

A KÖZBIZTONSÁG ÉS KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG EGYES KÉRDÉSEI, KÜLÖNÖS TEKINTETTEL A BALESET-MEGELŐZÉSRE

1. Röviden a közbiztonságról, közlekedésbiztonságról és a baleset-megelőzésről

A közbiztonság, közlekedésbiztonság, a baleset-megelőzés, a közlekedési bűncselekmények és szabálysértések megelőzése, a közúti közlekedés zavartalanságának biztosítása korunk legfontosabb kérdései és feladatai közé tartoznak. A közlekedésbiztonság a közbiztonság része. A közúti közlekedésbiztonság alakulása különösen szoros kapcsolatban van a közbiztonsággal egy olyan földrajzi régióban, ahol az országimázsunk is kikerülhetetlen eleme annak értékelése, hogy az ide látogatók akár gépkocsivezetőként, akár gyalogosként hogyan érzik magukat, mennyire tartják maguk és környezetük számára biztonságosnak azokat a helyeket és eszközöket, ahol és amelyekkel mozognak.

1.1. A közbiztonság fogalma

A közbiztonság nem más, mint amit a szó jelent: a „köz” biztonsága, vagyis az állampolgárok mindenkori közbiztonság érzete, amely általában szubjektív, ugyanakkor ezt a szubjektivitást jellemzően a közbiztonságérzetet befolyásoló objektív események és állapotok határozzák meg. Más megfogalmazásban: közbiztonság alatt értünk olyan közállapotot, társadalmi rendet, amelyben mind az állami, társadalmi, gazdasági szervek jó hírnevét, vagyonát, valamint az állampolgárok életét, testi épségét, személyes szabadságát, anyagi javait mindenki tiszteletben tartja és azt az állam - erőszakszervei útján - szavatolja.¹⁵⁶

1.2. A közrend és a közbiztonság¹⁵⁷

¹⁵⁶ Bíró Gyula: Polgárőr alapismeretek. Tansegédlet a polgárőrök alapismereti képzéséhez. Az Országos Polgárőr Szövetség módosított kiadványa, 2010. 24. o.

¹⁵⁷ A közbiztonság a biztonságnak csak egyik szegmense, de ezzel kapcsolatosan érzékelhető a legtöbb hiány- és kérdőjel. Csupán egy dolog nem vitatott: a biztonság lételeme a társadalom, az állam működésének, és domináns alkotórésze az emberek életminőségének. Vö. Cserép Attila: Szemlélet- és lépésváltás a közbiztonság terén, Belügyi Szemle, 2006/2. 27. o.

A biztonság olyan komplex fogalom, amely a hagyományos politikai és katonai tényezőkön túl magában foglalja a széles értelemben vett biztonság egyéb dimenzióit is. Vö. A Magyar Köztársaság biztonság- és védelempolitikájának alapelveiről szóló 94/1998. (XII.29.) OGY határozat 1. o.

A közbiztonság társadalmi szükséglet, „a büntetőjogra vonatkoztatva a társadalmi reprodukció normális feltételeinek megteremtése a közbiztonság és közbátorság, vagyon- és életbiztonság hivatalos garantálása.” A kérdés az: „képes-e az adott társadalom intézményesített szervezete ellenőrzés alatt tartani a bűnözést és a hivatalos társadalmi kontroll útján normálissá tenni a mindennapi életet.” Vö. Szabó András: Bűnözés – ember – társadalom, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1980. 138. o. és Finszter Géza: Közbiztonság és közbátorság. Megjelent: Németh Zsolt (szerk.) Írások Tauber István emlékére. Magyar Kriminológiai Társaság, ELTE ÁJK és RTF kiadványa, Bp. 2009. 66. o.

A közrend összességében a jogi rendet jelenti. Feltételez a köz érdekét magában hordozó jogrendszer létét és egy olyan közigazgatási végrehajtó rendszer, valamint igazságszolgáltatás meglétét és működését, amely képes a jogszabályokban előírt magatartások kikényszerítésére.

A közbiztonság egy olyan állapot, amelyben a társadalom tagjai ismerik és tudják jogaikat, azokat követik, betartják és bíznak abban, hogy az állam a jogok gyakorlását, érvényesülését akadályozó, gátló tevékenységgel szemben közvetlenül állami kényszerrel is fellép.

1.3. A közbiztonság-érzet meghatározó tényezői

Bűnügyi-közlekedési tényezők: a szűkebb és tágabb lakóhelyén történt – lakosság közeli – bűncselekményszám alakulása, valamint a bűncselekmények „minősége”, a közvetlen lakóhelyén, valamint az egyén által a legtöbbet használt útvonalak közlekedési állapota.

Közterületek rendjével kapcsolatos tényezők: a közvetlen lakóhelyén és a munkahelye körül a közvilágítás állapota, a közvetlen környezetében tapasztalt köztisztasági helyzet.

A humán kapcsolatokkal és a humán-kommunikációval kapcsolatos tényezők:

- az egyén és a rendőrök egymáshoz való viszonya.
- a rendőri jelenlét a közterületeken
- a rendőri reagáló képesség minősége
- a különböző bűncselekményekkel kapcsolatos rendőrségi és sajtó-kommunikáció milyensége,
- a polgárőri jelenlét a közterületen

Az igazságszolgáltatással kapcsolatos tényezők

„Közlekedésbiztonság¹⁵⁸, baleset-megelőzés, közlekedési bűnözés a harmadik évezrednek is örökzöld témája marad. Miként sajnos az is, hogy Magyarország mikor tud a nyugati nagycsalád közlekedésbiztonságának legalább a középmezőnyébe kerülni. Mikor tudjuk utolérni, ha nem is a Skandináv országok vagy Nagy-Britannia, de legalább a velünk legszorosabb kapcsolatot fenntartó németek vagy osztrákok, esetleg Svájc biztonságát.”¹⁵⁹ Ezzel együtt a magyar közlekedéspolitikai irányszámokat az EU a csatlakozást követően elfogadta. Ennek lényege, hogy Magyarország a közúti balesetek és halálos áldozatok 30 %-os csökkentésével kívánt hozzájárulni 2010-ig a közösségi (átlagosan 50 %-os) célok teljesítéséhez. A „Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015” program elfogadásakor már nyilvánvalóvá vált, hogy a vállalások teljesítése kizárólag abban az esetben lesz lehetséges,

¹⁵⁸ A közúti közlekedésbiztonság egy összetett, bizonyos fokig nehezen meghatározható fogalom. Közlekedés biztonsága alatt olyan állapot érthető, amikor a közlekedésben résztvevők veszélyhelyzetektől, balesetveszélyes szituációktól, zavaró körülményektől mentesen közlekedhetnek. Egy adott terület közlekedésbiztonságának színvonala az ott élő – közlekedő – emberek közös produktuma. Olyan termék, melynek megteremtésében, fenntartásában komoly szerep jut a rendőrségnek, a közlekedési hatóságoknak, és maguknak a közlekedőknek is. Bővebben lásd: Bíró Gyula: A közlekedési bűncselekmények szabályozása és nyomozása a Csemegi-kódextól napjainkig. In: Fenyvesi Csaba – Herke Csongor – Mészáros Bence (szerk.): Bizonyítékok. Tiszteletkötet Tremmel Flórián egyetemi tanár 65. születésnapjára. PTE ÁJK Pécs, 2006. 65-79. o.

¹⁵⁹ Irk Ferenc: A közlekedésbiztonság kontrollja 2003. Belügyi Szemle 2004/1. szám 19. o.

amennyiben a közlekedésbiztonság kérdése a legmagasabb szintű politikai támogatást fogja élvezni, hiszen ez a feltétele a szükséges költségek biztosításának, s a jogszabályi környezet megreformálásának. A nemzeti program a közlekedéspolitika területének egészét érinti (célok, stratégiai főirányok, elemzések közlekedési módokként, középtávú infrastruktúrafejlesztési terv stb.), s a közlekedésbiztonság javításának kérdéséről csak röviden, mintegy vázlatos formában rendelkezik.

2007-ig sajnos igaz volt Irk Ferenc megállapítása, de szerencsére a 2008-tól napjainkig bevezetett intézkedések hatására jelentősen csökkentek a személyi sérüléssel járó közúti közlekedési balesetek hazánkban és ezen belül, ami a legfontosabb – az EU elvárása¹⁶⁰ alapján is –, a meghalt személyek száma. 2011. februárban váltak ismertté azok az előzetes baleseti statisztikai adatok, melyek a 2010. évi közlekedésbiztonsági helyzet alakulásáról adnak számot. Az adatok egyértelműen jelzik, hogy 2010 egy újabb sikeres esztendő volt Magyarország közúti közlekedésbiztonságában. A személysérüléssel járó balesetek alakulásának legfőbb és legmeghatározóbb területeit érintő előzetes adatok gyakorlatilag kivétel nélkül kedvező tendenciát mutatnak, a halálos balesetektől kezdve egészen az ittas vezetések alakulásáig. Az elért eredmények értékét növeli, hogy a közúti baleseti adatok összehasonlítása annak a 2009. évnél az adataival történt, melyet tavaly még az elmúlt négy évtized legsikeresebb esztendőjének tekintettünk. A rendelkezésre álló előzetes adatok alapján 2010-ben összesen 16 248 személysérüléssel járó közúti baleset történt, 9,05 %-kal kevesebb, mint 2009-ben (17 864). A kedvező tendencia a halálos, a súlyos és a könnyű sérüléssel járó közlekedési balesetek számában egyaránt kimutatható. Legnagyobb mértékben, 14,23 %-kal a halálos kimenetelű balesetek száma csökkent (752-ről 645-re), a súlyos sérüléssel járó balesetek számában 11,91 %-os (5 583-ról 4 918-ra), míg a könnyű sérülésekben 7,32 %-os csökkenés mutatható ki (11 529-ről 10 685-re).

Az elmúlt év közlekedésbiztonsági sikereinek a legnagyobb eredménye, hogy 82 emberi életet sikerült megmenteni a 2009. évvel összehasonlítva.

	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.
Személy-sérüléssel járó közúti balesetek száma	18.505	19.686	19.976	20.957	20.777	20.977	20.635	19.174	17.864	16.248
Balesetben meghalt személyek száma	1.239	1.429	1.326	1.296	1.278	1.303	1.232	996	822	740

Amennyiben a 2010. évi adatokat a 2001. év – azaz a közlekedéspolitikai koncepció bázisévének – adataival hasonlítjuk össze, akkor megállapítható, hogy:

- a személysérüléssel járó közúti balesetek száma 12,2 %-kal csökkent (18 505-ről 16 248-ra),
- a balesetekben meghalt személyek száma jelentős mértékben csökkent, 1239-ről 740-re!

¹⁶⁰ Az Európai Unió közlekedésbiztonsági célkitűzéseit tartalmazó „Fehér Könyv” azt a célt fogalmazta meg, hogy 2001. és 2010. között 50 %-kal csökkenjen a közúti balesetekben meghalt személyek száma. Magyarország hatályos közlekedéspolitikai programja (címe: „A „Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015”) ennél enyhébb célkitűzéseket tartalmaz. A megfogalmazott cél: a személysérüléssel járó balesetek és a halálos áldozatok számának 2010-ig történő 30 %-os, valamint 2015-ig történő 50 %-os csökkentése.

A fentiek alapján kijelenthető, hogy a hazai közlekedéspolitikai koncepciónak a közúti áldozatok számára vonatkozó időarányos célkitűzése megvalósult, sőt túl is teljesült!¹⁶¹

A kedvező változások hatására ma már hazánk az EU középmezőnyébe került, de nyilvánvaló, hogy a jövőben továbbra is meg kell tenni mindent a balesetek megelőzése érdekében, hogy az EU élvonalába kerüljünk és hazánk Európa és Földünk¹⁶² egyik legbiztonságosabb országa legyen úgy a közbiztonság, mint annak részeként a közlekedés biztonsága szempontjából.

2. A közlekedési ismeretek egész életen át történő tanítása-tanulása¹⁶³

Hazánk általános iskoláiban jelenleg döntően rendőrök és polgárőrök oktatják a gyermekeket a közlekedési ismeretekre, a bűn- és baleset-megelőzésre. Bevezetésként szeretném rögzíteni, hogy az „Egy iskola – egy polgárőr”, valamint az „Iskolarendőr” kezdeményezésekkel messzemenően egyetértek, azt folyamatosan fejleszteni kell, hogy a jövőben valamennyi iskolában legyen kapcsolattartó rendőr és polgárőr. Azt viszont mindenkinek tisztán kell látni, hogy a rendőrségnek és a polgárőrségnek is számos más feladata van – bár kétségteljesen az egyik legfontosabb a gyermekek képzése, oktatása és életük, testi épségük, biztonságuk védelme –, és nem tudja folyamatosan az iskola valamennyi tanulóját képezni. A megoldás egyszerű: a lehető legrövidebb időn belül be kell (kellene) vezetni a közlekedési ismeretek egész életen át tartó tanítását és tanulását. Ebben a

¹⁶¹ További információk elérhetők a www.baleset-megelozes.eu honlapon.

¹⁶² A közlekedési balesetek komoly globális problémát jelentenek az egészségügyre és a fejlődésre nézve.

- Több, mint 1,2 millió ember veszíti életét a világ útjain minden évben.
- A közlekedési balesetek jelentik az első számú halálozási okot a 15 és 29 év közötti korosztály körében világszerte.
- 50 millió ember sérül meg az utakon évente és sokan közülük egész életükre nyomorékká válnak.
- Gazdasági szempontból a közlekedési balesetek a GDP 1-3 %-át emésztik fel, de néhány országban ez a szám 5%.
- A közlekedési balesetek 90%-a a fejlődő országokban következik be. Az előrejelzések szerint a jelenlegi tendenciát követve a közlekedési balesetben elhunytak száma 2020-ra 1,9 millióra fog növekedni, 2030-ra pedig megduplázódik.
- A közlekedésben elszenvedett sérülések mérhetetlen nagy terhet rónak a kórházakra és az egészségügyre általánosságban.

A hatékonyabb baleset-megelőzés érdekében megtartották az első globális miniszteri konferenciát a közlekedésbiztonságról Moszkvában. A Moszkvai Nyilatkozatban (Moscow Declaration) elfogadták, hogy az ENSZ közgyűlés elé bocsátják a „Decade of Action for Road Safety 2011-2020” programot annak érdekében, hogy stabilizálják, majd csökkentsek a közlekedési balesetben elhunytak számát. (2009. november) Az ENSZ közgyűlés több, mint 90 ország – köztük Magyarország – kiemelt támogatásával elfogadta a Decade of Action for Road Safety programot – UN Resolution A/64/255. (2010. márc.). A határozat több szektorra kiterjedő együttműködést javasol. Az ENSZ Közlekedésbiztonsági Együttműködés (United Nations Road Safety Collaboration –UNRSC), mely a WHO fogadott programja, koordinálja a 10 éves programot. A UNRSC kidolgozza a globális tervet az évtizedre öt fő pillére alapozva. Az Évtized fő célja, hogy szinten tartsa, majd csökkentse a közlekedési balesetek számát világszerte, fokozott közlekedésbiztonsági beavatkozások végrehajtásával, térségi, országos, régiós és globális szinten egyaránt.

¹⁶³ Az egész életen át történő tanulást már több szakember, kutató támogatja, de az ezzel kapcsolatos elképzelések között jelentős különbségek vannak. Én egyértelműen azt az álláspontot képviselem, hogy a közlekedési szabályokat maradéktalanul meg kell tanulni, mert aki nem ismeri a szabályokat, annak esélye sincs betartani. Természetesen azzal én is egyetértek, hogy nem csak a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendeletet (továbbiakban: KRESZ) kell tanulni, hanem ezzel együtt a vezetéselméletet, és legalább ilyen fontos a gyakorlati ismeretek készség szintjén történő elsajátítása.

folyamatos képzésben a bűn- és baleset-megelőzésnek elsődleges szerepet kell biztosítani.¹⁶⁴

Bízom benne, kormányunk egyik fontos célkitűzése lesz a közeljövőben, hogy minden ember egész életén át folyamatosan tanulja, sajátítsa el a közlekedési ismereteket, és tartsa be a szabályokat. Már az óvodában a pedagógusok egyik fontos feladata kell legyen az óvodás korú gyerekek intenzív képzése, tanítása, szabályos közlekedésre nevelése. Az óvodapedagógusoknak kötelezően kellene előírni a pedagógiai felsőfokú intézményekben, hogy záróvizsgával legyen kötelező abszolválni a közlekedési ismeretek tantárgyat, így a megfelelő szakismeret birtokában az óvodás korú gyerekeket jó színvonalon tudnák képezni. Rohanó, pénzorientált, veszélyes világunkban a közlekedésbiztonságra nevelés az általános iskolákban is nehezen foglalja el méltó helyét, pedig a közlekedést itt is kötelező tantárgyként kellene tanítani. Csak egy példa: matematikából vagy történelemből ha a gyerek elégtelent kap, mert nem készült, még lehetősége van javítani, lehet belőle világhírű matematikus vagy történész. Ezzel szemben aki a közlekedési ismeretek hiányában a közlekedésben hibát követ el, életével fizethet érte; itt már az élet nem ad lehetőséget a javításra. Tizenkét éves korban minden iskoláskorú gyermeknek a kerékpározás szabályaiból – elméleti és gyakorlati – vizsgát kellene tenni. Tizennégy éves kortól minden fiatakorúnak segédmotoros kerékpározás szabályaiból vizsgát kellene tennie, és megszereznie a vezetői igazolványt. A középiskolákban – bár ott is nagyon leterheltek a pedagógusok és a tanulók is – kötelező tantárgyként kellene tanítani a közlekedési ismereteket és tizennyolc éves korig megszerezni a „B” kategóriára jogosító vezetői engedélyt. Hazánk teherbírásától függően, amikor lehetősége lesz rá, a magyar államnak

¹⁶⁴ 2010. évben az OPSZ elnöksége döntésének megfelelően hazánk valamennyi polgárőre képzésben részesült, és annak zárásaként polgárőr alapismeretekből vizsgát kellett tennie. Hajdú-Bihar megyében valamennyi település polgárőrnek én tartottam a képzést, eddig több mint 4000 polgárőrt oktattam és vizsgáztattam. Szerencsémre nem mindegyik településre kellett külön kimennem, mert több olyan eset volt, hogy 3-4-5 település is összefogott, és közösen szervezték meg a képzést. Valamennyi alkalommal a fontosabb KRESZ-szabályokról, kiemelten a KRESZ-módosításról – a saját új KRESZ-könyvből projektoros kivetítés útján – is tartottam előadást, nyilvánvalóan azt követően polgárőr ismeretekből döntően. Amit szeretnék hangsúlyozni, az, hogy valamennyi polgárőrtársam elismerte, nagyon fontosnak és szükségesnek tartaná, ha évente tartanék képzést, de ha másból nem, KRESZ-ből mindenképpen. Egyértelműen kijelentették, hogy a KRESZ-vizsga óta soha senki nem tartott részükre közlekedési ismeretekből előadást, és a legtöbb település kérte, hogy amikor időm engedi, külön 6-8 óra keretében is igényelnék a KRESZ-ismeretek teljes felfrissítését. Az egyetemi hallgatók viszonylatában még rosszabb a helyzet. „Közlekedésbiztonság és drogvizsga” című szabadon választható tantárgy keretében oktatom a közlekedési ismereteket a Debreceni Egyetemen, amit bármelyik kar hallgatója felvehet. A 3500 hallgatónak, akit eddig tanítottam, egybehangzó véleménye, hogy a KRESZ-vizsgára való 2-3 napos felkészülés után – többen hibapont nélkül – sikeres vizsgát tettek. Valamennyi vizsgakérdést a számítógépen 3-4 alkalommal gyakorolták, és csak az volt a céljuk, hogy az általában három kérdés közül megjegyezzék, melyik a helyes válasz, de fogalmuk nincs a KRESZ szabályairól. Erről egyébként meg is győződtem, győződök, mert minden szemeszter első két órájában felteszek szóban 25-30 kérdést a hallgatóknak, de még soha (!) egyetlen alkalommal sem kaptam helyes, érdemleges választ. (Természetesen nehezebb kérdéseket is felteszek a hallgatóknak, pl.: előzés feltételei, hol tilos előzni, kanyarodás, elsőbbségi jog szabályai, vezetéselméleti kérdések stb., de tudásuk az elvárható minimális szintet sem éri el.) Nyilvánvalóan minden esetben elmondom a helyes válaszokat, s megdöbbenve hallják, hogy mit kellett volna már eddig is tudniuk. De olyan egyszerű kérdésre is, hogy a gyalogosnak hol kell közlekednie, hol mehet át az úttesten, hol van áthaladási elsőbbsége a járművekkel szemben, a közúti közlekedésben ki minősül gyalogosnak és ki nem, illetőleg a járdán szabad-e kerékpáron fenn ülve közlekedni, és ha igen, milyen feltételekkel, még soha nem kaptam megfelelő választ. Ugyanakkor országosan és megyénkben is a kerékpárosok által okozott személyi sérüléssel járó közúti közlekedési balesetek száma – miközben országosan az utóbbi két évben csökkennek a személyi sérüléssel járó balesetek – növekszik. Alapvetően nem lehet csodálkozni azon, hogy fiataljaink a szabályokat nem ismerik, és úgy közlekednek, hogy ezáltal okozói vagy sértettjei lesznek a bekövetkező baleseteknek. Csak az iskolarendszerű képzésben lehet alapos tudást szerezni és felkészíteni a gyermek- és fiatakorúakat a szabályos közlekedésre.

kellene magára vállalnia e tekintetben is a képzési költségeket. (Természetesen addig, amíg az állam nem fedezi a költségeket, sem a vezetői igazolványt, sem a „B” kategóriás vezetői engedélyt nem lehet kötelezően előírni – de tanítani igen!) Az egyetemeken¹⁶⁵ csak szabadon választható tantárgyként tudom elképzelni a közlekedési ismeretek oktatását. Felnőttképzés keretében legalább öt évenként mindenkinek minimális 12 órás továbbképzésen kellene részt vennie, ahol felfrissítené a közlekedési ismereteit. A folyamatos képzések eredményeként – kb. 10-15 év távlatában – hazánkban jelentősen magasabb szintre emelkedne a közlekedési kultúra, a szabályok betartása, ami nem kényszer hatásaként, hanem mindenkinek a tudatából eredne. Amíg ez a folyamatos képzés nem történik meg, a lehető legnagyobb szigorral kell felelősségre vonni azokat a személyeket, akik nem tartják be a közlekedési szabályokat, különösen akik durván megszegik.

3. Gondolataim a közlekedési balesetek csökkentése érdekében

1. A 2009. évi LXXX. tv. módosításával a Btk. 51. § (1), (3) és (4) bekezdés – a pénzbüntetés 2010. január 1-jétől hatályos – alapján a legenyhébb pénzbüntetés 75 ezer, a legmagasabb 108 millió forint. A bíróságok Hajdú-Bihar megyében – de információim szerint hazánkban mindenhol – meghozzák a szigorú büntetéseket. Szerencsére a médiák a kökemény milliós nagyságrendű büntetéseket mint szenzációkat közlik, így a lakosság döntő része már értesült arról, hogy jelentősen szigorodott például ittas járművezetés miatt a bíróságok által kiszabható pénzbüntetések összege. A bíróságoknak továbbra is folytatniuk kell a közlekedési bűncselekmények esetén a hűsbavágó magas pénzbüntetések kiszabását és ezzel együtt – ami legalább ilyen hatásos – a járművezetéstől eltiltást.

2. „Nekem nagyon tetszik az, hogy Franciaországban több ezer traffipaxot kihelyeztek, amivel – az autósok kezdeti felháborodása ellenére – elérték, hogy jelentősen csökkent a halálos balesetek száma. Sarkozy még belügyminiszterként nagyon következetesen végigvitte ezt az ügyet, a befolyt bírságokból ugyanis újabb sebességmérőket vettek. Egy jól kihelyezett traffipax pár hét alatt behozza az árát. Emellett azt tervezzük, hogy alkalmanként megnöveljük az utakon ellenőrző rendőrök számát. Indítottunk egy ilyen akciót a gyorsforgalmi ellen, a magyar ember még mindig jobban tart ugyanis a szankciótól, mint hogy betartaná a szabályokat.”¹⁶⁶ Az OBB ügyvezető elnökének példáját követendőnek tartom. Hazánkban Ausztriához hasonlóan – ahol jelenleg ezer traffipax dolgozik – el kell érni, hogy közútjainkon nagyságrendekkel több sebességellenőrző traffipax működjön, rövid időn belül akár ezer is. A francia példát követve a befolyt bírságokból újabb sebességmérőket kellene vásárolni.

3. A jövőben is folytatni kell a fokozott közúti ellenőrzéseket, melynek célja a magyar közutak közlekedésbiztonságának javítása, valamint annak elérése, hogy a közúti közlekedési balesetek száma, súlyossági foka, valamint a meghalt és megsérült személyek száma tovább csökkenjen. Kiemelt figyelemmel kell lenni a gépi meghajtású kétkerekű

¹⁶⁵ A Debreceni Egyetemen „Közlekedésbiztonság és drogprevenció” című szabadon választható tantárgy keretében oktatom a közlekedési ismereteket is. Szemeszterenként négyszáz hallgató veheti fel a tárgyat – az egyetem valamennyi hallgatója közül bárki –, 26 óra keretében folyik a képzés, kollokviummal zárul.

¹⁶⁶ „Ezer traffipax lenne az ideális” – interjú az OBB ügyvezető elnökével. Forrás: <http://www.origo.hu/auto/20100121-traffipaxok-birsagok-autosok-es-gyalogosok-interju-kiss-csabaval-az.html> (Letöltés időpontja: 2010. 02. 22.)

járművek közlekedésére, mert az utóbbi időben – annak ellenére, hogy a balesetek száma összességében csökken – az általuk okozott balesetek száma emelkedik.

A motorkerékpárosok és a segédmotoros kerékpárosok ellenőrzése során a területi és helyi rendőri szerveknek kiemelt figyelmet kell fordítani a járművezetői jogosultság (vezetői engedély, illetve megfelelő járművezetői kategória meglétére), a bukósisak használatára, a megengedett sebesség betartására, a hatósági engedély meglétére, érvényességére, a jármű műszaki állapotára, a hatósági jelzés elhelyezésére, a személyszállításra vonatkozó szabályok betartására, valamint az ittas, illetve bódult állapotban történő járművezetés ellenőrzésére.

Megállapítható¹⁶⁷, hogy a sebességtúllépés továbbra is a közúti balesetek és a tragédiák első számú oka, hiszen az elmúlt évben a személysérüléssel közúti balesetek 27 %-ának a hátterében még mindig az abszolút, ill. a relatív gyorsajtás állt. Ez az arány a tragédiák vonatkozásában még magasabb. Ez teszi szükségessé, hogy a rendőrség a közúti ellenőrzések során a gyorsajtások visszaszorítását továbbra kiemelten kezelje, továbbá megfelelő fejlesztéseket hajtson végre a sebességmérő eszközök vonatkozásában. A már bejelentett terveknek megfelelően a közeljövőben 200 db sebességmérő készülék beszerzésére kerül sor.

Az ittasan okozott közúti balesetek száma évek óta csökkenő tendenciát mutat, ugyanakkor ezeknek a baleseteknek az összes személysérüléssel közúti baleseten belüli aránya még mindig meghaladja a 11 %-ot.

A járműüket szeszitaltól befolyásolt állapotban vezetők, továbbá az ittas gyalogosok potenciális veszélyt jelentenek a többi közlekedő részére, ezért az ittas járművezetés visszaszorítása társadalmi érdek. Ez az alapja annak, hogy a rendőrség – számos EU tagállam gyakorlatával megegyezően – a leállítási jellegű közúti ellenőrzései során általános jelleggel alkalmazza a légalkohol mérést, továbbá 2011-ben 400 db elektromos kézi légalkoholmérő készülék beszerzését tervezi.

A kerékpáros közlekedés kérdésköre ugyancsak a rendőrség által 2011-ben kiemelten kezelt feladatok közé tartozik. Ennek oka, hogy a közúti közlekedés legvédtelenebb képviselői közé tartozó kerékpárosok részaránya különösen magas a balesetek okozásában (2010-ben 11 %), jelentősen meghaladva a kerékpárosoknak a közúti forgalmon belüli tényleges arányát.

Riasztó továbbá, hogy a személygépkocsi vezetőket követően a kerékpárosok okozzák a legtöbb balesetet, többet, mint az autóbusz- és a tehergépkocsi-vezetők összesen!

4. Az objektív felelősség elvével már készülő Ph.D. dolgozatomban is kiemelten foglalkozom. Az új jogszabály elsősorban a büntetés alól kibújó gyorsajtókat célozta meg.¹⁶⁸ A rendőrséget dicséret illeti, hogy következetesen az elmúlt három évben érvényt szereztek az új jogszabálynak, s ezáltal jelentősen csökkentek a közúti közlekedési balesetek. Kifogásolom viszont azt a rossz gyakorlatot, hogy nem törekszenek a szabálysértés elkövetőinek megállapítására, mert velük szemben a járművezetéstől eltiltást is lehetne alkalmazni, ami szintén jelentősen szolgálná a megelőzést. A zéró tolerancia

¹⁶⁷ További információk elérhetők a www.baleset-megelozes.eu honlapon.

¹⁶⁸ Mintegy 35 évi rendőri pályafutásom alatt mindig azért harcoltunk, hogy hazánkban is kerüljön bevezetésre az objektív felelősség. A gyorsajtók tízezerrel úszták meg a felelősségrevonást, mert azzal védekeztek, hogy „a gépkocsit nem én vezettem, hanem a hozzátartozóm, de mivel hozzátartozóm, ezért nem vagyok köteles megmondani, hogy ki vezette”, így a szabálysértési eljárások tömegesen megszüntetésre kerültek.

pedig az ittas vezetést szorítja vissza, amihez a pénzbüntetések jelentős megszigorítása szervesen alkalmazkodik.

5. A Magyar Rendőrség közlekedési szolgálata mindig is egy sajátos helyzetben létezett. Volt olyan időszak, amikor a létéért küzdött. Ez a szolgálati jelleg létszámát tekintve az egyik legkisebb szervezeti egység a rendőrségen belül. A közlekedés, mint a társadalom egyik legdinamikusabban fejlődő ágazata – infrastruktúra, a forgalom sűrűsége, a járművek száma, a tranzit- és idegenforgalom bővülése – megköveteli a szolgálati ág fejlesztését is. A kívánatos az lenne, ha a közlekedés területén jelentkező feladatokat – ellenőrzés, közlekedési balesetek kezelése, közúti biztosítások – maradéktalanul a közlekedési szolgálat látná el. A szakszerűséget tekintve sokat nyerne az állampolgár, a szabálysértési hatóság, az ügyészségek, bíróságok, biztosítók, stb., s ez nagyban vonatkozná a rendőrség presztízsének emeléséhez. A közrendvédelmi állomány vonatkozásában jelentős erő, eszköz, szabadulna fel. (Az intézkedések 70-80 %-a ma közlekedési jellegű.) A mai viszonyok között még nem nélkülözhető a közrendvédelmi szolgálat ezirányú tevékenysége. Az itt felvázolt elv érvényesülését az élet ki fogja kényszeríteni, már ma is számos példa van rá. (AETR, ADR ellenőrzéseket csak erre kiképzett állomány ellenőrizhet, személyi sérülési balesetknél csak közlekedési rendőr intézkedhet.) A társadalom részéről elvárás, hogy az intézkedő állomány fokozott figyelmet fordítson a közrend, közbiztonság elleni és a kiemelt – mindenekelőtt a közúti közlekedés biztonságára súlyos veszélyt jelentő, a főbb baleseti okokat képező – közlekedési szabálysértések felderítésére.¹⁶⁹

6. A preventív tevékenységnek alapvetően a kiemelt közlekedésbiztonsági célterületekre kell irányulnia. A baleset-megelőzési prioritásokat szükséges meghatározni:

- a sebességtúllépések visszaszorítása,
- az ittas járművezetés visszaszorítása,
- a gyalogos balesetek megelőzése,
- passzív biztonsági eszközök (biztonsági öv, biztonsági gyermekülés, láthatósági mellény) használatának ellenőrzése.

7. A térfigyelő kamerákban rejlő lehetőségek: a térfigyelő kamerák új eszközt jelentenek a bűnelkövetés észleléséhez, megakadályozásához, vagy a már bekövetkezett bűncselekmény körülményeinek és elkövetőjének felderítéséhez. Ma még a térfigyelő kamerák a bűn- és baleset-megelőzés, valamint a bűnüldözés legköltségesebb eszközei közé tartoznak, s alkalmazásuk esetén is szükség van élő munkaerőre – figyelőemberre. Angliában konkrét felmérés készült arról, hogy miközben egy nagyváros térfigyelő kamerákkal való ellátása óriási összegbe került, addig ezer kamerára egy bűncselekmény jut.

¹⁶⁹ Megvizsgáltam a közterületi felügyelet és a közterületi rendőr állomány által tett feljelentések és az ennek következtében lefolytatott 2009. évi szabálysértési eljárások alakulását. A feljelentettek túlnyomó többsége a korábbi éveknek megfelelően a közlekedési szabálysértést elkövetők közül került ki, amely az összes feljelentett személy 96.4 %-a, az elkövetők 3.6 %-a pedig közrend, közbiztonság elleni szabálysértést követett el. A kiemelt közlekedési szabálysértés miatt feljelentettek száma 24%-kal (104520-ról 79142-re) csökkent. A kiemelt, a közlekedés biztonságára nagyobb veszélyt jelentő közlekedési szabálysértés miatt feljelentetteknek a kisebb súlyú közlekedési szabálysértés miatt feljelentettekhez viszonyított aránya (csak 15%), 2008. évinél (20.3 %) kedvezőtlenebbé vált, tehát még inkább túlsúlyban vannak a kisebb súlyú szabálysértés miatti feljelentések.

Fenti pro és kontra érvek mellett is kijelenthetjük, a térfigyelő kamerák felbecsülhetetlen értékű segítséget nyújtanak a bűncselekmény utólagos rekonstrukciójában, az elkövető személyleírásának – így végső soron a kilétének – megállapításában, gépjárművének azonosításában, érkezési és távozási útvonalának felderítésében.

8. A külföldi állampolgárok által elkövetett közlekedési szabálysértések esetén a járművezetők jelenlegi szabályaink alapján csak kevés alkalommal kerülnek elmarasztalásra. A jövőre nézve ki kellene dolgozni, hogy a külföldiekkel szemben is minden esetben – a magyar járművezetőkhez hasonlóan – hatékonyan lehessen intézkedni. A felelősségre vonásokat indokolja, hogy a külföldi állampolgárok az elmúlt évek során hazánk területén nagyon sok közúti közlekedési balesetet okoztak. A balesetek között szerepel a gyorsajtás és egyéb ok cím alatt az elalvás, vezetés közben.

Az olyan országok állampolgárai esetében, ahol nem tartják be az áru- és személyszállítást végző gépjárművezetők vezetési és pihenőidejére vonatkozó előírásokat, az 561/2006 EK rendelkezéseit – mint pl. Ukrajna, ahol nem kötelező a sebességmérő műszer (tachográf)¹⁷⁰ használata –, ha átlépik hazánk területét, legalább 8 óra pihenő időre kellene kötelezni a járművezetőt.¹⁷¹

9. Készülő disszertációmban szerepel, hogy szigorúbbá vált a pontrendszer. Ez csak akkor fogja elérni a célját, ha a közúti ellenőrzések számának jelentős növelésével folyamatosan kiszűrjük a szabálytalan közlekedőket. A rendőrségnek a bűn- és baleset-megelőzésre kell helyeznie a hangsúlyt. Hazánkban egy erős, jól felszerelt, képzett rendőrség – a több mint 90 ezer fős, kiképzett, minőségi munkát végző polgárőrséggel együttműködve – rendet tud tartani hazánk közútjain, és ezzel elérhető – ami az EU elvárása is 2020-ig¹⁷² –, hogy tíz éven belül évi 450 alá csökkenjen a közúti közlekedési balesetekben meghalt személyek száma.

10. A médiának pozitívan kell hozzáállnia a változásokhoz, az utóbbi időben többé-kevésbé meg voltam elégedve a közlekedésbiztonság, baleset-megelőzés, közlekedési bűnözés tárgykörben közölt híradásaikkal. A közlekedők értesültek a változásokról, ezt továbbra is folytatniuk kell.

11. A polgárőrség fokozottabb bevonása, a közlekedésbiztonság javítása, a baleset-megelőzés tevékenység végzésébe, mert a bűnmegelőzés terén már letette a névjegyét a polgárőrség, de a baleset-megelőzés terén – megítélésem szerint – még mindig óriási tartalékok vannak. Röviden szeretném vázolni melyek azok a területek, ahol számítani lehet

¹⁷⁰ Az áru- és személyszállítást végző gépjárművezetők vezetési és pihenőidejére vonatkozó előírások megváltoztak. 2007. 04. 11-től a 3820/85 EGK rendelet helyett az 561/2006 EK rendelet előírásait kell alkalmazni! Az 561/2006 EK rendelet területi hatálya a Közösség, illetve Svájc és az Európai Gazdasági Térség. Ezen a térségen kívül az AETR megállapodáshoz csatlakozott országok területén továbbra is az AETR szabályai hatályosak.

¹⁷¹ 2010. 10. 16-án 15 óra körüli időben az M3-as autópályán Budapest felől Debrecen irányába közlekedtünk – 8 fő polgárőr vezető + 1 gépkocsiveető – mikrobusszal. Útjavítás miatt – közúti jelölésekkel – átirányítottak a szembejövő forgalom belső sávjába. Láttuk, hogy velünk szemben a szélső sávban közlekedő kamion a szalagkorlátnak ütközött, s azt áttörve a jobb oldalára borult. Életünket annak köszönhetjük, hogy az ukrán kamion vezetője elalvás előtt a kormányt jobbra rántotta. Amennyiben balra rántotta volna, frontálisan összeütközünk a felboruló 40 tonnás kamionnal.

¹⁷² Az EU újabb közlekedésbiztonsági célkitűzése, hogy 2011 és 2020 között 40 %-kal csökkenjen a közúti balesetekben meghalt személyek száma.

(kell) a polgárőrök tevékenységére. A polgárőrök baleset-megelőzési tevékenysége iránti egyre növekvő igényt és az ehhez a feladatkörhöz kapcsolódó (egyre nagyobb) szakmai kihívásokat figyelembe véve – a polgárőrség tagozódásának folyamatában – még a kilencvenes évek második felében megalakult a polgárőrök közlekedési szolgálata, majd az országot átfogó szakmai szervezetként a polgárőrség közlekedési tagozata.

A hagyományos polgárőr járőri tevékenység mellett – az ORFK-OBB beleset-megelőzési tevékenységével összhangban az utóbbi 10 évben egyre nagyobb jelentőséget kapott a polgárőrök közlekedésbiztonsági és baleset-megelőzési tevékenysége. 1996. évben megalakult a polgárőrök – szakmai alapon szerveződött – közlekedési szervezete, majd ezt követően az országos szintű szakmai koordinációt lehetővé tevő Közlekedési Tagozat. Ezzel különböző baleset-megelőzési projektek kidolgozása, országos szintű megszervezése és végrehajtása vált lehetségessé. Legkorábbra az „Egy iskola – egy polgárőr” program nyúlik vissza, amelyben a balesetek megelőzése érdekében a tanulók közlekedésének biztosítása mellett megjelenik a tanulók közlekedési nevelése is.

A polgárőrség a közlekedésbiztonsági tevékenysége során ma már kölcsönösen együttműködik a rendőrség, a katasztrófavédelem szerveivel, a hivatásos önkormányzati és az önkéntes tűzoltóságokkal. A baleset-megelőzési munkában a fenti szervezeteken kívül polgárőrök fontos partnerei a pedagógusok, és a közlekedéssel, valamint a közlekedésben résztvevőkkel foglalkozó szakmai és civil szervezetek. A polgárőrség közlekedéssel kapcsolatos feladatainak jogi alapját a Polgárőrsegről szóló 2006. évi LII. törvény módosítása¹⁷³-jelzőőri feladatok ellátása- határozta meg. A leírtak figyelembe vételével a Polgárőrség közlekedésbiztonsági és baleset- megelőzési stratégiája: „Személyes példamutatással és polgárőr szolgálat ellátásával elősegíteni a közlekedési balesetek számának csökkenését!”¹⁷⁴ Fő területei:

I. Baleset-megelőzési tevékenység: 1. a polgárőrök részére közlekedéssel kapcsolatos megváltozott jogszabályok és a polgárőrök feladatainak oktatása; 2. együttműködve a rendőrség és az önkormányzatok helyi szervezeteivel a megfelelően képzett polgárőrök részvételével országos szintű, rendszeres tájékoztatás a közlekedésben leginkább veszélyeztetettebb résztvevők (gyermekek, fiatalok, időskorúak) részére; 3. részvétel a különböző nemzetközi szervezetek (ENSZ, EU, stb.) által szervezett baleset-megelőzési akciókban.

II. Közlekedésbiztonsági tevékenység: 1. a polgárőr/rendőr közös szolgálat ellátás; 2. „egy iskola-egy polgárőr” rendszer országos kialakítása, az „Iskolarendőr” rendszerrel történő koordinálásával; 3. „látható” közlekedési polgárőrség megszervezése (forgalmas közlekedési gócpontokon és balesetveszélyes útszakaszokon); 4. jelzőőri feladatok ellátása iskolák és óvodák környékén valamint közúti baleset helyszínén; 5. részvétel a nemzetközi rendőri szervezetek (TISPOL, AQUAPOL, RAILPOL) által szervezett ellenőrzéseiben.

¹⁷³Lásd: 2009. évi LXXXIV. törvény a közbiztonság és a közrend védelmében, illetve fenntartásában közreműködő szervezetvonatkozó egyes törvények módosításáról

¹⁷⁴ Az oktatások során minden esetben hangsúlyozom, hogy a polgárőröknek úgy kell élni és dolgozni, hogy a lakókörnyezetében élő emberek, a település lakossága tisztelje, szeresse, mert csak így tudja szolgálatát hatékonyan, maradéktalanul elvégezni, ebbe beletartozik természetesen az is, hogy messzemenően be kell tartani a közúti közlekedés szabályait. A példamutató magatartásukat a családjuk és a közvetlen baráti környezet is kövesse, így legalább 10-15 ember megszorozva a 90.000 fős polgárőrséggel már több mint egymillió közlekedőt jelent.

Összegző értékelés: Messzemenően egyet értek Irk Ferencsel abban, hogy a közlekedésbiztonság gyökeres és tartós javításához a 3E¹⁷⁵ mindegyikének összehangolt és középtávú koncepciójára van szükség. A közlekedés biztonságának érvényesülése elképzelhetetlen néhány alapelv garantálása nélkül. Ezek olyan kötelezettségek, amelyekhez valamennyi úthasználónak alkalmazkodnia kell. Kompetens szakemberek ide sorolják a következőket: 1. Ne okozzon balesetet, sőt a személy- és vagyónbiztonságot se veszélyeztesse. 2. Tegyen meg minden tőle elvárható a balesetek elhárítására, illetve a balesetek következményeinek mérséklésére. 3. A közlekedés többi résztvevőjét közlekedésében indokolatlanul ne akadályozza és ne is zavarja.¹⁷⁶

Végezetül szeretnék egy KRESZ-szabálmódosítást is javasolni, melyre égetően szükség lenne, és az elmúlt 35 év alatt 17 alkalommal történt módosítás során erre nem került sor.

4. Meddig tart a „Megállni tilos” tábla hatálya?

Jogi alap: KRESZ¹⁷⁷ 15. § (2) bek.: A „Megállni tilos” és a „Várakozni tilos” jelzőtáblák hatálya a táblánál kezdődik és a következő útkereszteződésig tart¹⁷⁸, kivéve három esetet – az a)-c) pontokban foglaltakat –, de mivel ez most a témánk szempontjából lényegtelen, csak a főszabályt értelmezem.

Hogyan kell értelmezni? Az útkereszteződés elejéig vagy végéig tart? Elsősorban azt tartom súlyos hibának, hogy 1976. jan. 1-től már 17 alkalommal módosult és kiegészült a KRESZ, de ezzel az óriási hiányossággal, hibával soha nem foglalkoztak. Az értelmezés szempontjából három jogszabályt kell megvizsgálni.

A) KRESZ 14. § (6) bekezdése alapján a 14. § (1) bekezdés c)-g)¹⁷⁹ pontjában említett jelzőtáblák hatálya a táblánál kezdődik, és a következő útkereszteződés kezdetéig tart – megjegyzés: az 1/1975 (II. 5.) KPM-BM e. rendelet hatályba lépésekor még nem szerepelt a „kezdetéig” szó¹⁸⁰, azt a 2/1984 (I. 29.) KM-BM e. rendelet iktatta be, tehát ha a jogalkotó szándéka a „Megállni tilos” táblára vonatkozóan az lett volna, hogy az útkereszteződés kezdetéig tartson, akkor a 15. § (2) bek. hatályát is módosította volna –,

¹⁷⁵ Lásd In: Irk Ferenc: A közlekedésbiztonság helyzete nemzetközi kitekintéssel és a közlekedésrendszert továbbfejlesztésének lehetőségei, módszerei. 1. Közlekedési felvilágosítás és nevelés ("Education"), 2. A kritikus baleseti helyek megszüntetése ("Engineering"), 3. Közúti ellenőrzés ("Enforcement"). In: Rendészeti Szemle Különszám, 2010. március, 228-229. o.

¹⁷⁶ E fontos elvárások a bizalmi elvből és a KRESZ 3. § (1) bekezdés c) pontjából egyértelműen következnek.

¹⁷⁷ A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet

¹⁷⁸ Megvizsgáltam a jelenleg hatályban lévő 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes számú rendelet előtti hatályban volt 2/1962. (IX.29.) BM-KPM rendelet 24.§ (2) bekezdését, mely szó szerint megegyezik a jelenlegi KRESZ 15. § (2) bekezdésével.

¹⁷⁹ KRESZ 14. § (1) bek. c) pontja „Megfordulni tilos”, d) „Sebességkorlátozás”, e) „Legkisebb követési távolság” – ebből két tábla van, 1. ha a táblán a személygépkocsik jelképe van: azt jelzi, hogy az úton a járműveknek egymást a táblán megjelöltnél kisebb távolságban követni tilos; 2. ha a táblán tehergépkocsik jelképe van, a tilalom az egymást követő járművek közül csak a 3500 kilogrammot meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsikra, valamint a vontatókra, a mezőgazdasági vontatókra és a lassú járművekre vonatkozik; f) „Előzni tilos”, g) „Tehergépkocsival előzni tilos”.

¹⁸⁰ Az eredeti 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet 10. § (6) bekezdésében még nem szerepelt a „kezdetéig” szó, hanem: (6) Az (1) bekezdés c)-g) pontjában említett jelzőtábla hatálya a táblánál kezdődik és a következő útkereszteződésig tart, (nincs benne a kezdet szó, azt csak a 2/1984. (I.29.) KM-BM együttes rendelet iktatta be! Hatályos: 1984. július 1-től.) kivéve, ha a jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő tábla ennél rövidebb távolságot jelöl meg vagy a (7) bekezdésben említett jelzőtábla a tilalmat előbb feloldja.

kivéve két esetet, de ezt most a probléma megoldása szempontjából szintén figyelmen kívül kell hagyni. A KRESZ ezen rendelkezése kivételes szabályként taxatív felsorolja azokat a jelzőtáblákat – 14. § (1) bek. c)-g) pontokban –, amelyek hatálya a táblánál kezdődik és a következő útkereszteződés kezdetéig tart, ebből logikusan következik, hogy a többi tilalmi jelzőtábla – ideértve a „Megállni tilos” jelzőtáblát is – hatályára általános szabályként az vonatkozik, hogy ha nincs benne a kezdet szó, akkor hatályuk a következő útkereszteződés végéig tart.

B) KRESZ 15. § (2) bek.: – lásd Jogi alap – A „Megállni tilos” jelzőtábla hatálya a táblánál kezdődik, és a következő útkereszteződésig tart. A jogszabályban nincs benne a „kezdet” szó, tehát nyilvánvalóan úgy kell értelmezni, hogy a hatálya az *útkereszteződés végéig* tart, kivéve három esetet, az a)-c) pontokban foglaltakat.

C) KRESZ 40. § (5) bek. d) pontja alapján: „Tilos megállni körforgalmú úton, útkereszteződésben és az úttestek széleinek metszéspontjától számított 5 méter távolságon belül, ha a közúti jelzésből más nem következik; az útkereszteződésben az úttorkolattal vagy útelágazással szemben megálló járműre – ha ez a többi jármű bekanyarodását nem akadályozza – a tilalom nem vonatkozik. Értelmezve a jogszabályt, ez azt jelenti, hogy úttorkolattal vagy útelágazással szemben meg szabad állni, ha ez a többi jármű bekanyarodását nem akadályozza, de ha a közúti jelzésből más következik – ki van helyezve az útkereszteződés előtt a „Megállni tilos” jelzőtábla –, akkor tilos megállni az útkereszteződésben, mert a tábla hatálya az útkereszteződés végéig tart.

Ez a joghézag, ami jelenleg van, országosan óriási problémát okoz, és megosztja a jogalkalmazókat. Ez elsősorban a rendőröknek és a közterület-felügyelőknek okoz nagy jogértelmezési problémát, de természetesen az állampolgároknak mint közlekedőknek is.

Csak egyetlen esetet szeretnék megemlíteni: hazánk egyik városában – szándékosan nem publikálom, hogy melyik településen történt, mert nem ez a szándékom, hanem az, hogy bizonyítsam, milyen nagy fennakadást okoz a jogalkalmazásban – 2010. áprilisában a közterület-felügyelők elrendelték egy személygépkocsi elszállítását, mert a város területén az úttorkolattal szemben – valóban nagyon széles úttorkolatról/útelágazásról van szó – a gépkocsi szabálytalanul várakozott (parkolt). A „Megállni tilos” jelzőtábla alatt a KRESZ 15. § (9) bekezdésében foglaltak alapján elszállítást jelző kiegészítő tábla volt elhelyezve, mely alapján a szabálytalanul elhelyezett járművet elszállítással eltávolíthatják. A tényállás alapján tehát a jármű közterületen, a KRESZ szerint közúti közlekedési szabályokat sértő módon volt elhelyezve. A közterület-felügyelő által a helyszínen készített fényképfelvétel, illetve videofelvétel egyértelműen bizonyítja, hogy a jármű az útkereszteződésben, a „Megállni tilos” tábla hatálya alatt parkolt. A közterület-felügyelők a rendőrhatalom értesítése mellett, a „közterületen szabálytalanul elhelyezett jármű elszállításáról szóló jegyzőkönyv” tanúsága szerint elrendelték a jármű elszállítását. A Közterület-felügyelet az intézkedést a Közterület-felügyeletről szóló 1999. évi LXIII. törvény (továbbiakban: Kftv.) 20. § (1) bekezdésében felhatalmazott jogkörében, illetve az igazságügyi és rendészeti miniszter a kerékbilincs közterület-felügyelet általi alkalmazására, a járművek elszállítására, valamint a felmerült költségekre vonatkozó szabályokról szóló 55/2009. (X.16.) IRM rendelete (továbbiakban IRM rendelet) alapján hajtotta végre. Az intézkedés költsége az IRM rendelet 20. § (4) bek. felhatalmazása alapján a város önkormányzatának a szabálytalanul elhelyezett járművek elszállításával és a kerékbilincs alkalmazásával kapcsolatos szabályokról szóló önkormányzati rendeletével megállapított díjtétel alapján került alkalmazásra. A jármű elszállítását a Kftv. 20. § (7) bek. alapján közreműködő Zrt. végezte, ami a város közterület-felügyeletével szerződéses jogviszonyban

áll. A szabálysértő panasszal élt a közterület-felügyelői intézkedéssel szemben a városi rendőrkapitányságon. A rendőrkapitányság a panaszt – mint megalapozatlant – elutasította, a közterület-felügyelői intézkedést helybenhagyta. Újabb panasz folytán azonban a megyei főkapitányság a városi rendőrkapitányság határozatát megsemmisítette, és az első fokú szervet új eljárás lefolytatására utasította. A városi kapitányság vezetője az új eljárás lefolytatásának eredményeképpen a panasznak helyt adott, valamint az elszállításért kifizetett összeg visszafizetéséről rendelkezett. E határozatban foglaltakkal természetesen a Közterület-felügyelet vezetője nem értett egyet, mert álláspontja szerint a közterület-felügyelők intézkedése törvényes, megalapozott és jogszerű volt. A Közterület-felügyelet helyi vezetője hivatkozott az általam és szerzőtársam által írt Közlekedési ismeretek c. könyvben foglaltakra, miszerint a „Megállni tilos” és a „Várakozni tilos” jelzőtáblák hatálya a táblánál kezdődik és a következő útkereszteződésig – értelmezve: az útkereszteződés végéig – tart, kivéve...¹⁸¹ A továbbiakban meggyorsítom az ügy folytatását. Az ügy a megyei főügyészségre került, ahol velem is konzultáltak. Jelenleg még nincs jogerős határozat az ügyben.

Ez csak egy ügy volt a sok közül, amit példaként ismertettem. 2009. és 2010. években az országos polgárőr közlekedésbiztonsági vetélkedőkön¹⁸² – minden évben megrendezésre kerül az országos döntő – a szakmai tesztalapon, melyet én szerkesztek, kérdésként tettem fel a versenyzőknek, hogy meddig tart a „Megállni tilos” tábla hatálya. Mindkét évben ez volt a legnehezebb kérdés, a 42-42 versenyző több mint fele helytelen választ jelölt meg. Az ország minden részéről állandóan kapom a telefonokat, hogy meddig tart a hatálya a „Megállni tilos” jelzőtáblának.

A jogszabály értelmezése: A KRESZ 15. § (2) bekezdésének értelmezéséhez áttanulmányoztam Pokol Béla: Jogelmélet Társadalomtudományi trilógia II. a jogszabály értelmezése című fejezetét.¹⁸³ A szerző mélyreható vizsgálatot folytatott és több ország jogrendszerét együttesen vette szemügyre, így 12 jogértelmezési alapot különített el, amelyekből a jogszabályok értelmét meghatározhatjuk. Egy-egy országban persze nem egyforma súllyal esnek latba ezek az értelmezési alapok, és van, ahol némelyik teljesen ismeretlen, másutt szinte mindegyik használatos valamilyen mértékben. Ezek a következők: 1. A jogi szöveg értelmezése a használt szavak hétköznapi értelme szerint. 2. Egyes szavak speciális-technikai értelme szerint, amennyiben egy kifejezésnek ilyen értelme is van a hétköznapi mellett, vagy eleve csak ilyen értelmű. 3. A kontextuális értelmezés az egyes rendelkezések szavait, kifejezéseit a jogszabály egészébe vagy a kapcsolódó jogszabályok együttesébe illesztve ruházza fel értelemmel. 4. A jogi szöveg értelmezése joglogikai maximák alapján. 5. Precedenseken nyugvó értelmezés. 6. A jogi szöveg értelmezése analógia útján. 7. A doktrinális-jogdogmatikai értelmezés. 8. A jogi szöveg értelmezése a jogági jogelvek, illetve a jog általános elvei szerint. 9. A jogi szöveg értelmezése az

¹⁸¹ Bíró Gyula – Both János: A közúti közlekedés szabályai. Lícium-ART Kiadó, Debrecen, 2008. 54. o.

¹⁸² 2005 óta – immár hatodik alkalommal – megrendezésre került az országos polgárőr közlekedésbiztonsági vetélkedő. Az országos döntőre minden megyéből 2-2 versenyző és Budapestről 4 fő jut be, így 42-en vetélkednek. A vetélkedőn ügyességi és elméleti versenyszámok vannak. Az elméleti szintén két részből áll: egy-egy KRESZ-tesztalapot és polgárőr szakmai tesztalapot kell kitölteniük a versenyzőknek. 2009. évben a szakmai tesztalapa – amit minden évben én készítek – az egyik kérdés a „Megállni tilos” tábla hatálya volt. 28-an hibásan oldották meg ezt a kérdést, ez volt a legnehezebb feladat számukra. Mellékesen megjegyzem, a 42 versenyzőből több mint a fele közlekedési szakoktató, főállásban. 2010. évben a „Várakozni tilos” tábla hatályát kérdeztem – amely megegyezik a „Megállni tilos” tábla hatályával –, ezt már csak 22-en rontották el.

¹⁸³ Pokol Béla: Jogelmélet Társadalomtudományi trilógia II. a jogszabály értelmezése című fejezete, 217-240. o.

alkotmányos alapjogokra és alapelvekre építve. 10. A jogi szöveg értelmezése a jog vagy egyes jogágak mögöttes etikai értékei fényében. 11. A jogi szöveg értelmezése az adott jogszabály céljait figyelembe véve. 12. A jogi szöveg értelmezése a jogalkotó akarata alapján.

A felsorolt tucatnyi jogértelmezési alaptól csak hármat kívánok kiemelni terjedelmi és egyéb okok miatt.

A. Hétköznapi, szó szerinti értelmezés: a szavak és kifejezések alapján történő értelmezésnél eldöntendő kérdés, hogy ha egy szónak speciális szakmai-technikai értelme van, akkor ezt előnyben kell-e részesíteni, vagy a szó általános, hétköznapi értelme az irányadó a jogalkalmazó számára. Hazánkban más bűncselekmények kapcsán is felmerül a köz- és a szaknyelv közti eltérés értelmezésének problematikája.¹⁸⁴ E dilemmára az egyes országokban eltérő gyakorlattal válaszolnak. A lengyel gyakorlatban, ha nincs explicit jogi definíció egy kifejezésre, a bírónak a hétköznapi értelmet kell elfogadnia. A franciában, ha ellentét áll fent egy szó hétköznapi és speciális-szakmai értelme között, az utóbbi az irányadó.¹⁸⁵

B. A jogalkotó akarata, szándéka szerinti értelmezés: ezt az értelmezést – tévesen – le szokták szűkíteni a jogalkotó céljaira, amit a jogszabály el kívánt érni, és ebben az értelemben az előbbi objektív cél szubjektív-akarati ellenpárjaként fogják fel. Mivel ez is az egyik lehetséges része a tárgyalt értelmezési fajtának ezért azokban az országokban, ahol a törvény objektív céljával szemben ezt a szubjektív jogalkotási folyamatot tekintik mérvadónak, ott a jogszabály céljai után kutatást nemcsak a szövegében keresik, hanem különböző jogszabály-előkészítési anyagokban, és ennek tükrében igyekeznek feltárni a törvényhozók tényleges akaratát.¹⁸⁶ Ám a jogalkotó akarata-szándéka szerinti értelmezés szélesebb, és tulajdonképpen az összes fenti értelmezési fajtára kiterjedhet. Hogyan értette, hogyan szerette volna érteni a jogalkotó az általa használt szavakat – hétköznapi, technikai értelemben –, milyen mértékben kontextuálisan beágyazva választotta ki őket? Eleve számba vette-e a joglogikai formulákat, és ezért – elfogadva őket – nem fogalmazta meg szövegesen a belőlük kényszerűen következőket, vagy inkább fel sem merültek előtte ezek a formulák? Az adott jogág, a jog elveit szem előtt tartotta-e a szövegezés során, és ezek fényében értette-e az egyes jogi rendelkezéseket stb.? Attól függően tehát, hogy egy jogrendszerben nagy súlyt adnak-e a jogalkotó akaratának-szándékának, az összes értelmezési fajtánál vizsgálhatják ezt. Vagy ha nem tulajdonítanak nagy jelentőséget neki, mindegyiknél háttérbe szorul a jogalkotó akaratának kutatása.

A KRESZ 15. § (2) bekezdését vizsgálva nyilvánvalóan a jogalkotó akarata az volt, hogy a „Megállni tilos!” jelzőtábla hatálya az útkereszteződés végéig tartson, mert az útkereszteződésig tilos megállni és miért engedné, hogy éppen az útkereszteződésben lehessen megállni és várakozni, tekintettel arra, hogy főszabályként tilos megállni az útkereszteződésben és annak metszéspontjától számított 5 méter távolságon belül. A másik fontos érv, ami ennél is erősebb, hogy a 14. § (6) bekezdésben említett 6 jelzőtábla hatálya a táblánál kezdődik és a következő *útkereszteződés kezdetéig* tart, kivéve két esetet, amikor

¹⁸⁴ Lásd pl. Madai Sándor: A csalás büntetőjogi értelmezése. Hvg-Orac. Budapest, 2011. 9-11. o.

¹⁸⁵ Lásd a lengyelhez Wróblewski, J.: Statutory Interpretation in Poland. 262. o. In: MacCormick, D. N. / Summers, R. S. (ed.): Interpreting Statutes. A Comparative Study. Dartmouth, 1991. Aldershot. 257-310. o.; a franciához Troper, M. / Grzegorzcyk, C. / Gardies, J.-L.: Statutory Interpretation in France. 185. p. In MacCormick, D. N. / Summers, R. S. (ed.): Interpreting Statutes. A Comparative Study. Dartmouth, 1991. Aldershot. 171-212. p.

¹⁸⁶ MacCormick, D. N. / Summers, R. S. (ed.): Interpreting Statutes. A Comparative Study. Dartmouth, 1991. Aldershot. 522. o.

nem tart addig. E szakasznál a KRESZ pontosan fogalmaz, mert egyértelműen meghatározza, hogy a kezdetéig tart, így a jogalkotó a szándékát egyértelműen jelzi a 15. § (2) bekezdésnél, ahol nem szerepel a kezdet szó, hogy a végig tart a „Megállni tilos!” tábla hatálya.

C. Nyelvtani, szó szerinti értelmezés: ez az értelmezés központi jelentőségűnek tűnik a magyar felsőbbbíróságok gyakorlatában, a polgári és a büntetőítéletek között azzal a különbséggel, hogy az utóbbiaknál a nyelvtani értelmezés sokszor összefonódik a jogdogmatikaival, és abba beleágyazva jelenik meg. Egy másik eltérés a nyelvtani értelmezés terén a két jog terület között a szavak általános-hétköznapi értelméhez való ragaszkodás a büntetőjogi ügyekben, ezzel szemben szabadabban értelmeznek a polgári ügyekben. Így a kiterjesztő vagy a szűkítő értelmezés sokkal gyakoribb a polgári perekben, míg a büntetőjogiakban a szavak általánosan elfogadott értelme általában támpont az ítéletek alapjaként szolgáló tényállások megállapításában.

Összegezve: a hétköznapi szószerinti értelmezés alapján, ha az úttesten ki van helyezve a „Megállni tilos!” jelzőtábla az átlag emberben fel sem merül az, hogy az útkereszteződésben lehessen éppen megállni és várakozni. Mindenki előtt nyilvánvaló, hogy tilos megállni csak figyelmen kívül hagyja a tilalmi szabályt és szabálysértő módon – mivel nincs hely a közelben ahol szabályosan várakozni lehessen – megáll az útkereszteződésben. Ez csak egy védekezés részéről, hogy mentesüljön (megússza) a szabálysértés elkövetésével járó jogkövetkezményektől. Valamennyi hivatalos KRESZ könyvben, tesztlapokon az a helyes válasz, hogy a hatálya a „Megállni tilos!” táblának az útkereszteződés végéig tart. Tehát minden közlekedő ember aki szeretné a szabályokat betartani utána nézhet, megtanulhatja a „Megállni tilos!” tábla hatályát és be is tartja e fontos szabályt. Az általam leírtak ellenére mégis az az érzésem, hogy egy bírósági per esetén az ügyben eljáró bíróság könnyen juthat olyan döntésre, hogy ha a hatóságok sem tudnak egyértelműen állást foglalni a jelzőtábla hatálya kérdésében, akkor hogyan várható el ez az állampolgártól.

Javaslatom: módosítani kell a KRESZ 15. § (2) bekezdését:

„(2) Az (1) bekezdés a) és b) pontjában említett jelzőtáblák hatálya a táblánál kezdődik és a következő útkereszteződés végéig tart, kivéve...”

Fontosnak tartom: a KRESZ szabályait úgy kell megalkotni, hogy azok az első olvasatra érthetőek, világosak, egyértelműek legyenek. Egy átlag állampolgártól – laikustól – nem várható el, hogy értelmezze a jogszabályt. A KRESZ-t nem jogászoknak írják, hanem valamennyi állampolgárnak, mert mindenki közlekedik. A KRESZ szabályait valamennyi közlekedőnek meg kell (kellene) tanulni, elsajátítani a készség szintjén, és be is kell tartani a szabályokat.