítő európai Megállapodás kihirdetéséről
- 218/1999. (XII. 28.) Korm. rendelet az egyes szabálysértésekről
410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről
243/2003. (XII. 17.) Korm. rendelet A Nemzeti Alaptanterv kiadásáról, bevezetéséről és alkalmazásáról
139/1991. (X. 29.) Korm. rendelet a közúti járművezetők utánpótlásáról
70/2005. (IV. 21.) Korm. rendelet a közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának általános szabályairól
236/2000. (XII. 23.) Korm. rendelet a közúti közlekedési előéleti pontrendszerrel szóló 2000. évi CXXVIII. törvény végrehajtásáról
188/1996. (XII. 17.) Korm. rendelet a közúti közlekedésbiztonság egyes állami feladatainak teljesítéséhez szükséges pénzügyi forrásokról és azok felhasználásának módjáról

- 89/1988. (XII. 20.) MT rendelet a közúti közlekedési szolgáltatásokról és a közúti járművek üzemben tartásáról
- 30/1988. (IV. 21.) MT rendelet a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény végrehajtásáról
- 35/2000 BM rendelet a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról
- 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól
- 24/2005. (IV. 21.) GKM rendelet a közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól
- 41/2003 GKM rendelet a forgalomirányító jelzőlámpák követelményeiről, tervezési, telepítési és üzemeltetési előírásairól
- 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről
- 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról
- 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről
- 13/1992. (VI. 26.) NM rendelet a közúti járművezetők egészségi alkalmasságának megállapításáról
- 3/1998. (I. 31.) ORFK utasítás A közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmény esetén követendő rendőri eljárás szabályzata kiadásáról

Határozatok jegyzéke:

- 3/1992. ABH
47/B/2008. ABH
- 6/1998. BJH
- BK. 107.
- BH 1980. 138.
BH 1983. 386.
BH 1983. 481.
BH 1984. 302.
BH 1994. 580.
BH 1995. 446.
BH 1997. 506.
BH 1998. 7.
BH 2001. 156.
BH 2002. 2.

Rezümé

Az értekezés korunk egyik legaktuálisabb témáját a közlekedésbiztonság kérdéskörét dolgozza fel.

Az *első részében* a közlekedés fejlődésének és fő jellemzőinek, valamint a baleset fogalmának bemutatását követően részletesen elemzi a közlekedési balesetek statisztikai adatait, kiemelve azokat a relatív mutatószámokat amelyek Magyarország közlekedésbiztonsági helyzetének nemzetközi összehasonlítására alkalmas.

A dolgozat *második része* részletesen bemutatja a balesetmegelőzési tevékenység kialakulását és fejlődését, különösen azt, hogy miként jutott el a tudomány az ismeretek gyarapításán valamint a statisztikai adatfelvételen, és értékelésen keresztül a baleseti okok rendszerezéséhez. A közlekedésbiztonsági beavatkozások – e rendszernek megfelelően – alapvetően három területet ölelnek fel: a mérnöki tevékenységet, mely alatt sokszor csak a forgalomszervezést értik, az oktatást, mely nem csak a tényleges oktatást, hanem a biztonságos közlekedésre nevelést is magában foglalja, és a forgalomellenőrzést, mely a szabálykövető magatartás kikényszerítésének alapvető eszköze.

A beavatkozási területek angol elnevezése után a „**3E**” megjelöléssel illetett (**Engineering – mérnöki tevékenység, Education – oktatás,nevelés, Enforcement – ellenőrzés**) szisztéma első két pillérének bemutatására, és konkrét javaslatok megfogalmazására szintén még a második részben kerül sor.

A *harmadik rész* – a címben meghatározott prioritásnak megfelelően – a balesetmegelőzési rendszer harmadik pilléréről, az Enforcement területéről, a **közlekedésben hibázó résztvevők kiszűrése** módszereiről, taktikáiról, és technikáiról szól, ugyancsak konkrét javaslatok megfogalmazásával.

A dolgozat *negyedik része* a megelőzés jogi lehetőségeit mutatja be, melyek alap gondolata a szabálysértési **büntetések elkerülhetetlenségének** garantálása, s így a visszatartó hatás fokozása. E rész először a jogalkalmazásban rejlő – jogszabálmódosítás nélkül is elérhető – lehetőségeket mutatja be, majd külön fejezetekben az elkerülhetetlennek tűnő jogalkotási teendőket tárgyalja.

Résumé

This dissertation elaborates the problems of traffic safety, which is an important contemporary concern.

Part I presents the basic elements of traffic safety and then examines empirical data in relation to trends and patterns in road accidents, in Hungary and in comparative perspective.



The second part of this essay describes in detail the history and development of accident prevention. Especially how science could reach that point through gathering and appraising knowledge and statistic data, where the main causes of accidents are almost exactly arranged in a methodical way. Accident prevention strategies consist of three main parts: (1) Road Infrastructure - focused on improving the condition and standard of roads ; (2) Education - focused on teaching the principles of road safety to young people ; and (3) Enforcement – this mainly involves the implementation by police agencies of legal requirements in relation to such things as speeding and car safety standards . Part II also represents the first two parts of the EEE (Engineering, Education and Enforcement) and specific proposals in relation to this part,

Part III deals with Enforcement, the third part of EEE. Specifically, this section focuses on the tactics, methods and techniques which help to identify road users who tend to ignore traffic rules and regulations. Specific proposals - according to this topic - are also set forth here.

The fourth part of the essay deals with the legal dimensions of prevention with particular reference to guarantee the inevitability of the misdemeanor punishments and to increase of the retentive effect. Firstly, this part presents the possibilities hidden in the dispensation of justice available without modifying the rules of current law and the next parts show those possibilities for which rules are needed to modify.

MELLÉKLETEK

1. számú melléklet	Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2008-2010 kivonata
2. számú melléklet	Intézkedési terv 2008 és 2009
3. számú melléklet	EU összehasonlítás
4. számú melléklet	61. sz B kategóriás gyakorló KRESZ tesztlap
5. számú melléklet	FOERST személygépkocsi, tehergépkocsi és autóbusz szimulátor
6. számú melléklet	A Magyar Köztársaság rendőrségének szervezeti felépítése (2009. 01. 01.)
7. számú melléklet	Budapest közlekedés biztonság szempontjából legveszélyesebb útvonalai 2008. évben
8. számú melléklet	Alkohol limitszint EU
9. számú melléklet	Civil kezdeményezés a közlekedés közbeni mobil telefon-használat kultúrájának tudatos formálására
10. számú melléklet	Szabálysértési eljárás megindításához alkalmazott adatkérő lap minta
11. számú melléklet	47/B/2008. AB határozat
12. számú melléklet	Példa vasúti közlekedést érintő biztonsági ajánlásra

	
KÖZLEKEDÉSI, HÍRKÖZLÉSI ÉS ENERGIAÜGYI MINISZTERIUM	IGAZSÁGÜGYI ÉS RENDÉSZETI MINISZTERIUM

Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2008-2010

2008. december

Jóváhagyom:	Jóváhagyom:
DR. MOLNÁR CSABA MINISZTER	DR. DRASKOVICS TIBOR MINISZTER

Tartalom

Vezetői összefoglaló

1. Bevezetés

1.1. Előzmények

1.1.1. Indíttatás

1.1.2. Mandátum

1.2. Tervezés és végrehajtás

1.2.1. A tervezés szervezeti kerete és folyamata

1.2.2. A végrehajtás szervezeti kerete és folyamata

1.3. Lehatárolás és fogalomértelmezés

1.4. Stratégiai háttér

2. Helyzetelemzés

2.1. Közúti balesetek

2.1.1. Nemzetközi összehasonlítás

2.1.2. Hazai helyzet

2.2. Pillérek szerint helyzetelemzés

2.2.1. Emberi tényező

2.2.2. Infrastruktúra

2.2.3. Szabályozás

2.2.4. Ellenőrzés

2.2.5. Balesetmegelőzési tevékenységek támogatása

2.3. Nemzetközi tervezési, végrehajtási tapasztalatok

2.4. Helyzetelemzés összefoglalása

3. Stratégiai keret

3.1. Jövőkép

3.2. Célrendszer

3.3. Indikátorok

4. AKCIÓK

4.1. Emberi tényező

4.2. Infrastruktúra

4.3. Szabályozás

4.4. Ellenőrzés

4.5. Balesetmegelőzési tevékenységek támogatása

5. Indikatív pénzügyi terv

MELLÉKLETEK

Az akciók összefoglaló bemutatása

Vezetői összefoglaló

A **Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2008-2010** egy hároméves terv a közlekedésbiztonság javítására. Az Akcióprogram alapján évenként cselekvési tervet kell meghatározni, ami az adott évi közúti közlekedésbiztonsági munka tartalmát és ütemezését adja. A program a releváns közösségi irányelvekkel és stratégiai dokumentumokkal, valamint az elfogadott és megvalósítás alatt lévő hazai koncepciókkal, ágazati stratégiákkal összhangban készült.

Az Európai Közlekedéspolitikáról szóló Fehér Könyvben az Európai Unió Bizottsága célként tűzi ki, hogy a közúti közlekedési balesetben elhunytak számát 2010-re 2001-hez képest 50%-kal csökkenteni szükséges. A **Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015** célkitűzése az EU Bizottság céljánál szerényebb, de a magyarországi viszonyokat figyelembe véve reálisabb: a 2001. évi személyes balesetszámot 2010-re 30%-kal, a balesetben elhunytak számát legalább 30%-kal kell csökkenteni. 2015-re pedig ugyanezen értékeket - az EU Fehér Könyvében 2010-ig előírt mértékben - 50%-kal kell mérsékelni. Az Akcióprogramban megfogalmazott stratégia is a Magyar Közlekedéspolitikában meghatározott célérték elérését tűzte ki.

A szakmai vélemények alapvetően megegyeznek abban, miszerint a közlekedésbiztonság szerteágazó problémáit egyetlen minisztérium nem képes kezelni, a hatékony intézkedésekhez a tárca és a szakterületek koordinált összefogása elengedhetetlenül szükséges.

A közúti közlekedési balesetek és áldozatok számának jelentős és tartós csökkentésére csak akkor van lehetőség, ha megvan a politikai szándék, s a legfelső szintű döntéshozók is elfogadják a közúti biztonsági helyzet javításának szükségességét. Ezen kívül szükség van helyzetelemző vizsgálatokra, képzett szakemberekre, megfelelő feladattervekre, átgondolt stratégiára, a beavatkozások szakszerű értékelésére, független irányító-koordináló szervezetre és nem utolsósorban a közlekedésbiztonság céljaira fordítható megfelelő nagyságú pénzügyi keretre.

Jelenlegi helyzet

Az ezredforduló óta az Európai Unióban a közlekedésbiztonság kérdése abszolút prioritást élvez. A közösség legfelsőbb politikai szerveihez kötődő nagyszabású intézkedések eredményeként 2001. és 2007. között mintegy 20 %-kal csökkent a közúti balesetben életüket veszített személyek száma. A fejlődés üteme azonban még nem elégséges a közösségi célkitűzések teljesítéséhez. Az egyes tagállamok között jelentős különbségek mutathatók ki, mert a Kelet- és Közép-európai országok közlekedésbiztonsági helyzete kedvezőtlenebb a régebbi tagállamokban tapasztalható tendenciáknál.

Hazánkban a közúti közlekedési balesetek, és az azokban meghalt személyek száma az elmúlt 30 év során változatos képet mutat, ugyanakkor bizonyos időrendi trendek egyértelműen kimutathatók. A 90-es évek sikerei után az ezredfordulót követően a közlekedésbiztonság helyzete összességében kedvezőtlenül alakult, 2007-ben azonban a negatív tendencia megállt. A személyes balesetek legfőbb oka az emberi tényezőben keresendő.

A 2007-es év során a kormányzat egy szakállamtitkári szintű Tárcaközi Bizottság létrehozásával fejlesztette tovább a közlekedésbiztonsági intézményrendszert. Magyarországon a közlekedésbiztonság helyzetének javítását célzó intézkedések során eddig még nem valósult meg széleskörű összefogás a releváns kormányzati és kormányzaton kívüli szervezetek között. Napjainkban a Tárcaközi Bizottság hivatott ezt az összefogást reprezentálni.

Pillérek bemutatása

A közlekedésbiztonság javítására irányuló akciók kidolgozása során a helyzetelemzés és nemzetközi tapasztalatok alapján jól körülhatárolható fejlesztéspolitikai pilléreket határoztunk meg.

Az emberi tényezők kezelése a közúti közlekedésbiztonsági munka legfontosabb eleme. A szabálykövetési hajlandóság, a szabálykövetés növelése kulcskérdés, amihez megfelelő szabályozási környezetet kell teremteni.

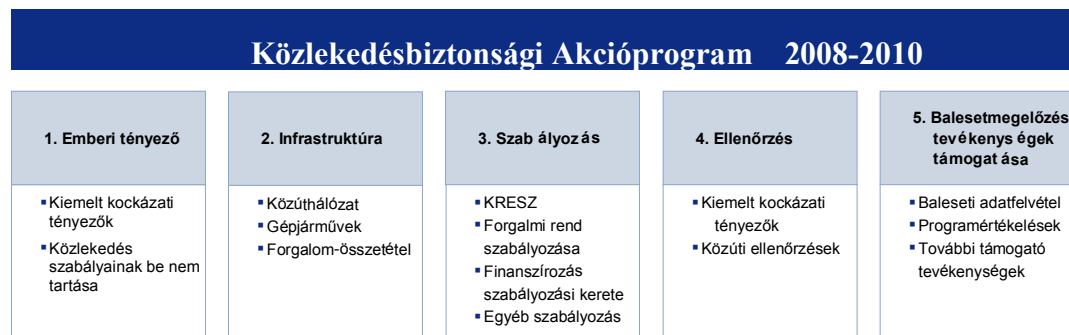
Az általános közlekedési morált jól jellemzi, hogy Magyarországon kiugróan magas a gyorsajtás miatt bekövetkező, és az ittasan okozott balesetek száma, de a biztonsági öv használatának alacsony szintje, a motorkerékpáros balesetek számának riasztó növekedése, valamint az agresszív járművezetői magatartás és a hatósági jelzés nélküli gépjárművel közlekedés térnyerése is haladéktalan intézkedéseket sürget. Ezek a folyamatok is rávilágítanak arra, hogy a jogszabályi környezet felülvizsgálata és a gépjárművezető képzés reformja mellett az ellenőrzés rendszerét (hatékonyság, intenzitás, minőség) is javítani kell.

A közúti közlekedési infrastruktúra fejlesztésében és üzemeltetésében növelni kell a biztonsági szemléletet, hiszen a megfelelő környezetnek nagy jelentősége van a közúti balesetek megelőzésében és a bekövetkező balesetek súlyosságának csökkentésében.

A megfelelő intézkedések megalapozásához, a hatékony prevencióhoz jól koordinált, támogatott közlekedésbiztonsági vizsgálatok, szakmai munka szükséges.

Az Akcióprogram fejlesztéspolitikai pilléreit az alábbi ábra mutatja be:

1. ábra: A Közlekedésbiztonsági Akcióprogram pillérstruktúrája



Célkitűzések

A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram stratégiai célja a közúti balesetekben elhunytak számának 30%-os csökkenése 2010-ig, a 2001. év adataihoz képest.

A stratégiai célkitűzésekhez tartozó átfogó célok az alábbiak:

Az emberi hibára vezethető közúti baleseti áldozatok számának csökkenése

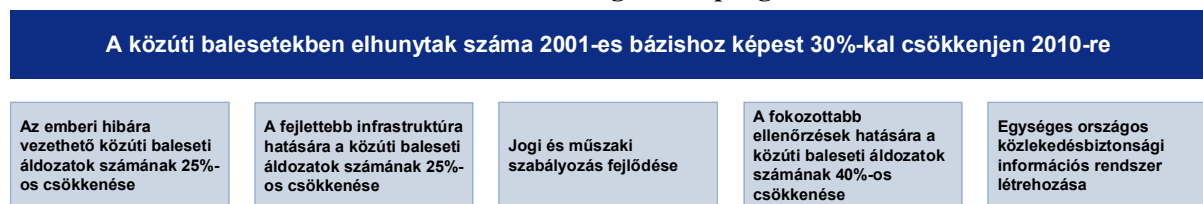
A fejlettebb infrastruktúra hatására a közúti baleseti áldozatok számának csökkenése

Jogi és műszaki szabályozás fejlődése

Fokozottabb, korszerűbb, gazdaságosabb és hatékonyabb ellenőrzések hatására a közúti baleseti áldozatok számának csökkenése

A balesetmegelőzési tevékenység korszerűsítése, hatékonyságának fokozása, egységes országos közlekedésbiztonsági információs rendszer létrehozása

1. ábra: A Közlekedésbiztonsági Akcióprogram célrendszere



2. számú melléklet

INTÉZKEDÉSI TERV - 2008 és 2009										
Sorsz.	Prioritás (1-5)	Projekt neve	Szakpolitikai pillér	Akciócsoport	Koordinátor	Felelős	Közreműködő	Projekt kezdete	Projekt befejezése	Várható költség (Mft) (nagy finanszírozás)
1. PILLÉR: Emberi tényező										
1	2	Óvodai és általános iskolai közlekedés-nevelési program további fejlesztése - pályázat "közlekedési park" kialakítására Óvodák részére	Emberi tényező	Nevelés	KHEM	OKM	OKM	2008 Q3	2009 Q1	120
2	2	Óvodai nevelés a "Helyi Nevelési Programok" keretében a közlekedéshoz kapcsolódó ismeretek elsajátítására	Emberi tényező	Nevelés	KHEM	OKM	ORFK-ORB	2008 Q1	2008 Q4	10
3	1	Óvodások megkezdett közlekedési képessé és készségfejlesztő programjának lezárása, a közlekedésre nevelési szolgálo (legyártott) eszközök tárolása, karbantartása, illetve eljuttatása a nevelési-oktatási intézményekbe	Emberi tényező		KHEM	KHEM_NKH	-	2008. október Q3	2009. Q2	22
4	1	Az általános iskolai közlekedésre nevelés országos programja folyamatosságának biztosítása	Emberi tényező		KHEM	KHEM_NKH	-	2008. október Q3	2009. Q2	86
5	1	Kisiskolások és serdülők országos közlekedésre nevelési versenye, valamint a 4. és a 8. osztályos általános iskolai tanulók közlekedéssmereti országos versenye (KHEM feladatok)	Emberi tényező		KHEM	KHEM_NKH	OKM ORFK-ORB	2008. október Q3	2009. Q2	32
6	2	Országos preventív felvilágosító és kommunikációs tevékenység, TCR kampányok a legvesélyesebb szabályértékek viszaszorítására	Emberi tényező	Oktatás	KHEM	ORFK-ORB		2008 Q1	2008 Q4	560
7	2	Ónáló "Közlekedési-, közlekedésbiztonsági ismeretek" tantárgy elindítása	Emberi tényező	Oktatás	KHEM		OKM	2008 Q3	2009 Q3	60
8	4	Közlekedésbiztonsági "roadshow" gyerekeknek (elindítás)	Emberi tényező	Oktatás	KHEM			2008 Q3	2009 Q1	40
9	3	A közlekedés legvédtlenebb képviselői (óvodás és iskolás gyermekek, valamint fiatalok) közlekedésre nevelése, országos rendezvények szervezése	Emberi tényező	Oktatás	KHEM_IRM	ORFK-ORB		2008 Q2	2008 Q4	40
10	1	A gyermekek gyalogos és kerékpáros közlekedésre felkészítő, megkezdett multimédiás programjának befejezése	Emberi tényező	Oktatás	KHEM			2008 Q1	2009 Q1	22
11	3	HM hivatásos gépjármű vezetői állomány vezetéstechnikai oktatása	Emberi tényező	Oktatás	KHEM_HM	HM		2008 Q1	2008 Q4	HM
12	2	A képzés-vizsgatartás helyzetértékelése. Elméleti képzés tartalma és a kötelező tanfolyami részvétel felülvizsgálata.	Emberi tényező	Képzés	KHEM	NKH		2008 Q3	2009 Q1	80
13	2	A képzés-vizsgatartás jogszabályi keretének felülvizsgálata. Az autósiskolák engedélyezési, felügyeleti minősítési rendszerének kialakítása.	Emberi tényező	Képzés	KHEM	NKH		2008 Q3	2009 Q2	80
14	5	A gépjárművezető képzés minőségét jelző adatok meghatározása, összegyűjtése, oktatást végző intézményekre vonatkozó minőségi adatok nyilvánosságra hozatala	Emberi tényező	Képzés	KHEM	NKH		2008 Q4	2009 Q1	20
15	2	A utánképzésre kötelezettek (meghatározott részének) pályalkalmassági vizsgálatra kötelezésének lehetősége. Az utánképzésre vonatkozó jogszabály módosításának előkészítése.	Emberi tényező	Képzés	KHEM	NKH		2008 Q3	2009 Q2	40
16	3	HM hivatásos gépjárművezetőinek rendszeres szakmai továbbképzése	Emberi tényező	Képzés	KHEM_HM	HM		2008 Q1	2008 Q4	HM
17	3	A közlekedésszerelési állomány elméleti és gyakorlati tudásának fejlesztése érdekében szakmai programok és rendezvények szervezése	Emberi tényező	Képzés	KHEM_IRM	ORFK-ORB		2008 Q3	2008 Q4	20
18	4	Vezetéstechnikai pályák létesítésének projektterve	Emberi tényező	Képzés	KHEM	NKH		2008 Q3	2009 Q1	40
19	2	KHEM (közlekedésbiztonsági) arculatának felépítése a gyermekek részére készített közlekedésbiztonsági animációs filmek internetes használatának kialakítása	Emberi tényező	Kommunikáció és PR eszközök	KHEM		Megbízott	2008 Q3	2008 Q4	15
20	2	Biztonságos közlekedésre nevelő oktatási programokba beépítése és az iskolai alkalmazásba vétel kifejlesztése	Emberi tényező	Oktatás	KHEM		OKM	2008 Q3	2009 Q2	60
21	2	Balesetmegelőzési honlap működtetése, „Minipolice” rendezvények támogatása	Emberi tényező	Kommunikáció és PR eszközök	KHEM	ORFK-ORB		2008 Q3	2009 Q4	30
22	3	Közlekedésbiztonsági rendezvények, szemináriumok szervezése	Emberi tényező	Kommunikáció és PR eszközök	KHEM	ORFK-ORB		2008 Q3	2009 Q4	20
23	2	"Közlekedésbiztonsági Nap" megszervezése	Emberi tényező	Kommunikáció és PR eszközök	KHEM			2008 Q3	2009 Q1	30
24	4	Közlekedésbiztonsági kampány újszerű kommunikációs csatornák használatával - sebességválasztás, téli felkészülés	Emberi tényező	Kommunikáció és PR eszközök	KHEM		ORFK-ORB	2008 Q3	2009 Q1	140
25	2	Rendszeres TV műsor (ismertetés, játék, verseny, vetélkedő, stb.) létrehozása a közlekedésről teljes vertikummal együtt.	Emberi tényező	Kommunikáció és PR eszközök	KHEM	NKH	OKM, Megbízott, KHEM, KTI	2008 Q3	2009 Q1	100
26	4	Az oktatási, képzési rendszer és a passzív védelmi eszközök (ruházat, útelelemek) hatása a motorkerékpáros balesetek kimenetelére, minimális standardok meghatározásának lehetősége (elméleti megvalósítás)	Emberi tényező	Motorkerékpáros balesetek számának csökkentése	KHEM	NKH	KTI	2009 Q2	2009 Q3	5
2. PILLÉR: Infrastruktúra fenntartás és fejlesztése										
27	1	Safety Audit tanfolyam szervezése	Infrastruktúra fenntartás és fejlesztése	Biztonsági szempontok növelése az út és útkörnyezet kialakításában	KHEM	KKK		2008 Q3	2009 Q2	50
28	1	Baleseti góckutatás, baleseti adatbázis megbízhatóságának továbbfejlesztése	Infrastruktúra fenntartás és fejlesztése	Biztonsági szempontok növelése az út és útkörnyezet kialakításában	KHEM	KKK		2008 Q2	2009 Q3	KKK
29	1	Közúti biztonsági auditok, felülvizsgálatok	Infrastruktúra fenntartás és fejlesztése	Biztonsági szempontok növelése az út és útkörnyezet kialakításában	KHEM	KKK		2008 Q4	2009 Q4	KKK
30	1	Lakott területen kívüli balesetveszélyes csomópontok átépítése és kisköztűgő beavatkozások	Infrastruktúra fenntartás és fejlesztése	Biztonsági szempontok növelése az út és útkörnyezet kialakításában	KHEM	KKK		2008 Q3	2009 Q4	KKK
31	2	Modern, jobban észlelhető, hatásosabb forgalmi biztonsági eszközök alkalmazása	Infrastruktúra fenntartás és fejlesztése	Biztonsági szempontok növelése az út és útkörnyezet kialakításában	KHEM	KKK		2008 Q3	2009 Q4	KKK
32	2	Átépítés előtt álló, fokozottan balesetveszélyes helyszíneken változtatható jelzőtáblák telepítése	Infrastruktúra fenntartás és fejlesztése	Balesetveszélyes helyek, góchelyek megcélzott	KHEM	MK		2008 Q4	2009 Q3	100
33	2	Pályázat önkormányzatok részére - biztonság növelése az iskolák környezetében	Infrastruktúra fenntartás és fejlesztése	Pályázatok biztonságosított beruházásokra	KHEM	KKK		2008 Q4	2009 Q2	160
34	1	Közúti jelzőrendszer felülvizsgálata - közúti statikus információs rendszer normalizálása	Infrastruktúra fenntartás és fejlesztése	Biztonsági szempontok növelése az út és útkörnyezet kialakításában	KHEM	KKK		2008 Q4	2009 Q2	20
35	2	Compuard veszély előjelző rendszer bevezetésének előkészítése és a vasúti átjárók esetében a jeladók országos telepítése	Infrastruktúra fenntartás és fejlesztése	Biztonsági szempontok növelése az út és útkörnyezet kialakításában	KHEM	KKK		2008 Q4	2009 Q3	70
3. PILLÉR: Szabályozás és a Finasztrózás szabályozási kerete										
36	1	Objektív felelősség szabályozásának hatásvizsgálata, a közúti közlekedésről szóló 1988. évi. I. Törvény módosítása	Szabályozás, Finasztrózás szabályozási kerete	Közigazgatási bírság alkalmazásának tapasztalatainak áttekintése	KHEM_IRM	IRM		2008 Q1	2008 Q4	5
37	1	A KRESZ rendelet helyébe lépő új Korm. rendelet kidolgozása, hatályba léptetése	Szabályozás, Finasztrózás szabályozási kerete	KRESZ felülvizsgálata és módosítása	KHEM_NKH		KTI, megbízottak	2008 Q1	2009 Q1	5
38	2	A közúti járművek aktív- és passzív biztonságát fokozó EU és ENSZ-EGB szabályozások kialakításában és honosításában szakértői képviseltek biztosítása	Szabályozás, Finasztrózás szabályozási kerete	Műszaki biztonsági követelmények	KHEM	KTI	RDV Nord KTI KTI	2008 Q3	2009 Q2	50
39	1	Az új KRESZ Korm. rendelet lényeges változásait tartalmazó tájékoztató kiadvány összeállítása és széles körű ismertetése	Szabályozás, Finasztrózás szabályozási kerete	KRESZ felülvizsgálata és módosítása	KHEM	NKH	KTI	2008 Q4	2009 Q3	40
40	3	A Büntető Törvénykönyvről szóló 1978. évi IV. törvény módosítása (Ittas járművezetés)	Szabályozás, Finasztrózás szabályozási kerete	Járműveléssel vagy bűntudat állapotban vezetőket szembejuttatás	KHEM	IRM	ORFK	2009 Q1	2009 Q2	5
41	3	Minimális standard meghatározása a gépjárművek rakományának biztonságos rögzítéséhez (tanulmány készítése)	Szabályozás, Finasztrózás szabályozási kerete	Műszaki szabályozás felülvizsgálata és fejlesztése	KHEM	NKH	KTI	2008 Q3	2008 Q4	5
42	2	A szabályterületéről szóló 1998. évi LXIX. Törvény módosítása a közigazgatási bírság kiszabása, és a szabályterületi eljárás során kiszabható büntetések összeghangba hozása érdekében	Szabályozás, Finasztrózás szabályozási kerete	Egyéb szabályozások	KHEM	IRM		2009 Q1	2009 Q2	
43	2	A közúti közlekedési előlelt pontrendszeréről szóló 2000. évi CCXVIII. Törvény módosítása a közigazgatási bírság kiszabásával párhuzamosan alkalmazható előlelt pont érdekében	Szabályozás, Finasztrózás szabályozási kerete	Egyéb szabályozások	KHEM	IRM	ORFK	2009 Q2	2009 Q3	
44	3	Külföldi szabályterületi szankcionálásával, a szankciók végrehajtásával kapcsolatos hatékony szabályozás megteremtése	Szabályozás, Finasztrózás szabályozási kerete	Egyéb szabályozások	KHEM	IRM		2009 Q3	2009 Q4	
45	2	A gépjárműről és annak hatósági jelzéséről felvettelt készítő eszközökre vonatkozó követelményekről szóló 18/2008 (VI. 30.) GKM rendelet módosítása az alkalmazható közlekedési tulajdonságainak, az adatefelőltetés és adattovábbítás módjának módosítása érdekében	Szabályozás, Finasztrózás szabályozási kerete	Egyéb szabályozások	KHEM		IRM	2008 Q3	2008 Q4	
46	1	A KHEM szakmai szabályozási hatáskörébe tartozó, a közúti közlekedésbiztonságot érintő jogalkotási feladatok szakmai előkészítése	Szabályozás, Finasztrózás szabályozási kerete	Egyéb szabályozások	KHEM		KTI	2008 Q1	2010 Q1	190
47	3	Közös projektek megalapozása, kialakítása a biztosító társaságokkal	Szabályozás, Finasztrózás szabályozási kerete	Közlekedésbiztonsági munka fenntartható finanszírozási rendszerének szabályozása	KHEM			2008 Q4	2009 Q4	15
48	4	Közös projektek megalapozása, kialakítása civil szervezetekkel	Szabályozás, Finasztrózás szabályozási kerete	Közlekedésbiztonsági munka fenntartható finanszírozási rendszerének szabályozása	KHEM			2008 Q4	2009 Q4	15
49	3	Az EU tagállamokban alkalmazott forgalomkorlátozási technikák hazai alkalmazása	Szabályozás, Finasztrózás szabályozási kerete	Forgalmi rendek felülvizsgálata	KHEM	NKH		2008 Q4	2009 Q4	80
50	3	A forgalmi rend felülvizsgálatával kapcsolatos előkészítő munkák elvégzése	Szabályozás, Finasztrózás szabályozási kerete	Forgalmi rendek felülvizsgálata	KHEM			2008 Q2	2008 Q4	8
51	3	Kerékpáros forgalomban hozatalának szigorítása - láthatóságot biztosító eszközök lényegesen kötelező tartozékok	Szabályozás, Finasztrózás szabályozási kerete	Láthatóság	KHEM	NKH	??	2008 Q3	2009 Q3	20
52	2	Holtlét csökkenése tehergépjárművek esetén a 2007/38/EK irányelvvel összhangban	Szabályozás, Finasztrózás szabályozási kerete	Láthatóság	KHEM		NKH	2008 Q3	2009 Q3	20
53	1	Nehéz tehergépjárművek láthatóságának fokozása a 2007/35/EK irányelvvel összhangban	Szabályozás, Finasztrózás szabályozási kerete	Láthatóság	KHEM	NKH		2008 Q2	2009 Q4	3+1,5:1,6:20

4. PILLÉR: Ellenőrzés										
54	1	Országos sebességellenőrzési helyek (hálózat) kijelölése és hálózat telepítés prioritizálása	Ellenőrzés	Sebességmérők betartása	KHEM	KKK	NKH, KTI, ÁAK, MK, KSI, ORFK	2008 Q3	2009 Q2	20
55	1	Közlekedérendszerteli tevékenység technikai támogatása	Ellenőrzés	Sebességmérők betartása	KHEM, IRM	ORFK-ORB		2008 Q3	2009 Q2	60
56	1	Stabil telepítésű sebességmérő eszköz beszerzése és telepítése veszélyes helyszíneken	Ellenőrzés	Sebességmérők betartása	KHEM	IRM	ORFK	2008 Q3	2009 Q4	460
57	1	Az NKH ellenőrzési feladatának erősítése, az ellenőrzések számának és hatékonyságának növelése, a központi ellenőrzés kiterjesztése a vizsgálatokra és környezetvédelmi felülvizsgálatra is.	Ellenőrzés	Műszaki követelmények ellenőrzésének fokozása	KHEM (NKH)	NKH		2008 Q3	2009 Q2	100
58	1	Ellenőrzések során a hatósági jelzés nélkül (vagy a hatósági jelzést megváltoztatva, a leolvashatóságát megnehezítve) közlekedő gépjárművekkel szemben hatékony fellépés	Ellenőrzés	Mozgásban elfogott szablysértések kiszűrése	KHEM	IRM	ORFK-ORB	2008 Q3	2008 Q4	
59	3	Fáradtan történő vezetés elleni hatékony fellépés, ellenőrzési lehetőségek vizsgálata	Ellenőrzés	Gépjárművezetői gépjárművezetésre való alkalmasságuk ellenőrzése	KHEM	NKH	KTI	2009 Q4	2010 Q1	5
60	2	Az NKH hatósági ellenőrzési rendszerét támogató informatikai fejlesztés, amelyek segítségével a vizsgálati és illetve kv. felülvizsgálati adatok elemzésével célirányosan tudják előkészíteni ellenőrzéseiket	Ellenőrzés	Műszaki követelmények ellenőrzésének fokozása	KHEM (NKH)	NKH		2008 Q3	2009 Q1	170
61	1	Célozott hetvégi ellenőrzések szórakozóhelyek közelében rendőri támogatással	Ellenőrzés	Gépjárművezetői gépjárművezetésre való alkalmasságuk ellenőrzése	KHEM	IRM	ORFK-NKH	2008 Q4	2009 Q1	60
62	2	Hűsítési és év végi, szilveszteri fokozott közúti ellenőrzés az ittas vezetés vonatkozásában	Ellenőrzés	Gépjárművezetői gépjárművezetésre való alkalmasságuk ellenőrzése	KHEM, IRM	ORFK-ORB		2008 Q4	2009 Q4	20
5. PILLÉR: Balesetmegelőzési tevékenységek támogatása										
63	1	A KHEM közlekedésbiztonsági tevékenységéhez kapcsolódó, operatív és "megalózó" feladatok ellátására önálló szervezeti egység létrehozása az NKH keretén belül, kiemelten a tárcaközi koordinációra és monitorozásra, valamint a Tárcaközi Bizottság titkárság	Balesetmegelőzési tevékenységek támogatása	Szakterületi közös munkájának koordinálása	KHEM (NKH)	NKH		2008 Q3	2008 Q4	100
64	3	Balesetek GPS alapú helyazonosításának kidolgozása, bevezetése	Balesetmegelőzési tevékenységek támogatása	Adatállomány javítása	KHEM	KKK, KTI	IRM	2008 Q3	2009 Q3	50
65	1	NKH teljes infrastruktúra hálózatra kiterjedő komplex ellenőrzési rendszerének kialakítása	Balesetmegelőzési tevékenységek támogatása	Adatállomány javítása	KHEM (NKH)	NKH		2008 Q4	2009 Q4	100
66	4	Digitális helyszínelő rendszerek beszerzése	Balesetmegelőzési tevékenységek támogatása	Adatállomány javítása	KHEM		IRM	2008 Q3	2009 Q2	50
67	1	A balesetmegelőzés területi és helyi szervei működési feltételeinek biztosítása. Civil szervezetek közlekedésbiztonsági rendezvényeinek támogatása; OPSZ-el együttműködés	Balesetmegelőzési tevékenységek támogatása	ORFK-ORB közlekedésbiztonsági tevékenységének biztosítása	KHEM	ORFK-ORB		2008 Q2	2009 Q4	400
68	1	Országos preventív felvilágosító és kommunikációs tevékenység, TCR kampányok a legveszélyesebb szablysértések visszaszorítására	Balesetmegelőzési tevékenységek támogatása	ORFK-ORB közlekedésbiztonsági tevékenységének biztosítása	KHEM	ORFK-ORB		2008 Q2	2009 Q4	240
69	2	ORFK-ORB működésének biztosítása, nemzetközi közlekedésbiztonsági kapcsolatok fenntartása (ENSZ, EGB, PRI, TISPOL, Salzburg Fórum stb.)	Balesetmegelőzési tevékenységek támogatása	ORFK-ORB közlekedésbiztonsági tevékenységének biztosítása	KHEM	ORFK-ORB		2008 Q2	2009 Q4	80
70	2	Országos közlekedésbiztonsági statisztikai tevékenység végzése, kiadványok készítése	Balesetmegelőzési tevékenységek támogatása	ORFK-ORB közlekedésbiztonsági tevékenységének biztosítása	KHEM	ORFK-ORB		2008 Q2	2009 Q4	50
71	5	"Közlekedésbiztonsági Nap" szakmai konferencia	Balesetmegelőzési tevékenységek támogatása	Szakterületi közös munkájának megőrzése	KHEM			2008 Q4	2009 Q3	30
72	1	Munkacsoport(ok) alakítása a közlekedésbiztonsági tevékenység és az eredmények időszakos értékelésére, monitorozásához	Balesetmegelőzési tevékenységek támogatása	Szakterületi közös munkájának koordinálása	KHEM	KTI	KKK, MK, NKH, KTI, IRM, OKM	2008 Q3	2008 Q4	25
73	3	A baleset-megelőzés új irányítási rendszerének kidolgozása (előzetes tanulmány)	Balesetmegelőzési tevékenységek támogatása	Balesetmegelőzés új irányító rendszerének kialakítása	KHEM	KTI	IRM, NKH, ORFK, ORB	2009 Q4	2010 Q1	5
74	2	2009. és 2010. évi Közlekedésbiztonsági Cselekvési Terv előkészítése	Balesetmegelőzési tevékenységek támogatása	Szakterületi közös munkájának koordinálása	KHEM	KTI, NKH	IRM	2008 Q4	2008 Q4	5
75	2	A közlekedésbiztonsági adatgyűjtéssel, elemzéssel foglalkozó nemzetközi szervezetben (IRTAD) a hazai közreműködés, képviselő biztosítása, a hazai baleseti adatok folyamatos követése, feldolgozása	Balesetmegelőzési tevékenységek támogatása	Elemzés, értékelés és hatékonyság vizsgálata	KHEM	KTI	ORFK	2008 Q1	2009 Q4	30
76	3	HM baleseti helyszínelői tevékenységének korszerűsítése	Balesetmegelőzési tevékenységek támogatása	Elemzés, értékelés és hatékonyság vizsgálata	KHEM, HM	HM		2008 Q1	2008 Q4	HM
77	3	A lehorgonyozási és autóbussz vezetői EU rendszerű szakmai továbbképzésének megindítása	Balesetmegelőzési tevékenységek támogatása	Nemzeti Közlekedési Hatóság	KHEM	NKH	x	2008 Q3	folyamatos	20

Sebességre vonatkozó szabályok

Standard legal speed limits (km/h) - unless otherwise stated by traffic signs

						additional information
Belgique / België	120	90 / 120 *		50 / 30 **		* 120 on dual carriageways with at least two lanes in each direction and a physical separator of traffic; ** 30 is systematic in the vicinity of schools
България (Bulgaria)	130	90		50		
Česká republika	130	90		50		
Danmark	130	80		50		
Deutschland	130 *	100		50 / 30		* 130 recommended where there is no regular speed limitation
Eesti	n.a.	90 / 100 / 110 *		50		* 110 on dual carriageways with a physical separator and 100 on limited stretches of two line roads - all only limited time in a year from 1 May until 1 Oct.
Ελλάδα (Elláda)	130	90		50		
España	120	90 / 100 *		50		* Depending on the number of lanes or the width of verge
France	130 *	90 / 110 **		50		* 110 in case of rain; ** 110 on dual carriageways with at least 2 lanes in each direction and a physical separator of traffic
Éire/Ireland	IE	97		48		
Ísland	IS	n.a.		50 / 30		
Italia	IT	130 *		50		* may be raised up to 150 by the road management body, based on geometrical characteristics, traffic flow, weather conditions, local accident data, NOT IMPLEMENTED SO FAR; ** 110 on principal extra urban roads (i.e. dual carriageways with at least 2 lane
Κύπρος (Kypros) / Kibris	CY	100		50		
Latvija	LV	n.a. *		50		* 110 by law, although there are currently no motorways; ** 80 for trucks with gross weight over 7,5 tons
Lietuva	LT	130 / 110 *		90		* 130 from 1 Apr. until 31 Oct. - 110 during other seasons
Luxembourg	LU	130 *		50		* 110 in case of rain
Magyarország	HU	130		50		
Malta	MT	n.a.		50		
Nederland	NL	120 *		70 / 50 / 30 ***		* Motorway management system uses VMS, the indicated speed is mandatory; ** Depending layout and environmental measures; *** From -5 (Residential areas) to 70 (interconnecting roads with high flows)
Norge	NO	100		70 / 50 / 30		
Österreich	AT	130		50		
Polska	PL	130		90 / 100 / 110 *		* 110 On dual carriageways expressways (semi motorways with full or partial access control); 100 on one-lane expressways or on dual carriageways with at least two lanes in each direction; ** From 11pm to 5am
Portugal	PT	120		50		* 100 on "E" roads
România	RO	130		90 / 100 *		
Schweiz / Suisse / Svizzera	CH	120		80		50 / 30
Slovenija	SI	130		90 / 100 *		* 100 only on roads designed for motor traffic; ** 40 in pedestrian zones.
Slovensko	SK	130 / 80 *		90		* 80 in built up areas.
Suomi / Finland	FI	100 / (120) *		80 / 100 **		* 120 only in summer time, and not everywhere then; ** 80 (basic) and 100 (exception, rare in winter - signs for speed limits are changed twice a year on main roads, summer/winter time limits); *** 40 on more than half of the streets
Sverige	SE	110		70		
United Kingdom	UK	112		97 / 112 *		* 112 on dual carriage roads

The above data are given for information only. In case of conflict with the legal traffic rules in Countries, the latter shall apply. Neither the European Commission nor any person acting on behalf of the Commission is responsible for the use which might be made of the following data.

Unless otherwise stated, the rules mentioned above apply to private (passenger) cars only. Powered two-wheelers and commercial vehicles are subject to specific rules - not mentioned here.

A nappali világítás használatára vonatkozó szabályok

Day time running lights (1)

		Mandatory	limitations (otherwise: full time, everywhere)
Belgique / België	BE		
България (Bulgaria)	BG	yes	From 1 Nov. until 1 Mar.
Česká republika	CZ	yes	
Danmark	DK	yes	
Deutschland	DE		
Eesti	EE	yes	
Ελλάδα (Elláda)	EL		
España	ES		
France	FR		
Éire/Ireland	IE		
Island	IS	yes	
Italia	IT	yes	
Κύπρος (Kypros) / Kibris	CY		
Latvija	LV	yes	
Lietuva	LT	yes	
Luxembourg	LU		
Magyarország	HU	yes	
Malta	MT		
Nederland	NL	yes	From 1 Jan. 2009 onwards
Norge	NO	yes	
Österreich	AT		
Polska	PL	yes	
Portugal	PT		
România	RO	yes	Only on motorways, expressways & "E" roads
Schweiz / Suisse / Svizzera	CH	*	* Recommended
Slovenija	SI	yes	
Slovensko	SK	yes	
Suomi / Finland	FI	yes	From 15 Oct. until 15 Mar.
Sverige	SE	yes	
United Kingdom	UK		




The above data are given for information only. In case of conflict with the legal traffic rules in Countries, the latter shall apply. Neither the European Commission nor any person acting on behalf of the Commission is responsible for the use which might be made of the following data.

Unless otherwise stated, the rules mentioned above apply to private (passenger) cars only. Powered two-wheelers and commercial vehicles are subject to specific rules - not mentioned here.

(1) As of 7 February 2011, new cars shall be fitted with dedicated day time running lights (Directive 2008/89/EC of 24/09/2008)

A téli gumi használatára vonatkozó szabályok

Winter Tyres




		Mandatory	calendar and other mandatory conditions (otherwise: only on a case-by-case basis when signs show obligation, or when "adequate, regarding weather conditions")
	Belgique / België	BE	
	България (Bulgaria)	BG	
	Ceská republika	CZ	
	Danmark	DK	
	Deutschland	DE	
	Eesti	EE	yes
	Ελλάδα (Elláda)	EL	
	España	ES	
	France	FR	
	Éire/Ireland	IE	
	Island	IS	yes
	Italia	IT	yes
	Κύπρος (Kypros) / Kibris	CY	
	Latvija	LV	yes
	Lietuva	LT	yes
	Luxembourg	LU	
	Magyarország	HU	
	Malta	MT	
	Nederland	NL	
	Norge	NO	
	Österreich	AT	yes
	Polska	PL	
	Portugal	PT	
	România	RO	
	Schweiz / Suisse / Svizzera	CH	
	Slovenija	SI	yes
	Slovensko	SK	
	Suomi / Finland	FI	yes
	Sverige	SE	yes
	United Kingdom	UK	

The above data are given for information only. In case of conflict with the legal traffic rules in Countries, the latter shall apply. Neither the European Commission nor any person acting on behalf of the Commission is responsible for the use which might be made of the following data.

Unless otherwise stated, the rules mentioned above apply to private (passenger) cars only. Powered two-wheelers and commercial vehicles are subject to specific rules - not mentioned here.

A biztonsági felszerelésekre vonatkozó szabályok

Mandatory safety equipment for private passenger cars (unless otherwise stated)





					additional requirement or limitations
Belgique / België	yes	yes	yes	yes	
България (Bulgaria)	yes	yes	yes	yes	
Česká republika	yes	yes	yes	yes	* Recommended
Danmark	yes	yes	yes	yes	
Deutschland	yes	yes	yes	yes	
Eesti	yes	yes	yes	yes	
Ελλάδα (Elláda)	yes	yes	yes	yes	
España	yes	yes	yes	yes	* TWO triangles
France	yes	yes	yes	yes	
Éire/Ireland	yes	yes	yes	yes	
Island	yes	yes	*	**	* Mandatory in modified vehicles, busses and coaches ** Mandatory in mobile homes, modified vehicles, busses and coaches
Italia	yes	yes	yes	yes	
Κύπρος (Kypros) / Kibris	yes	yes	yes	yes	
Latvija	yes	yes	yes	yes	
Lietuva	yes	yes	yes	yes	
Luxembourg	yes	yes	yes	yes	
Magyarország	yes*	yes	yes	yes	* Persons shall wear such garment on roads outside built up areas at night-time and at restricted visual conditions
Malta					
Nederland	yes	yes	*		* Recommended
Norge	yes	yes	yes	yes	
Österreich	yes	yes	yes	yes	
Polska	yes	yes	yes	yes	
Portugal	yes	yes	yes	yes	
România	yes	yes	yes	yes	
Schweiz / Suisse / Svizzera	yes	yes	yes	yes	
Slovenija	yes	yes	yes	yes	
Slovensko	yes	yes	yes	yes	
Suomi / Finland	yes	yes	yes	yes	* However, pedestrian in the darkness must wear a reflector
Sverige	yes	yes	yes	yes*	* Buses only
United Kingdom	*	**	**	**	* No legal requirement but advise not to use on Motorway due to safety reasons; ** Mandatory only on Passenger Service Vehicle

(1) EN 471 - High-visibility warning clothing for professional use

The above data are given for information only. In case of conflict with the legal traffic rules in Countries, the latter shall apply. Neither the European Commission nor any person acting on behalf of the Commission is responsible for the use which might be made of the following data.

Unless otherwise stated, the rules mentioned above apply to private (passenger) cars only. Powered two-wheelers and commercial vehicles are subject to specific rules - not mentioned here.

A kerékpárosokra vonatkozó biztonsági szabályok

Mandatory safety equipment for cyclists		additional requirement or limitations	
			
BE			
България (Bulgaria)			
CZ *	yes **		* Recommended; ** Mandatory for cyclists < 18 years, recommended for others
DK			
Deutschland			
EE *	*		* Wearing of helmet and reflecting garments recommended
Ελλάδα (Ellada)			
ES	yes *		* Only outside built up areas. Not compulsory in case of high temperature or long upward slopes
FR	yes *		* Outside urban areas at night or when visibility is poor (for driver & passenger)
Éire (Irland)			
IS	yes *		* Mandatory for cyclists < 15 years
IT			
Κύπρος (Kyprios) / Kibris			
Latvija	*		* Recommended
Lietuva	yes *		* Mandatory for cyclists < 15 years; recommended for elderly persons
Luxembourg			
Magyarország	yes *		* Bicyclists (driving a bicycle or pushing it) shall wear such garment on roads outside built up areas at night-time and at restricted visual conditions
Malta	yes **		* in the darkness; ** Recommended
Nederland	*		* Recommended
Norge			
Österreich			
Polska			
Portugal			
România	*		* Recommended
Schweiz / Suisse / Svizzera			
Slovenija	yes		
Slovensko			
Suomi / Finland	yes *		* All cyclists, everywhere and always (however, no enforcement)
Sverige	yes *		* Mandatory for cyclists < 15 years
United Kingdom			

UK
<http://en.471-1-hd3-v1000x-wanting-cycling-for-professional-use>
 The above data are given for information only. In case of conflict with the legal traffic rules in Countries, the latter shall apply. Neither the European Commission nor any person acting on behalf of the Commission is responsible for the use which might be made of the following data.

B kategóriás gyakorló tesztlap (61 sz.)

A megengedett hibapontok száma: 10

1. Milyen gyakran kell a kormányberendezést, a fékberendezést, a gumiabroncsokat, valamint a kötelezően előírt világító- és fényjelző berendezéseket ellenőrizni?

- a) Legalább a napi elindulás előtt
- b) Minden elindulás előtt
- c) Két-három naponta

Pontszám: 1

2. Vezethet-e gépjárművet az, aki gyógyszert szed?

- a) Igen, minden további káros következmény nélkül
- b) Nem, mert minden gyógyszer hátrányosan hat a vezetési képességre
- c) Bizonyos gyógyszerek szedése esetén nem; erről ki kell kérni a kezelőorvos véleményét

Pontszám: 1

3. Mi a helyes magatartás rendbontó, szabálytalankodó partnerrel való találkozás esetén?

- a) Igyekszik eltávolodni a rendbontó közeléből
- b) Nem veszi figyelembe a szabálytalankodó magatartását
- c) Igyekszik megleckéztetni a rendbontót

Pontszám: 1

4. Mikor hagyhatja figyelmen kívül a közúti jelzések utasításait vagy tilalmát?

- a) Ha a jelzés véleménye szerint ellentmond a közúti közlekedés logikájának
- b) Ha ez a forgalom biztonságát és zavartalanságát nem sérti
- c) Ha a rendőr erre utasítást ad

Pontszám: 1

5. Mekkora a személygépkocsi megengedett legnagyobb sebessége az autópályán?

- a) 120 km/h
- b) 110 km/h
- c) 90 km/h

Pontszám: 1

6. Találkozhat-e egyirányú forgalmú úton a menetiránnyal szemben közlekedő, megkülönböztető jelzéseit használó gépjárművel?

- a) Igen, bármely időpontban
- b) Csak 22-06 h között
- c) Nem

Pontszám: 1

7. Mit kell tennie akkor, ha vezetés közben elfárad?

- a) Pár perces testmozgással felfrissíti magát
- b) Kissé csökkenti a jármű sebességét
- c) Valamilyen üdítőitalt fogyaszt

Pontszám: 1

8. Miért balesetveszélyes, ha a kerekek fékezéskor nem gördülnek, hanem állóra fékeződnek (blokkolnak)?

- a) Mert a fékút többszörösére növekszik
- b) Mert a gépkocsi kifarolhat, mivel a csúszó kerekek elvesztik ellenállásukat az oldalerőkkel szemben
- c) Mert a fékhatás nagymértékben csökken

Pontszám: 1

9. Hogyan változik a vezető látása a jármű sebességének növelésével?

- a) Nagy sebességgel haladva csak a közeli tárgyakat látja élesen, távolra csak homályosan lát
- b) Nagy sebességgel haladva csak a távoli tárgyak képe éles, a közeli tárgyak képe elmosódik

Pontszám: 1

10. Mikor szabad hirtelen fékezni?

- a) Csak akkor szabad, ha ezt a személy- és vagyonsbiztonság megóvása szükségessé teszi
- b) Csak akkor szabad, ha az Ön mögött haladó jármű helyes követési távolságot tart

Pontszám: 1

11. Mit jelez ez a tábla?

- a) Az útkereszteződésben a járműnek elsőbbsége van a keresztező úton érkező járművel szemben
- b) Személygépkocsiknak javasolt útirány
- c) Az útkereszteződésben a nyíl által jelzett egyenes irányban kell továbbhaladni



Pontszám: 1

12. Személygépkocsijával behajthat-e a táblával megjelölt útra?

- a) Igen
- b) Csak célforgalomból
- c) Nem



Pontszám: 1

13. Lakott területen belül mekkora lehet a 3500 kg megengedett legnagyobb össztömeg alatti személygépkocsija legnagyobb sebessége a jelzőtáblával megjelölt útszakaszon?

- a) 70 km/h
- b) 60 km/h
- c) 50 km/h



Pontszám: 1

14. Mit jelez ez a tábla?

- a) Az úttest a megelőző útszakaszhoz képest lényegesen rosszabb állapotban van
- b) Az úton a domborzati viszonyok miatt a kilátás korlátozott
- c) A gödrös, rossz állapotú úttesten az alacsony járművek alja fennakadhat



Pontszám: 1

15. A táblával jelölt úton kell-e számítani az úttesten közlekedő lovas kocsira?

- a) Igen
b) Nem



Pontszám: 1

16. Mire kell számítani, a táblával jelzett helyen?

- a) A kerékpáros a kerékpárról leszállva gyalogként fogja keresztezni az úttestet
b) Az úton a kerékpárosok a gépkocsikkal szemben, egy külön elválasztott sávban haladnak
c) Az úttesten jelentős kerékpáros-forgalom van



Pontszám: 1

17. Mit jelez ez a tábla?

- a) Az úton jelentősebb emelkedő van
b) Az út meredek oldalkiképzésű partszakaszon van kialakítva
c) Az útpálya oldaliányú dőlését



Pontszám: 1

18. Elszállíthatják-e gépkocsiját a táblával megjelölt helyről, ha otléte akadályozza az áruszállító jármű beállítását?

- a) Igen, a nap bármely szakában
b) Igen, ha a kiegészítő táblán feltüntetett időszakon és távolságon belül várakozik ott
c) Nem



Pontszám: 1

19. A ki- és beszállás idejére megállhat-e járművével az ilyen útburkolati jelen?

- a) Igen
b) Nem



Pontszám: 1

20. Milyen jelzés következik a villogó sárga fény után?

- a) Piros fény
b) Piros és sárga együtt
c) Folyamatos sárga fény



Pontszám: 1

21. Ön a személygépkocsit vezeti. Elsőbbséget kell-e adnia a gyalogosok részére?

- a) Igen
- b) Nem



Pontszám: 3

22. Ön a kormánykeréssel ábrázolt gépkocsit vezeti. Ha a jelzőtábla nem tiltja, bekanyarodhat-e balra ennél a jelzésnél?

- a) Igen
- b) Nem



Pontszám: 3

23. Mi a teendője a képen látható forgalmi helyzetben, ha a tanulócsit vezeti?

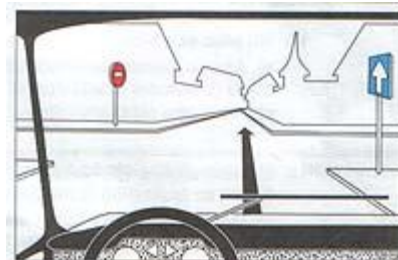
- a) Csökkenti az addig tartott követési távolságot, hogy a nagy távköz ne csábítsa sávváltoztatásra a sárga gépkocsit
- b) Figyelemmel kíséri a sárga gépkocsi irányváltóztatási szándékát, és szükség esetén csökkenti járműve sebességét



Pontszám: 3

24. Ön a kormánykeréssel ábrázolt gépkocsit vezeti. Kell-e számítania jobbról érkező járműre?

- a) Igen
- b) Általában nem
- c) Soha



Pontszám: 3

25. Folytathatja-e egyenesen az útját a tanulócski az ábrázolt forgalmi helyzetben?

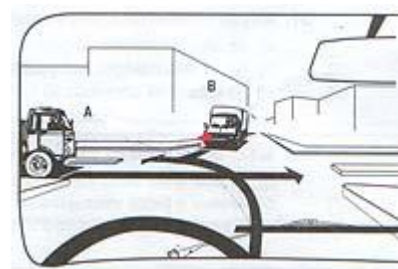
- a) Igen
- b) Nem



Pontszám: 3

26. Mikor haladhat át a kormánykeréssel ábrázolt gépkocsijával az ábrán látható útkereszteződésben?

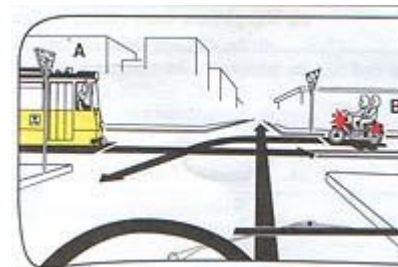
- a) A "B" jelű gépkocsi után, az "A" jelű jármű előtt
- b) Az "A" és a "B" jelű járművek előtt
- c) Az "A" és a "B" jelű járművek után



Pontszám: 3

27. Ön a kormánykeréssel ábrázolt gépkocsit vezeti. Van-e elsőbbségadási kötelezettsége?

- a) Igen, az "A" jelű villamos részére
- b) Igen, a "B" jelű motorkerékpár részére
- c) Nincs



Pontszám: 3

28. Ön a tanulócskival balra kíván kanyarodni. Melyik jármű haladhat tovább elsőként?

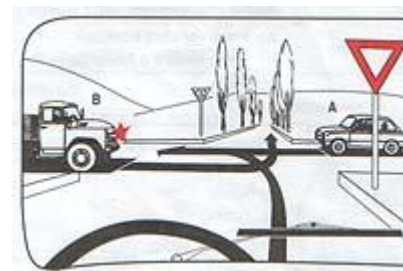
- a) Az "A" jelű másik személygépkocsi
- b) Az Ön tanulócskija



Pontszám: 3

29. Melyik jármű részére kell elsőbbséget adnia a kormánykerékkel ábrázolt gépkocsijával?

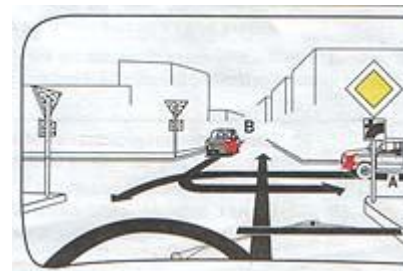
- a) Csak az "A" jelű személygépkocsi részére
- b) Csak a "B" jelű tehergépkocsi részére
- c) Az "A" és "B" jelű járművek részére egyaránt



Pontszám: 3

30. Kell-e elsőbbséget adnia a kormánykerékkel ábrázolt gépkocsijával?

- a) Igen, az "A" jelű gépkocsi részére
- b) Igen, a "B" jelű gépkocsi részére
- c) Nem



Pontszám: 3

31. Milyen oldaltávolságot célszerű tartani kerékpáros előzésekor?

- a) Kb. egy kocsiszélességnyi oldaltávolságot, mert a kerékpáros iránytartása bizonytalan
- b) Kis oldaltávolságot, mert a kerékpáros sebessége csekély
- c) Az előzésnél szokásos fél kocsiszélességnyi oldaltávolságot

Pontszám: 1

32. Mikor térhet vissza menetirány szerinti jobb oldalra, ha személygépkocsival országúton előz?

- a) Amikor a bal oldali külső visszapillantó tükörben feltűnik a megelőzött jármű eleje
- b) Amikor a belső visszapillantó tükörben feltűnik a megelőzött jármű eleje
- c) Amikor a jobb oldali külső visszapillantó tükörben feltűnik a megelőzött jármű eleje

Pontszám: 1

33. Forgalmas úton előzésbe kezd. Milyen magatartást kell tanusítania a szembejövő iránt?

- a) Anélkül hogy akadályozná, kis mértékben zavarhatja
- b) Legfeljebb oly mértékben kényszerítheti kitérésre és lassításra, amely még nem okoz balesetet
- c) Nem zavarhatja

Pontszám: 1

34. Szabad-e kikerülni a megkülönböztető fényjelzést használó gépjárművet?

- a) Igen
- b) Nem

Pontszám: 1

35. Ráhajthat-e vasúti átjáróra, ha a félsorompó rúdja nyitott állapotban van, de a fénsorompó villogó piros fényjelzést ad?

- a) Kellő körültekintés mellett igen
- b) Nem

Pontszám: 1

36. Az elsőbbségről való lemondást minden esetben el kell-e fogadni?

- a) Igen, mert ezzel gyorsítható a forgalom
- b) Igen, mert ilyenkor a partneré a felelősség
- c) Nem, csak akkor, ha meggyőződünk saját magunk és partnereink biztonságáról is

Pontszám: 1

37. Kell-e irányjelzést adni másik útra történő bekanyarodáskor?

- a) Igen, minden esetben
- b) Igen, kivéve a körforgalomba behajtást
- c) Nem

Pontszám: 1

38. Figyelembe kell-e venni az egyirányú forgalmú úton az ellenirányban kijelölt autóbusz-forgalmi sávot a besorolás szempontjából?

- a) Igen
- b) Nem

Pontszám: 1

39. Két várakozó gépkocsi közé kíván hátramenetben beállni. Kényszerítheti-e a gyalogost megállásra vagy visszalépésre, ha ő az Ön járműve mögött lépett az úttestre?

- a) Igen
- b) Nem

Pontszám: 1

40. Melyik sebességfokozattal célszerű indulni - a gépkocsi terhelési állapotától függetlenül - a tüzelőanyag-takarékos üzemeltetés érdekében?

- a) Az I. sebességfokozattal, a tengelykapcsolót rövid ideig csúsztatva
- b) Az I. sebességfokozattal, a tengelykapcsolót hosszabb ideig csúsztatva
- c) A II. sebességfokozattal, a tengelykapcsolót hosszabb ideig csúsztatva

Pontszám: 1

41. Köteles-e irányjelzéssel jelezni a megállási szándékot?

- a) Igen
- b) Csak akkor, ha a megállás irányváltoztatással jár
- c) Nem

Pontszám: 1

42. Lakott területen kívül köteles-e előzés előtt hangjelzést adni?

- a) Igen
- b) Nem

Pontszám: 1

43. Megállhat-e járművével kapukijáró előtt?

- a) Igen
- b) Nem

Pontszám: 1

44. Járhat-e veszéllyel, ha éjjel, jól megvilágított útról egy rosszul megvilágított utcába hajt be a gépkocsijával?

- a) Igen, mert a szeme csak fokozatosan képes alkalmazkodni a rosszabb világításához
- b) Nem, ha a gépkocsi világítása megfelelő
- c) Nem, mert a szeme gyorsan alkalmazkodik a rosszabb világításához

Pontszám: 1

45. Hol szabad tompított fényszóró helyett távolsági fényszórót használni?

- a) Csak lakott területen belül
- b) Csak lakott területen kívül
- c) Lakott területen kívül és belül egyaránt

Pontszám: 1

46. Tovább közlekedhet-e, ha azt észleli, hogy meghibásodott az üzemifék-berendezés?

- a) Igen
- b) Legfeljebb olyan helyig, ahol a hiba elhárítható
- c) Nem

Pontszám: 1

47. Mi a legfontosabb teendője, ha éjszaka egy forgalmas útszakaszon elsőként érkezik egy személyi sérüléssel járó baleset színhelyére?

- a) Azonnal továbbhalad, hogy segítőtársakat keressen a mentéshez és az elsőbbségnyújtáshoz
- b) Félrehúzódva kell megállnia, és egy újabb baleset elkerülése érdekében gondoskodnia kell a helyszín biztosításáról
- c) Az úttesten keresztbe fordulva kell megállnia, és azonnal meg kell kezdenie az elsőbbségnyújtást

Pontszám: 1

48. Helyes íven kanyarodik-e az ábrán látható gépkocsi?

- a) Igen, mert a lehető legnagyobb sugarú íven halad, ezért a kisodródás veszélye kisebb
- b) Nem, mert könnyen átcsúszhat a felezővonalon
- c) Nem, mert ha szembe jármű jön, könnyen ütközhetnek



Pontszám: 1

49. Útburkolati jellel jelölt, párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten elhaladhat-e segédmotoros kerékpárjával az ugyanazon forgalmi sávon belül közlekedő személygépkocsi mellett?

- a) Igen
- b) Nem

Pontszám: 1

50. A motorból, hajtóműből leeresztett fáradt olajat...

- a) össze kell gyűjteni további hasznosítás végett
- b) ki lehet önteni, mivel a környezetet nem szennyezi
- c) a szabadban kell elégetni, hogy a környezetet tovább ne szennyezze

Pontszám: 1

51. Üzemeltetheti-e tovább a motort, ha az olajnyomást jelző lámpa világít?

- a) Igen, a legközelebbi szervizig
- b) Csak kétütemű motor esetében
- c) Nem

Pontszám: 1

52. Ha a motor üzemleleg, le szabad-e venni a zárt rendszerű hűtő zárósapkáját?

- a) Igen, de csak akkor, ha előbb a kiegyenlítőtartályról a zárósapkát eltávolítottuk
- b) Nem, mert a hirtelen nyomásesés miatt a hűtőrendszer megsérülhet
- c) Nem, mert a hűtőrendszerben túlnyomás van, így a kicsapódó forró folyadék és gőz égési sérülést okozhat

Pontszám: 1

53. Ha a tengelykapcsolónak nincs holtjátéka, akkor a motor és a sebességváltómű közötti kapcsolat...

- a) nem tökéletes, a tengelykapcsoló csúszik
- b) nem szakítható meg, a tengelykapcsoló nem old
- c) csak részben szakítható meg, a sebességváltás ezért zajos

Pontszám: 1

54. Milyen folyadék tölthető a féktartályba?

- a) Az évszaktól függően nyári vagy téli fékfolyadék
- b) Bármilyen, éppen kapható fékfolyadék
- c) Lehetőleg a fékrendszerben levő folyadékkal megegyező

Pontszám: 1

55. Befolyásolja-e a motor tüzelőanyag-fogyasztását, ha a gumibroncsok levegőnyomása kisebb az előírtnál?

- a) Igen, a fogyasztás növekszik
- b) Igen, a fogyasztás csökken
- c) Nem, a fogyasztás nem változik

Pontszám: 1

Személygépkocsi szimulátor TRAINER

A személygépkocsi szimulátort, autósiskolák és vezetéstechnikával foglalkozó cégek számára fejlesztette ki a FOERST GmbH.



Eredeti Ford Focus alkatrészeket (kormány, kapcsolók, kézifék és sebességváltó, pedálok stb.) használunk az élethű vezetési élmény elérésére. A műszerfal a egy 13"-os kijelzőn van megjelenítve itt kerülnek megjelenítésre a visszajelzők is. A kormány motoros ellenállás mechanikával van ellátva, így érzékelteti a gépkocsi és az út közti kapcsolatot. A vezérlő-számítógép a szimulátorba van integrálva így csendes működést biztosít, az élethű hangzást beépített többcsatornás hangrendszerrel biztosítjuk.

Az elsősorban B kategóriás oktatásra szolgáló személygépjármű szimulátort, egy

professzionális, sokoldalú szoftverrel szállítjuk mely olyan speciális elemeket is tartalmaz mint az alkoholos befolyásoltság szimulációja, üzemanyag takarékos vezetés tréningje és a vezetési készség felmérés. A megjelenítő rendszer 3 darab, 32" LCD kijelzős síkképernyőből áll. A visszapillantó tükröket a három monitoron életszerű pozícióban digitálisan jelenti meg a rendszer.

Természetesen a szimulátort egymonitoros kiserelésben is szállítani tudjuk, ebben az esetben a megjelenítő a szimulátor berendezés elejére kerül elhelyezésre.



- Szállítási szélesség: 78 cm
- Teljes szélesség: 2,10 m
- Hosszúság: 1,80 m
- A szimulátor súlya: 170 kg
- A megjelenítő rendszer súlya: 155 kg
- Elektromos csatlakozás: 230 V, 5 A
- Virtuális látószög hárommonitoros kiserelésben: 180 fok

Forrás:

<http://www.infomod.hu>; 2009. március 09.

Tehergépjármű és Autóbusz szimulátor - TUTOR

A FOERST vezetéstechnikai szimulátort autósiskolák számára és továbbképző központokban



történő alkalmazásra fejlesztette ki a több mint 30 éves tapasztalattal rendelkező gyártó, a Foerst GmbH. A szoftverillesztésnek köszönhetően tehergépjármű vagy busz kerül szimulálásra. A felépítmény tömör, robosztus szerkezetű és eredeti MAN kezelőelemekkel és kormánykerékkel készült. A sebességváltás a legmodernebb tehergépjárművekben megtalálható „soft tip” rendszerű 8 + 1 fokozatú, felezhető sebességváltó rendszerrel történik. *(Opcionálisan hagyományos 8 fokozatú sebességváltóval is kérhető)*

szimulálja, amely minden járműtípushoz megfelelően illeszkedik. A megjelenítő rendszer 3 darab, 32“ LCD kijelzős síkképernyőből áll. Az ülés három fokozatban szabadon állítható, biztonsági övvel. A természetes hangeffektusokról pozicionált többcsatornás hangrendszer gondoskodik. Az egyenetlen útszakaszt szimuláló fejezetben érzékelteti az egyenetlen útpálya okozta rázkódásokat és a vezetés közben bekövetkező dinamikus eseményeket, valamint egyúttal gondoskodik a vezetőfülke függőleges irányú mozgásáról is (fékezéskor és gyorsításkor bólint). A szimulátor teljesen magyar nyelvű mind a menürendszer mind az egyéb feliratok és instrukciók szempontjából.



- Szállítási szélesség: 78 cm,
- Teljes szélesség, monitorrendszerrel: 2,10 m,
- Hosszúság: 1,60 m,
- A vezetőfülke súlya az egyenetlen útszakaszt szimuláló készülékkel: 200 kg,
- A megjelenítő rendszer súlya: 155 kg.
- Hálózati csatlakozás: 230 V, 4,5 A,
- Horizontális látószög: 180°.

Forrás:

<http://www.infomod.hu>; 2009. február 15.

**Budapest közlekedés biztonság szempontjából
legveszélyesebb útvonalai
2008. évben**

A BRFK Közlekedésrendészeti Főosztálya évek óta készít elemző, értékelő jelentéseket Budapest viszonylatában, melynek egyik része volt, a legveszélyesebb útvonalak leválogatása.

Veszélyesség alatt azt értjük, hogy egy-egy időintervallumban Budapest mely útján történt a legtöbb személyi sérüléssel járó baleset, kerületi bontásban.

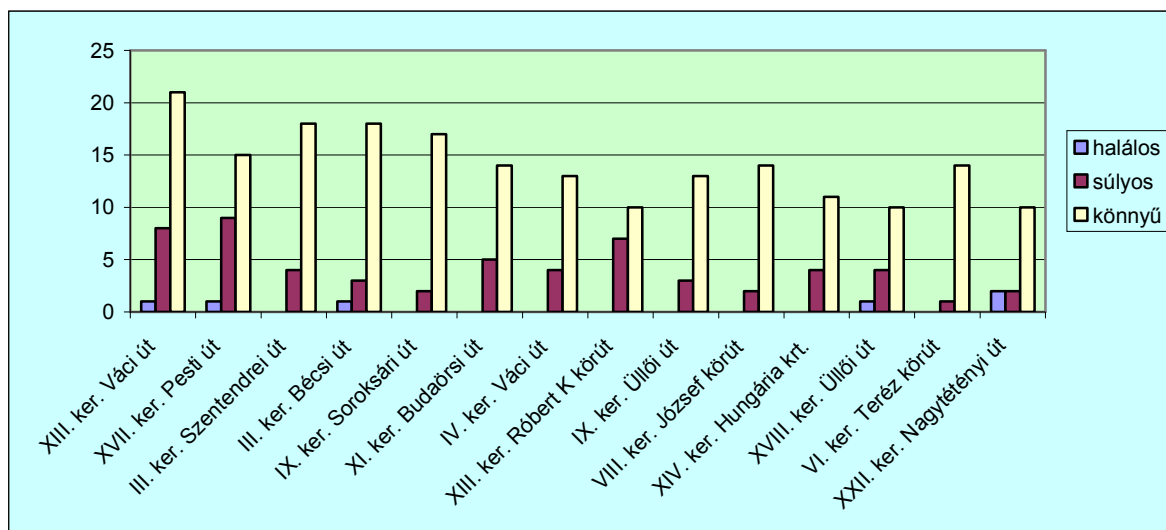
A rendőrség a statisztikai adatszolgáltatási törvény alapján szolgáltat adatokat a KSH felé, amely csak a személyi sérüléssel járó baleseteket tartalmazza. A nemzetközi szakirodalom is csak a személyi sérüléssel járó baleseteket foglalkozik.

A Forgalmuszervezési és Megelőzési Osztály az alábbi útvonalakat vizsgálta meg részletesebben 2008. évben.

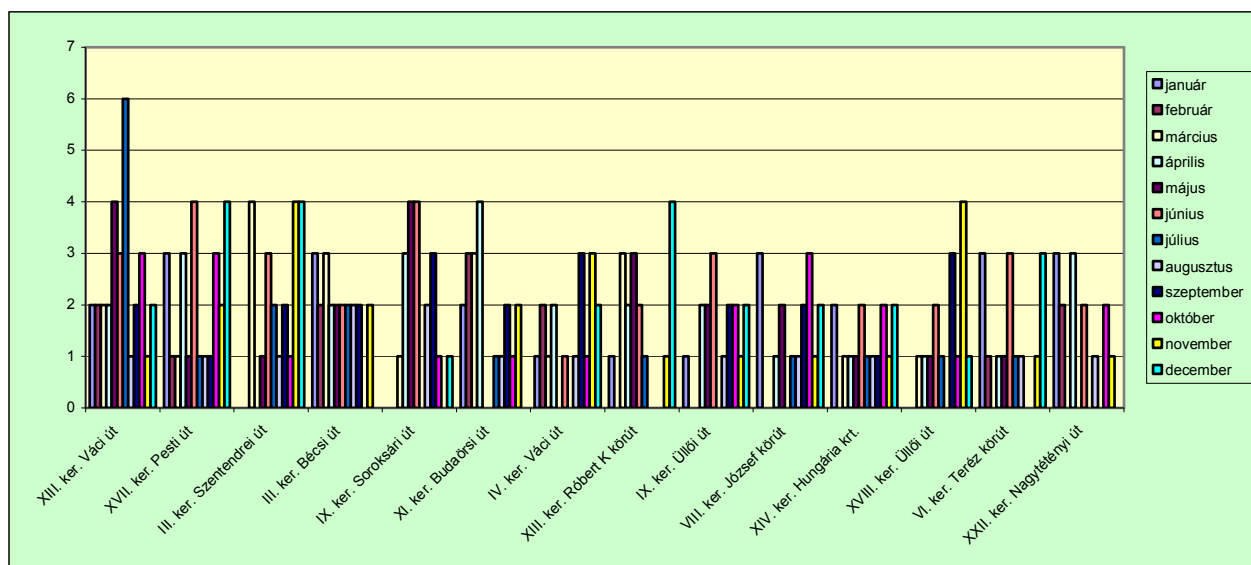
	Útvonalak	Balesetszám összesen
1	XIII. ker. Váci út	30
2	XVII. ker. Pesti út	25
3	III. ker. Szentendrei út	22
4	III. ker. Bécsi út	22
5	IX. ker. Soroksári út	19
6	XI. ker. Budaörsi út	19
7	IV. ker. Váci út	17
8	XIII. ker. Róbert K körút	17
9	IX. ker. Üllői út	16
10	VIII. ker. József körút	16
11	XIV. ker. Hungária krt.	15
12	XVIII. ker. Üllői út	15
13	VI. ker. Teréz körút	15
14	XXII. ker. Nagytétényi út	14

Ezek az alapadatok, melyek első körben rendelkezésünkre álltak a főbb balesetveszélyes útvonalak adatait tartalmazzák. Befolyásolják a balesetek alakulását nagyobb közúti munkálatok, és a forgalomszabályozás jelentős változásai. A vizsgálat első szakaszában, az útvonalakban rejlő azonosságokat próbáltuk megkeresni, gondolván, hogy egy többé – kevésbé általános szabályt találva csökkenthetjük általánosságában is a baleseteket.

A következő grafikonon láthatjuk a vizsgált baleset veszélyes útvonalakat kimenetelük szerinti megoszlásban.

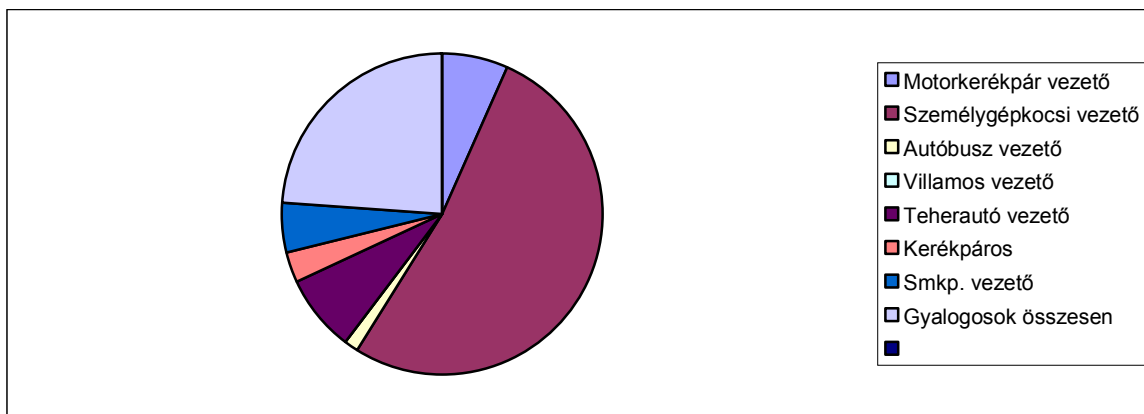


Megvizsgáltuk a balesetek havonkénti alakulását is. A következő grafikon első ránézésre teljes összevisszaságot mutat, de pont ez az érdekessége. Nem figyelhető meg, egy egységes vonalvezetés, vagy akár útvonalanként egy kiegyenlített hullámlás, hanem szinte minden úton a havonkénti erőteljes, akár többszörösére történő ugrás, és visszaesés a jellemző.



A következő táblázat és grafikon az okozók szerint vizsgálják az útvonalakat. Mint várható volt, a személygépkocsi vezetők okozták a megadott útvonalakon a legtöbb balesetet. Meglepően sok volt a gyalogos okozó is, ha nem a kor szerinti bontásban, hanem összességében vizsgáljuk őket.

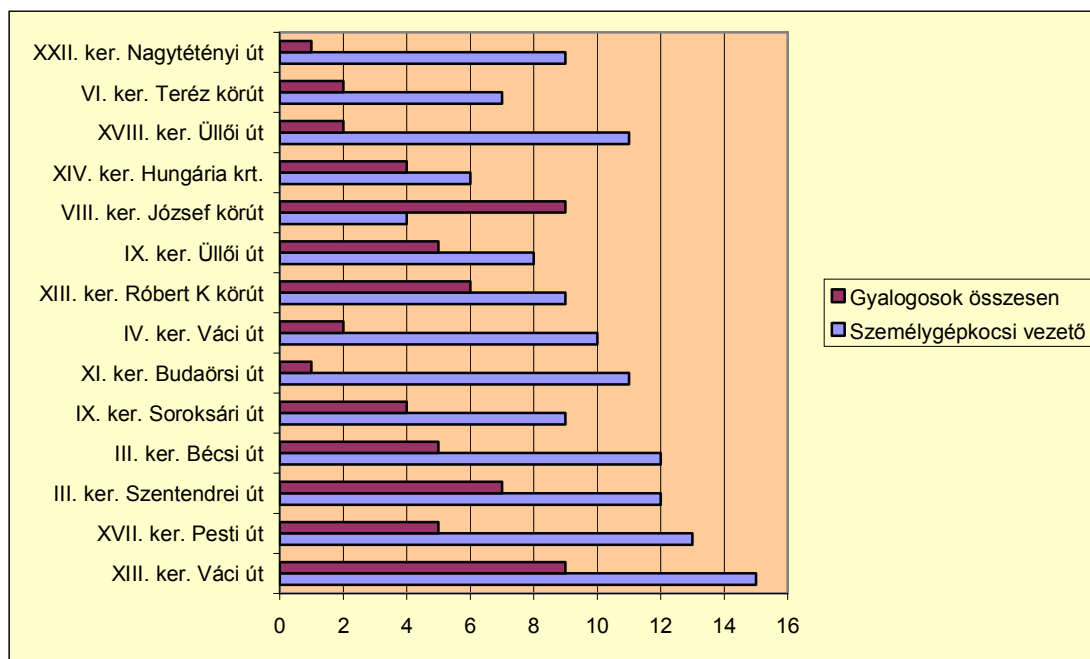
	Motorkerékpár vezető	Személygépkocsi vezető	Autóbusz vezető	Villamos vezető	Teherautó vezető	Kerékpáros	Smkp. vezető	Gyalogosok összesen	Összesen
XIII. ker. Váci út	2	15	0	0	1	1	1	9	29
XVII. ker. Pesti út	2	13	2	0	2	0	1	5	25
III. ker. Szentendrei út	1	12	0	0	0	1	1	7	22
III. ker. Bécsi út	0	12	0	0	2	2	1	5	22
IX. ker. Soroksári út	1	9	0	0	3	2	0	4	19
XI. ker. Budaörsi út	2	11	1	0	1	1	2	1	19
IV. ker. Váci út	2	10	0	0	2	1	0	2	17
XIII. ker. Róbert K körút	1	9	0	0	0	0	1	6	17
IX. ker. Üllői út	0	8	0	0	2	0	1	5	16
VIII. ker. József körút	0	4	0	0	3	0	0	9	16
XIV. ker. Hungária krt.	2	6	0	0	2	0	0	4	14
XVIII. ker. Üllői út	0	11	0	0	0	0	2	2	15
VI. ker. Teréz körút	3	7	0	0	1	0	2	2	15
XXII. ker. Nagytétényi út	1	9	1	0	1	0	1	1	14
Összesen:	17	136	4	0	20	8	13	62	260



Az okozói megoszlást követhetjük nyomon a fenti kör diagrammon. Budapesten, ezeken a fokozottan balesetveszélyes útvonalakon, ebben az időszakban, 260 esetben történt közúti közlekedési baleset. Az okozók közül jelentősen kiemelkedik a személygépkocsi vezetők száma (136 esetben), a másik jelentős okozói kör a gyalogosoké (62 esetben).

Következő okozók a tehergépkocsi vezetők (20 esetben), a motorkerékpár vezetők (17 esetben) és végül még jelentős számban szerepelnek a segéd-motorkerékpárvezetők (13 esetben).

A személygépkocsi vezetőket vizsgálva szintén jelentős a szórás, akár csak a gyalogosoknál, ezt mutatja a következő grafikon is.



Az okozók után az okokat vizsgálva próbálunk hasonlóságokat felfedezni, illetve a domináns okokat feltárni. A kapott eredményeket a következő táblázatban foglaltuk össze. Az okok egyes csoportjait bontva és összességében is megadtuk, a jobb elemezhetőség érdekében.

	XIII. ker. Váci út	XVII. ker. Pesti út	III. ker. Szentendrei út	III. ker. Bécsi út	IX. ker. Soroksári út	XI. ker. Budaörsi út	IV. ker. Váci út	XIII. ker. Róbert K körút	IX. ker. Üllői út	VIII. ker. József körút	XIV. ker. Hungária körút	XVIII. ker. Üllői út	VI. ker. Teréz körút	XXII. ker. Nagytétényi út	Összesen
sebesség nem megfelelő alkalmazása															
az útviszonyokhoz	5	5	1	3	1	3	4	1	1	0	0	3	2	3	32
időjárási és látási viszonyokhoz	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	4
előírt sebesség meg nem tartása	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Egyéb	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
összesen:	5	6	1	5	1	3	4	1	1	0	0	3	3	4	37
előzés szabályainak meg nem tartása															
szembe jövő forgalom zavarása	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
megfelelő oldaltávolság hiánya	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	3
Egyéb	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
összesen:	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	5
elsőbbség meg nem adása															
a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	0	0	0	1	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	5
jobbról érkező járműnek	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
a forgalomba való bekapcsolódáskor	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	3
gyalogosnak, kijelölt gyalogátkelőhelyen	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	1	6
gyalogosnak, kanyarodáskor	0	1	1	1	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	6
Egyéb	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3
összesen:	1	3	2	3	0	3	2	1	1	0	0	5	2	1	24

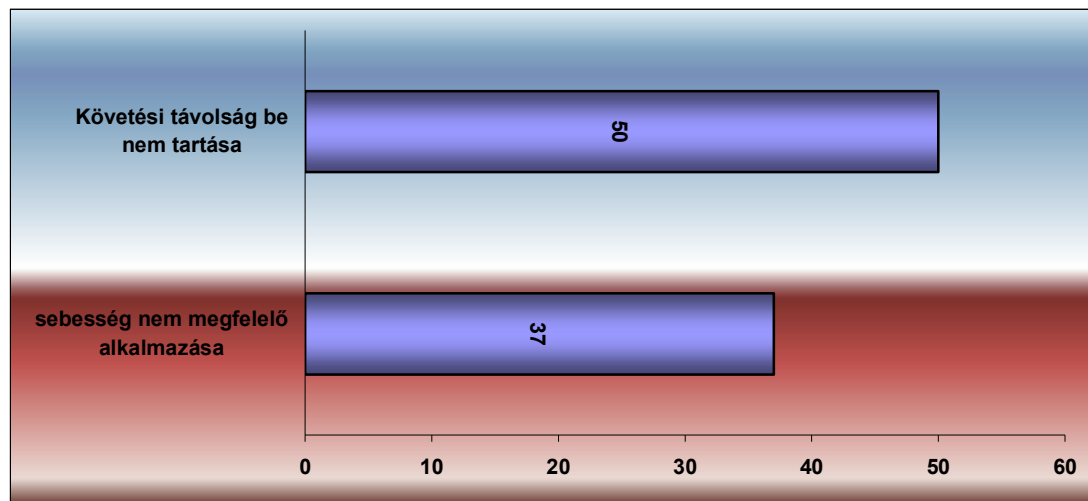
37 balesetnek volt oka a sebesség nem megfelelő alkalmazása, melyből 32 esetben nem az útviszonyoknak megfelelően vezettek a járművezetők.

A sebesség nem megfelelő alkalmazása miatt a XVII. ker. Pesti út (6 eset), a XIII. ker. Váci út (5 eset) és a III. ker. Bécsi út (5 eset) tűnik ki a többi útvonal közül.

Az elsőbbség meg nem adása miatt 24 baleset következett be, melyből kiemelkednek a következő ok csoportok: a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére (5 eset), gyalogosnak, kijelölt gyalogátkelőhelyen (6 eset) és a gyalogosnak kanyarodáskor (6 eset).

Az előzés szabályainak meg nem tartása nem mutat nagy számot összességében ezeken az utakon csak 5 balesetnek volt ez az oka ezeken az útvonalakon.

A következő grafikon mutatja a sebesség be nem tartásának és a követési távolság be nem tartásának egymáshoz való viszonyulását.



Legnagyobb baleseti ok csoport az irányváltoztatás, haladás, bekanyarodás szabályainak megszegése, mely 104 esetben volt a baleset oka.

	XIII. ker. Váci út	XVII. ker. Pesti út	III. ker. Szentendrei út	III. ker. Bécsi út	IX. ker. Soroksári út	XI. ker. Budaörsi út	IV. ker. Váci út	XIII. ker. Róbert K körút	IX. ker. Újlői út	VIII. ker. József körút	XIV. ker. Hungária körút	XVIII. ker. Újlői út	VI. ker. Teréz körút	XXII. ker. Nagytétényi út	Összesen
Irányváltoztatás, haladás és bekanyarodás szabályainak megszegése															
Egyenes irányban haladó jármű forgalmának akadályozása	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
Jobbra kisívű, balra nagy ívű kanyarodási szabály megszegése	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A balra kanyarodó jármű vezetője a szemben egyenesen haladó és jobbra kanyarodó járműnek nem biztosított elsőbbséget	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	1	0	1	5
A balra kanyarodó jármű vezetője nem győződött meg a balra kanyarodás előtt, hogy előzését más jármű megkezdte-e	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	2	0	1	6
Az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevétele	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	6
Forgalmi sáv szabálytalan változtatása	4	1	2	1	4	3	4	3	1	1	0	0	2	0	26
Követési távolság be nem tartása	5	1	4	4	5	7	4	3	5	1	7	0	3	1	50
Szabálytalan megfordulás	2	1	1	1	0	0	0	0	2	0	1	0	1	0	9
Összesen:	11	5	9	7	12	10	9	7	9	2	10	4	6	3	104

Az utolsó baleseti ok csoport az alábbi táblázatban figyelhető meg. Tanulságos lehet, ha a tudatos szabályszegést vizsgáljuk. A gyalogosok által okozott közúti balesetek száma 62 volt, tehát ők az egyik legsúlyosabb tudatos szabályszegők.

A XIII. ker. Váci úton és a VIII. ker. József körúton történt a legtöbb gyalogosok által okozott baleset (9 eset).

A gyalogosok által elkövetett főbb szabályszegések az alábbiak voltak:

Vigyázatlan, hirtelen lelépés az úttestre (9 eset), tilos jelzésen való áthaladás (11 eset), tiltott helyen való áthaladás (26 eset), illetve az álló jármű, vagy oszlop előtt való áthaladás (12 eset).

Tilos jelzésen való áthaladás járművezetők részéről baleseti okként ebben az évben és ezeken az útvonalakon 2 esetben voltak kiváltói a balesetnek.

	XIII. ker. Váci út	XVII. ker. Pesti út	III. ker. Szentendrei út	III. ker. Bécsi út	IX. ker. Soroksári út	XI. ker. Budaörsi út	IV. ker. Váci út	XIII. ker. Róbert K körút	IX. ker. Üllői út	VIII. ker. József körút	XIV. ker. Hungária körút	XVIII. ker. Üllői út	VI. ker. Teréz körút	XXII. ker. Nagytétényi út	Összesen
Rendőr, vagy lámpa jelzésére nem állt meg	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Járművezető egyéb hibája															
Elalvás vezetés közben	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Figyelmetlen, gondatlan vezetés	2	2	2	0	1	2	0	1	0	0	0	0	0	0	10
Egyéb	0	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	4
Gyalogosok hibája															
Vigyázatlan, hirtelen lelépés	1	0	2	2	1	0	0	0	1	1	0	1	0	0	9
Tilos jelzésen való áthaladás	1	0	2	0	1	0	0	0	0	5	1	0	1	0	11
Tiltott helyen való áthaladás	4	3	2	0	2	1	1	5	3	1	3	0	1	0	26
Álló jármű, vagy oszlop előtt való áthaladás	2	2	1	2	0	0	1	1	1	1	0	1	0	0	12
Egyéb	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	4
Gyalogosok összesen	9	5	7	5	4	1	2	6	5	9	4	2	2	1	62

Az útvonalak adataiból és a rendelkezésre álló baleseti adatokból az alábbi mérőszámokat és baleseti sorrendeket alakítottuk ki.

Az alapsorrend, mely az útvonalakat az összes személyi sérüléssel járó baleseti adatok alapján állítja sorrendbe.

	Útvonalak	Balesetszám összesen
1	XIII. ker. Váci út	30
2	XVII. ker. Pesti út	25
3	III. ker. Szentendrei út	22
4	III. ker. Bécsi út	22
5	IX. ker. Soroksári út	19
6	XI. ker. Budaörsi út	19
7	IV. ker. Váci út	17
8	XIII. ker. Róbert K körút	17
9	IX. ker. Üllői út	16
10	VIII. ker. József körút	16
11	XIV. ker. Hungária krt.	15
12	XVIII. ker. Üllői út	15
13	VI. ker. Teréz körút	15
14	XXII. ker. Nagytétényi út	14

Ez a táblázat a halálos kimenetelű balesetek alapján rangsorolta az utakat, egyforma adat esetén az összbaleset száma döntött.

	Útvonalak	Halálos balesetek száma
1	XXII. ker. Nagytétényi út	2
2	XIII. ker. Váci út	1
3	XVII. ker. Pesti út	1
4	III. ker. Bécsi út	1
5	XVIII. ker. Üllői út	1
6	III. ker. Szentendrei út	0
7	IX. ker. Soroksári út	0
8	XI. ker. Budaörsi út	0
9	IV. ker. Váci út	0
10	XIII. ker. Róbert K körút	0
11	IX. ker. Üllői út	0
12	VIII. ker. József körút	0
13	XIV. ker. Hungária krt.	0
14	VI. ker. Teréz körút	0


Az adatokat, táblázatokat, grafikonokat elemezve-értékelve megállapítható, hogy egységes recept nincs a baleseti statisztika javítására. A sorrendek attól függenek, hogy milyen szempont alapján vizsgáljuk a baleseteket. Ezek nem csak az össz - és származtatott mérőszámokra igazak, hanem a balesetek okára, okozójára, bekövetkezés havi és napi bontására is. Igaz, amikor útvonalon történt balesetről beszélünk, akkor klasszikusan az úton történt balesetre gondolunk, de teljesen természetes, hogy az útvonal része a kereszteződés is. Az elemzés során felmerült, hogyha az okozó mondjuk nem a Váci úton haladt, hanem valamelyik keresztező utcából hajtott be szabálytalanul, akkor ez a baleset vajon melyik útra vonatkozik. Álláspontunk szerint mind a kettőre, hisz a kereszteződés nem egy út része, hanem az összes keresztező úté.

Budapest, 2009.február 10.

Fővárosi Balesetmegelőzési Bizottság

Megengedett alkoholkoncentrációk

Blood alcohol content (mg/ml)

		standard	novice	professional	additional information
	Belgique / België	BE	0,50	0,50	
	България (Bulgaria)	BG	0,50	0,50	
	Ceská republika	CZ	0,00	0,00	
	Danmark	DK	0,50	0,50	
	Deutschland	DE	0,00 *	0,00 **	* Experience up to 2 years; ** Drivers working in passenger transport sector (e.g. taxi driver)
	Eesti	EE	0,20	0,20	
	Ελλάδα (Ellada)	EL	0,50 *	0,20 ***	* 0,20 for motorcycles and mopeds drivers; ** Experience up to 2 years; *** Drivers of public vehicles, lorries>3.5t, buses, ambulances, dangerous goods vehicles.
	España	ES	0,50	0,30 *	
	France	FR	0,50	0,20 *	
	Éire/Ireland	IE	0,80	0,80	
	Island	IS	0,50	0,50	
	Italia	IT	0,50	0,50	
	Κύπρος (Kypros) / Kibris	CY	0,50	0,50	
	Latvija	LV	0,50	0,20 *	* Experience up to 2 years
	Lietuva	LT	0,40	0,20 *	* Experience up to 2 years
	Luxembourg	LU	0,50	0,20 *	* Experience up to 2 years
	Magyarország	HU	0,00	0,00	
	Malta	MT	0,80	0,80	
	Nederland	NL	0,50	0,20 *	* Experience up to 5 years
	Norge	NO	0,20	0,20	
	Österreich	AT	0,50	0,10 *	
	Polska	PL	0,20	0,20	* Experience up to 2 years
	Portugal	PT	0,50	0,50	
	România	RO	0,00	0,00	
	Schweiz / Suisse / Svizzera	CH	0,50	0,50	* During working time and 6 h. before work : alcohol consumption forbidden
	Slovenija	SI	0,20	0,00 *	* Persons < 21 years and experience up to 2 years (even if owning a driving licence for another category)
	Slovensko	SK	0,00	0,00	
	Suomi / Finland	FI	0,50	0,50	
	Sverige	SE	0,20	0,20	
	United Kingdom	UK	0,80	0,80	

The above data are given for information only. In case of conflict with the legal traffic rules in Countries, the latter shall apply. Neither the European Commission nor any person acting on behalf of the Commission is responsible for the use which might be made of the following data.

Unless otherwise stated, the rules mentioned above apply to private (passenger) cars only. Powered two-wheelers and commercial vehicles are subject to specific rules - not mentioned here.



KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI EGYESÜLET

CIVIL KEZDEMÉNYEZÉS A KÖZLEKEDÉS KÖZBENI MOBIL TELEFON-HASZNÁLAT KULTÚRÁJÁNAK TUDATOS FORMÁLÁSÁRA

*A „mobil-informatika” fejlődése a közlekedésben is
új válaszokat igényel*

Magyarországon az elmúlt 5 év alatt 700%-kal, több mint 8 millióra nőtt az aktív mobiltelefonok száma, így a régi mondást, amely szerint „Mindenki közlekedik”, mára úgy kell aktualizálnunk: „**Mindenki közlekedik és telefonál**”.

A mobil készülék egyik legnagyobb vívmánya, hogy bármikor, bárhol - így gyalogosan vagy járművezetés közben is - használni lehet, viszont kezeléséhez, a kapott információk feldolgozásához egyre nagyobb figyelemre van szükség. A „mobil” ugyanis már ma sem, de a jövőben még kevésbé csak távbeszélő készülék, hanem – SMS, MMS, WAP, s egyre újabb és újabb funkciói révén – személyes navigátor, telefax, fényképezőgép, hírszolgálat, banki s egyéb ügyeinket intéző, szórakoztató és munkaeszköz.

Ha időben nem tudatosítjuk, hogy a mobil-használat adott esetben a közlekedésről túlzottan elterelheti a figyelmünket, ha nem igyekszünk tudatosan formálni a közlekedés közbeni mobiltelefon használat kultúráját, akkor szemünk láttára ivódnak be és rögzülnek veszélyes telefonálási, mobil-használati szokások, alakulnak ki a közlekedés valamennyi résztvevőjének baleseti kockázatát növelő rossz magatartásformák.

Meg kell-e várni azt a tömegbalesetet vagy balesetek tömeges megjelenését, amikor a baleset létrejöttében bizonyítottan a mobil-használat figyelemvonó hatása játszik meghatározó szerepet?

Szüksége van-e a társadalomnak arra a sokkhatásra, hogy a „vasúti átjárós”, illetve „disco balesetek” jelensége után egy újabb baleseti típus, a „veze-fonálás”-ból, azaz a vezetés közbeni telefonálásból, SMS-ezésből, térkép, vagy hírolvasásból fakadó balesetek népbetegsége szedje áldozatait?

A Közlekedéstudományi Egyesület nem a haladás, a mobil telefonálás ellen emeli fel szavát, hanem **a közlekedés közbeni mértéktartó, a baleseti kockázatot ismerő és minimálisra csökkentő mobilhasználati kultúra kialakításáért kezdeményez társadalmi párbeszédet.**

A „mobil”-használat” közlekedési kultúrájának alapjai

Közlekedési „mobil” etikett

1. Legyünk tudatában, hogy akár gyalogosan, akár járművezetőként a „mobil”-használat (telefonálás, SMS, MMS, WAP, térkép-, hírfunkciók, stb.) figyelmünk egy részét óhatatlanul leköti, adott esetben a közlekedésről túlzottan elterelheti.
2. A közlekedési baleset nem visszafordítható esemény – nem lehet „visszahívást” kérni.
3. Szabálytalan és közvetlen baleseti kockázattal járhat a gépjárművezetés közbeni, kihangosító nélküli – kézből történő – mobiltelefonálás.
4. Kihangosítóval is érdemes a vezetés közbeni telefonálást minimálisra mérsékelni, a hívások kezdeményezése előtt biztonságosan megállni, de legalább a legkevésbé veszélyes forgalmi szituációt megvárni!
5. Életveszélyes – mind magunk, mind közlekedő embertársaink számára – járművezetés közbeni SMS-ezni, WAP-ozni, mobil térképet olvasni, általában mobilunk – egyébként biztonságosan használható, – de nagyobb figyelmet igénylő szolgáltatásait igénybe venni.
6. Közúti, vasúti, vízi, légi tömegközlekedési eszköz vezetője szolgálati ideje alatt kizárólag biztonságos körülmények között, röviden, legfeljebb szolgálati célból használjon mobiltelefont.
7. Tanulóvezető és oktató egyaránt kapcsolja ki mobiltelefonját, még a gyújtókapcsoló elfordítása előtt.
8. Motorozás, kerékpározás közben ne mobilozzunk!
9. Ha az út közelében mobilozó gyalogost, gyermeket látunk, járművezetőként fordítsunk fokozott figyelmet rájuk!
10. Bővítsük, alakítsuk közösen tovább a fenntartható fejlődést, a közlekedésbiztonságot és a közlekedési kultúrát egyaránt figyelembe vevő „közlekedési mobil etikettet”.

A Közlekedéstudományi Egyesület, mint a közlekedésbiztonság és a közlekedési kultúra iránt egyaránt elkötelezett, 7 ezer közlekedési szakembert tömörítő politikamentes civil társadalmi szervezet kezdeményezi: váljon társadalmi igénnyé, mozgalommá a közlekedési telefonkultúra tudatos formálása. Ennek érdekében a Tudományegyesület

felhívással, felkéréssel fordul:

- A) **a telefonszolgáltató társaságokhoz**, hogy ne csak a piacszerzéssel foglalkozzanak, hanem fordítsanak pénzeszközöket a magyar, a magyarországi közlekedési és telefonálási szokásjellemzők megismerésére, a biztonságos telefonálás kultúrájának reklámozására, kialakítására, elterjesztésére;
- B) **a telefongyártókhöz és forgalmazókhöz**, hogy egységesítsék a kihangosítókat és csökkentsék azok árát. Legyen a piaci versenyben érdem és érték a készülékekhez kapható kompatibilis, olcsó kihangosító;
- C) **azokhoz a gyalogosokhoz, járművezetőkhez, akik átéltek már akár saját, akár közlekedő társuk mobiltelefonálásából adódóan balesetveszélyes közlekedési szituációt, balesetet, hogy osszák meg tapasztalataikat a Közlekedéstudományi Egyesület honlapján (www.kte.mtesz.hu)**;
- D) **a rendőri szervekhez**, hogy fordítsanak figyelmet a vezetés közbeni telefonálás szabályainak betartatására, valamint **a valós helyzet megismerése érdekében a jövőben vizsgálják a baleseteknél, hogy a mobiltelefon-használat nem volt e közreható tényező a baleset létrejöttében**;
- E) **az új készülékek használati utasításában** legyen felhívva a figyelem a készülék közlekedés közbeni használatának kockázataira, közlekedési szakemberek, pszichológusok, pedagógusok bevonásával, kerüljön kidolgozásra egyfajta közérthető „mobil KRESZ”;
- F) **a biztosító társaságokhoz**, hogy támogassák a közlekedés során történő telefonálás figyelemelterelő hatásaival kapcsolatos kutatásokat, az ilyen típusú balesetek megelőzésének propagandáját;
- G) **a pedagógusokhoz és gépjárműoktatókhoz**, hogy hívják fel a rájuk bízott diákok, tanulók figyelmét a közlekedés közbeni mobiltelefonálás veszélyeire;
- H) **a tömegközlekedési vállalatok és gépjárművezető képző szervek vezetőihez**, hogy belső szabályozással szorítsák keretek közé a hivatásos szakemberek vezetés közbeni mobiltelefon-használatát;
- I) **a Magyar Autóklubhoz és az Országos Balesetmegelőzési Bizottsághoz**, hogy tevékenységükkel, sajátos eszközeikkel segítsék elő a közlekedési és mobiltelefon-használati kultúra harmonizálását;
- J) **a szülőkhöz és rokonokhoz**, hogy a születésnap, névnap ajándékként – jó szívvel átadott – mobiltelefon mellé lássák el jó tanácsokkal is a megajándékozottat, az eszköz kultúrált, biztonságos használatáról;
- K) **a Kormányzati Kommunikációs Központ, Magyarország vezető írott és elektronikus sajtójának képviselőihez**, hogy adjanak hangot e kezdeményezésnek és **össztársadalmi ügy lévén kísérik figyelemmel az érintett szervek reagálását, a közlekedés közbeni mobiltelefon-használat kultúrájának alakulását, hogy**

ne legyen a végén túl magas a számla: életek - hívásokért!

Felhívás adatszolgáltatásra minta
(Közterület felügyelő által kiszabott helyszíni bírság meg nem fizetésének esetére)

BUDAPESTI RENDŐR-FŐKAPITÁNYSÁG
VI. KERÜLETI RENDŐRKAPITÁNYSÁG
MINT SZABÁLYSÉRTÉSI HATÓSÁG

Székhely: Budapest, VI. ker. Szinyei Merse Pál u. 4.
Postacím: 1557. Budapest, Postafiók:23
Tel: 461-8141/46-228 Tel/fax: 461-8141/46-402
E-mail: csakonesa@budapest.police.hu

Ügyszám: **01806/000000/2009/ szabs.**

x.c
lakcím

Tárgy: adatszolgáltatásra történő felhívás

Tisztelt Üzembentartó!

Az Országos gépjármű-nyilvántartó adatai szerint a(z) **aaa111** forgalmi rendszámú jármű az Ön(ök) tulajdonát képezi.

A fenti forgalmi rendszámú gépjárművel, annak ismeretlen vezetője **2009.03.25-n 09 óra 12 perckor**, a **1063 Budapest, VI. ker. Kodály körönd 4. sz.** útvonalon szabálysértést követett el.

A jármű vezetője elkövette **az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) 40. § (5) bekezdés b. pontjába ütköző az egyes szabálysértésekről szóló 218/1999. (XII.28.) Korm. rendelet 54. § (1) bekezdése szerint minősülő Közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése szabálysértést.**

A Közterület-felügyelet a szabálysértésekről szóló 1999. évi LXIX. törvény (a továbbiakban: Sztv.) 137. §-a alapján a közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése szabálysértés elkövetése miatt feljelentést tett hatóságomnál.

A fenti számon folyó szabálysértési eljárás célja annak kiderítése, hogy a szabálysértés elkövetésekor ki vezette a járművet.

Kérem, hogy a mellékelt - adatszolgáltatást tartalmazó - nyilatkozatot kitölteni, s a kézhezvételtől számított 8 napon belül hatóságomnak visszaküldeni szíveskedjék.

Tájékoztatom, hogy nyilatkozata a szabálysértési eljárásban tartalmilag okirati bizonyítéknak tekintendő.

Tájékoztatom, hogy az adatlap kitöltésével köteles a járművezető személyéről adatot szolgáltatni, ezért felhívom figyelmét, hogy - amennyiben a nyilatkozattételnek nincs akadálya - **köteles nyilatkozatot tenni és a hamis tanúaszt a törvény büntetni rendeli.**

Tájékoztatom, amennyiben írásban nem nyilatkozik, illetve nyilatkozata nem fogadható el, akkor a szabálysértési hatóság a járművet vezető személy kilétének megállapítása érdekében **tanúként beidézi Önt.** Az írásban tett nyilatkozat akkor nem fogadható el, ha a szabálysértést elkövető járművezető személyéről azért nem nyilatkozik, mert **nem tudja, vagy mert nem emlékszik** arra ki vezette a járművet, illetve ha a megnevezett **személy a jármű vezetését nem ismeri el.**

Az Sztv. 57. §-a alapján a **tanúvallomást megtagadhatja** az eljárás alá vont személy hozzátartozója, az, aki magát vagy hozzátartozóját bűncselekmény, vagy szabálysértés elkövetésével vádolná az ezzel kapcsolatos kérdésben. Továbbá nem lehet tanúként kihallgatni azt a személyt, aki foglalkozásánál, hivatásánál vagy közmegbízásánál fogva titoktartásra kötelezett, ha tanúvallomásával e kötelezettségét megsértené és azt sem, akitől a testi vagy szellemi fogyatékosága miatt nem várható vallomás.

Budapest, 2009. szeptember 07. napon

.....
szabálysértési kiemelt főelőadó

Melléklet: nyilatkozat
Kapják: x.y.
 Irrattár

NYILATKOZAT
a jármű vezetőjének adatairól

Ügyszám: 01806/00000/2009/ szabs.

Tájékoztatom a szabálysértési hatóságot, hogy a **aaa111** forgalmi rendszámú gépjárművel **2009.03.25-n 09 óra 12 perckor**, a **1063 Budapest, VI. ker. Kodály körönd 4. sz.** szám előtt az alábbi személy közlekedett:

Név:	
Születési helye, ideje:	Anyja neve:
Vezetői eng száma:	Állampolgárság:
Lakcíme:	
*Családi állapota:	*16 év alatti, eltartott gyermekek száma:
*Havi jövedelme:	
*Munkahelye neve, címe:	

Tájékoztatom a szabálysértési hatóságot, hogy a kért adatszolgáltatásnak az alábbi okból nem tudok eleget tenni.:

- a jármű év..... hónapnapjától nincs a tulajdonomban, / használatomban (Melléklek az adásvételi szerződés / kölcsönadási szerződés másolatát, illetve kölcsönvevő személy adatait) **
- a járművet évhónap napján eltulajdonították, ismeretlen tettes ellen feljelentést tettem **
- egyéb ok **:

Kelt, 2009 hó nap.

Adatszolgáltató (tanú) neve***:

.....

Születési hely, idő***:

.....

Anyja neve***:

.....

Lakcíme***:

.....

Adatszolgáltató (tanú) aláírása*:**

.....

A jogaimra, kötelezettségeimre és az igazmondási kötelezettségre történő figyelmeztetést tudomásul vettem.

A *-al jelölt kérdésekre a válaszadás nem kötelező !!

A **-al jelölt helyen a megfelelő rész kitöltendő vagy aláhúzendő

A *-al jelölt adatok megadása kötelező (Sztv. 55. § (2) bekezdés)**

A járművezető személy aláírása*:**

.....

Tudomásul veszem, hogy ezen nyilatkozatom a szabálysértési eljárás megindításának alapja.

47/B/2008. AB határozat

A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG NEVÉBEN!

Az Alkotmánybíróság jogszabály alkotmányellenességének utólagos vizsgálatára irányuló indítványok, folyamatban levő ügyekben alkalmazandó jogszabály alkotmányellenességének megállapítására irányuló bírói kezdeményezések, valamint — hivatalból eljárva — mulasztásban megnyilvánuló alkotmányellenesség megállapítása tárgyában meghozta a következő

h a t á r o z a t o t:

1. Az Alkotmánybíróság megállapítja, hogy a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 21/A. § (3) bekezdése, valamint a 21/A. § (5) bekezdése alkotmányellenes, ezért azokat e határozat kihirdetése napjával megsemmisíti.

2. Az Alkotmánybíróság megállapítja, hogy a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 21/A. § (3) bekezdése, valamint a 21/A. § (5) bekezdése a Zala Megyei Bíróság előtt 7.K.22.235/2008. szám alatt és 7.K.22.278/2008. szám alatt folyamatban levő ügyekben nem alkalmazható.

3. Az Alkotmánybíróság — hivatalból eljárva — megállapítja, hogy az Alkotmány 2. § (1) bekezdését és az 57. § (5) bekezdését sértő, mulasztásban megnyilvánuló alkotmányellenes helyzet áll fenn amiatt, hogy az Országgyűlés a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 21/A. §-ában nem szabályozta megfelelően a felelősség alóli mentesülés eseteit.

Az Alkotmánybíróság ezért felhívja az Országgyűlést, hogy jogalkotási kötelezettségének 2009. december 31-éig tegyen eleget.

4. Az Alkotmánybíróság — hivatalból eljárva — megállapítja, hogy az Alkotmány 2. § (1) bekezdését sértő, mulasztásban megnyilvánuló alkotmányellenes helyzet áll fenn amiatt, hogy az Országgyűlés a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 21/B. §-ában nem szabályozta megfelelően a közigazgatási eljárás és a szabálysértési eljárás egymáshoz való viszonyát.

Az Alkotmánybíróság ezért felhívja az Országgyűlést, hogy jogalkotási kötelezettségének 2009. december 31-éig tegyen eleget.

5. Az Alkotmánybíróság a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 21. § (1) és (2) bekezdése, a 21/A. § (1) és (2) bekezdése, továbbá a 21/B. § (1) és (2) bekezdése, valamint a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. § (1) és (3) bekezdése, illetve az 1-7. számú mellékletek alkotmányellenességének megállapítására és megsemmisítésére irányuló bírói kezdeményezéseket és indítványokat elutasítja.

6. Az Alkotmánybíróság az indítványokat egyebekben visszautasítja.

Az Alkotmánybíróság ezt a határozatát a Magyar Közlönyben közzéteszi.

Indokolás

I.

1. Az Alkotmánybírósághoz több indítvány érkezett a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) 21. §-a, 21/A. §-a és 21/B. §-a, valamint a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet (a továbbiakban: R.) egésze alkotmányellenességének megállapítása és megsemmisítése tárgyában. A folyamatban levő ügyeket — azok tárgyi összefüggése okán — az Alkotmánybíróság ideiglenes ügyrendjéről és annak közzétételéről szóló, többször módosított és egységes szerkezetbe foglalt 2/2009. (I. 12.) Tü határozat (a továbbiakban: Ügyrend, ABK 2009. január, 3.) 28. § (1) bekezdése alapján az Alkotmánybíróság egyesítette, és egy eljárásban bírálta el.

(...)

III.

Az indítványok részben megalapozottak.

1. Az Alkotmánybíróság mindenekelőtt a jogszabály által alkalmazott megoldás bevezetésének indokát, valamint magát a jogi konstrukciót tekintette át.

1.1. Az utóbbi években előre soha nem látott mértékben növekedett meg a közúti közlekedésben részt vevők száma, mellyel a gépjárművek napi rendszerességgel történő használata állandósult. Ezzel arányosan növekedett meg és vált sajnálatos módon tömeges jelenséggé a közúti közlekedési szabályszegések száma is, melyek szükség szerint súlyos személyi és vagyoni károk bekövetkezéséhez vezethetnek. Ezen új társadalmi tömegjelenség káros hatásainak kiküszöbölésére, illetve megelőzésére az eddig bevett és megfelelően alkalmazott jogi megoldások elégtelennek és kevésbé hatékonyak bizonyultak. A jogalkotó feladata és kötelezettsége a társadalmi viszonyok adekvát leképezése, az új negatív jelenségekkel szembeni jogállami fellépés. Ezen kötelezettségének nemcsak a hagyományos jogintézmények módosításával, hanem új jogintézmények bevezetésével is eleget tehet. A közúti közlekedési szabályszegések Kkt. általi szankcionálásával a jogalkotó egy új jogintézményt, eljárási módot és szankció-fajtát választott.

1.2. A Kkt.-t a Kkt.mód. 2008. január 1. napjával akképp módosította, hogy egyes — gyakran előforduló és fokozottan veszélyes, továbbá a legmagasabb látencijú — szabálysértések esetében — a szabálysértési eljárás és az ezen eljárásban kiszabható jogkövetkezmények érintetlenül hagyása mellett — közigazgatási bírság kiszabását tette lehetővé az első fokon eljáró kijelölt megyei rendőr-főkapitányságok számára. A szankció alkalmazására a Ket. alapján, azaz közigazgatási eljárás keretében kerül sor. Ez azonban nem akadályozza a szabálysértési eljárás lefolytatását és abban (pénzbírság és helyszíni bírság kivételével) a további szabálysértési szankciók kiszabását. A Kkt. e rendelkezéseinek alkalmazására és ezekkel összefüggésben a közigazgatási bírság kiszabására 2008. május 1. napját követően kerülhetett sor.

A Kkt.mód. javaslatához fűzött miniszteri indokolás szerint a módosítás célja a közlekedés biztonságának javítása, a halálos és a személyi sérüléssel járó balesetek számának drasztikus csökkentése, valamint a kiszabott bírságok behajtási hatékonyságának növelése volt. Az indokolás szerint „[a] közúti ámokfutókkal, a gyorshajtókkal, az ittasan vezetőikkel és zebrán átszáguldozókkal szemben zero toleranciát kell hirdetni. (...) Jelen módosítás általános igénnyel tartalmazza azon közlekedési szituációkat, amelyek megsértése esetén a gépjármű üzemben tartójának a felelőssége is felmerülhet.” Emellett a kormánybiztos véleményében foglalt magyarországi közlekedésbiztonsági statisztika adatai alapján megállapítható, hogy a balesetek száma önmagában és európai viszonylatban is magas. Az Európai Bizottság 2001. szeptember 12-én kiadott Fehér Könyvének [Európai közlekedéspolitika 2010-ig: ideje dönteni COM (2001) 370.] legfőbb célkitűzése, hogy az Unióban 2001-hez képest 2010-ig a halálos kimenetelű közlekedési balesetek száma 50 százalékkal csökkenjen. A módosítás előtt hatályos szabályozás e cél elérésére alkalmatlan volt, mivel az üzemben tartónak az a joga, hogy úgy nyilatkozzon: a gépkocsit a szabálysértés elkövetésekor hozzátartozója vezette, akire azonban nem köteles terhelő vallomást tenni, a szabályszegők sokaságának a felelősségre vonását tette lehetetlenné. A fent kifejtetteken túl a módosítás, azaz a vétkességtől független objektív felelősség bevezetésének célja az üzemben tartók fokozott felelősségének érvényre juttatása, az önkéntes jogkövetés arányának növelése, a közlekedési morál pozitív irányú változtatása, a szankció kikerülhetetlensége, valamint a közlekedési balesetek számának csökkentése volt. A kormánybiztos által rendelkezésre bocsátott statisztikai adatok szerint a halálos kimenetelű balesetek száma 2008-ban mintegy 23 százalékkal, a súlyos sérüléssel járó balesetek száma pedig mintegy 12 százalékkal csökkent.

1.3. A támadott jogi konstrukciót az indítványozók és a köznyelv is objektív felelősségként aposztrofálják, azonban ez nem teljesen helytálló. Egyfelől ugyan a közigazgatási jogban ismert, vétkességre tekintet nélküli (objektív) felelősségi alakzatról van szó, másfelől azonban a Kkt. 21/A. § (1) és (2) bekezdései törvényi kimentési lehetőségeket biztosítanak, a (3) bekezdés pedig egyfajta mögöttes helytállási kötelezettséget (quasi „kezesi” felelősséget) teremt az üzemben tartó terhére. A szabálysértésről (pl. fényképfelvétellel, vagy más bizonyíték alapján) tudomást szerző, és az R.-ben kijelölt megyei rendőr-főkapitányság (2010. január 1-től a Budapesti Rendőr-főkapitányság VI. kerületi rendőrkapitánya) az üzemben tartónak küldi meg a szabályszegést megállapító elsőfokú határozatot, mert (a tipikus élethelyzetet alapul véve) azt vélelmezi, hogy a szabálysértés

elkövetése idején ő vezette a gépjárművet, és e vélelem alapján közigazgatási bírság megfizetésére is kötelezi. Az üzemben tartó vagy tudomásul veszi a határozatot és befizeti a bírságot, mellyel a közigazgatási eljárás befejeződik, vagy mentesülése érdekében 8 napon belül bizonyítja, hogy az autót eltulajdonították, illetve, hogy azt más vezette, megnevezve a használó személyt. Ha a hatóság a tényleges használatól be tudja hajtani a bírságot, az eljárás szintén befejeződik, amennyiben azonban nem, akkor külön határozattal ismételt az üzemben tartót kötelezi a közigazgatási bírság megfizetésére.

Ezen túlmenően a Kkt. 21/B. §-a alapján — a közigazgatási eljárás mellett párhuzamosan — szabálysértési eljárás is indulhat, melyben azzal szemben, akivel szemben közigazgatási bírság szabható ki, pénzbírság kiszabására lehetőség nincs, további szabálysértési jogkövetkezmények (pl. járművezetéstől eltiltás) azonban alkalmazhatók.

1.4. A jogintézmény jelenlegi formájában — az alkalmazandó eljárási szabály (Ket.) és az eljárás jellemzői alapján — a közigazgatási jog hatálya alá tartozik, azonban maga a jogviszony komplex jellegű, ami szabálysértési jogi és polgári jogi jellemzőkkel is rendelkezik. A polgári jogban és a közigazgatási jogban egyaránt ismert a vétkességtől független felelősség intézménye, a jogalkotó ezt vette alapul, és ennek mintájára hozta létre a közigazgatási bírság elnevezésű, a kiemelt közlekedési szabálysértő magatartások tanúsítása estén alkalmazandó szankciót. Ezzel a jogalkotó az üzemben tartóknak, illetve szélesebb értelemben a közlekedésben részt vevőknek a jogsértés tényére alapozott, fokozott felelősségét írta elő a közúti közlekedés rendjének, mint állampolgári érdekeknek a megóvása céljából.

2. A közigazgatási jogban ismert objektív felelősség és bírság előzményei és főbb jellemzői:

2.1. Feltárva az objektív bírságok kialakulásának történetét világossá válik, hogy a közigazgatási jogban nem újkeletű intézményről van szó. A bírságok közös jellemzője, hogy előbb csak szervezetekkel szemben voltak kiszabhatók, összegük az általános közigazgatási szankcióknál magasabb volt, elkülönült állami alapokba folytak be és elegendő volt a jogsértés tényét bizonyítani, a jogsértő vétkessége és egyéb körülményei figyelmen kívül maradtak.

Az 1990-es évek közepére a közigazgatás szinte minden ágazata rendelkezett objektív bírsággal, melyek már nem csak szervezetekkel szemben, hanem természetes személyekkel szemben is kiszabhatók voltak, kerettényállásokat tartalmaztak, az összegük pedig jelentősen nőtt.

2.2. A munkaügyi bírság intézményét is vizsgáló 29/1998. (VI. 17.) AB határozat kimondta, hogy „az úgynevezett közigazgatási bírságok, mint önálló anyagi jogi bírságok az utóbbi évtizedekben a hazai jogrendszerben széleskörűen elterjedtek, s ma már igen sok jogcímen kiszabhatók. (Elegendő utalni a bányafelügyeleti, az építésügyi, a fogyasztóvédelmi, a környezetvédelmi, a légszennyezési, a műemlékvédelmi, a pénztárfelügyeleti, a távközlési, a tőzsd felügyeleti, a tűzvédelmi, a vámigazgatási, a versenyfelügyeleti és a veszélyes hulladék bírságokra). Közös jellemzőjük, hogy törvényi szintű szabályozáson vagy felhatalmazáson alapulnak, általában objektív jellegűek (vétkességre tekintet nélkül kiszabhatók), valamint a befolyt bírságösszegek közvetve vagy közvetlenül reparációs célokat szolgálnak (pl. védett értékek sérelmének orvoslását, kutatások támogatását)” (ABH 1998, 211, 217-218).

Az Alkotmánybíróság az erdőgazdálkodási bírság alkotmányosságát vizsgáló 387/B/2007. AB határozatában ennél tovább ment és hangsúlyozta, hogy „[a] jogalkotót a felelősségi szabályok megalkotásakor — az Alkotmány keretei között — viszonylag szabad mérlegelési jog illeti meg. Önmagában az a tény, hogy a jogalkotó az általános felelősségi alakzat szerint szankcionál-e, avagy az általános szabályoktól eltérő, speciális rendelkezések megalkotását tartja szükségesnek, és már a szabályok vétlen megszegése — azaz lényegében a vétkességtől független objektív felelősség fennállása — esetén is lehetősége van bírság kiszabására, a jogbiztonságot nem sérti, sőt erősíti” (ABK 2008. november, 1603, 1605.).

2.3. A közigazgatási szankciók lényegüket tekintve két csoportra bonthatók. Az egyik csoportot a szabálysértési szankciók alkotják: ezek funkciója a jogrend védelme, és — hasonlóan a büntetőjogi szankciókhoz — a bűnösség megállapításán alapulnak. Ezekkel szemben a nemzetközi egyezmények és a magyar alkotmánybírósági gyakorlat alapján is elvárhatóak a büntetőjogban érvényesülő garanciák úgy is mint jogállami követelmények.

A szankciók másik csoportjába azok a közigazgatási szankciók tartoznak, amelyeket a közigazgatási szervek felügyeleti eljárásuk során a közigazgatás-ellenes cselekmények, azaz a közigazgatási jog szabályainak megsértése miatt alkalmaznak. Ezeket a bírságokat nevezi a szakirodalom felügyeleti bírságnak (pl. építésügyi bírság, fogyasztóvédelmi bírság, környezetvédelmi bírság, munkaügyi bírság, adóbírság, jövedéki bírság stb.). Közös jellemzőjük, hogy közigazgatás-ellenes magatartások esetén alkalmazható olyan objektív szankcióknak minősülnek, melyeknek elsődleges *funkciója a közigazgatási jog érvényre juttatása*, illetve másodlagosan a prevenció. Közvetve szerepük továbbá a jog által védett közösségi érdek, jelen esetben a közúti közlekedés rendjének fenntartása és védelme, illetve ennek helyreállítása, függetlenül a jogsértő bűnösségétől, illetve vétkességétől.

IV.

1. A konkrét esetben az Alkotmánybíróság az egyes jogszabályi rendelkezések vizsgálatát megelőzően megállapította, hogy a Kkt. támadott rendelkezései három egymástól eltérő felelősségi alakzatot szabályoznak. Az első a Kkt. 21. § (1) és (2) bekezdésében megfogalmazott, a gépjármű üzemeltetéséből fakadó, annak során elkövetett szabálysértésért fennálló üzembentartói-használói (objektív) felelősség. A második a 21/A. § (3) bekezdése szerinti üzemben tartói (mögöttes-kezesi) felelősség abban az esetben, ha a gépjárművet használó és

szabályszegő személytől a bírság behajthatatlan. A harmadik eset pedig a Kkt. 21/B. §-ban, továbbá részletesen az Szt.-ben szabályozott, magáért a szabálysértés elkövetéséért viselt (szabálysértési) felelősség.

2. Az indítványozók többsége formálisan a Kkt. 21. §-ának, 21/A. §-ának és 21/B. §-ának egésze, valamint — a Kkt. 21. § (1) és (2) bekezdéseinek végrehajtásáról rendelkező — R. teljes szövege alkotmányellenességének megállapítását és megsemmisítését kérte. Az Alkotmánybíróság ezzel szemben — mivel állandó gyakorlata szerint az indítványokat tartalmuk szerint bírálja el — az érdemi vizsgálatot a Kkt. 21. §-a vonatkozásában kizárólag az (1) és (2) bekezdésre, a 21/A. § és a 21/B. § egészére, az R. vonatkozásában pedig kizárólag az 1. § (1) és újonnan beiktatott (3) bekezdésére, illetve a 1-7. számú mellékletére folytatta le. Ennek indoka az, hogy a Kkt. 21. § (3)-(6) bekezdései, illetve az R. 1. § (2) bekezdése, valamint a 2-13. §-a olyan eljárási, technikai, adminisztratív szabályokat tartalmaznak, melyeket az indítványozók tartalmilag, érdemben nem támadtak.

2.1. Az Alkotmánybíróság először a Kkt. 21. § (1) és (2) bekezdésében, valamint az R. 1. § (1) bekezdésében foglalt objektív felelősség intézményét a korábban bemutatott jogszabályi, illetőleg társadalmi és közlekedési környezet figyelembe vételével vizsgálta meg.

A KRESZ 3. § (1) bekezdése alapján aki a közúti közlekedésben részt vesz, köteles a közúti forgalomra, valamint a közútnak és környezetének a védelmére vonatkozó jogszabályi rendelkezéseket megtartani, továbbá a közúti jelzések rendelkezéseinek, továbbá a forgalom irányítására, ellenőrzésére jogosultak utasításainak eleget tenni, valamint úgy közlekedni, hogy a személy- és vagyónbiztonságot ne veszélyeztesse, másokat közlekedésükben indokolatlanul ne akadályozzon, és ne zavarjon. Ez a szabály tehát azt jelenti, hogy a közúti közlekedés minden résztvevője (ideértve a gyalogosokat is) a közúti forgalomban való pusztá részvétellel aláveti magát a mindenkire nézve egyaránt kötelező közlekedési szabályoknak.

A Kkt. érintett rendelkezése ennél szűkebb esetkörre, a gépjárművezetésre vonatkozóan azt a felelősségi vélelmet állítja fel, hogy amennyiben a jármű üzemeltetése során valamely közlekedési szabály megszegésére és ezzel jelentős kár okozására alkalmas — vagy akár személyek életét, testi épségét közvetlenül vagy közvetve fenyegető — veszélyhelyzet előidézésére került sor, azt az üzemben tartó követte el. Ehhez kapcsolódóan az R. nevesíti, hogy a Kkt.-ben felsorolt szabályszegések a KRESZ pontosan mely előírásainak megszegését takarják.

A felelősség generális alapja a gépjármű üzemben tartása, illetőleg az üzemeltetése, azonban a konkrét közlekedési szabályszegés az, amely a közigazgatási eljárásban a helytállásra kötelezést eredményezi, ami alól a jogalkotó kimentési lehetőségeket is biztosított.

A felelősségi konstrukció hasonlít a polgári jogi veszélyes üzemi (fokozott) felelősséghez, azonban attól — az alább kifejtettek miatt — különbözik is.

Egyrészt a gépjármű mint veszélyes üzem üzemben tartója a bírói gyakorlatban a polgári jogi értelmezés szerint az a személy, akinek a fokozott veszélyforrás tartósan a rendelkezése alatt van. Ő az a rendelkezésre jogosult, akinek az elhatározásától függ, hogy a veszélyforrás működik-e és ha igen, milyen külső- és belső feltételek mellett.

Közigazgatási jogi értelemben azonban az üzemben tartói minőség ennél szűkebb, egzaktabb. Az R. 1. § (2) bekezdése — összhangban a közúti közlekedési nyilvántartásról szóló 1999. évi LXXXIV. törvény 2. § 9. pontjában foglaltakkal — üzemben tartónak azt a személyt tekinti, akit a gépjárműnek a közúti közlekedési nyilvántartásról szóló törvény alapján vezetett nyilvántartásba üzemben tartójaként bejegyeztek.

Lényeges különbség másrészt az is, hogy míg a polgári jogi fokozott felelősség elsődlegesen a veszélyes üzem működése során okozott károk megtérítését (reparációját) szolgálja, addig a közigazgatási objektív felelősség már önmagában — vétkesség, felróhatóság nélkül — a szabályszegő, veszélyeztető magatartáshoz, a közúti közlekedés rendjének megsértéséhez fűz jogkövetkezményt (bírságot), a közlekedés biztonsága és ezen keresztül a társadalom védelme érdekében.

Miután a két felelősségi alakzat közé nem tehető egyenlőségjel, az alkotmányossági megítélésnek sem teljesen azonosak a szempontjai.

2.2. Az Alkotmánybíróság ezt követően azt vizsgálta meg, hogy a támadott jogi konstrukció ellentétes-e a jogállamiság követelményével abból az okból, hogy az üzemben tartó — kimentés sikertelensége esetén — a gépjárművet ténylegesen használó magatartásáért felel, amit a konkrét szabályszegés során nem tud befolyásolni.

Az Alkotmánybíróság álláspontja szerint önmagában az úgynevezett „objektív felelősség” intézménye [Kkt. 21. § (1) bekezdés], azaz a jogsértés üzemben tartó általi elkövetésének vélelme — biztosítva a vélelem megdöntésének lehetőségét — az alábbi indokok miatt nem ellentétes a jogállamisággal.

A Kkt. 21. § (1) bekezdésében felsorolt magatartások túlnyomó részének megvalósítása esetén a közúti közlekedésben szükségszerűen olyan veszélyhelyzetek következnek be, melyek nemcsak közvetve, de közvetlenül is alkalmasak arra, hogy súlyos károkat okozzanak, adott esetben a közlekedésben részt vevő „törvénytisztelő” személyek életét, testi épségét fenyegezzék (megengedett legnagyobb sebesség túllépése, a vasúti átjárón való áthaladás szabályainak megszegése, a járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülék jelzéseinek figyelmen kívül hagyása, az autópálya leálló sávjának igénybevitelére vonatkozó szabályok megszegése, a behajtási tilalommal, a kötelező haladási iránnyal kapcsolatos szabálysértés). Azonban még a megállásra (fényjelző készülék észlelésének akadályozása; útkanyarulatban, bukkanóban, útkeresztveződésben, gyalogátkelőhely közvetlen környezetében történő megállás) és a várakozásra (három külön úttesttel rendelkező út középső úttestjén történő várakozás; a szabályosan várakozó másik jármű megközelítésének vagy elindulásának akadályozása) vonatkozó közlekedési szabályok megszegése esetén is előállhat veszélyhelyzet, illetve a természet védelmével kapcsolatos rendelkezések megszegése is károsodás veszélyét okozhatja. A veszélyhelyzetek és károk megelőzése érdekében nyomós közérdek fűződik a közlekedési szabályok minden egyes közlekedő általi betartásához és az állam általi szigorú, következetes betartatásához. A közlekedési jogi normák (mint a közlekedési morál minimuma) tényleges érvényesítéséhez nélkülözhetetlenek a jogérvényesítő szankciók, azok kilátásba helyezése és tényleges — kikerülhetetlen — kiszabása, már a szabályszegés tényére

alapozva. Ehhez pedig elengedhetetlenül szükséges, hogy valaki a szabályszegő magatartásért felelősséget viseljen, hogy se a felelős személy, se a felelősség ne „tűnhesse” el.

Ez összhangban áll az EJEБ e tárgykörben kialakított következetes gyakorlatával is, melyet legutóbb az O'Halloran és Francis v. Egyesült Királyság (2007. június 29.) ügyben erősített meg. E szerint minden gépjármű tulajdonosa, illetve használója (vezetője) tudja, hogy ezzel (a tulajdonlással, illetve a használattal) meghatározott szabályrendszernek veti alá magát. A gépjármű birtoklása vagy használata (hasonlóan a lőfegyverekhez) ugyanis olyannak minősül, mint amely alkalmas arra, hogy súlyos károkat okozzon. Az EJEБ hangsúlyozta, hogy a gépjárművek tulajdonlására és használatára vonatkozó felelősség része az a kötelezettség is, hogy a közúti közlekedési szabálysértés elkövetésének gyanúja esetén a tulajdonos vagy az üzemben tartó tájékoztassa a hatóságokat arról, hogy a cselekmény elkövetésének idején ki vezette a gépjárművet. Az EJEБ nem tekintette az Egyezmény 6. cikk 1. bekezdésébe ütközőnek az Egyesült Királyság azon szabályát, miszerint az üzemben tartó büncselekményt követ el azzal, hogy nem nevezi meg a szabályszegést elkövető jármű vezetőjét.

Az üzemben tartót tehát egyfelől — általánosságban, a veszélyes üzem működtetéséből adódóan — fokozott gondossági kötelezettség terheli. Fokozottan felel a közlekedési szabályok betartásáért. E körben felel azért, hogy ő maga, valamint az ő jogán a gépjárművet használó személy is jogkövető magatartást tanúsítson. A jogalkotó a támadott megoldás keretében azt vélelmezi, hogy a szabályszegés elkövetésének idején a gépjárművet az üzemben tartó vezette. E vélelem azonban az üzemben tartó részéről megdönthető. Abban az esetben pedig, ha a felelősség alól magát kimenteni nem tudja, viselnie kell annak a vélelemnek a terhét, hogy a szabályt saját magatartásával ő maga szegte meg, hiszen a felelősséget másra sikeresen áthárítani nem tudta. A felelősségre vonás jelen szabályozási környezetben azonban (különös tekintettel a kimentési okok természetére) szorosan az elkövetett szabályszegéshez és nem pusztán az üzemben tartáshoz kapcsolódik.

Ilyen típusú — represszív jellegű, preventív funkciójú — felelősségi alakzatot hozott létre a jogalkotó új jogintézményként a közigazgatási jogban. A közigazgatási bírságokkal összefüggésben az Alkotmánybíróság a 498/D/2000. AB határozatában kimondta, hogy „[a]z építésügyi bírság közigazgatási jogi szankció, a jogsértő magatartás (...) szankciója, a jogsértésért való felelősség érvényesítésének módja”. E határozatban megállapította azt is, hogy „az Alkotmány nem tartalmaz rendelkezéseket a közigazgatási jogi szankciókra vonatkozóan. A jogalkotó széles mérlegelési jogkörrel rendelkezik a szankció alkalmazási feltételeinek, mértékének szabályozása során. A jogalkotó döntési szabadságának csak az Alkotmány rendelkezései szabnak korlátot (...) nem sértheti alkotmányellenes módon (...) a jogállamiság követelményeit” (ABH 2003, 1202, 1206.). E körben az Alkotmánybíróság ismételten utal a 387/B/2007. AB határozatra is (ABK 2008. november, 1603.), miszerint az általános felelősségi alakzattól eltérő, speciális rendelkezések megalkotása, és a szabályoknak már a *vétlen* megszegése (objektív jogellenesség) esetén kiszabott bírság a jogbiztonságot nemhogy nem sérti, hanem jogkövetésre („törvénytisztelőre”) ösztönözve inkább erősíti.

A fent kifejtettek alapján a jogalkotó mérlegelési szabadságába tartozik annak eldöntése, hogy — alkotmányos keretek között — milyen felelősségi alakzatot alkot, figyelembe véve annak a jogágnak a sajátosságait, melyben azt elhelyezi. Lehetősége van azonban arra is, hogy az új társadalmi jelenségekre reagálva a már meglévő jogágak mellett új jogterületet alkosson, az alkotmányos garanciák szigorú érvényesülését biztosítva. Ennek során figyelembe vehet azonban a fenti szempontokon túl olyan tényezőket is, melyek elősegítik a felelősségre vonás hatékonyabb érvényesítését. A jogkövetkezmény hatékonysága elsősorban a felelősségre vonás elkerülhetetlenségén múlik, mely tény nem sérti a jogbiztonság követelményét, hanem éppen ellenkezőleg, a jogkövető magatartásra ösztönzés révén alkotmányosnak tekinthető.

A jogsértés tényére és az üzemben tartói minőségre alapozott, a jogsértő bűnösségétől, illetve vétkeességétől független felelősségre vonás önmagában nem alkotmányellenes, nem eredményez törvénysértő helyzetet, az igazságos és világos kritériumon (a felelősségi vélelmen) alapul, továbbá a vélelem a törvényi keretek között megdönthető. Az üzemben tartónak lehetősége van arra, hogy a felelősség alól magát kimentse, elkerülve ezzel a közigazgatási bírság megfizetésének kötelezettségét. Erre tekintettel az Alkotmánybíróság megállapította, hogy a Kkt. 21. § (1) és (2) bekezdése, valamint az R. 1. § (1) bekezdése önmagában nem ellentétes a jogállamiság követelményével, ezért az indítványokat e tekintetben elutasította.

2.3. Ezt követően az Alkotmánybíróság azon indítványi elemeket vizsgálta meg, hogy a közigazgatási bírság bevezetésével a jogalkotó hatalmával visszaélt-e, alkotmányellenes helyzetet teremtett-e azzal, hogy az ártatlanság vélelmének követelményét mellőzte, hogy a közigazgatási bírságot a jogrendszerben a szabálysértési-, illetve a büntetőjogon kívül alkalmazza, valamint azzal, hogy a büntethetőséget kizáró okok a közigazgatási eljárásban nem érvényesülhetnek.

2.3.1. Az Alkotmánybíróság a 31/1998. (VI. 25.) AB határozatában megvizsgálta, hogy a joggal való visszaélés milyen esetekben eredményezi a jogbiztonság sérelmét. E határozatában kifejtette, hogy „a demokratikus jogállamokban — így hazánkban is — a joggal való visszaélés tilalmának érvénye nem szorítkozik egyetlen jogágra, hanem e tilalom — az egyes jogágak sajátosságaitól függő formában — az egész jogrendszerben érvényre jut. A Magyar Köztársaságban az említett tilalomnak az egész jogrendszerre kiterjedő általános érvénye közvetlenül az Alkotmány 2. §-ának (1) bekezdéséből vezethető le. (...) Alkotmányellenes az olyan rendelkezés is, amely amiatt ütközik az említett tilalomba, mert a jogalkotó valamely jogintézményt nem annak jogrendszeren belüli rendeltetése szerinti célra használt fel” (ABH 1998, 240, 244, 246.).

Ennek alapján az Alkotmánybíróságnak jelen ügyben azt kellett eldöntenie, hogy a közigazgatási bírságot a jogalkotó a jogrendszerben való rendeltetésétől eltérő célra használta-e fel.

A 3/1998. (II. 11.) AB határozatban az Alkotmánybíróság kifejtette, hogy „[a] jogalkotó kellően megfontolt indokok alapján, a közlekedés minden résztvevőjének az élete és a biztonsága érdekében határozza meg azokat a szabályokat, amelyek a közlekedésben részt vevő valamennyi személyre vonatkoznak. A jogalkotó a közlekedés rendjét szabályozó előírások betartását különböző — igazgatási, szabálysértési, büntető — szankciók kilátásba helyezésével is elősegíteni kívánja” (ABH 1998, 61, 65-66.).

Annak vizsgálata során, hogy a jogalkotó a jogintézményt a rendeltetésétől eltérő célra használta-e fel, annak funkciójából kell kiindulni. A polgári jogi, a büntetőjogi és a közigazgatási jogi védelem egymáshoz való viszonya tekintetében megállapítható, hogy a polgári jogi veszélyes üzemi felelősség célja elsősorban a konkrét károsultak jogvédelme. A büntetőjog — speciális és generális preventív funkcióján keresztül — a közösséget védi a társadalomra veszélyes bűncselekmények elkövetőivel szemben, a közigazgatási jog funkciója pedig elsősorban a jog érvényesülésének biztosítása, ezen keresztül a prevenció. Míg a polgári és a büntető felelősség utólag, a következményre reagál, a közigazgatási jog célja jelen esetben a súlyosabb eredmények — élet elvesztése, testi épség sérülése, vagyoni károsodás — megelőzése.

A büntetőjogi (jellegű) eszközök csak *ultima ratioként* alkalmazhatók. A 30/1992. (V. 26.) AB határozat szerint „a büntetőjog (...) [t]ársadalmi rendeltetése, hogy a jogrendszer egészének szankciós zárköve legyen. A büntetőjogi szankció, a büntetés szerepe és rendeltetése a jogi és erkölcsi normák épségének fenntartása akkor, amikor már más jogágak szankciói nem segítenek” (ABH 1992, 167, 176.). Ha azonban van enyhébb jogi eszköz, akkor azt kell (és egyben elegendő) alkalmazni. Ez nem csak a jogállamiság és általában az alkotmányosság követelményeinek felel meg, de a jogsértők érdeke is ez. Jelen esetben — a szabályszegők által előidézett veszélyhelyzetekben — a közlekedésben részt vevő más személyek több alapjoga, különösen az élethez való joga veszélyeztetett, ezért az államot az általános intézményes életvédelmi kötelezettsége részeként itt „közlekedési életvédelmi” jogalkotási és jogérvényesítési kötelezettség is terheli.

2.3.2. A vizsgált jogszabályi rendelkezésekben szereplő közigazgatási szankció funkciója nem a reparáció, hanem represszív szankcióként a közlekedési igazgatási-szervezési jog érvényesítése, a közlekedésbiztonsági jogszabályi előírások betartatása, a megelőző-nevelő hatás elérése, azaz a *speciális és generális prevenció*. Ezt szolgálja az is, hogy az R. 11. § (5) bekezdése értelmében a központi költségvetésbe befolyó összeget a Kormány részben közlekedésbiztonsági célra, így különösen a Rendőrség közlekedésrendészeti feladatainak ellátására, illetve az ehhez szükséges eszközállományának fejlesztésére fordítja.

A jogalkotó tehát a közigazgatási bírság szankciót hangsúlyosan a közigazgatási jogot érvényesítő, elsősorban preventív funkcióval ruházta fel. Emellett természetesen van a közigazgatási szankciónak egyéb — korábban már említett — alkotmányos rendeltetése is. Ezt az új jogintézményt a jogalkotó alkotmányos célra, rendeltetésszerűen használta fel. Ebből következően nem eredményezi a jogállamiság sérelmét, hogy a jogalkotó a büntetőjogban alkalmazott büntethetőséget kizáró okok rendszerének egészét nem terjesztette ki maradéktalanul a közigazgatási jogra. Nem fakad az Alkotmányból olyan kötelezettség sem, hogy az egyik jogág rendszerében érvényesülő elvek és jogintézmények összessége egy másik jogágban is kényszerítően alkalmazandó legyen. A különbségek a jogrendszer tagozódásából és az egyes jogágak sajátosságaiból szükségszerűen erednek. Ugyanakkor a jogalkotó nincs elzárva attól, hogy egy adott (akár új) jogterületen, más jogágban már alkalmazott és bevált egy-egy szabályozási elemet átvegyen, illetve, hogy — mint jelen „objektív felelősség” esetében — komplex jogintézményt hozzon létre. A fent kifejtettek miatt az indítványozók kifogásait az Alkotmánybíróság ebben a tekintetben nem találta megalapozottnak, ezért elutasította.

2.4. Ezt követően az Alkotmánybíróság azt vizsgálta meg, hogy ez az új felelősségi intézmény [Kkt. 21. § (1) és (2) bekezdése] sérti-e a hátrányos megkülönböztetés alkotmányos tilalmát.

Az Alkotmány e rendelkezését az Alkotmánybíróság — állandó gyakorlata szerint — a jogegyenlőség általános elvét megfogalmazó alkotmányi követelményként értelmezte és kifejtette, hogy bár az Alkotmány 70/A. § (1) bekezdése szövegszerűen az alapvető jogok tekintetében tiltja a hátrányos megkülönböztetést, a tilalom — ha a megkülönböztetés sérti az emberi méltósághoz való alapvető jogot — kiterjed az egész jogrendszerre. Így abban az esetben, ha a megkülönböztetés nem az emberi vagy az alapvető állampolgári jog tekintetében történik, az eltérő szabályozás alkotmányellenessége akkor állapítható meg, ha az az emberi méltósághoz való jogot sérti. Az Alkotmánybíróság gyakorlata során ez utóbbi körben akkor ítélte alkotmányellenesnek a jogalanyok közötti megkülönböztetést, ha a jogalkotó önkényesen, ésszerű indok nélkül tett különbséget az azonos szabályozási kör alá vont jogalanyok között [9/1990. (IV. 25.) AB határozat, ABH 1990, 46, 48.; 21/1990. (X. 4.) AB határozat, ABH 1990, 73, 77-78.; 61/1992. (XI. 20.) AB határozat, ABH 1992, 280, 281.; 35/1994. (VI. 24.) AB határozat, ABH 1994, 197.; 30/1997. (IV. 29.) AB határozat, ABH 1997, 130, 138-140. stb.]. Az Alkotmánybíróság gyakorlatában személyek közötti diszkriminációról csak akkor lehet szó, ha a jogalkotó valamely személyt vagy embercsoportot más, azonos helyzetben lévő személyekkel vagy embercsoporttal történt összehasonlításban kezel hátrányosabb módon [32/1991. (VI. 6.) AB határozat, ABH 1991, 146, 161-162.; 1043/B/1992. AB határozat, ABH 1994, 744, 745.; 397/B/1995. AB határozat, ABH 1995, 786, 787.; 432/B/1995. AB határozat, ABH 1995, 789, 792.; 719/B/1998. AB határozat, ABH 2000, 769, 775.; 17/2000. (V. 26.) AB határozat, ABH 2000, 112, 115.; 624/E/1999. AB határozat, ABH 2002, 1023, 1035. stb.].

Az Alkotmánybíróság fentebb ismertetett gyakorlatának megfelelően vizsgálta e megkülönböztetés tilalmának az indítványozók által állított sérelmét a támadott jogszabályi rendelkezések vonatkozásában. Az Kkt. 21. § (1) és (2) bekezdése a gépjármű üzemen tartóját, kimentés esetén a gépjárművet ténylegesen használó személyt kötelezi a közigazgatási bírság megfizetésére. Az Szt. alapján pedig a szabálysértési eljárás a tényleges szabálysértő ellen folyik, szabálysértési szankciót kizárólag vele szemben lehet alkalmazni. A hátrányos megkülönböztetést az indítványozók abban látják, hogy a használati szabálysértési eljárásban — ahol felelősségét kimentheti, és az eset összes körülményei feltárhatóak — legfeljebb 150.000,- Ft. pénzbírsággal sújtatták, míg az üzemen tartó esetében — szűk kimentési lehetőségekkel élve, az eset összes körülményeit nem vizsgáló — közigazgatási eljárásban ez az összeg 300.000,- Ft.-ot is elérhet. Egy másik indítványozó szerint a jogszabály a köztulajdonban és a magántulajdonban álló járművek üzemeltetőit is eltérően kezeli.

Az Alkotmánybíróság ezzel összefüggésben megállapítja, hogy a törvényalkotó jelen esetben nem személyek, hanem a különböző típusú eljárások között tett különbséget. Az adott eljárásban érvényesülő szabályok az eljárás valamennyi alanyára egyformán vonatkoznak. Az eljárási szabályok (közigazgatási, szabálysértési) különbözősége nem minősül személyek közötti különbségtételnek. Az eljárások természetéből eredő

különbségek nem eredményezik a hátrányos megkülönböztetés tilalmának sérelmét. Ugyanezen okból nem állapítható meg a köztulajdonban és a magántulajdonban álló gépjárművek üzemeltetői között hátrányos megkülönböztetés sem, ezért az Alkotmánybíróság az indítványokat — állandó gyakorlata szerint (539/D/2005. AB határozat; ABK 2008. május, 773.) — ebben a tekintetben elutasította.

2.5. Az Alkotmánybíróság ezt követően azt vizsgálta meg, hogy a Kkt. 21. §-ában szabályozott szigorú közigazgatási felelősség és maga a bírságot kiszabó határozat meghozatalának módja [Kkt. 21/A. § (5) bekezdés] együttesen sértik-e az ártatlanság védelmének elvét és a tisztességes eljáráshoz való jogot, azaz alkotmányellenes helyzetet eredményeznek-e.

A felelősség védelmének és az ártatlanság védelmének ugyanabban az eljárásban való érvényesüléséhez, ennek alkotmányosságához a tisztességes eljáráshoz való jog garanciális szabályainak betartása szükséges, különös tekintettel arra, hogy a 39/1997. (VII. 1.) AB határozat kimondta, hogy az *ártatlanság védelme eljárási alapelvként funkcionál* (ABH 1997, 263, 271.).

Azt az értelmezést, hogy az ártatlanság védelme eljárási természetű alapelv, alátámasztja a 26/B/1998. AB határozat is (az ártatlanság védelme elfogulatlanságot, pártatlan megközelítést, a megalapozott bizonyítás kötelezettségét, továbbá a prejudikáció tilalmát jelenti, azaz felelősség megállapítása nélkül a felelősség megállapításával járó hátrányos jogkövetkezményeket senki ne szenvedje el). Valójában tehát az Alkotmánybíróságnak azt kellett megvizsgálnia, hogy a közigazgatási eljárás megfelel-e a tisztességes eljárás alkotmányos követelményének.

2.5.1. Kiindulópontként az Alkotmánybíróság azt vizsgálta meg, hogy a közigazgatási bírság kiszabására milyen eljárás keretében kerül sor, tekintettel arra, hogy a Kkt. maga nem rendelkezik erről. Az alkalmazandó eljárásjogra pusztán a jogintézmény elnevezéséből („közigazgatási” bírság) lehet következtetni. Magáról az eljárás lefolytatásáról, annak menetéről kizárólag a Kkt. 21/A. § (5) bekezdése szól, további eljárási szabályt erre vonatkozóan sem a Kkt., sem más törvény nem tartalmaz.

A Ket. nem veszi ki a közlekedési szabályszegés miatt indított eljárást saját hatálya alól [nem sorolja fel a 13. § (1) bekezdésében], de nem ad felhatalmazást a Kkt.-nak sem arra, hogy az általános szabályoktól eltérő (speciális, *sui generis*) eljárás keretében kerüljön sor a bírság kiszabására (noha a Ket. 13. § (2) bekezdése több jogterületen alkalmazza is ezt a megoldást). A Ket. 13. § (3) bekezdése értelmében a 13. § (1) és (2) bekezdésében nem említett közigazgatási hatósági eljárásokra vonatkozó jogszabályok e törvény rendelkezéseitől *kizárólag* abban az esetben térhetnek el, ha azt *e törvény kifejezetten* megengedi, illetve ha az az Unió jogi aktusának vagy nemzetközi szerződésnek a végrehajtásához szükséges. Ilyen felhatalmazó rendelkezést azonban sem a Ket., sem más nemzetközi jogi dokumentumok a Kkt. vonatkozásában jelenleg nem tartalmaznak, ennek megfelelően a Ket. szabályait a közigazgatási bírság kiszabására irányuló eljárásban alkalmazni kell.

2.5.2. Mivel a jogalkotó a közigazgatási bírság kiszabásának szabályait nem vette ki a Ket. hatálya alól (azt jelenleg a Ket. hatálya alatt tartja), ezért az Alkotmánybíróságnak azt kellett megvizsgálnia, hogy az eljárás megfelel-e a Ket. garanciális szabályainak.

Az Alkotmánybíróság mindenképp utal az Európa Tanács Miniszteri Bizottságának a közigazgatási szankciókról szóló R. (91) 1. számú Ajánlására, melynek 6. számú alapelve a tisztességes közigazgatási eljárás alapelveit kifejezetten a közigazgatási szankciók vonatkozásában fogalmazza meg.

Ezzel az Ajánlással és az Alkotmány 57. § (1) bekezdésében foglalt tisztességes eljáráshoz való joggal összhangban maga a Ket. is alapelvi szinten írja elő, hogy a közigazgatási hatóság az eljárása során köteles megtartani és másokkal is megtartatni a jogszabályok rendelkezéseit. Hatáskörét a jogszabályokban előírt célok (esetünkben a közlekedésbiztonság) megvalósítása érdekében gyakorolja [Ket. 1. § (1) bekezdés]. A Ket. kimondja azt is, hogy a közigazgatási hatóság a hatáskörének gyakorlásával nem élhet vissza, hatásköre gyakorlása során a szakszerűség, az egyszerűség és az ügyféllel való együttműködés követelményeinek megfelelően köteles eljárni [Ket. 1. § (2) bekezdés], valamint hogy az eljárása során minden bizonyítékot súlyának megfelelően értékel, döntését valóságú tényállásra alapozza [Ket. 2. § (3) bekezdés]. Szintén alapelvi szinten rögzíti a Ket., hogy az ügyfeleket megilleti a tisztességes ügyintézéshez való jog [Ket. 4. § (1) bekezdés], valamint azt is, hogy a közigazgatási hatóság előmozdítja az ügyféli jogok gyakorlását [Ket. 5. § (1) bekezdés].

2.5.3. A Ket. általános szabályai alapján a hatóságnak az ügyfelet az eljárás megindulásáról értesítenie is kellene, azonban a Kkt. 21/A. § (5) bekezdése alapján az ügyfél — a Ket.-től eltérően, de erre vonatkozó felhatalmazás nélkül — csak a közigazgatási bírságot kiszabó határozat kézhezvételével értesül az eljárás megindulásáról. A felelősségi vélelem alóli mentesülés lehetősége (azaz az *exculpato*) kifejezetten igényli — legalább ebben az egy elemében — a tényállás előzetes tisztázását. Ezen túlmenően nem felel meg a szabályozás annak sem, hogy a döntés valóságú, azaz felderített tényálláson alapuljon. E tényből következik, hogy az egyszerűsített (standardizált) eljárási rendben a hatóság nem képes eleget tenni a Ket. 1. § (2) bekezdésében foglalt ügyféllel való együttműködési, valamint a Ket. 50. §-ában foglalt tényállás-tisztázási kötelezettségének sem. A felelősségi vélelem utólagos (az alap-közigazgatási eljáráson kívüli) megdöntésének a lehetősége fogalmilag zárja ki azt, hogy a hatóság a tényállás-tisztázási kötelezettségének, valamint a tisztességes eljáráshoz való jognak mint alapelvi követelménynek maradéktalanul eleget tudjon tenni.

A támadott jogszabályok által felhatalmazás nélkül kialakított eljárás tehát nem felel meg az Európa Tanácsi elvárásoknak és a Ket. előírásainak sem.

A konkrét esetben, ahogyan a felelősség vizsgálatakor az Alkotmánybíróság kifejtette, az üzemben tartót terheli a veszélyes üzem működéséből eredő felelősség akkor is, ha a szabályszegést maga az üzemben tartó követte el, valamint akkor is, ha az általa üzemeltetett veszélyes üzemet „másnak átengedte”, kivéve, ha a mentesülés eseteire eredménnyel hivatkozik.

A felelősségi vélelem alkalmazásának lehetőségét a közigazgatási jog nem zárja — és természetéből eredően nem is zárhatja — ki. A felelősségi vélelem azonban — mint jogtechnikai megoldás — a közigazgatási eljárásban általában csak a tisztességes eljárás fenti követelményeinek megfelelően alkalmazható.

Mivel a Kkt. 21/A. § (5) bekezdése jelenlegi formájában a tisztességes eljáráshoz való jog alkotmányos követelményeinek az indokolásban kifejtettek miatt nem felel meg, az Alkotmánybíróság ezt a rendelkezést a határozat kihirdetése napjával megsemmisítette. Az újraszabályozás során a törvényhozónak kell eldöntenie, hogy a bírságolási eljárást a Ket. követelményeinek felelteti-e meg, vagy a Ket. hatálya alól kivett új jogintézmény jellegéhez, alkotmányos rendeltetéséhez igazodó eltérő szabályokat alkot. Mindkét esetben figyelemmel kell lennie azonban arra, hogy az eljárás ne sértse az Alkotmány garanciális szabályait.

2.6. Az eljárási garanciák körében az Alkotmánybíróságnak külön is meg kellett vizsgálnia, hogy — az Alkotmány 2. § (1) bekezdéséből, valamint az 57. § (5) bekezdéséből fakadóan — a felelősség alóli mentesülés eseteit [Kkt. 21/A. § (1) és (2) bekezdés] a jogalkotó ésszerű korlátok között alakította-e ki. A mentesülés két esetkörét ismeri a támadott rendelkezés. E szerint mentesül az üzemben tartó, ha bizonyítja, hogy a gépjármű jogellenesen került ki a birtokából, illetve, ha teljes bizonyító erejű magánokirattal vagy menetlevéllel, fuvarlevéllel igazolja, hogy azt más személy vezette, megnevezve a használó személyt. A szabályozási koncepció lényege, hogy a felelősségre vont személy bizonyíthassa: a jogsértést nem ő követte el, azaz hogy nem ő a felelős. Ettől különböznek az egyes indítványozók által felsorolt — szubjektív — kimentési okok (szükséghelyzet, végszükség, *vis maior*). Ezekben az esetekben ugyanis a jogsértő nem azt igazolja, hogy nem ő volt az elkövető, hanem a jogsértés tényének elismerése mellett azt, hogy a cselekményt nem vétkesen követte el. A mentesülés Kkt.-ban alkalmazott esetei — az elkövető vétkességének avagy vétlenségének figyelmen kívül hagyásával — azt hivatottak biztosítani, hogy az eljárás alanya csak „objektív körülményekre” hivatkozva kérhesse a felelősségre vonás mellőzését.

E koncepciót szem előtt tartva az Alkotmánybíróság álláspontja szerint az objektív jogellenességre alapozott felelősségi vélelem ésszerű megdöntésének minimuma az, hogy a jogszabály maradéktalanul biztosítsa annak lehetőségét, hogy a felelősségre vont személy minden kétséget kizáróan bizonyíthassa: a jogsértést nem ő követte el. A támadott rendelkezések azonban ezt csak korlátozott mértékben biztosítják.

Mivel kifejezetten egyetlen indítványozó sem kérte az ésszerű kimentés hiánya miatt mulasztás megállapítását, sőt erre közvetlen utalás sem található egyik indítványban sem, ezért az Alkotmánybíróságnak azt kellett — hivatalból eljárva — megvizsgálnia, hogy az objektív körülményekre való hivatkozással történő mentesülés korlátozott volta olyan hiányosság-e, mely alkotmányellenes helyzetet eredményez. Erre tekintettel az Alkotmánybíróság áttekintette a mulasztással kapcsolatos gyakorlatát.

2.6.1. Az Alkotmánybíróságnak a mulasztásban megnyilvánuló alkotmányellenesség megállapítására vonatkozó hatáskörét az Abtv. 49. §-a szabályozza, mely szerint — hivatalból vagy indítvány alapján — mulasztásban megnyilvánuló alkotmányellenesség megállapítására akkor kerülhet sor, ha a jogalkotó szerv a jogszabályi felhatalmazásból származó jogalkotói feladatát elmulasztotta, és ezzel alkotmányellenességet idézett elő. Az Alkotmánybíróság állandó gyakorlata szerint a jogalkotó szerv jogalkotási kötelezettségének konkrét jogszabályi felhatalmazás nélkül is köteles eleget tenni, ha az alkotmányellenes helyzet — a jogi szabályozás iránti igény — annak nyomán állott elő, hogy az állam jogszabályi úton avatkozott bizonyos életviszonyokba, és ezáltal az állampolgárok egy csoportját megfosztotta alkotmányos jogai érvényesítésének lehetőségétől [22/1990. (X. 16.) AB határozat, ABH 1990, 83, 86.]. Az Alkotmánybíróság mulasztásban megnyilvánuló alkotmányellenességet állapít meg akkor is, ha alapjog érvényesüléséhez szükséges jogszabályi garanciák hiányoznak [37/1992. (VI. 10.) AB határozat, ABH 1992, 227, 231.].

Az Alkotmánybíróság mulasztásban megnyilvánuló alkotmányértést nemcsak akkor állapít meg, ha az adott tárgykörre vonatkozóan semmilyen szabály nincs [35/1992. (VI. 10.) AB határozat, ABH 1992, 204-206.], hanem akkor is, ha az adott szabályozási koncepción belül az Alkotmányból levezethető tartalmú jogszabályi rendelkezés hiányzik [22/1995. (III. 31.) AB határozat, ABH 1995, 108, 113.; 29/1997. (IV. 29.) AB határozat, ABH 1997, 122, 128.; 15/1998. (V. 8.) AB határozat, ABH 1998, 132, 138.]. A szabályozás tartalmának hiányos voltából eredő alkotmányértő mulasztás megállapítása esetében is a mulasztás vagy a kifejezett jogszabályi felhatalmazáson nyugvó, vagy ennek hiányában, a feltétlen jogszabályi rendezést igénylő jogalkotói kötelezettség elmulasztásán alapul [4/1999. (III. 31.) AB határozat, ABH 1999, 52, 57.].

Az Alkotmánybíróság gyakorlata szerint mulasztásban megnyilvánuló alkotmányértés megállapítható akkor is, ha az adott kérdés tekintetében van ugyan szabályozás, de az Alkotmány által megkívánt jogszabályi rendelkezés hiányzik [22/1995. (III. 31.) AB határozat, ABH 1995, 108, 113.], és akkor is, ha a jogalkotó nem megfelelő tartalommal szabályozott és ezáltal alkotmányellenes helyzet állt elő [15/1998. (V. 8.) AB határozat, ABH 1998, 132, 138-139.].

Ez utóbbi esetkör figyelembe véve az Alkotmánybíróságnak azt kellett eldöntenie, hogy a jogalkotó által választott megoldás — a kimentési lehetőségek korlátozott volta — ellentétes-e az Alkotmánnyal, azaz van-e olyan alkotmányos rendelkezés, melyből levezethető a szabályozás elégtelen volta.

2.6.2. Az Alkotmánybíróság ebben a kérdésben osztja az egyik indítványozó azon álláspontját, miszerint az objektívnek tekintett közigazgatási szankciókkal szemben is követelmény, hogy legyen — akár objektív — személyes felelősségi alapja. Az Alkotmánybíróság a 498/D/2000. AB határozatában az objektív felelősségi szankciónak tekintett építésügyi bírsággal szemben is azt a követelményt fogalmazta meg, hogy az a jogsértésért való felelősség érvényesítésének módja legyen (ABH 2003, 1202, 1206.).

A jelen ügy tárgyaként megjelölt jogszabályi rendelkezések alkalmazása esetén akkor is meg kell bírságolni az üzemben tartót mint a jogsértés vélelmezett elkövetőjét, ha más hatósági (szabálysértési) határozat nem az ő felelősségét állapítja meg. Mivel a szabálysértési és a közigazgatási eljárás lefolytatásának sorrendjére a jogszabályok nem tartalmaznak semmilyen előírást, előfordulhat egyrészt olyan eset, hogy a szabálysértési

eljárásban bizonyítottá válik, hogy nem az üzemben tartó követte el a szabálysértést, azonban ez a tény a közigazgatási eljárásban — annak korábbi befejeződése miatt — már nem használható fel. Ekkor az üzemben tartó felelősségének ésszerű alapja nincs. Másrészt az üzemben tartónak arra sincs lehetősége, hogy a szabálysértési eljárásban felhasznált bizonyítékok alapján megállapított tényállás egyes elemeit (azt, hogy nem ő vezette a gépjárművet) az ellene még folyamatban lévő közigazgatási eljárásban felhasználja. Ezen bizonyítékokat továbbá sem a fellebbezés folytán eljáró másodfokú közigazgatási hatóság (országos rendőrfőkapitány, 2010. január 1-ét követően a budapesti rendőrfőkapitány), sem pedig a határozat felülvizsgálata során eljáró bíróság — mely csak a határozat jogszabálysértő jellegét vizsgálhatja — nem veheti figyelembe.

Emellett a jogállamisággal ellentétes eredményre vezet az is, hogy a hatóság kimentésként kizárólag teljes bizonyító erejű magánokiratot fogad el, közokiratot (szabálysértési hatóság, bíróság határozata) azonban nem.

Az Alkotmánybíróság jelen határozat indokolásának IV. 2.3.2. pontjával összhangban ismét utal arra, hogy a jogalkotó nem köteles a más jogágakban (polgári jog, büntető jog) érvényesülő felelősség alóli mentesülés esteinek teljeskörű átvételére. Az Alkotmányból nem fakad olyan szabályozási kényszer, mely a jogalkotótól ezt megkövetelné, ugyanakkor nincs is elzárva attól, hogy a más jogágakban bevett kimentési okokat (pl. szükséghelyzet — Ptk. 107. §, végszükség — Btk. 30. §, *vis maior* — Ptk. 345. §) megfelelően alkalmazza.

Az Alkotmány 57. §-ának (5) bekezdése szerint a mindenkit megillető jogorvoslati jog az Alkotmánybíróság gyakorlatában a hatékony jogvédelem meglétének követelményét jelenti [39/1997. (VII. 1.) AB határozat, ABH 1997, 263, 272.; 21/1997. (III. 26.) AB határozat, ABH 1997, 103, 106.].

A vizsgált jogalkotói megoldás — a törvényi mentesülési okok szűkítése — megakadályozza a közigazgatási eljárás alanyát abban, hogy további ésszerű indokokkal a vele szemben fennálló felelősségi vélelmet megdöntse. Az ezzel kapcsolatos hatékony jogorvoslati eljárás speciális szabályainak hiánya tehát olyan helyzetet teremt, amelyben sérül egyrészt az Alkotmány 57. § (5) bekezdése, másrészt az Alkotmány 2. §-a (1) bekezdésében kimondott demokratikus jogállam elvének az a követelménye is, miszerint az Alkotmány azt garantálja, hogy ne szülessen olyan törvényi szabály, amely a bírói eljárás eredményének helyességét eleve kizárja. „Az anyagi igazság érvényre juttatását ellehetetlenítő szabályozás éppúgy sérti az Alkotmány 2. § (1) bekezdését, a jogállamiság elvét, mint az eljárási garanciák hiánya.” [4/1998. (III. 1.) AB határozat, ABH 1998, 71, 77.]

Ezeknek a követelményeknek a Kkt. vizsgált rendelkezései nem felelnek meg, mivel a jogalkotó elmulasztotta megalkotni azokat a szabályokat, melyek a támadott jogi konstrukció alkotmányos működéséhez elengedhetetlenek. A Kkt. nem biztosítja a felelősség alóli ésszerű mentesülést minden olyan esetben, amikor az üzemben tartó a közigazgatási eljárás során — a Kkt. 21/A. § (1) és (2) bekezdéseinek esetein kívül is — minden kétséget kizáró módon bizonyítja, hogy a szabálysértést nem ő követte el. A fentiek szerint az Alkotmánybíróság a mulasztásban megnyilvánuló alkotmányellenességet megállapította, és az Abtv. 49. §-a (1) bekezdésének megfelelően, határidő tűzésével felhívta a törvényhozót jogalkotási kötelezettségének teljesítésére. Az Alkotmánybíróság nyomatékosan utal arra, hogy a jogalkotó feladata és alkotmányos kötelessége, hogy — a kimentési okok megfelelő bővítésével — a jogbiztonság követelményének megfelelő normát alkosson.

3. Ezt követően az Alkotmánybíróság a Kkt. 21/A. § (3) bekezdésének alkotmányosságát vizsgálta meg és megállapította, hogy ellentétes a jogbiztonság követelményével az, ha a felelősségi vélelem megdöntése ellenére — behajthatatlanság esetén — mégis az üzemben tartót kötelezik a bírság megfizetésére.

3.1. A jogalkotó lényegében egy speciális, törvényen alapuló, mögöttes (quasi kezesi) helytállási kötelezettséget teremtett. Az indítványozók által támadott jogszabályi rendelkezés azonban e tekintetben nem hasonlítható össze a polgári jogi fő- és járulékos felelősségi szabályokkal. A különbség abban áll, hogy a Ptk. hasonló tartalmú rendelkezései esetében a kezesi helytállás vagy kötelezettség csak konkrét szerződészegés és/vagy károkozás esetén áll be. A közlekedési szabályok megszegése esetében azonban konkrét károkozás nem következik be, tényleges (személy szerint meghatározható) károsult pedig nincs. Ez azt eredményezi, hogy a Kkt. 21/A. § (3) bekezdése esetében a magát kimentő üzemben tartó felelősség nélkül köteles helytállni, melynek célja így elsősorban az állam anyagi érdekeinek védelme, a bírság megfizetéséből származó állami bevétel biztosítása.

A Kkt. 21/A. § (2) bekezdésében ugyanis arról van szó, hogy az üzemben tartó jogszabályszerűen, azaz teljes bizonyító erejű magánokiratba foglalt nyilatkozattal adja másnak a használatába a járművet. A használó a teljes bizonyító erejű magánokirat, menetlevél, fuvarlevél elkészítésével, majd az üzemben tartó ennek a hatóság részére történő bemutatásával, illetve az ebben feltüntetett személy megnevezésével mindent megtett annak érdekében, hogy a — bizonyítás terhét egyébként nem viselő — hatóság a tényleges jogsértővel szemben tudja kiszabni a közigazgatási bírságot (és az esetleges további szabálysértési szankciót).

A bírságot a szabályszegő magatartás miatt szabja ki a hatóság, és azt az állam javára kell megfizetni. A Kkt. 21. § (1) bekezdésében foglalt esetekben veszélyhelyzet ugyan előáll, azonban sem károsult, sem kár ebben a helyzetben nincs. Emiatt a károsulti érdek előnyben részesítése nem eleme a szabályozásnak, az állam ebben az esetben nem tekinthető károsultnak. A közlekedés biztonságának javítása, a közlekedési morál pozitív irányú változtatása, illetve a közlekedési balesetek számának csökkentése sem indokolja a mögöttes felelősségi konstrukció bevezetését, mivel a szabályszegő személye ebben az esetben bizonyítottan elválik az üzemben tartó személyétől.

A jogsértés miatt kiszabott közigazgatási bírság behajtásának kockázata az államot terheli. Jogállami keretek között nincs lehetőség arra, hogy a jogalkotó a felelősség alól már mentesült üzemben tartót utóbb mégis arra kötelezze, hogy ezt a kockázatot az állam helyett viselje. Az Alkotmánybíróság ezzel összefüggésben ugyanakkor utal arra, hogy a jogalkotó nincs elzárva attól, hogy a közigazgatási bírság szabályszegőn való behajthatatlansága esetén a már a kimentés alapjául szolgáló okirat alapján ismertté vált személlyel szemben szabálysértési eljárást kezdeményezve szabálysértési eljárásban szankciót (adott esetben pénzbírságot) szabjon

ki, mely meg nem fizetése esetén — a törvényben meghatározott végrehajtási eljárás lefolytatása után — adók módjára behajtható, illetve elzárásra is átváltoztatható.

A Kkt. 21/A. § (3) bekezdése tehát a fent kifejtettek miatt a jogbiztonság követelményébe ütközik, ezért azt az Alkotmánybíróság megsemmisítette.

3.2. A Kkt. 21/A. § (3) bekezdése az egyik indítványozó szerint az emberi méltósághoz való jogot sérti, mert alkotmányosan csak a bűnös elkövetőt lehet megbüntetni.

Az Alkotmánybíróság következetes gyakorlata szerint, ha az indítvánnyal támadott jogszabályt vagy annak részét az Alkotmány valamely rendelkezésébe ütközőnek minősíti, és ezért azt megsemmisíti, akkor a további alkotmányi rendelkezés esetleges sérelmét — a már megsemmisített jogszabályi rendelkezéssel összefüggésben — érdemben nem vizsgálja [44/1995. (VI. 30.) AB határozat, ABH 1995, 203, 205.; 4/1996. (II. 23.) AB határozat, ABH 1996, 37, 44.; 61/1997. (XI. 19.) AB határozat, ABH 1997, 361, 364.; 15/2000. (V. 24.) AB határozat, ABH 2000, 420, 423.; 16/2000. (V. 24.) AB határozat, ABH 2000, 425, 429.; 29/2000. (X. 11.) AB határozat, ABH 2000, 193, 200.; 32/2005. (IX. 15.) AB határozat, ABH 2005, 329, 342-343.].

Mivel az Alkotmánybíróság a Kkt. 21/A. § (3) bekezdését az Alkotmány 2. § (1) bekezdésében foglalt rendelkezésekbe ütközőnek minősítette, ezért a Kkt. e rendelkezésének az Alkotmány 54. §-ával való — indítványozó által vélt — ellentétét már nem vizsgálta.

4. Az Alkotmánybíróság azt követően a Kkt. 21/B. § (1) és (2) bekezdését — a közigazgatási és a szabálysértési eljárás viszonyát — vizsgálta meg abból a szempontból, hogy az megfelel-e a jogállamiság és a jogbiztonság alkotmányos követelményének.

Az Alkotmánybíróság már egy korai határozatában [9/1992. (I. 30.) AB határozat] kimondta, hogy „[a] jogállam nélkülözhetetlen eleme a jogbiztonság. A jogbiztonság az állam — s elsősorban a jogalkotó — kötelességévé teszi annak biztosítását, hogy a jog egésze, egyes részterületei és az egyes jogszabályok is világosak, egyértelműek, működésüket tekintve kiszámíthatóak és előreláthatóak legyenek a norma címzettjei számára. Vagyis a jogbiztonság nem csupán az egyes normák egyértelműségét követeli meg, de az egyes jogintézmények működésének kiszámíthatóságát is. Ezért alapvetőek a jogbiztonság szempontjából az eljárási garanciák. Csak formalizált eljárás szabályainak követésével keletkezhet érvényes jogszabály, csak az eljárási normák betartásával működnek alkotmányosan a jogintézmények” (ABH 1992, 59, 65.).

Az Alkotmánybíróság — hivatalból eljárva — azt vizsgálta meg, hogy a szabályozás olyan hiányosságban szenved-e, mely alkotmányellenes helyzetet eredményez. Erre tekintettel az Alkotmánybíróság utal a jelen határozat indokolásának IV. 2.6.1. pontjában kifejtett, a jogalkotói mulasztással összefüggésben kialakult gyakorlatára.

Megvizsgálva a Kkt. 21/B. § (1) és (2) bekezdését az Alkotmánybíróság megállapította, hogy a közigazgatási és a szabálysértési eljárás egymáshoz való viszonyának szabályozása az alábbi indokok miatt nem felel meg a jogbiztonság alkotmányos követelményének.

2009. február 1. napjával a közrend, valamint az igazságszolgáltatás működésének védelme érdekében szükséges egyes törvénymódosításokról szóló 2008. évi LXXIX. törvény az Szt. 134. § (1) bekezdését akképp módosította, hogy a szabálysértést meghatározó jogszabályban megállapított esetekben a hatóságok a szabálysértés tetten ért elkövetőjét helyszíni bírsággal sújthatják, kivéve, ha az elkövetővel szemben az eljárás alapjául szolgáló cselekmény miatt közigazgatási bírság kiszabásának van helye. A törvénytervezet indokolása szerint a módosítás azért szükséges, mert a Kkt. 21/B. § (2) bekezdése nem egyértelmű abban a vonatkozásban, hogy a rendelkezés a helyszíni bírságra is kiterjed-e. Az Szt. módosítása egyértelművé teszi: a közigazgatási bírság kiszabása mellett helyszíni bírság kiszabására nincs lehetőség. A Kkt. ezen módosítása azonban az Alkotmánybíróság megítélése szerint nem orvosolja maradéktalanul a közigazgatási és a szabálysértési eljárás egymáshoz való viszonyának rendezetlenségét.

A Kkt. 21/B. § (1) bekezdése tömören fogalmazza meg a közigazgatási és a szabálysértési eljárás párhuzamos lefolytatásának *lehetőségét*. Nem rendelkezik azonban arról, hogy az eljárások egyidőben kezdődnek és fejeződnek-e be, vagy egymást követően folynak. E kérdésnek az egyértelmű rendezése azért volna a jogbiztonság szempontjából elengedhetetlenül fontos, mert egyrészt az egyik eljárásban kiszabható jogkövetkezménytől függ a másik eljárásban alkalmazható szankció, másrészt az egyik eljárásban hozott határozat eredménye (például az elkövető kilétének megállapítása) a másik eljárásra is hatással lehet. A támadott rendelkezésből nem derül ki az sem, hogy minden egyes esetben megindul-e mindkét eljárás, avagy sem. Nem szólnak a támadott rendelkezések arról sem, hogy amennyiben valamelyik eljárás nem indul meg, akkor annak mi az oka. Jogbizonytalanságot okoz az is, hogy a jogalkotó nem szabályozta azt az esetet, amikor halmazatban olyan cselekményeket követnek el, melyek közül egyesek közigazgatási bírsággal is sújthatók, mások azonban kizárólag szabálysértési eljárásban bírálhatóak el.

A Kkt. 21/B. § (2) bekezdése értelmében nemcsak a közigazgatási bírság *tényleges* kiszabása, hanem már pusztán a kiszabásának *lehetősége* kizárja a szabálysértési eljárásban a pénzbírság alkalmazását (pénzbírság nem szabható ki azzal szemben, akivel szemben közigazgatási bírság *kiszabásának van helye*). Az eljárások egymáshoz való viszonyának — előbbieken kifejtett — *időbeli* rendezetlensége folytán előállhat olyan helyzet is, hogy a közigazgatási eljárásban a bírság kiszabásának elmaradása kizárja az adott esetben már befejeződött szabálysértési eljárásban pénzbírság alkalmazását. További jogbizonytalanságot eredményez az is, hogy a közigazgatási eljárásban egy vélelem alapján születik döntés a vélelmezett szabályszegő ellen, ezzel párhuzamosan a szabálysértési eljárásban *ugyanazért a cselekményért* egy másik személlyel szemben szabhatnak ki pénzbírságot, akinek a személye a szabálysértési eljárás folyamán válik bizonyítottá. Ez azt eredményezi, hogy egyetlen magatartásért (melyet fogalmilag is csak egyetlen személy követhetett el) különböző eljárásokban különböző személyek felelnek, és mindkettőjükkel szemben alkalmazhatóak a törvényben foglalt jogkövetkezmények, azaz adott esetben mindketten pénzbírsággal sújthatók.

Végül az Alkotmánybíróság utal arra is, hogy az eljárások egymáshoz való viszonyának rendezése, valamint a kiszabható jogkövetkezmények összhangjának megteremtése során a jogalkotónak figyelembe kell vennie valamennyi, az adott eljárásokban alkalmazható szankciót, ide értve a közúti közlekedési előéleti pontrendszerrel szóló jogszabály alapján alkalmazható büntetőpontokat is.

Az Alkotmánybíróság gyakorlata szerint mulasztásban megnyilvánuló alkotmányértés megállapítható akkor is, ha a jogalkotó nem megfelelő tartalommal szabályozott és ezáltal alkotmányellenes helyzet állt elő [15/1998. (V. 8.) AB határozat, ABH 1998, 132, 138-139.].

A fenti okokból a közigazgatási- és a szabálysértési bírságolási eljárások közötti összhang hiánya miatt az Alkotmánybíróság az Alkotmány 2. § (1) bekezdését sértő, mulasztásban megnyilvánuló alkotmányellenességet állapított meg, és az Abtv. 49. §-a (1) bekezdésének megfelelően, határidő tűzésével felhívta a törvényhozót jogalkotási kötelezettségének teljesítésére.

5. Ezt követően az Alkotmánybíróság a fenti felelősségi formákhoz szorosan nem kapcsolódó indítványi kérelmeket bírálta el.

5.1. Az egyik indítványozó szerint az Alkotmány 59. § (1) bekezdésében foglalt jóhírnévhez való jogot sérti, ha az üzemben tartó akkor is bírsággal sújtható, ha nem nyer bizonyítást, hogy a szabálysértés idején a járművet ő vezette. Az Alkotmánybíróság a 942/B/2001. AB határozatban akképp értelmezte a jóhírnévhez való jogot, hogy az az általános személyiségi jog anyajogából fakadó nevesített jog, amely a személy megítélését hivatott védeni a valótlan és a személy hátrányos megítélésére alkalmas közlésekkel szemben (ABH 2004, 1561, 1575.). A jóhírnévhez való jog e tartalmát maga az objektív felelősség intézménye [Kkt. 21. § (1) és (2) bekezdés] nem sérti. Az Alkotmánybíróság utal a jelen határozat indokolásának IV. rész 2.1. pontjában kifejtettre, miszerint az üzemben tartó felelőssége magából az üzemeltetés során előforduló szabályszegésből ered. Önmagában az a jogszabályi rendelkezés, miszerint az üzemeltetés során előforduló szabályszegésekért az üzemben tartó felel, nem sérti az üzemben tartó jó hírnevét, a törvényi vélelemre alapított felelősség ténye nem eredményezi személye hátrányos megítélését. Erre tekintettel az Alkotmánybíróság az indítványt ebben a vonatkozásban elutasította.

5.2. A vállalkozás szabadságát biztosító alkotmányos rendelkezés sérelmét az egyik indítványozó abban látja, hogy a gépjárművek bérbeadásával üzletszerűen foglalkozó vállalkozások kötelesek a bérbe adott járművekkel elkövetett szabálysértések miatt kiszabott közigazgatási bírság megfizetésére.

Az Alkotmánybíróság a 617/B/2005. AB határozatában az autópálya pótdíj megfizetésének a gépjármű tulajdonosára (mint tipikus, leggyakoribb üzemben tartó) telepítésével összefüggésben megállapította, hogy „a jogalkotó a mögöttes felelősség egy speciális formájáról rendelkezett, ami a Ptk. általános szabályából levezethető, és amely konkrétan az autópálya használati jogosultság ellenőrzésére kialakított rendszer sajátosságából fakad. Az Alkotmánybíróság utal továbbá arra is, hogy a tulajdonos (üzemben tartó) nincs elzárva attól, hogy szerződésben előre kikösse a gépjárművet használó tevékenysége vagy mulasztása miatt utólag felmerülő költségek megfizetésének kötelezettségét, erre biztosítékot (kauciót) kérjen a gépjárművet ténylegesen használtól, illetve az eljárás során a tényleges használót megnevezve saját mögöttes felelősségét utólag vitassa (...) és ennek során a felelősség alól magát kimentse” (ABK 2008. április, 620, 623.).

Az Alkotmánybíróság ezen álláspontját jelen ügyben is irányadónak tartja. A vállalkozás jogának az indítványozó által állított sérelme az objektív felelősség megteremtésével nem valósul meg. Az Alkotmánybíróság az 54/1993. (X. 13.) AB határozatában kimondta, hogy a vállalkozás joga a vállalkozások számára az állam által teremtett közgazdasági feltételrendszerbe való belépés lehetőségének biztosítását jelenti. A vállalkozás joga annyit jelent, hogy az állam ne akadályozza meg, ne tegye lehetetlenné a vállalkozóvá válást. A vállalkozás jogától különböző kérdés az, hogy a vállalkozó milyen közgazdasági feltételrendszerbe lép be (ABH 1993, 340, 341-342.). Jelen esetben a közgazdasági feltételrendszer egyik eleme, hogy a gépjárművek bérbeadásával üzletszerűen foglalkozók számíthatnak arra, hogy ha a bérbeadó szabályszegést követ el, a hatóság közigazgatási bírságot szab ki. E tekintetben a bérbeadók nincsenek elzárva attól, hogy a rentábilis működés érdekében az e kockázatból származó veszteséget a bérleti díjba beépítsék, utólag annak megtérítését követeljék, vagy a bérleti szerződés megkötésével egyidejűleg teljes bizonyító erejű magánokiratba foglalják a használó nyilatkozatát, biztosítva ezzel a felelősség alóli mentesülés lehetőségét. Erre tekintettel a vállalkozáshoz való jog sérelme nem állapítható meg, így az Alkotmánybíróság az indítványt a Kkt. 21. § (2) bekezdése tekintetben is elutasította.

5.3. Egy másik indítvány szerint az Alkotmány 57. § (5) bekezdése azért sérül, mert az R. 1-7. számú melléklete nem biztosít mérlegelési jogkört a bírság kiszabásával kapcsolatban a hatóság részére. Az R. módosításáról szóló 69/2009. (IV. 2.) Korm. rendelet 1. §-a az R. 1. §-át akképp módosította, hogy egy új, (3) bekezdést iktatott be, melynek értelmében a bírságot kiszabó határozat méltányosságból történő módosításának, visszavonásának nincs helye. Ezért az Alkotmánybíróság a vizsgálatot e rendelkezésre is kiterjesztette.

Az Alkotmánybíróság e körben ismételt utal a 498/D/2000. AB határozatra, mely szerint a jogalkotó széles mérlegelési jogkörrel rendelkezik a szankció alkalmazási feltételeinek, mértékének szabályozása során. A jogalkotó döntési szabadságának csak az Alkotmány rendelkezései szabnak korlátot. Ugyanezen határozat szerint az Alkotmány 57. § (5) bekezdéséből nem következik kényszerítően a jogalkotónak az a kötelezettsége, hogy valamely közigazgatási hatáskör gyakorlása során mérlegelési jogkört adjon a jogalkalmazónak, s nem vezethető le a jogorvoslathoz való jogból a méltányosság gyakorlására való jogszabályi felhatalmazás kötelezettsége sem (ABH 2003, 1202, 1208.). Erre tekintettel az R. támadott rendelkezései, melyek összességében határozzák meg az egyes szabályszegésekhez kapcsolódó bírságmértékeket, valamint az R. méltányosság kizárását kimondó 1. § (3) bekezdése nem alkotmányellenesek, így az Alkotmánybíróság az indítványt elutasította.

5.4. Egy másik indítványozó szerint az objektív felelősség a *nullum crimen sine lege* és a *nulla poena sine lege* elvét, valamint a visszaható hatályú büntető jogalkotás alkotmányos tilalmát is sérti.

Az Alkotmánybíróság a fenti jogelvéket — állandó gyakorlata szerint — a büntetőjogi legalitás alkotmányos elve alapján értelmezi. Tartalmuk általánosságban arra irányul, hogy a büntetőjogi felelősségre vonásnak, az elítélésnek és a megbüntetésnek kell törvényesnek lennie, valamint hogy az elkövetőket csak az elkövetéskor hatályos törvény alapján lehet bűnösnek nyilvánítani és büntetéssel sújtani. A közigazgatási bíróság mint objektív szankció, sem jogági besorolása, sem pedig egyes jellemzői alapján — nem büntetés, nem eredményez büntetett előéletet — nem hozható összefüggésbe a büntetőjogban alkalmazandó fenti alkotmányos elvek sérelmével. Az Alkotmánybíróság állandó gyakorlata szerint az érdemi alkotmányossági összefüggés hiánya az indítvány elutasítását eredményezi [698/B/1990. AB határozat, ABH 1991, 716-717.; 108/B/1992. AB határozat, ABH 1994, 523-524.; 19/2004. (V. 26.) AB határozat, ABH 2004, 321, 343.], ezért az indítványt e tekintetben is elutasította.

5.5. Az egyik indítványozó szerint a Kkt. 21. § (1) bekezdése nem ad lehetőséget arra, hogy a hatóság a bíróság kiszabása során értékelje a cselekmény társadalomra veszélyességét, valamint az elkövető szociális helyzetét, mely az Alkotmány 70/E. §-ában foglalt szociális biztonsághoz való jogot sérti. Az Alkotmánybíróság számos határozatában értelmezte a szociális biztonsághoz való jog tartalmát (pl. 32/1991. (VI. 6.) AB határozat, ABH 1991, 146.), azonban az indítványozó által hivatkozott okból a támadott rendelkezés nem hozható összefüggésbe az Alkotmány 70/E. §-ával, erre tekintettel az indítványt elutasította.

5.6. Egy másik indítványozó úgy vélte, hogy a Kkt. 21. § (1) bekezdése, valamint a 21/A. § (2) bekezdése ellentétes az Szt. 1. § (1) bekezdésével, valamint az 5. §-ával, hiszen az Szt. rendelkezései a szándékos vagy gondatlan elkövetésről tesznek említést, nem pedig az attól független, objektív felelősségről rendelkeznek. Ez az indítványozó szerint a jogbiztonság sérelmét eredményezi. Egy másik indítványozó azzal érvelt, hogy a közigazgatási eljárás során nem különülnek el a Ket., valamint az Szt. szabályai, ami a Jat. 18. § (3) bekezdésével ellentétes és így a jogbiztonság követelményének sérelme miatt alkotmányellenes.

Az Alkotmánybíróság e határozatban is több alkalommal rámutatott arra, hogy a támadott jogszabályok által létrehozott objektív felelősségi rendszer az Szt. által szabályozott szabálysértési felelősségtől független jogintézmény. Az Szt. a tényleges elkövető szabálysértési felelősségének érvényesítését szolgálja, a Kkt. az üzemben tartó, illetve a használó felelősségről rendelkezik. A két jogszabály párhuzamosan érvényesül, egymással nem konkurál, így a jogbiztonság sérelme nem merül fel, ezért az Alkotmánybíróság az indítványt elutasította.

5.7. Az Alkotmánybíróság elutasította azt az indítványt is, mely annak megállapítását kérte, hogy az Alkotmány 35. § (2) bekezdésébe ütközik az R. közigazgatási bírásgról rendelkező része [R. 1. § (1) bekezdés], mely a vétkességet figyelmen kívül hagyja annak ellenére, hogy a Ket. 61. § (1) bekezdése a bíróság kiszabásának feltételül a kötelezettség vétkes megszegést tekint. Az Alkotmánybíróság utal arra, hogy a Ket. 61. §-a az eljárás akadályozásának következményeiről rendelkezik, azaz az eljárás bíróság kiszabásának lehetőségét szabályozza. E rendelkezések és az R. 1. § (1) bekezdésében foglalt anyagi jogi bíróság között összefüggés nem állapítható meg. Erre tekintettel az R. 1. § (1) bekezdése nem ütközik a Ket. 61. § (1) bekezdésével, nem sérti az Alkotmány 35. § (2) bekezdését sem, ezért az Alkotmánybíróság az indítványt elutasította.

5.8.1. Az egyik indítványozó Kkt. 21/A. § alkotmányosságát az Alkotmány 70/D. §-ába való vélt ütközés miatt támadta. Az Alkotmány 70/D. §-a lehető legmagasabb testi és lelki egészséghez való jogról rendelkezik. Az Alkotmánybíróság álláspontja szerint a kimentési okok rendszere nem áll alkotmányjogilag értékelhető összefüggésben az Alkotmány 70/D. §-ával, ezért állandó gyakorlata szerint az indítványt elutasította.

5.8.2. Egy másik indítványozó a Kkt. 21. §-át a tulajdonhoz való jogba ütközőnek vélte. A 498/D/2000. AB határozatában az Alkotmánybíróság megállapította, hogy az építésügyi bíróságra vonatkozó szabályozás alkotmányossága az Alkotmány 13. §-ában szabályozott tulajdonhoz való joggal összefüggésben nem vizsgálható. Kimondta, hogy az Alkotmány 13. §-a a tulajdonhoz való jog jogszerű gyakorlását korlátozó állami közhatalmi beavatkozással szemben védi a tulajdonost, nem biztosít védelmet a jogszerűtlen tulajdonosi magatartás jogkövetkezményeként alkalmazott közigazgatási jogi szankciókkal szemben (ABH 2003, 1202, 1207.).

Az Alkotmánybíróság hasonlóan rendelkezett a jövedéki bíróság alkotmányellenességét vizsgáló 895/B/2000. AB határozatában, miszerint a jövedéki bíróság, mint a jövedéki ellenőrzés egyik lehetséges jogkövetkezménye (szankciója) önmagában nem jelenti sem az alkotmányosan védett tulajdon elvonását, sem annak korlátozását. A jogellenes magatartás jogkövetkezményeként alkalmazandó szankció [a jogellenesen birtokolt jövedéki termék mennyisége után fizetendő jövedéki bíróság] az indítványozó által kifejtett indokokkal nem hozható alkotmányosan értékelhető kapcsolatba az Alkotmány 13. § (1) bekezdésével (ABK 2008. január, 68, 69.).

Az Alkotmánybíróság fenti ügyekben elfoglalt álláspontja jelen esetben is alkalmazandó. Erre tekintettel a közigazgatási bíróság, mint a jogsértés következménye az alkotmányos tulajdonvédelemmel nem hozható összefüggésbe, így az Alkotmánybíróság — következetes gyakorlata alapján — az indítványt ebben a tekintetben is elutasította.

5.9. Az egyik indítvány szerint az, hogy kormányrendelet és nem törvény határozza meg a közigazgatási bíróság alapjául szolgáló szabályszegéseket, az Alkotmány 8. § (2) bekezdésébe ütközik. Ezzel összefüggésben azonban az indítványozó nem jelölte meg, hogy álláspontja szerint mely alapjog szenved sérelmet. Tekintettel arra, hogy az indítvány ezen része — a sérülni vélt alapjog megjelölése hiányában — érdemben nem bírálható el, azért az Alkotmánybíróság az indítványt az Ügyrend 29. § d) pontja alapján visszautasította.

5.10.1. Az egyik indítványozó a Kkt. 21/A. § (3) bekezdését a nemzetközi jog általános szabályaival [Alkotmány 7. § (1) bekezdés] tartja ellentétesnek.

Az Alkotmánybíróság több határozatában [pl. 72/2006. (XII. 15.) AB határozat, ABH 2006, 861.] hangsúlyozta, hogy az Abtv. 20. §-a szerint minden esetben csak az arra jogosult indítványa alapján járhat el. Az Abtv. 21. § (3) bekezdése értelmében pedig az Abtv. 1. § c) pontja szerinti — jogszabály, valamint állami irányítás egyéb jogi eszköze nemzetközi szerződésbe ütközésének vizsgálatára irányuló — eljárást csak meghatározott szervek, illetve személyek kezdeményezhetnek (Országgyűlés, annak állandó bizottsága, vagy bármely országgyűlési képviselő, a köztársasági elnök, a Kormány vagy annak tagja, az Állami Számvevőszék elnöke, a Legfelsőbb Bíróság elnöke, valamint a legfőbb ügyész). Mivel az indítványozó nem tartozik ebbe a körbe, az Alkotmánybíróság az Ügyrend 29. § c) pontja alapján — az indítványozói jogosultság hiánya miatt — az indítványt ebben a részében érdemi vizsgálat nélkül visszautasította.

5.10.2. Egy másik indítványozó a Kkt. támadott rendelkezései nemzetközi szerződésbe ütközését is állította. Az Alkotmánybíróság határozatai indokolásában számos esetben figyelemmel van a Római Egyezményre, illetve az EJEB gyakorlatára, azonban az Abtv. 21. § (3) bekezdése a nemzetközi szerződésbe ütközés vizsgálatát meghatározott személyek és szervek indítványához köti [26/1992. (IV. 30.) AB határozat, ABH 1992, 135, 148.]. Az indítványozó nem tartozik az Abtv. 21. § (3) bekezdése szerinti személyi körbe, ezért a Kkt. kifogásolt rendelkezéseinek nemzetközi szerződésbe ütközésének vizsgálatára irányuló eljárás kezdeményezésére nem jogosult, így az Alkotmánybíróság az indítványt az Ügyrend 29. § c) pontja alapján visszautasította.

5.10.3. Végül egy harmadik indítványozó szerint a Kkt. 48. § (3) bekezdés a) pontja 20. és 21. alpontja ellentétben áll az Európa Tanács Miniszteri Bizottságának R (91) 1. sz. Ajánlásával. Az Alkotmánybíróság hatáskörét az Abtv. 1. § a)-h) pontjai határozzák meg. Sem ez a felsorolás, sem más törvény nem utalja az Alkotmánybíróság hatáskörébe a jogszabályok és a nemzetközi ajánlások összhangjának alkotmányossági vizsgálatát. Erre figyelemmel az Alkotmánybíróság az Ügyrend 29. § b) pontja alapján az indítványt ebben a részében visszautasította.

5.11. Az egyik indítványozó a Kkt. 21/B. §-át a kétszeres értékelés tilalmába ütközőnek vélte, ezzel kapcsolatban azonban nem jelölte meg az Alkotmány sérülni vélt rendelkezését. Egy másik indítványozó szerint a Kkt. 21. § (1) bekezdése sérti az Alkotmány 55. § (1) bekezdését, valamint az 57. § (1) bekezdését is, azonban erre vonatkozó indokokat nem terjesztett elő. A harmadik indítványozó a Kkt. 48. § (3) bekezdés a) pontja 20. és 21. alpontját vélte az Alkotmány 2. § (1) bekezdésébe ütközőnek, azonban kérelmét nem indokolta meg.

Az Abtv. 22. § (2) bekezdése szerint az Alkotmánybíróság határozott kérelem alapján jár el, mely kérelemben három feltételnek kell együttesen fennállnia: egyrészt a kérelemnek tartalmaznia kell a sérelmezett jogszabályi rendelkezést, továbbá az Alkotmány érintett szakaszát, valamint azt az indokot, amely alapján az indítványozó az alkotmány sértést fennállónak véli. Az Alkotmánybíróság következetes gyakorlata szerint a kérelem alapjául szolgáló ok, valamint az Alkotmány sérülni vélt rendelkezése megjelölése hiányában az indítvány — a tartalmi követelményeknek meg nem felelő volta miatt — érdemben nem bírálható el, ezért azt az Alkotmánybíróság visszautasítja [18/1993. (III. 19.) AB határozat, ABH 1993, 161, 171.]. Az Alkotmánybíróság jelen eljárásban megállapította, hogy az indítványozók fenti indítványai érdemben nem bírálhatók el, ezért azokat az Alkotmánybíróság — az Ügyrend 29. § d) pontja alapján, mint érdemi vizsgálatra alkalmatlanokat — visszautasította.

5.12. Az Alkotmánybíróság ugyan a Kkt. 21/A. § (3) és (5) bekezdéseinek alkotmányellenességét megállapította, azonban e rendelkezések alkalmazása a Mosonmagyaróvári Városi Bíróság előtt Sz.449/2008. szám alatt folyamatban lévő és a Budapesti II. és III. Kerületi Bíróság előtt 10.Sz.1522/20 08. szám alatt folyamatban lévő ügyekben — szabálysértési eljárásokról lévén szó — fel sem merülhet. A megsemmisített rendelkezések a közigazgatási eljárást szabályozzák és csak ezekben az eljárásokban kerülhetnek alkalmazásra, a szabálysértési eljárás lefolytatását nem érintik. Erre tekintettel az Alkotmánybíróság az alkotmányellenes rendelkezések alkalmazásának tilalmáról csak a rendelkező részben megjelölt, bírói kezdeményezéssel érintett, a Zala Megyei Bíróság előtt 7.K.22.235/2008. szám és 7.K.22.278/2008. szám alatt folyamatban lévő ügyekben rendelkezett, a szabálysértési ügyek tekintetében az alkalmazási tilalom kimondását mellőzte.

A határozat Magyar Közlönyben történő közzététele az Abtv. 41. §-án alapul.

Budapest, 2009. május 26.

Dr. Paczolay Péter s. k.,
az Alkotmánybíróság elnöke

Dr. Balogh Elemér s. k.,
alkotmánybíró

Dr. Bragyova András s. k.,
alkotmánybíró

Dr. Holló András s. k.,
alkotmánybíró

Dr. Kiss László s. k.,
alkotmánybíró

Dr. Kovács Péter s. k.,
alkotmánybíró

Dr. Lenkovics Barnabás s. k.,
előadó alkotmánybíró

Dr. Lévay Miklós s. k.,
alkotmánybíró

Dr. Trócsányi László s. k.,
alkotmánybíró

„Biztonsági ajánlás

A **2008. október 6-án Pilis és Monor állomások között** bekövetkezett súlyos vasúti baleset független szakmai vizsgálata során a Vizsgálóbizottság áttekintette a vontatójármű személyzete részére szóló E.1. sz. Utasításnak a vonatbefolyásoló berendezés kezelésére vonatkozó szabályait. Ennek során megállapította, hogy az Utasítás 2. sz. mellékletének 4.2.2 pontja kötelezően előírja, hogy a "Megállj" állású bejárat jelző melletti elhaladást és az állomáson történő megállást követően a vezetőállásjelző vörös fényét törölni kell. Ennek hatására minden esetben megszűnik a 15 km/h sebesség betartásának műszaki úton történő ellenőrzése, és amennyiben a további pályaszakasz jelfeladásra nincs kiépítve, vagy a biztosítóberendezés nem működik, az ez után következő "Megállj" állású jelzők melletti elhaladást és az alkalmazott sebességet a berendezés nem képes újra ellenőrizni.

A fentiekre tekintettel a Vizsgálóbizottság az alábbi Biztonsági ajánlást adja ki: **BA2008-0446-5-01.**: A Vizsgálóbizottság javasolja a MÁV Zrt-nek, hogy vizsgálja felül az E.1. sz. Utasítás a vontatójármű személyzet részére 2. sz. melléklete 4.2.2 pontjának szükségességét és annak érvényességi körét szűken, az elengedhetetlen mértékben határozza meg, majd kezdeményezze az Utasítás ennek megfelelő módosítását.

A jelenlegi szabályozás a Vizsgálóbizottság álláspontja szerint túlságosan általános, így olyan esetekre is előírja a vonatbefolyásoló berendezés részbeni hatástalanítását, amikor azt a körülmények nem teszik szükségessé, sőt az ellenőrző funkciójának fenntartása kifejezetten indokolt lenne.”

(Forrás: KBSZ)