

**A KÖZLEKEDÉSI SZABÁLYSÉRTÉSEK FEJLŐDÉSTÖRTÉNETE HAZÁNKBAN,  
KÜLÖNÖS TEKINTETTEL AZ ÚJ SZABÁLYSÉRTÉSI TÖRVÉNYRE ÉS HELYSZÍNI  
SZEMLÉRE**

**I. Bevezetés**

Magyarország jogállamként védett értékei megsértését differenciált, büntetőjogi, szabálysértési - és közigazgatási jogi eszközökkel szankcionálja, attól függően, hogy az adott jogellenes cselekmény milyen jogtárgyat, milyen mértékben sértett. a társadalomra csekélyebb fokban veszélyes cselekményekkel szembeni védelmet hazai jogrendszerünkben a szabálysértési jog hivatott biztosítani. A szabálysértési jogi szabályozás egyszerre kell, hogy védelmet nyújtson az alapvető értékeket csekélyebb fokban veszélyeztető, valamint a jog által „még” védendőnek ítélt értékeket fenyegető magatartásokkal szemben e kettősség a szabálysértési jog fejlődését és a hatályos szabályozást egyaránt áthatja.<sup>471</sup> A társadalommá, majd állammá szervezett emberi közösségek mindenkor igyekeztek védelmet biztosítani a közösséget, illetve annak érték- és/vagy jogrendjét támadó cselekményekkel szemben. Ennek indoka közvetve a társadalmi béke és rend fenntartása, közvetlenül pedig az elkövető megbüntetése és ezzel a speciális és az általános prevenció megvalósulásának biztosítása volt.

A társadalomra veszélyes magatartások azonban nem azonos mértékben fenyegetik a közösséget, annak tagjait, jogrendjét; ezért e cselekmények megelőzésében, illetve a már megvalósított cselekményhez kapcsolódó következmények alkalmazásának milyenségében és minőségében is különbségnek kell lennie. Ez a követelmény a polgári államok kialakulásával jelent meg markánsan, majd a XX. században, a modern államban teljesedett ki azzal, hogy a jogalkotó törvényileg is különbséget tett a társadalomra veszélyes és a társadalomra csupán enyhén fokban veszélyes magatartások között.<sup>472</sup>

Tanulmányomban a szabálysértési jog fejlődését kívánom felvázolni, kialakulásától egészen napjainkig.<sup>473</sup> A szabálysértés kialakulása, jogi szabályozása évszázados tevékenység eredménye. A szabálysértési jog kialakulása a büntetőjoggal van igen szoros összefüggésben. Miután „levált” a büntetőjogról, jogszabályt alkottak a szabálysértésekről, melyben konkrétan leírták a fogalmát, hatályát, a büntetési rendszerét, illetve a végrehajtását. A társadalomra veszélyesség szempontjából egy közösség tagjainak magatartását különbözőképpen lehet megítélni.<sup>474</sup> Az olyan cselekményeket, melyek társadalomra veszélyessége kiemelkedően nagy, az adott társadalom bűncselekményeknek

---

<sup>471</sup> A szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény indokolása

<sup>472</sup> Torma András: A szabálysértési jog történeti vázlata. In: Szabálysértési jog a gyakorlatban. Bíbor Kiadó, Miskolc 2002. 9. o.

<sup>473</sup> A szabálysértési jogfejlődéssel párhuzamosan vizsgálom a büntetőjog és a szabálysértési jog kapcsolatát, elválasztását.

<sup>474</sup> Muzsnai Lajos – Nyitrai Péter – Szarka Sándor: Szabálysértési jog. Miskolci Egyetemi Kiadó, 1995. 24. o.

minősíti.<sup>475</sup> A kisebb súlyú cselekmények, azaz a kihágások, illetve szabálysértések - melyekkel szemben a védelmet államigazgatási eszközökkel is biztosítani lehet<sup>476</sup> - az életviszonyok széles körét szabályozzák. E cselekmények jellegüknél és a szabályozás szerteágazó mivoltánál fogva szinte mindenkit érintenek, érinthetnek, hiszen mindannyian nap mint nap találkozhatunk antiszociális magatartású - pl. az utcán szemetelő - emberekkel vagy valamely közlekedési szabály súlyos vagy kisebb fokú megsértésével. Mégis, egy gyorsajtó személyt jellemzően nem tekintünk bűnöző embernek, és nem várjuk azt sem, hogy az államapparátus teljes szigorral sújtson le az elkövetőre.<sup>477</sup>

A szabálysértési jog<sup>478</sup> elmélete és gyakorlata a jogintézmény kialakulása óta küszködik azzal a problémával, hogy tisztázza a büntetőjoghoz és a közigazgatási joghoz való viszonyát. A közigazgatási jogi szankciórendszer számos ismervét hordozza, ugyanakkor szoros a kötődése a büntetőjog fogalomrendszeréhez is.<sup>479</sup> Angyal Pál felfogása szerint a kihágás formailag a büntetőjogba, tartalmilag a közigazgatási jogba ütköző cselekmény.<sup>480</sup>

Miután a szabálysértések a társadalomra csekélyebb fokban veszélyesek, ennek tükröződnie kell a megvalósított magatartásokhoz kapcsolódó jogkövetkezményekben is. Az ilyen magatartásokat megvalósító személyekkel szembeni fellépés szabályait úgy kell meghatározni, hogy illeszkedjen az adott állam jogrendszerébe, és összhangban álljon a nemzetközileg elfogadott normarendszerekkel is.<sup>481</sup>

A szabálysértési jog változatlanul a büntető típusú logikába illeszkedik, „szankciós” jog, mely kizárólag a felelősségre vonásban gondolkodik, a „iusticia distributiva”, a „mindenkinek, ami jár neki” ősi igazságossági elvén nyugodva.<sup>482</sup> Tanulmányomban kiemelten foglalkozom a közlekedési szabálysértések helyszíni szemléjével, valamint a 2012. évi II. (az új Sztv.) törvénnyel. Előjáróban most kiemelem, hogy a közlekedéssel kapcsolatos egyéb szabálysértések esetén, ha hat hónapon belül két ízben már történt felelősségre vonás, úgy a folyamatban levő újabb engedélyhez kötött járművezetés szabályainak megsértése miatt járművezetéstől eltiltást is alkalmazni kell. Tekintettel arra, hogy Magyarországon a jelenleg kiszabható pénzbírság visszaható hatása nem elégséges, ezért a törvény felemelte a kiszabható legalacsonyabb és legmagasabb pénzbírság összegét. Ennek megfelelően a pénzbírság legalacsonyabb összegét 5.000

<sup>475</sup> Nagy Gábor: A szabálysértések szabályozásának története Magyarországon. In: Fenyvesi Csaba – Herke Csongor (szerk.): Minúciák – Tanulmányok Tremmel Flórián professzor 60. születésnapjának tiszteletére. Pécsi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kara, 2001. 176. o.

<sup>476</sup> Uo.

<sup>477</sup> Árva Zsuzsanna: Fejezetek a közigazgatási büntetőbíráskodás elméletitörténete köréből. Debreceni Egyetem – Állam- és Jogtudományi Kar, 2008. 5. o.

<sup>478</sup> A szabálysértés nem a kihágás más elnevezése, hanem egy új jogintézmény. A szabálysértés nem bűncselekmény, tényállását nem csak törvény állapíthatja meg; kormányrendelet és önkormányzati rendelet is rendelkezhet róla. (Az önkormányzati rendelet a törvény vagy kormányrendelet által nem szabályozott helyi viszonyokat szabályozza.)

<sup>479</sup> Szalai Éva - Nagy Marianna: Az államigazgatási eljárás és a szabálysértési jog alapjai. Rejtjel kiadó, Budapest, 1998. 87. o.

<sup>480</sup> Kántás Péter - Kincses Ildikó - Kovalik Pál - Mészáros József - Papp László: Szabálysértési szabályok, rövid magyarázatokkal. HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó. Budapest, 1998. 9. o.

<sup>481</sup> Muzsnai L. – Nyitrai P. – Szarka S.: i. m. 177. o.

<sup>482</sup> Ez a felelősségi rendszer - a büntetőjoghoz hasonlóan - nem abban különbözik a közigazgatástól, hogy egy minőségileg másféle értékrendet, illetve érdekeket (jogtárgyat) szolgál, hanem abban, hogy ezt másképp teszi: az arányosság elvéből kiindulva megkísérli annyi előnytől megfosztani az elkövetőt, amennyi hátrányt a jogsértő magatartás okozott vagy okozhatott volna. Kincses I. – Kántás P.: A szabálysértési jog. I. kötet. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1999. 21. o.

forintra, míg legmagasabb összegét 150.000 forintra, a szabálysértési elzárással is büntethető szabálysértések esetén az eddiginek a duplájára, 300.000 forintra emelte.<sup>483</sup>

## II. A kisebb súlyú jogsértésekre vonatkozó jogi szabályozás hazai történetének hat nagy korszaka

### II. 1. Az 1878. évi V. törvénycikk előtti időszak

A büntetőjog és a közigazgatási jog - az igazságszolgáltatás és a közigazgatás - szétválasztásának igénye a XIX. század előtt még nem merült fel, hiszen az államigazgatást a rendészet uralta. A rendészet a közigazgatásban büntetőjogi eszközök és módszerek alkalmazását jelentette; a polgárookra kötelezettségeket és tilalmakat írt elő, és ezek megszegőit büntetéssel sújtotta. A rendészet feladatai és eszközei szinte korlátlanok voltak. A rendőrségi eljárásnak jogi normák nem szabtak keretet. Az uralkodó a saját kezében összpontosíthatta az egész közhatalmat, beleértve a törvényhozást is. A bírói hatóságok a közigazgatástól - a mai értelemben - nem voltak elválasztva; nem voltak függetlenek.<sup>484</sup>

Toldalékok: A magyar büntetőjogi kodifikáció történetében meghatározó jelentőségűek az 1843. évi javaslatok. A büntetőjogi javaslat a bűncselekmények kettős felosztását tartalmazta: büntetteket és kihágásokat különböztetett meg. A büntetőjog általános és különös részre történő bontását a Toldalék is átvette. Az általános részének nyolc fejezetét kisebb módosításokkal a kihágásokra is kiterjesztette.<sup>485</sup> Mind a büntettek, mind a kihágásokra egyértelműen fogalmazódott meg a nullum crimen sine lege, nulla poena sine lege elve. A kihágások elkövetőit fogsággal, pénzbüntetéssel és bírói dorgálással büntette.

A Toldalék a rendőri kihágásoknak csak egy részét állapította meg, a kihágásokat abból a szempontból vizsgálta, hogy azok rendőrségi hatáskörbe tartoznak-e vagy sem. A rendőrségi feladatokat áttekinthetetlennek minősítette, ezért csak az olyan kihágásokat pönalizálta, amelyek az általános közfelfogás, ill. jogérzék szerint indokoltan büntetendők.

### II. 2. Az 1878-1950 közötti időszak

A magyar jogfejlődésben nagy előrelépést jelent az 1878. évi V. tc. a büntettekről és vétségekről (Csemegi-kódex), valamint az ehhez kapcsolódó 1879. évi XL. tv. a kihágásokról (továbbiakban: Kbt.). A két törvény trichotomikus rendszert követve együttesen alkotta az első magyar kodifikált büntetőjogot.<sup>486</sup>

A Csemegi-kódex a büntetendő cselekmények hármas felosztásának elve szerint büntettekről és vétségekről rendelkezik, a kihágásokat<sup>487</sup> pedig több jeles európai tankönyv

<sup>483</sup> A szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény indokolása. Az új törvényt módosította az igazságügyi és közigazgatási tárgyú törvények módosításáról szóló 2012. évi CXVII. törvény.

<sup>484</sup> Kántás P. – Kincses I. – Kovalik P. – Mészáros J. – Papp L.: Szabálysértési jogszabályok, rövid magyarázatokkal. HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó, Budapest, 1998. 7. o.

<sup>485</sup> Máthé Gábor: A kihágás intézménye. Állam és igazgatás 1980. 8. szám 674. o.

<sup>486</sup> Blaskó Béla: Magyar büntetőjog – Általános rész. Rejtjel Kiadó, Budapest, 2007. 57. o.

<sup>487</sup> A kisebb súlyú cselekmények - kihágások - megítélésének egyik jelentős kérdése a bűncselekményekhez való viszonyuk tisztázása. Ebből következik, hogy ezek a büntetőjogi felelősségnél enyhébb felelősségi formát alapoznak meg. További probléma, hogy ezekben az ügyekben milyen szervek (bírói, rendőri) s milyen processzust alkalmazva járhatnak el, a büntetések milyen célt szolgálnak (preventív, represszív).

nyomán külön törvénynek tartotta fenn. A Kbt., melyet az 1879:40. tc.-ként fogadott el az országgyűlés, 1880. szeptember 1-jén lépett hatályba „A Kbt. a Btk.-hoz hasonlóan két részből áll.<sup>488</sup> A közlekedési bűncselekményekre vonatkozó rendelkezéseket a Kbt. különös részének IX. fejezete „A közegészség és a testi épség elleni kihágások” cím alatt tartalmazza.

### II. 3. Az 1950 és 1968 közötti időszak

A Csemegi kódex általános részét és a Kbt.-t hatályon kívül helyezte. Rendszere dichotomikus, a bűncselekményeket két csoportba utalja, mely szerint a bűncselekmény lehet büntett és kihágás. A kihágások a legkisebb súlyú bűncselekmények, melyek vonatkozásában többnyire nem a bíróságok, hanem a tanácsok végrehajtó bizottságai, valamint a rendőrség járt el.

Az 1950. évi I. tv. által bevezetett szocialista, tanácsrendszerre épülő államigazgatással háttérbe szorultak a polgári demokratikus jogállam vívmányai, s ezzel párhuzamosan a társadalmi viszonyok minden területén fokozódott az állami beavatkozás.<sup>489</sup> Ennek következtében a kisebb súlyú, társadalomra veszélyes magatartások megközelítésében is megerősödött az „igazgatási” szemlélet.<sup>490</sup>

1953. évi 16. tvr. megszünteti a rendőrség kihágási eljárási jogkörét, a bíróság és a helyi tanács hatáskörébe utalja. Így tehát a rendőrség nem bíraskodhat kihágás ügyében, szabadságvesztéssel járó büntetést csak bíróság szabhat ki. Bevezeti a szabálysértés jogintézményét.

1955. évi 17. tvr. bevezetéséig egymással párhuzamosan van szabálysértés és kihágás.

### II. 4. Az 1968-2000 közötti időszak

A szabálysértések újraszabályozásának igénye majdnem egyidős a többször módosított 1968. évi I. törvény hatálybalépésével. Az elméleti és gyakorlati problémákra válaszolva két szabályozási irány körvonalazódott. 1. A jogterület szétválasztása elsősorban az elméleti problémákra adhatna választ. E szerint a bagatell, de a büntetőjogba tartozó cselekményeket le kell választani a közigazgatás-ellenes cselekményekről, és vissza kell helyezni a büntetőjogba. 2. A másik megoldási lehetőség a szabálysértési jogterület egységének megőrzése, a közigazgatási büntetőjog legitimálása. E szabályozás nem akadályozza meg az újabb dekriminalizációs törekvéseket.<sup>491</sup>

A Szabálysértési kódex 1971. évi majd 1974. évi módosításai a dekriminalizáció jegyében történtek. A büntethetőségi akadályok körébe beépült a jogos védelem és a végszükség; emelkedett a kiszabható pénzbírság generális minimuma és maximuma; ha az elkövetőt több, elzárással sújtható szabálysértés miatt vonták felelősségre, a halmazati büntetesként kiszabott elzárás 60 napra emelkedett.

Újabb állomás az 1978. évi IV. tv. (régii Btk.): a szándékos vagyon elleni cselekmények értékhatára 500 Ft-ról 1.000 Ft-ra emelkedett; szabálysértési alakzata is lett a

<sup>488</sup> Kovács Kálmán: A magyar büntetőjog és büntetőeljárás jog története 1848-tól 1944-ig. Bp., 1971. 27-28. o.

<sup>489</sup> Szalai É. - Nagy M.: i. m. 88. o.

<sup>490</sup> Nagy G.: i. m. 181. o.

<sup>491</sup> Fazekas M. – Ficzere L.: i. m. 550. o.

jármű önkényes elvételének. A közúti baleset gondatlan okozása már akkor is csak szabálysértés, ha a cselekmény könnyű testi sértést okoz.

A dekriminalizációs folyamat nem állt meg: 1983. szeptember 1. napjával a bűncselekményt a szabálysértéstől elválasztó értékhatár tovább emelkedett.<sup>492</sup>

A szabálysértési kodifikációs folyamat egyik meghatározó állomása a 63/1997. (XII.12.) számú AB határozat<sup>493</sup>, amely az 1968. évi I. törvény néhány alapvető rendelkezésének hatályon kívül helyezésével felgyorsította a kodifikációt, illetve az Alkotmány értelmezésével meghatározta az új szabálysértési törvény kereteit.

A határozat nyomán felgyorsult a kodifikációs munka, mégis csak 1999. június 15-én fogadta el a parlament az 1999. évi LXIX. törvényt a szabálysértésekről, mely 2000. március 1-jén lépett hatályba, és az egyes szabálysértésekről szóló 218/1999. (XII.28.) Kormányrendelet, mely a szabálysértések különös részi tényállásainak túlnyomó többségét tartalmazza.<sup>494</sup>

## II. 5. A 2000. március 1. - 2008. április 30. közötti időszak

### II. 5.1. Az 1999. évi LXIX. tv. ( régi Sztv. ) helye a jogágak rendszerében<sup>495</sup>:

A szabálysértési kodifikáció feladata a jogterületre jellemző kettősség, a közigazgatási jogi és büntetőjogi logika összebékítése volt.

<sup>492</sup> Papp László: A dekriminalizáció és a magyar szabálysértési jog. Állam és igazgatás 1983. 10. szám 906. o.

<sup>493</sup> A nemzetközi kötelezettségvállalás mellett a kodifikáció sürgető szükségességét mondta ki az Alkotmánybíróság, amely 63/1997. (XII.12.) sz. AB határozatával három törvényhely tekintetében állapította meg az Sztv. alkotmányellenességét, s kötelezte az Országgyűlést arra, hogy 1998 decemberéig tegyen eleget a szükséges törvényalkotási feladatának. E határozat legfontosabb pontja a szabálysértési határozatok bíróság előtti megtámadhatóságát érintette: az AB álláspontja szerint az Sztv. a bírói utat csak egy alkotmányellenesen szűk körben nyitotta meg, ez az állapot pedig ellentétes az Alkotmány 50. § (2), továbbá 57. § (1) bekezdéseiben foglaltakkal. Ebben a határozatban mondta ki az AB, hogy a szabálysértési felelősség - legyenek bár az elkövetett jogsértések igazgatás-ellenesek vagy kriminális jellegűek - alapvetően „bűnfelelősség”, azaz természetes személy múltban elkövetett jogsértésére válaszol, s a felróhatóság alapján meghatározott - represszív jellegű - joghátrányt helyez kilátásba. Kincses I. - Kántás P.: i. m. 23. o.

<sup>494</sup> Fazekas M. – Ficzere L.: i. m. 551. o.

<sup>495</sup> Elméleti szinten a kérdést - amelyet Goldschmidt fellépése óta újra és újra feltesznek, miközben a tételes jog és a gyakorlat meglehetősen közömbös e dilemma iránt - úgy lehet megfogalmazni, hogy vajon egységes-e a szabálysértési jog, tehát elkülöníthetőek-e jogi természetük alapján az ún. kriminális és a közigazgatás-ellenes szabálysértések? Ebben a dilemmában a szakirodalom a mai napig megosztott, a mi álláspontunk röviden a következőkben foglalható össze: hivatkozva a Goldschmidt-i teória kritikájában előadottakra is, semmilyen tartalmi, „természetbeli” különbséget nem látunk a két cselekménycsoport között: az állítólag igazgatás-ellenes szabálytalan előzés vagy az élelmiszer minőségének megrontása c. szabálysértés éppen úgy az általánosan elfogadott, életet, testi épséget veszélyeztető együttélési szabályt sért, mint a hagyományosan kriminálisnak tekintett egykori kihágás, mondjuk a veszélyes fenyegetés vagy a verekedés. ebből a szempontból tehát a jogterület egységes, a kérdés sokkal inkább az, hogy az adott, természetes személy által elkövethető, társadalomra veszélyesnek minősített cselekmény - a társadalmi értékítélet szerinti súly és szankcionálásának várható hatékonysága szempontjából - hová helyezendő el a szankciós jogágak rendszerében. A lelkiismeretes jogalkotónak sokféle nyomással szemben kell ellenállást tanúsítania: a politikai döntésközpontok szívesen hajlanak a gyors kriminalizálás irányába, miközben a szaktárcák szeretik az általuk gondozott életviszony-terület túlszankcionálását fenntartani, esetenként bővíteni, a joggyakorlat pedig szívesen szabadulna a nagy ügytömeget eredményező, illetve bizonyítási szempontból „macerás” tényállásokról. A kodifikáció hétéves periódusában, ill. az ezt követő időben itt sikerült a legkevesebb eredményt felmutatni, a különös részben tömegesen lehető fel soha nem alkalmazott, „halott” tényállások, elemi jogalkotási hibákat az eltelt hat (!) év alatt a mai napig nem javítottak ki, számos értelmetlen párhuzamosság áll fenn a közigazgatási bírságokkal és az egyéb jogkorlátozó szankciókkal. Kincses Ildikó - Kántás Péter: A szabálysértési jog. Complex Kiadó Jogi és Üzleti Tartalomsszolgáltató Kft., Bp., 2006. 30-31. o.

Azj Sztv. legitimálta a közigazgatási büntetőjogot, mint a közigazgatási jog és a büntetőjog határán álló jogterületet, mely kettős kötődése révén egyiknek sem része.<sup>496</sup>

## II. 5.2. Az 1999. évi LXIX. törvény - a régi Sztv. - célja, általános jellemzése

A régi Szabálysértési Kódex felváltotta a sokszor módosított és kiegészített 1968. évi I. törvényt és a 17/1968. (IV.14.) Kormányrendeletet. Nagyon sok változás érte ezt a több mint harmincéves jogszabályt, hiszen az 50-tól 500 forintig terjedő rendbírság kivételével annak minden lényeges eleme időközben megváltozott. A két Sztv. közötti „hidat” az 1999. évi LXXV. törvény<sup>497</sup> jelenti, amely a pénzbírság és a helyszíni bírság összegének általános megemlése mellett, a meg nem fizetett és a be nem hajtható pénzbírság elzárásra történő átváltoztatását a bíróság hatáskörébe utalja.

Az 1999. évi LXIX. törvény szerkezetét tekintve 4 részből áll – ebben megegyezik az előző törvénnyel.<sup>498</sup>

Az általános szankció a pénzbírság, melynek összege 3.000 Ft-tól 150.000 Ft-ig terjedhet. Az önkormányzati rendelet 30.000 Ft-ban állapíthatja meg a pénzbírság legnagyobb összegét, a helyszíni bírság pedig 3.000 Ft-tól 20.000 Ft-ig terjedhet.<sup>499</sup>

## II. 5.3. A közúti közlekedési előéleti pontrendszerről:<sup>500</sup>

A közúti közlekedés biztonságára valóban veszélyt jelentő, meghatározott súlyú szabályszegéseket kell a pontrendszerbe bevonni. A pontrendszer alkalmazása a közlekedési morál javulásához, a járművezetésre alkalmatlan személyek kiszűréséhez, ezáltal a közlekedésbiztonság további javulásához vezethet.

A pontrendszer 2004. április 1-jei hatállyal történő módosítása nem hozta meg a kívánt eredményt.<sup>501</sup> Európa továbbra is csaknem legenyhébb pontrendszere maradt ekkor Magyarországon, ami nem sok visszatartó erővel bírt.

A módosítások során differenciáltan kell tovább emelni az egyes szabályszegésekhez társuló pontok számát, s további szabályszegéseket kell a pontrendszer hatálya alá vonni.

A módosításra 2008. január 1-jétől került sor, a 385/2007. (XII.23.) Kormányrendelettel, ami jelentős szigorításokat tartalmaz. Bevezetése óta az egyes cselekményekért kapható pontok nagy része a duplájára nőtt. A vezetői engedély elvételéhez viszont maradt a 18 pont, az elévülési idő a jogerőre emelkedést követően 3 év lett.<sup>502</sup>

<sup>496</sup> Fazekas M. – Ficzer L.: i. m. 552. o.

<sup>497</sup> a szervezett bűnözés, valamint az azzal összefüggő egyes jelenségek elleni fellépés szabályairól és az ehhez kapcsolódó törvénymódosításokról

<sup>498</sup> Károlyiné - Kovalik - Mészáros - Papp: Új szabálysértési jogszabályok, magyarázatokkal. I-II. kötet. HVG-ORAC Budapest, 2002. 15-22. o.

<sup>499</sup> Nagy G.: i. m. 190. o.

<sup>500</sup> A 2000. évi CXXVIII. törvény rendelkezik a közúti közlekedési előéleti pontrendszerről, a 236/2000. (XII.23) Kormányrendelet pedig a közúti közlekedési előéleti pontrendszerről szóló törvény végrehajtásáról, ami 2001.01.01-től volt hatályos.

A 218/1999. Kormányrendelet tartalmazza azokat a tényállásokat, amiért pontot lehet kapni.

<sup>501</sup> 236/2000. (XII.23) Kormányrendelet - a közúti közlekedési előéleti pontrendszerről szóló 2000. évi CXXVIII. törvény végrehajtásáról

<sup>502</sup> 236/2000. (XII.23) Kormányrendelet - a közúti közlekedési előéleti pontrendszerről szóló 2000. évi CXXVIII. törvény végrehajtásáról

## II. 6. A 2008. május 1-jén bevezetésre került objektív alapú felelősség<sup>503</sup> miatt lefolytatandó közigazgatási hatósági eljárásoktól napjainkig

### II.6.1. Az objektív felelősség lényege

2008 májusától lépett hatályba az intézkedési csomag egyik legjelentősebb és legnagyobb hatást kiváltó eleme, az úgynevezett „objektív felelősség” elvének a magyar jogrendbe, a közlekedési jogba történő bevezetése. Az objektív felelősség elve a gépjármű üzemben tartójának, illetve a gépjárművet használatra átvevő személynek a felelősségét állapítja meg meghatározott közlekedési szabályszegések elkövetése esetén.

Az új jogintézmény gyakorlatilag azt biztosítja, hogy a kiemelt súlyosságú, illetve gyakran előforduló szabályszegések elkövetését minden esetben szankció kövesse<sup>504</sup>, még akkor is, ha a járművezető személyét valamely oknál fogva nem sikerült tisztázni. Az objektív felelősség elvét számos európai ország sikerrel alkalmazza. E nélkül elképzelhetetlen volna például a legkorszerűbb automata sebességellenőrző készülékek hatékony alkalmazása is, ami pedig Európa-szerte a közlekedési morál javításának talán leghatékonyabb eszközének bizonyult.

### II.6.2. Mely jogszabályt kell alkalmazni a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabálysértések esetén, ha szabálysértési eljárásnak is helye lenne?

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (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*).<sup>505</sup>

A szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény (új Sztv.) 2. § (4) bekezdés alapján „*Nem állapítható meg szabálysértés, ha a tevékenység vagy mulasztás bűncselekményt valósít meg, úgyszintén, ha a tevékenységre vagy mulasztásra törvény vagy kormányrendelet közigazgatási bírság alkalmazását rendeli el.*”

<sup>503</sup> A tulajdonosi felelősség elvét Európában számos országban alkalmazzák (pl. Spanyolországban, Hollandiában, Franciaországban, Belgiumban, Ausztriában, Szlovéniában, Nagy-Britanniában), ugyanakkor elmondható, hogy nincs két teljes azonos rendszer, azaz - az esetleges hasonlóságok mellett - minden ország egyedi megoldást alakított ki.

<sup>504</sup> A balesetmegelőzési munkához szorosan kapcsolódva, kiemelt érdemel a 2008. május 01. napjától alkalmazni rendelt, 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.) Kormányrendelet végrehajtása érdekében kifejtett – jelentős leterhelést jelentő – munka. Az „objektív felelősség a közúti közlekedésben” névvel aposztrófált újítás eredményei megmutatkoznak Hajdú-Bihar megye baleseti adataiban is. A hatálybalépéstől számított 2008. december 31-ig terjedő időszakban 9,8%-os csökkenést regisztráltak az illetékességi területükön bekövetkezett közúti közlekedési balesetek számában. Az objektív felelősség jogszabályi bevezetését követően az értékelt időszakig 14 182 esetben 574.680.000,- Ft. összegű közigazgatási bírság kiszabására intézkedtek, melyből 300.090.000,- Ft befizetésre került. (Forrás: www.crimestat.b-m.hu Letöltés ideje: 2012. 07. 27.)

<sup>505</sup> 60/2009. (V.28.) AB határozat 32. o.

## II. 7. 2012. évi II. tv (új Sztv.)<sup>506</sup>:

### II.7.1. Az új szabálysértési törvényről általában:

A kodifikációra, az új törvény megalkotására, a szabálysértési joganyag egységesebbé tételére mindenképp szükség volt, különös tekintettel a régi szabálysértési törvény bonyolult és lassú végrehajtási részére. A jogalkotók szándéka volt a kodifikációs eljárás során a párhuzamos eljárások megszüntetése, a szabályozás átláthatóbbá tétele, és a szabálysértési eljárásra jogosult hatóságok ésszerű meghatározása, összességében az új szabálysértési törvény célját elérte. Jelentősen kevesebb lett a szabálysértési ügyben eljárásra jogosult hatóságok száma, illetve párhuzamos eljárások minimalizálása érdekében lecsökkent a szabálysértési tényállások száma, mellyel megszűnik a lehetősége a párhuzamos eljárások lefolytatásának. A törvény a célnak megfelelően új végrehajtási rendelkezéseket tartalmaz, lényegesen rövidebb ügyintézési határidőket ír elő az eljárás egyszerűsítésének és gyorsításának érdekében, melyek feltételezhetően jól alkalmazhatóak lesznek a joggyakorlatban.

A koncepció több közigazgatási elemet tartalmaz, mint az elődjei, a büntetőeljárástól viszont egyre távolodik, ám a büntetőjogi fogalmakat ugyanúgy használja, utal azokra. Az új szabálysértési törvényről megállapítható, hogy a közigazgatási hatósági eljáráshoz igazodik. A jogalkotó a tervezett változásokkal inkább a közigazgatási büntetőjog közigazgatási jogterületét kívánja erősíteni, bár találunk benne büntetőeljárásból átemelt elemeket is.

#### *A szabálysértés miatt kiszabható jogkövetkezmények*

1. Szabálysértés miatt alkalmazható büntetések: a.) a szabálysértési elzárás, b.) a pénzbírság, c.) a közérdekű munka. A büntetések önállóan és egymás mellett is kiszabhatók, de szabálysértési elzárás mellett nem szabhatók ki közérdekű munka.

2. A szabálysértés miatt alkalmazható intézkedések: a.) a járművezetéstől eltiltás, b.) az elkobzás, c.) a kitiltás, d.) a figyelmeztetés. Figyelmeztetés mellett csak elkobzás alkalmazható, az intézkedések egyéb esetekben önállóan, egymás vagy büntetés mellett is alkalmazhatók.

Az új Sztv. a jogsértő magatartással szemben valamilyen joghátrányt, „büntetést” helyez kilátásba. Preventív funkciója megnyilvánul egyrészt abban, hogy az elkövetőt a jövőbeni szabálysértéstől elrettentse, illetve a társadalom tagjai számára felhívó jelleggel hasson a jog által megformált szabályok betartására, a helyes út követésére irányulóan. A szabálysértési törvény elődjéhez képest kibővítette a szabálysértési jogban alkalmazott szankciók körét. A régi szabálysértési jogunkban<sup>507</sup> a törvény rendelkezése szerint, két büntetés – az elzárás és a pénzbírság -, illetve négy intézkedés – a járművezetéstől eltiltás, elkobzás, figyelmeztetés, és a kitiltás volt joghátrányként kiszabható.

Szabálysértési elzárás<sup>508</sup>: Szabálysértési elzárást csak bíróság szabhat ki. Az Sztv. eltérő rendelkezése hiányában a szabálysértési elzárás legrövidebb tartama egy nap, leghosszabb tartama hatvan nap. A szabálysértési elzárás tartamába a szabálysértési elzárás

<sup>506</sup> 2012. évi II. tv. a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről. (Kihirdetve: 2012. I. 6., hatály 2012. IV. 15-től, módosította: 2012. évi CXVII. tv.)

<sup>507</sup> a szabálysértésről szóló, többször módosított 1999. évi LXIX. törvény

<sup>508</sup> Sztv. 9-10 §.



alapjául szolgáló szabálysértéssel összefüggésben elrendelt szabálysértési őrizet teljes idejét, valamint a szabálysértési elzárás alapjául szolgáló szabálysértéssel összefüggésben elrendelt, négy órát meghaladó tartamú előállítás tartamát be kell számítani. A szabálysértési őrizet, illetve a négy órát meghaladó tartamú előállítás minden megkezdett óráját egy óra tartamú szabálysértési elzárásként kell beszámítani. Nincs helye szabálysértési elzárásnak, ha az eljárás alá vont személy a fogyatékos személyek jogairól és esélyegyenlőségük biztosításáról szóló törvényben meghatározott fogyatékos személy, illetve kórházi fekvőbeteg ellátásban részesülő személy, a várandósság negyedik hónapját elérő nő, tizennegyedik életévét be nem töltött gyermekét egyedül nevelő szülő, vagy fogyatékos személy, illetve aki folyamatos ápolást, felügyeletet, illetve kiszolgálást igénylő hozzátartozójáról egyedül gondoskodik.

Összefoglalva, az elzárás időtartama 1-60 nap lehet, kivéve a fiatalkorúak esetén, akikre a harminc napos maximális időtartam vonatkozik. Halmazat esetén 90 napra, illetve fiatalkorú esetén 45 napra emelkedik az időtartam. Az elzárás időtartamába be kell számítani a szabálysértési őrizet teljes idejét, valamint a négy órát meghaladó előállítás tartamát. A törvény felsorolja azon eseteket, személyi, egészségügyi, családi körülményeket, amikor az elzárás nem alkalmazható.

**Pénzbírság:** A legáltalánosabb büntetés a szabálysértési jogban, mértéke öteztől százötvenezer forintig terjedhet, szabálysértési elzárással büntethető szabálysértések esetén háromszázezer forint. A pénzbírság összegébe a pénzbírság alapjául szolgáló szabálysértéssel összefüggésben elrendelt szabálysértési őrizet teljes idejét, valamint a pénzbírság alapjául szolgáló szabálysértéssel összefüggésben elrendelt, négy órát meghaladó tartamú előállítás tartamát be kell számítani. A szabálysértési őrizet, valamint a négy órát meghaladó tartamú előállítás minden megkezdett órája helyébe kettőszáz forint pénzbírságot kell beszámítani. A pénzbírságot meg nem fizetése esetén a bíróság szabálysértési elzárásra változtatja át.<sup>509</sup> E törvény eltérő rendelkezése hiányában az átváltoztatás során ötezer forintoként egy napi szabálysértési elzárást kell számítani. A meg nem fizetett pénzbírságnak ötezerrel nem osztható részét nem kell figyelembe venni. A szabálysértési hatóság határozatában tájékoztatja az eljárás alá vont személyt a meg nem fizetett pénzbírság közérdekű munkával történő megváltásáról. A határozatban a tájékoztatásnak ki kell terjednie arra, hogy ha az eljárás alá vont személy a pénzbírságot nem fizeti meg, helyébe milyen tartamú közérdekű munka lép, valamint arra is, hogy a közérdekű munka végrehajtása céljából az állami foglalkoztatási szervnél kell jelentkeznie. A meg nem fizetett pénzbírság helyébe ötezer forintoként hat óra közérdekű munkát kell meghatározni. A meg nem fizetett pénzbírságnak ötezerrel nem osztható részét nem kell figyelembe venni. A közérdekű munka végrehajtása céljából a foglalkoztatást biztosító munkahelyekről az állami foglalkoztatási szerv – honlapján közzétett – nyilvántartást vezet.

**Járművezetéstől eltiltás:** 1971 óta önálló büntetési nem, korábban a foglalkozástól való eltiltás büntetés részét képezte. A baleset-megelőzés egyik hatékony eszköze. Önállóságának okaként a közlekedési forgalom ugrásszerű megnövekedése, és ennek velejárójaként a közlekedési balesetek növekedése vélhető. A szabálysértési törvény értelmében önálló intézkedésként, illetve pénzbüntetés kiszabása mellett is alkalmazható, időtartama egy hónap és egy év között van megszabva. Meghatározott járműkategóriára és járműfajtára is vonatkozhat. Kiszabható, ha a szabálysértést engedélyhez kötött

---

<sup>509</sup> A régi Sztv. szerint ha az önkéntes teljesítés elmaradt, adók módjára kellett behajtani, amennyiben ez sem vezet eredményre, akkor közérdekű munkára, illetve elzárásra kellett átváltoztatni. Kincses – Kántás: i.m. 52-54. o.

járművezetés szabályainak megszegésével követték el. A vezetői engedély visszaszerzésére függővé tehető külön jogszabályban való feltétel teljesítésétől (például az után képzés, rendkívüli orvosi vagy pályaalkalmassági vizsgálat). Alkalmazható abban az esetben is, ha az elkövetőnek nincs vezetői engedélye. Ilyenkor a következmény az, hogy ameddig a büntetés hatálya alatt áll az elkövető, nem szerezhethet vezetői engedélyt. A büntetést elrendelő jogerős határozat egy példányát meg kell küldeni az illetékes közlekedési igazgatási hatóságnak (okmányiroda). A 326/2011. Kormányrendelet tartalmazza a vezetői engedélyek elvételére, okmányok kiadására, visszavonására vonatkozó szabályokat. Amennyiben a jogerős eltiltás hatálya alatt gépjárművet vezet, akkor kiemelt szabálysértési eljárást folytatnak le ellene, és vele szemben elzárás kiszabására is sor kerülhet, ami a bíróság hatásköre. Ilyen esetben a szabálysértést elkövető személy előállításra kerül, az illetékes rendőrkapitányságra, ahol intézkednek a bíróság elé állításáról vonatkozóan.

Figyelmeztetés: Büntetés helyett figyelmeztetés alkalmazható, ha a szabálysértés az elkövetés körülményeire tekintettel csekély súlyú és az eljárás alá vont személy személyi körülményeire is figyelemmel ettől az intézkedéstől kellő visszatartó hatás várható. Általában a büntetlen előéletű, egyebekben jogkövető magatartást tanúsító elkövetővel szemben alkalmazza a szabálysértési hatóság, gyakorlatilag rosszállását kifejezve akkor, ha az elkövetett cselekmény súlya is lényegesen kisebb az általános joggyakorlatban előforduló esetekhez viszonyítva (például tilosban várakozó jármű).<sup>510</sup>

### II.7.2. A szemle<sup>511</sup>

Ha a tényállás tisztázásához személy, tárgy vagy helyszín közvetlen megtekintése, illetve megfigyelése szükséges, a szabálysértési hatóság, illetve a bíróság szemlét tart. A szemle tárgyának birtokosa köteles lehetővé tenni a tárgy, illetve a helyszín megtekintését, megfigyelését. A szemle alkalmával a bizonyítás szempontjából jelentős körülményeket kell rögzíteni. Ha a bizonyításhoz szükséges, a szemle tárgyáról fényképet vagy más felvételt, rajzot kell készíteni és azt a jegyzőkönyvhöz<sup>512</sup> kell csatolni. Nagyon fontos a szemlét megelőzően a közlekedési balesetek (szabálysértések) helyszínének biztosítása: A baleset helyszínét alapvetően a Rendőrség Szolgálati Szabályzatában foglaltaknak megfelelően kell biztosítani.<sup>513</sup>

### A helyszíni eljárások lefolytatása<sup>514</sup>

Amennyiben a baleset feltételezett okozója magatartásával bűncselekményt valósít meg, vagy szabálysértést, de a baleset személysérülést<sup>515</sup> eredményez, illetve rendkívüli

<sup>510</sup> Kincses – Kántás: i.m. 55-66. o.

<sup>511</sup> Sztv. 70. §

<sup>512</sup> Közúti közlekedési balesetek helyszínén 8 oldalas szemlejegyzőkönyvet kell készíteni, bevonulás után a helyszínen készített megegyezően számítógépen-elektronikus formában- is el kell készíteni.

<sup>513</sup> Helyszínbiztosítás: az elsődleges intézkedések között különösen fontos feladat, mely nem pusztán őrzési, hanem egy aktív tevékenység, amely a bűncselekmény vagy egyéb esemény (pl. baleset) helyszínén, a helyszíni szemle előtt, annak során, szükség esetén azt követően a helyszín őrzésére, lezárására, a nyomok biztosítására irányul, lásd 30/2011. (IX. 22.) BM rendelet a rendőrség szolgálati szabályzatáról 11-12. §

<sup>514</sup> A módosított 60/2010.(OT 34.) ORFK Vezető utasítása

<sup>515</sup> A KRESZ 58. §-a értelmében a balesettel érintett jármű vezetője köteles megállni, a baleset folytán megsérült, vagy veszélybe került személy részére segítséget nyújtani és az esetleges további balesetek elkerülése érdekében minden tőle telhetőt megtenni.

halált okoz, illetőleg kiemelt személyek esetén-szabálysértés esetén is-, a helyszíni eljárást helyszínelőnek<sup>516</sup> kell végrehajtania.

### Eljárási törvényhelyek

A közúti közlekedési események helyszíni eljárása a bekövetkezett eredménytől, illetve az előidéző okoktól függően az alábbi törvényhelyek<sup>517</sup> alapján történhet:

1. Szabálysértés esetén az 2012. évi II. tv. (új Sztv.) 70.§ (1) bekezdés alapján tartott szemle.(Megjegyzés: általában a szabálysértési kategóriába tartozó közúti közlekedési baleset helyszínén tart a rendőrség ilyen esetekben helyszíni szemlét, de egyéb szabálysértések elkövetésének esetén sem kizárt.)

2. Közlekedési bűncselekmények esetén a büntetőeljárásról szóló 1998. évi XIX. tv. 119. § (4) bekezdése alapján – figyelemmel a Be. 177. §-ára halaszthatatlan nyomozási cselekményként – tartott szemle. (A közlekedési bűncselekmények közül a legtöbb esetben a Btk. 187. § esetén kerül sorra.)

3. Rendkívüli események (pl. rendkívüli halál<sup>518</sup>) és egyéb esetekben, amikor bűncselekmény vagy szabálysértés nem valósult meg, illetve a büntető vagy szabálysértési eljárás megindításának valamilyen törvényi akadálya van, akkor a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. tv.<sup>519</sup> szerint kell eljárni.

A helyszínre érkezést követően haladéktalanul meg kell kezdeni a körülmények és a bekövetkezett eredmény tisztázását<sup>520</sup>, amelyek nélkülözhetetlenek annak érdekében, hogy állást tudjunk foglalni abban a kérdésben, hogy szabálysértés, bűncselekmény, vagy közigazgatási jogkörbe tartozó esemény történt-e. Szabálysértés valósul meg, ha a közúti baleset következtében: személyi sérülés nem történt, csupán anyagi kár keletkezett; a baleset következtében az abban résztvevő személy, vagy személyek, csupán 8 napon belül gyógyuló sérülést szenvedtek; ha a balesetet előidéző személy szenvedett 8 napon túl gyógyuló sérülést.

### III. Összegzés

Tanulmányomban a szabálysértések kialakulását, jogfejlődését vizsgáltam, a jelenleg hatályban lévő törvényig. A szabálysértés története megmutatja, hogy gyökerei a

<sup>516</sup> Közúti közlekedési bűncselekményekben eljáró személyek: helyszínelő, helyszínelő és balesetvizsgáló, technikus, segédtechnikus, vizsgáló beosztásba kinevezett vagy ilyen beosztásból fakadó feladatokra vezényelt személy.

<sup>517</sup> Bíró: i. m. 90. o. „A helyszíni szemle tartásának esetei” 14.3.

<sup>518</sup> Hazánkban évente sajnos kb. 1500 ember követ el öngyilkosságot, ezen felül sok gyalogos gépkocsival elütött magát vagy vonat alá fekszik, de nem lehet bizonyítani az öngyilkosságot, mert a hozzátartozói mereven elzárkóznak és balesetként szerepel a statisztikában. Ennek oka, hogy öngyilkosság esetén nem fizet a biztosító. Régebben akkor is így jártak el, ha például a helyszínen egyértelmű a gyermek felelőssége, aki kiszalad jármű, tárgy stb. takarásából az útestre, és a gépkocsi vezetője minden tőle telhetőt megtett, de a féktávolságon belüli gyalogost elütötte. Ma is ez lenne a helyes gyakorlat, de inkább a Be. 119. § alapján tartanak szemlét, majd nyomozás keretében kerül megszüntetésre a büntetőeljárás.

<sup>519</sup> A helyszíni szemlét a lezárt terület, épület, helyiség felnyitásával, az ott tartózkodó személyek akarata ellenére is meg lehet tartani, ha a helyszíni szemlére életveszéllyel vagy súlyos kárral fenyegető helyzetben, azonnali intézkedés érdekében van szükség, ill. ha ezt a törvény más fontos okból megengedi. A szemle megtartásához ügyész előzetes jóváhagyása szükséges, kivéve ha a késedelem veszéllyel jár. (Legfőbb Ügyészség, TLÜ. 6598/2005/I-IV. állásfoglalása.)

<sup>520</sup> Bíró: i. m. 95. o. „A helyszínbiztosítással kapcsolatos feladatok” 14.7., valamint 239. o. 27.6., 27.7.

büntetőjogba nyúlnak vissza, s bár többször próbálták rendezni a szabálysértési jog jogági elhelyezkedését, kapcsolatuk a mai napig egybefonódik.

A szabálysértések kialakulásakor a tényállás átminősítésével nem változott meg a cselekmény társadalomra veszélyességének a foka. A kihágások egyébként sem voltak egyenműek, így a szabálysértések sem azok. A tényállások egyik nagy csoportját úgynevezett bagatell büntetőjognak nevezik, idetartoznak azok a szabálysértések, amelyeknek megvan a párja a büntetőjogban is, viszont a társadalomra kisebb mértékben veszélyes az elkövetett cselekmény értékétől, okozott kártól függően. A szabálysértések másik csoportját a közigazgatás ellenes tényállások képezik. Ezek funkciójukat tekintve egyértelműen közigazgatási szankciónak minősülnek. Vannak azonban olyan tényállások is, melynek hovatarozása nem állapítható meg egyértelműen, mivel mind büntetőjogi, mind közigazgatási relevanciával is bírnak. Ezért célszerű a szabálysértési tényállások kriminális és közigazgatás-ellenes jellemzőit úgy figyelembe venni, hogy az elkövetett cselekmény nagyobb súlyban kriminális értelemben avagy közigazgatás ellenes tényállásban van jelen.

A szabálysértési jog büntetőjogi kötődését jelzi az is, hogy számos olyan büntetőjogi fogalmat használ, melynek definícióját nem adja meg – ismeretét adottnak veszi a Büntető Törvénykönyvből. Ilyenek például a szándékosság, gondatlanság, vagy a felelősséget kizáró okok közül a kényszer és a fenyegetés.

A büntetőjog felülvizsgálatát időről időre követő dekriminalizáció egyre inkább felduzzasztja a szabálysértési jogterületet. Ilyenkor a jogalkotó aktuális döntésétől függően egy bizonyos cselekmény a jogszabályváltozás során válik bűncselekményből szabálysértéssé.<sup>521</sup>

Az utóbbi évtizedekben tömegesen elszaporodott közlekedési szabálysértések és ezzel összefüggésben bekövetkezett közúti közlekedési balesetek megelőzése és a felelősségre vonás érdekében kívántam kiemelten foglalkozni az új szabálysértési joggal. Hazánkban a tömeges közlekedési szabályszegések jelentős csökkentése, a balesetmegelőzés kapcsán számos közlekedésbiztonsági intézkedést vezettek be. Az erőfeszítéseknek köszönhetően hazánkban a közúti közlekedés biztonsága jelentősen javult, hiszen 2001. és 2011. között a közúti balesetben meghalt személyek száma több mint 48 %-kal csökkent. A közlekedésbiztonság terén elért kiemelkedő eredmények elismeréseként az Európai Közúti Biztonsági Tanács (ETSC) 2012. június 20-án Magyarországnak „PIN Award 2012” díjat adományozott. A közúti közlekedési balesetek számának további jelentős csökkentése érdekében 2010-2020 között el kell érni, hogy hazánkban a közlekedési szabálysértések és bűncselekmények jelentősen csökkenjenek, aminek következményeként hazánk közútjain évente 370-nél többen nem veszhetik életüket. 2011. és 2020. évek közötti irányelveit a közlekedésbiztonsági előírások és koncepciók alapján, a megszerzett szakmai tapasztalatok (hazai és külföldi) figyelembevételével szükséges meghatározni. A preventív tevékenység járuljon hozzá az uniós és a hazai célkitűzések teljesítéséhez.

Fontos intézkedésnek tartom, hogy kormányunk elrendelte a közlekedési ismeretek oktatását, óvodás kortól, az első jogosítványszerzésig. Ezt a fontos intézkedést következetesen végre kell hajtani. E mellett továbbra is szükséges a közlekedés folyamatos ellenőrzése és közútjaink számának és minőségének folyamatos javítása. A balesetmegelőzési tevékenységbe, a közlekedésbiztonság tovább javításához javaslom még fokozottabban bevonni a hazánkban jól működő polgárőrséget.

<sup>521</sup> Fazekas M. – Ficzer L.: i. m. 549-550. o.