

IRK FERENC

## Közlekedésbiztonságunk jelene és jövője

A magyarországi közúti közlekedés biztonságáról ellentmondó hírek kelnek szárnyra. Vannak, akik már-már paradicsomi állapotokról beszélnek – különösen ahhoz képest, hogy mi volt itt akárcsak egy-másfél évtizeddel ezelőtt. Mások továbbra is Európa egyik halálgárának tartják a hazai utakat. És végül vannak a mérsékelték, akik tényként kezelik a baleseti és a bűnügyi statisztikai adatokat, amelyekből az következik, hogy az utóbbi tíz évet tekintve tendenciájában csökkenő számokkal szembesülünk, bár az okokra vonatkozóan nem teljesen esnek egybe a nézetek. *Rendőrségi források* inkább azt közvetítik, hogy az egyre szigorodó büntetésekkel is párosuló intézkedések hozták meg gyümölcsüket. *Az e körön kívül álló szakemberek* az állítást nem tagadják, annak mégis csak részben tulajdonítanak jelentőséget. *Egyik részük* kiemelten fontosnak tartja az egyre fejlődő infrastruktúrát, *másik részük* a gépjárművek számának növekedése és így az utak mindinkább csökkenő kapacitása közötti egyre növekvő feszültségre, ennek következtében a kényyszerűen csökkenő sebességértékek és a balesetek kimenetelének súlyossága közötti fordított arányú összefüggésre vezet vissza a kedvezőbbé váló számadatok okait. *Végül vannak olyanok*, akik több éve felhívják a figyelmet arra, hogy a magyar utakon a járművek egyre kevesebbet futnak, és ezt az üzemanyag-felhasználás csökkenésével igyekeznek párhuzamba állítani.<sup>1</sup>

Ahhoz, hogy valós képet kaphassunk, legalább két tényt célszerű egyidejűleg szem előtt tartani. Ezek egyike, hogy a balesetek száma, csakúgy, mint a balesetekkel összefüggő bűncselekményeké (utóbbiakon belül az ittas ve-

<sup>1</sup> A hírrel összefüggésben meg kell jegyezni: habár 2008 és 2011 között a benzinfogyasztás valóban tetemesen, több mint huszonnégy százalékkal csökkent, ezzel azonban a közlekedésbiztonsági mérőszámoknál csak az egyike: a személyi sérüléssel járó balesetek számának csökkenése tartott lépést (25,8 százalékkal). Ugyanezen időszak alatt azonban mind a halálos kimenetelű baleseteknek, mind a balesetekben meghaltaknak a száma lényegesen nagyobb mértékben: több mint 48 százalékkal csökkent, amire tudomásom szerint ilyen rövid időtartamon belül nemcsak nálunk, de a világon másutt sem volt még példa. Ezt nem árt nem elfelejteni akkor sem, amikor – mint például 2012 első felében – ez a tendencia mintha megtörni látszana. A drága benzin is javítja a baleseti statisztikát. Index, 2012. február 20. [http://index.hu/belfold/2012/02/20/javultak\\_a\\_baleseti\\_mutatok/](http://index.hu/belfold/2012/02/20/javultak_a_baleseti_mutatok/); Hová tűnt a benzin a magyar tankokból? [origo], 2012. július 22. <http://www.origo.hu/gazdasag/gazdasag-plusz/20120720-miert-tankolunk-brutalisan-kevesebbet-mint-nyegot-eve.html>

zetéseké) csökkent.<sup>2</sup> A másik tény, hogy Magyarország ezekkel a baleseti számadatokkal (ezeken belül különösen a halálos kimenetelű balesetek, illetve a balesetekben meghaltak számarányával) még mindig nem „fogta be” nemhogy az észak-, de még a nyugat-európai országok zömét sem.<sup>3</sup> Tehát van még mit és min javítanunk akkor is, ha a felsorolt számadatok kétséget kizáróan reménykeltők. A következőkben ennek néhány részletéről fejtem ki a véleményemet.

## A közlekedés az életünk szerves része

Bár vannak, nem is kevesen, akik úgy gondolják: a motorizált közlekedés napjai meg vannak számlálva, mi még nem ebben a korban élünk. Nekünk ma és a közeljövőben arra kell felkészülnünk, hogy megváltozott környezeti feltételek közepette, egyre korszerűbb járművekkel és infrastruktúrával körbevéve a leglassabban módosítható „elemmel”<sup>4</sup>: a közlekedő emberrel kell elvisselhetőbbé, élhetőbbé tennünk azt az időt, amit önként vagy kényszerűen a közutakon, azok közvetlen környezetében töltünk.

Ennek során néhány körülményről kénytelenek vagyunk nemcsak tudomást venni, hanem ezeknek megfelelően tervezni-szervezni az életünket. Talán egy közismert jelenséggel, a globalizációval kezdem a sort. Szeretjük vagy sem, az e fogalomban összegyűjtött életminőséggel még jó ideig együtt kell élnünk. Ha pedig ez így van, akkor célszerű ehhez alkalmazkodnunk. Ma már birtokában vagyunk néhány olyan ismeretnek, amelyet még néhány éve is hevesen vitattak. Voltak például, akik úgy vélték: az emberek és áruk nagy távolságokra szállítása nem terheli majd túlságosan a közúti közlekedést. Azt képzelték, hogy a terhek nagy részét átveszi a vasúti, a vízi és a légi közlekedés. Hát nem vette át! Ha az illuzórikus terv valóra vált volna, akkor Európa autósútrádáin ma nem tolnák egymást az áruszállító gépjárművek.<sup>4</sup> Az embe-

---

2 Nött a bűnözés 2011-ben. Fn.hu, 2012. június 17. <http://fn.hir24.hu/ithon/2012/06/17/nott-a-bunozes-2011-ben/>; Részletesen: A legfőbb ügyész országgyűlési beszámolója az ügyészség 2011. évi tevékenységéről. <http://www.parlament.hu/irom39/06851/06851.pdf>

3 Egyrészt például kétségtelen, hogy 1991-hez képest a lakosságszámhoz viszonyított baleseti halálzási szám 2011-re harmadolódott (201-ről 64-re csökkent), azonban ez utóbbi évben az említett viszonyszám Hollandiában 33, Németországban 49, Észtországban 42. Természetesen bőven vannak velünk egy sorban állók is (például Ausztria 62, Franciaország 61), sőt nálunk sokkal rosszabbul teljesítők is (például Lengyelország 109, Románia 94). A legfrissebb adatok: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/observatory/historical\\_evolution\\_popul.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/observatory/historical_evolution_popul.pdf)

4 Nemrég döntöttek arról Magyarországon, hogy megszünik a vasúti kamionszállítás, mert nem gazdaságos. Végveszélyben a kamionok vasúti szállítása? Alternatívenergia.hu, 2012. október 10.

rek pedig – még ha az egyre növekvő üzemenyagárok miatt, erősen a gazdasági helyzet függvényében, olykor a korábinál csökkenő mértékben is, de – nem szállnak meg saját gépjárműveikkel ugyanezeket az utakat.

Természetesen feltehető a kérdés: kell ez nekünk? Jó ez nekünk? A válaszok eltérők, de a tények tények maradnak. A mi feladatunk az, hogy a valóság jelene és valószínű közeljövőjének figyelembevétele mellett tervezzünk. Ehhez pedig első lépés egy alapos *állapotfelmérés*. E tanulmány talán némi segítséget nyújthat ehhez.

A *közlekedés célja* régóta ismert, csak az eléréséhez vezető út változik az idők folyamán. Ez a cél pedig nem más, mint emberek és áruk gyors és biztonságos továbbítása egyik helyről a másikra. Ehhez járul egy mind fontosabb feladat megvalósítása is, ez pedig az immár az egész világra jellemző kapitalizmus egyik lényegi eleme: a költséghatékonyság. Tehát már nemcsak gyorsan és biztonságosan, hanem a lehető legolcsóbban kell (elsősorban nagy mennyiségű árut) szállítani – olykor sok ezer kilométer távolságra.

## A három E

A közlekedésbiztonság összetett megközelítésének *egyik* hármas bűvös szókapcsolata az ember–jármű–környezet. Ezek közül az elsőre és a harmadikra a továbbiakban még visszatérek. Azért csak ezekre, mert leginkább az ember–környezet páros optimalizálására van lehetőségünk. A *másik* ilyen az alcímben jelzett fogalom. A betű mögött három angol szó kezdőbetűje húzódik meg: Education–Engineering–Enforcement (nevelés–tervezés–ellenőrzés). Első pillantásra is érzékelhető a kapcsolat az ember és a nevelés, továbbá a jármű–környezet és a mérnöki munka között. (Előrebocsátom: e helyütt csak a közlekedő ember viselkedését befolyásoló környezet kerül majd szóba.) S végül itt van a három E utolsó eleme, ami szintén az emberi viselkedés szabályozását célozza: ez pedig a felügyelet, az ellenőrzés. Az is jól kivehető, hogy ezek a rendszerek alapvetően kétfajta megközelítésben teljesednek ki: az első a közlekedő ember felkészítése arra, hogy általában megfeleljen a környezet elvárásainak. A második már a szituáció függvényében segít, s ha

---

<http://www.alternativenergia.hu/vegveszelyben-a-kamionok-vasuti-szallitasa/53489>; Decembertől évente mintegy harmincezer kamion zúdul az osztrák és a magyar autópályákra. Megszűnik a Ro-La: 30 kamion zúdul a sztrádákra. Greenfo.hu, 2012. október 17.  
<http://greenfo.hu/hirek/2012/10/17/megszunik-a-ro-la-30-ezer-kamion-zudul-a-sztradakra?referrer=rss>

feltétlenül szükséges: büntet annak érdekében, hogy a közlekedő ember eleget tegyen az adott helyzetből fakadó elvárásoknak, ne hozza önmagát bajba és másokat se sodorjon veszélybe.

A *nevelésről* ezúttal csak röviden ejtek szót. A legfontosabbnak az alkalmazkodást, a mindenkori környezet igényeinek való megfelelést tartom. A látszat az, hogy ilyen viselkedés tanácsolása kiüresíti az emberi mivoltot, hiszen nem önmagát valósítja meg, hanem mások diktátumainak engedelmeskedik. Kellő figyelemmel hamar rájöhetünk, hogy ez nem így van. A felületes megközelítés ékes cáfolata, hogy rengeteg, személyiségében autonóm ember nagy élvezettel, egyszersmind balesetmentesen vesz részt a forgalomban. A balesetmentes közlekedés ugyanis bizonyos szempontból művészet, ami az ésszerű (és gyakran elkerülhetetlen) kockázatvállalás, a mások érdekeinek, viselkedésének tiszteletben tartása, az önkéntes normakövetés és a vakszerencse különös elegye. Tudattalanul (ez a rosszabbik eset, mert észre se vesszük) vagy tudatosan (ez a jobbik eset) olykor kockázatot kell vállalnunk, mert nélküle elképzelhetetlen a közlekedés. Vizes útról jeges útra rá kell hajtanunk, s a kétfajta úthoz más-más tapadási tényezők, ennek megfelelően eltérő sebességértékek tartoznak. A KRESZ gumiparagrafus (mindig az útviszonyoknak megfelelő sebességgel kell közlekedni) ilyenkor éppúgy semmit nem ér, mint az útra elrendelt sebességhatárok betartása. A követendő magatartás tanúsításakor viszont sokat nyomnak a latban például olyan információk, amelyeket az ember korábbi tapasztalatából, a környezetből szerezhet, a többi közlekedő viselkedése, az a tény, hogy egyedül vagy többedmagammal vagyok-e az adott járműben. Az ember kiélezett helyzetben értelmes társadalmi lényként viselkedik, ez visszatükröződik a döntéseiben és a cselekvéseiben. Hol jól, hol rosszul. A személyiség váratlan helyzetekben vizsgálják a hordozója és a környezete előtt, hogy miképp reagál a környezet próbatételeire.

A nevelés célja egyértelmű: a szituációhoz igazodó viselkedés lehetőség szerinti elősegítése. Ezt támogatja (vagy hátráltatja) a jó (vagy rossz) szocializáció, a legfontosabb (s ebből következően a jelenleginél sokkal kevesebb) közlekedési (KRESZ) szabályok rutinszintű elsajátítása és követése. És ezt kell hogy elősegítse a hatósági tevékenység, annak mind a mérnöki-forgalomtervezői, -szervezői, mind az ellenőrző válfaja.

A *forgalomtervezés és -szervezés* célja látszólag kettős, e célok azonban szervesen egymásra épülnek. A forgalom folyamatosságának fenntartása, ideértve a nagyobb kapacitását, a lakott területeket elkerülő utak építését, a tájékoztató jelzések meglétét és még számos hasonló szempontot. Ezek gyakran

látszólag csak a nagyobb áteresztő képességet szolgálják. Többnyire azonban ez együtt jár a forgalom biztonságának növelésével, sőt olykor csak ez utóbbi tűnik fel a közlekedőknek (például bizonyos útszakaszokon vagy időszakokban a sebesség korlátozása), pedig gyakran ilyenkor is az átbocsátó képesség növelése a cél.

*A biztonságos közlekedés alapfeltétele a kifogástalan forgalomszervezés.* Ennek szemléletében folyamatos a (többnyire kedvező) változás. Ezek részét a közlekedők nem veszik észre, és ez így van jól. Mindazonáltal számos „újítás” vagy nem váltotta be a reményeket, vagy csak alapos átdolgozás után teljesítette (fogja teljesíteni) legfontosabb feladatát: a közlekedő ember lehetőség szerint félre nem érhető tájékoztatását, adott környezetben helyes döntésének és cselekvésének biztosítását. Tekintettel arra, hogy ezek a jelzések többnyire helyhez kötöttek, a hibák is csak nehezen általánosíthatók. Pedig a számuk nem csekély, egyik részük csak bosszúságot, másik részük szükségtelen veszélyhelyzetek bekövetkezését idézi elő.

## **A harmadik E**

A forgalom-ellenőrzést számos országban inkább *-felügyeletként* kezelik. Ez a tágabb szóhasználat jobban fejezi ki azt az igényt, amelyet egy korszerűnek mondható szemlélet a rendőri tevékenység vonatkozásában támaszt. Régen (és sok helyütt sajnos mind a mai napig) a közlekedésrendészet a szabálysértők lefűléésére és megbűntetésére összpontosítja személyi és anyagi erűit. Ez a felfogás azokban az országokban (és ezűttal már Európában maradunk), amelyekben a biztonság példamutató az utakon, rég meghaladottá vált. *A korszerű rendűrségi tevékenység a biztonság megűrszésére összpontosít, ez egyet jelent a normaszűgés lehetőség szerűti megűrszésével.* Ez a forgalomfűgyelet lényege, ami természetesen – miként korábban – megvalűsulhat látható és rejtett, közvetlen vagy közvetett formában, műszerekkel vagy azok nélkül. A nálunk csak pénzgyűjtű akcióknak tekintett „ravasz” módszerek jobb helyeken réges-rég kimentek a divatbűl. Íme, néhány példa. A sebesség-ellenűrszésnek nem az az elsűdleges célja, hogy minél több gyorshajtűt „kapjon el” a rendűr, hanem az, hogy – természetesen elűzetes balesetelemzűs után – adott helyen és idűben, leginkább a baleseti gűcoknak nevezett útszakaszokon, útkereszteszűdűésekben, lehetőség szerűti ne kűvetkezzen be baleset. Nyilvánvalű, hogy nem ezt a cűlt szolgálja, amikor például a lakott terület végűt jelzű táblától néhány szűz műterre a helyszűgbűl kifelű hajtűkat

próbálják megbüntetni.<sup>5</sup> Nemkívánatos (és leszámítva a költségvetési bevételt: improduktív), ha a rendőrség a forgalomszervezési hibákat, hiányosságokat és ellentmondásokat kihasználva próbál meg büntetni. Útjavítások után kinnfelejtett sebességkorlátozó és előzést tiltó táblákat nem illik (más megközelítésből: értelmetlen) arra felhasználni, hogy az autósokkal fizetessék meg a hatósági hibák balesetveszélyt nem jelentő következményeit. És a sor sajnos folytatható...

A forgalomfelügyelet egyik célja éppen az, hogy az említett és más hasonló hibákat az arra kötelezettel – az autósok érdekében – minél előbb megszüntettesse, és nem az, hogy e hibákat – az autósok kárára – kihasználja.

További kíváncsi, hogy a rendőrség a szabálysértés elkövetését kétséget kizáró módon bizonyítani is tudja. Részben a hazai rendőrségi (anti)kultúra folyományaként, részint a mindmáig sok területen szabályozatlan feladat- és felelősségmegosztás, részint a katonai szemlélettől mindmáig teljességgel elszakadni képtelen struktúra miatt<sup>6</sup> eme követelmény teljesítésekor a rendőrség visszatérően bakot lő. Ráadásul nem veszi észre, hogy ez nemcsak a saját tekintélyét rongja, de az új médiaeszközök általánossá válásának korszakába érve mind nehezebben képes az álláspontját megvédeni, s már egyre gyakrabban válik nevetség tárgyává. Ez pedig azt jelenti, hogy mára *a rendőri tekintély* (ami nélkül az eredményes munka elképzelhetetlen) *leghatékonyabb rombolója maga az apparátus*.

---

<sup>5</sup> Ezért fogadja a szkeptikus kutató mérsékelt derülattással az olyan bejelentést, mint hogy a megnövekedett baleseti halottszám okán a rendőrség az összes traffipaxot beveti a közlekedés biztonságának fokozása érdekében. Kérdés, hogy hol. Ott-e, ahol sok szabálysértőt lehet „fogni”, de egyébként biztonságos az ellenőrzés alá vont útszakasz, vagy ott-e, ahol úgynevezett baleseti góc található, ott tehát, ahol sok a szabályszegés, de sok a baleset is. Lásd: Közlekedésbiztonság alakulása az év első hét hónapjában (ORFK). Police.hu, 2012. augusztus 10.

[http://www.police.hu/nyitoidal/cikkek/orf\\_120810\\_02.html](http://www.police.hu/nyitoidal/cikkek/orf_120810_02.html) ; továbbá Vigyázzon: országos razzia indult. Totalcar.hu, 2011. augusztus 11.

[http://totalcar.hu/magazin/hirek/2012/08/11/vigyazzon\\_oroszagos\\_razzia\\_indult/](http://totalcar.hu/magazin/hirek/2012/08/11/vigyazzon_oroszagos_razzia_indult/)

Megjegyzem: arra hivatkozva, hogy a balesetekben meghaltak száma az összehasonlított időszakban 319-ről 326-ra nőtt, nem túlságosan logikus különleges akciót alapozni. Mi lett volna, ha megint egy külföldi autóbusz hajt a vasúti sínekre, mint néhány éve? Az intézkedések megalapozásához helyesebb lett volna a halálos kimenetelű balesetek számának változására hivatkozni. (De erről nem kaptunk információt, illetve annyit mégis, hogy itt 0,7 százalékos a csökkenés!) Vagy egyszerűen csak a soron következő többnapos ünnepre, amint az Európai Uniótólünk nyugatra és északra lévő országokban a rendőrhatalóságoktól évtizedek óta megszoktuk.

<sup>6</sup> Ezek lényegi összefüggéseiről az elmúlt két és fél évtized során megszámlálhatatlan mennyiségű tanulmány, interjú, monográfia született, kiemelten Finszter Gézától, Korinek Lászlótól, Krémer Ferencről, Szikinger Istvántól, sok más mellett e periodika hasábjain is. Vajon olvassák-e a soraikat azok, akikért ők haragszanak?

Nem segíti a hatékony ellenőrző munkát a gyakorta ellentmondásos és politikai felhangoktól sem mentes fontossági sorrend. Van politikus, aki a gyalogosoknak már akkor elsőbbséget szeretne adni, amikor még csak a kijelölt átkelőhely felé közelítenek a járdán. Azt a járművezetőt pedig, aki nem áll meg már ekkor, szándékos bűncselekmény elkövetésével vádolnák. Erről csupán annyit: bárcsak már ott tartanánk, hogy a hatályos KRESZ szerinti elsőbbségadási kötelezettségnek eleget tennének a járművezetők, s bárcsak ennek elmaradását a rendőrség korlátlan számban, objektív módszerekkel bizonyítani tudná. Az utóbbi évtizedben többször változott az álláspont a sebesség-ellenőrző eszközök előre jelzésének és a mérés blokkolásának kérdésében. Túl azon, hogy e témakörben (a blokkolást leszámítva, mert az tudtommal valamennyi alkotmányos jogállamban tilalmazott tevékenység) nemzetközi viszonylatban sincs egységes álláspont, a magyar felfogás is erősen ingadozó.<sup>7</sup> Ez éppúgy nem erősíti a jogbiztonságot, nem növeli a rendőrség tevékenységének elfogadottságát, mint az, hogy időről időre napvilágot látnak (az utóbbi években immár a közösségi portálokon) a hibás méréseket produkáló felvételek, amelyek hamisságát a rendőrség nem hajlandó akceptálni, és a régről ismert, ám immár mintegy két évtizede meghaladott módon megpróbálja „megmagyarázni”. De e körbe sorolható például a gépjárműről és annak hatósági jelzéséről felvétel készítő eszközre vonatkozó követelményekről szóló 18/2008. (IV. 30.) GKM rendelet, ennek 6. § (3) bekezdésében foglalt előírása nem – csaknem öt év elteltével sem – lesz határidőre megvalósítható.<sup>8</sup>

<sup>7</sup> Így legutóbb 2012. szeptember 1-jei hatállyal. De a kormánynek a közúti közlekedéssel kapcsolatos egyes kormányrendeletek módosításáról szóló 228/2012. (VIII. 23.) kormányrendelete 5. §-ában rögzített álláspontja a sebességmérők továbbra is megengedett előrejelzéséről is megosztja a szak- (és kevésbé szak-) embereket. Mégpedig azért, mert senki nem közölte sem azt, hogy ha közlekedésbiztonsági szempontból megfelelő helyen történik az ellenőrzés, akkor ez az eszköz kifejezetten segíti a közlekedésbiztonságot, sem azt, hogy ennek az eszköznek a használata számos országban (például Ausztria, Németország) ettől függetlenül vagy ennek ellenére tilos. Erről leginkább onnan értesülhet a figyelmes olvasó, hogy – országnév említése nélkül – egy internetes fórumon az olvasható, hogy az alig egyhetes jogszabály ellentétes több európai országgal. Bővebben: Zách Dániel: A Rendőrök háborognak: új szabályok a közlekedésben. Totalcar.hu, 2012. szeptember 7.

[http://totalcar.hu/magazin/kozelet/2012/09/07/a\\_rendorok\\_haborognak\\_uj\\_szabalyok\\_a\\_kozlekedesben/](http://totalcar.hu/magazin/kozelet/2012/09/07/a_rendorok_haborognak_uj_szabalyok_a_kozlekedesben/)

Hozzáteszem nyomban: más országokéval viszont nem! De ez utóbbiak többsége a tőlünk földrajzilag távolabbi régiókban lelhető fel.

<sup>8</sup> 2013. január 1-jétől alkalmazni kell e rendelet mellékletének valamennyi előírását, így az ezúttal csak rövidítve megfogalmazott emberi beavatkozás nélküli mérés és a feldolgozási helyre történő zártlancú adattovábbítást. Részletes kifejtését – ami akár még idejében történő figyelemfelhívásként kezelhető – lásd *Az autó* 2012. júniusi számában. Ez az újságírói „kibeszélés” egyben azt is jelenti: az autósok jelentős része számon fogja kérni a rendelet érvényre juttatását, azaz ettől eltérő módszeren alapuló büntetést – alappal – nem fog elfogadni.

És ha már a sebesség-ellenőrzésről ejtek szót, engedessék meg még egy észrevétel, illetve kérdés. Vajon honi közlekedésbiztonsági őrünk mikor szánják rá magukat arra, hogy a pontszerű gyorsajtás ellenőrzését részben kiegészítsék, részben felváltsák a meghatározott útszakaszon belüli (átlag)sebesség kontrollálásával? Bár ezt az említett kormányrendelet már nevesíti (helyesen, bár erre egyébként szerintem semmi szükség), azért röviden összefoglalom, hátha – megint csak kormányzati tájékoztatás híján – valaki mégsem tudja, mire gondolok. Amíg a hagyományos műszeres sebesség-ellenőrzés arról ad felvilágosítást, hogy a jármű egy adott ponton gyorsabban haladt-e a megengedettnél, vagy sem, addig a szakaszellenőrzés az említett-hez képest „humánusabb”, egyúttal jobban szolgálja a közlekedésbiztonság érdekét. Ennek során azt mérik, hogy a járművezető az A és B pont közötti távolságot (például egy alagút bejárata és kijárata közötti úthossz) mennyi idő alatt tette meg, következésképp megállapítható, hogy a jármű a mért szakaszon átlagosan belül maradt-e az elvárt sebességértéken, vagy sem. Ennek eredményeképp nem egy ponton, hanem egy hosszabb-rövidebb útszakaszon is elősegíthető a biztonságos sebesség betartása.

Van, aki – magamat is közéjük sorolom – ezt a visszamaradott állapotot nehezen viseli el. Amikor – munkatársaimmal együttesen – immár több mint másfél évtizednyi oktatómunka után még mindig azt látjuk, hogy az utakon intézkedő rendőrök (akiknek a parancsnokai mára szinte kizárólag az egykori tanítványaink) ugyanazokat az ordító, kulturálatlan intézkedési hibákat követik el, ugyanúgy vétének saját maguk, nemkülönben kenyéradó gazdájuk és a köz érdekei ellen, mint egykor „az átkosban”, nos akkor erős bennünk a kétség: vajon érdemes volt-e (nyugat- és észak-) európai értékeket és módszereket tanítani nekik? Hiszen alig változott valami, és ami mégis, az is leginkább csak a külső kényszerítő körülmények hatására.

Félreértés ne essék! A tehetetlenségért nem vagy nem elsősorban az egyébként a gondokat világosan látó és értő rendőrtiszteket okolom. *Az a követelményrendszer a hibás, amelyik nem a közösség érdekeivel megegyező kívánalmakat támaszt a közlekedésrendészeti (ezen belül is elsősorban a parancsnoki) állomány vonatkozásában.* Mindaddig, amíg egy parancsnok munkájának eredményességét nem kizárólag a biztonság és a biztonságérzet mérhető-érzékkelhető változásával, hanem – az előbbi mellett, gyakran helyette – az állampolgárokat érintő intézkedések számával és a kiszabott büntetések összegének nagyságával értékelik „fent”, addig esély sincs arra, hogy az állampolgár egy valóban „européer” rendőrség képviselőivel találkozhasson az utakon.

Mert hol is van a büntetés – általában a büntetések – helye? Nem az emberi magatartás befolyásolási lehetőségeinek rangsora legvégén? Ezért hívják úgy, hogy ultima ratio. Mindenfajta büntetés az, a közlekedési szabályszegés megtorlásáé éppúgy, mint az emberölésé. (Azt már le sem merem írni, mégis megteszem, mert vannak, akiknek úgy látszik, tanulmányaik dacára nem világos: a büntetés nem cél, hanem eszköz. Nem azért büntetem meg a gyorsajtót, hogy több pénz vándoroljon az államkasszába, hanem azért, hogy ne legyen baleset okozója. És ezt nemcsak így mondom, hanem őszintén így is gondolom. S ha ez így van, akkor talán e szerint kellene cselekednem is.)

Célszerű volna egyszer alaposan felmérni: *mi a része a tényleges rendőri munkának*, s melyek azok – az idők során ma már jórészt felderíthetetlen okok folytán – az e szervezetre testált megbízások, amelyekkel a napi felügyeleti-ellenőrzési tevékenységet ki kell egészíteniük. Ezek között vannak állandósult, s vannak időről időre visszatérő, majd eltűnő feladatok. A „profilisztítás” része lehetne például a kötelező gépjárműbiztosítás befizetése kontrollálásának megszüntetése. Vajon mennyire befolyásolja a köz- és közlekedésbiztonságot, hogy egy járművezető vagy vállalkozás eleget tett-e valamely (biztosító) magáncéggel kötött megállapodásnak, vagy sem? Ha e szervezeteken belül és a szervezetek közötti nyilvántartás rendben van (tehát nem a jelenlegi és közelmúltbeli viszonyokra gondolok, bár ebben az esetben a rendőri kontroll kikényszerítésének megalapozottsága még kétségesebb), e szervezeteknek kellene – saját érdekükben – az ellenőrzést, illetve a polgári jogi kötelezettség nem teljesítését a jogállamban erre a célra az állampolgárok adójából működtetett intézmények közreműködésével kikényszeríteniük.<sup>9</sup>

Végezetül röviden abban a vitában szeretnék állást foglalni, amely a *szabálysértési büntetés* fix vagy egyéni mérlegelést lehetővé tevő két változata kapcsán folyik.<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup> Ötleteknek nincsenek híján más országok rendőrségei sem. Kevesen tudják, de ettől még tény: Franciaországban minden (így valamennyi külföldi rendszámú) autó kötelező felszerelése egy a rendőrség által elfogadott szabvány szerinti, le nem járt szavatosságú alkoholszonda, amelyet a rendőr bármikor ellenőrizhet, felhasználhat, és az említett kritériumok nem teljesülése esetén büntet. Méltó párja az elsősegélynyújtó dobozok csak közelmúltban megszüntetett kontrolljának, bár a francia szabályozás államháztartási haszna megkérdőjelezhetetlen.

<sup>10</sup> Lásd erre például Zách Dániel korábban már idézett cikkét, az ahhoz hozzászólók véleményét, de az interneten több helyütt is bőséges „szakirodalom” áll rendelkezésre, ami ha mást nem is, azt mindenestre ékesen bizonyítja, hogy a nézetek és érvelések gyakran homlokegyenest ellentétesek egymással. Ugyanitt figyelemre méltó eszmefuttatás olvasható a 2012. szeptember 1-jétől hatályos jogszabály szerinti, a közlekedésbiztonsági szakértői szemmel indokolatlan és megindokolhatatlan büntetésenyhítések egyes fajtáiról.

Előrebocsátom: mindkettő mellett és ellen egyaránt felsorakoztathatók megfontolást érdemlő érvek. Én most mégis határozottan az egyik mellett teszem le a garast, kiemelve ennek a másikkal szembeni előnyeit. (Mások majd ezt fordítva szintén megtehetik.)

Úgy gondolom, hogy a gyakran a „kis büntetőjog” részének tekintett, a KRESZ megsértése miatt kiszabott bírságok gyakorlatában a *fix összegű büntetés kiszabása az indokolt*. Ezt sok érv támasztja alá. Jogpolitikai megfontolásból elsősorban az szól mellette, hogy – szemben a „nagy”, tehát az igazi büntetőjogi büntetésekkel – ezúttal nem a cselekmény és a személy együttes társadalmi veszélyessége, hanem kizárólag a tett tényleges vagy potenciális károssága alapján szabható ki a büntetés. Ezen intézkedések kapcsán nincs lehetőség (és ennek valójában célszerűségi indoka sincs) a személy szociális és egyéb körülményeinek a vizsgálatára, a társadalomba való beilleszkedésének felmérésére. Van egy fontos kriminálpolitikai elv, ami ezúttal is azonos a büntetőjogi büntetés során hangoztatottal: ez pedig a normasértésre adandó minél gyorsabb hatósági válasz. Ennek a közlekedési szabálysértések kapcsán érvényt lehet szerezni, de csak akkor, ha a hatóság a körülmények felderítését negligálja.<sup>11</sup>

A közlekedésrendészeti szabálysértések társadalomra veszélyessége (akár annak absztrakt, akár konkrét – tehát közvetlen veszélyt teremtő – formájában) jól modellezhető. Már csak ezért is célszerű ennek függvényében meghatározni a jogkövetkezményeket. S bár a normasértések jelentős részét a közlekedők tudatosan (szándékosan) követik el, ezt a szándékosságot azonban csak kivételes esetben lehet bizonyítani, ezért marad a tényállás megvalósításához és a veszély mértékéhez kapcsolható fix összeg. Szokás azt is mondani, hogy teljesen mindegy: gazdag vagy szegény hajt-e az autójával a tilosba, a veszélyteremtés mértéke azonos.<sup>12</sup> A visszatérően veszélyes szabálysértéseket elkövetőket pedig egy ugyancsak régen kitalált eszköz eredményesen képes kordában tartani: ez pedig a büntetőpontrendszer, amelynek az utolsó állomásán lehull Damoklész kardja, és bekövetkezik a mai autós számára a sorozatosan elkövetett szabálysértésekért járó leg súlyosabb megtorlás: a járművezetéstől eltiltás. Persze csak akkor, ha a rendszer jól, hézagmentesen működik.

---

<sup>11</sup> Ismertünk országokat, amelyekben a közlekedési szabálysértési bírságok mértékét is a jövedelemhez igazítják. Magyarországon ezt ma – és még a beláthatatlan jövőig – aligha lenne célszerű megvalósítani.

<sup>12</sup> Ami természetesen nem zárja ki azt a társadalmi igazságtalanságot, hogy a szegénynek épp a pénzsűke miatt óvatossábn kell közlekednie, mint a gazdagnak.