

INTERJÚ

„A politikusok ne akarjanak KRESZ-t alkotni...”

Beszélgetés dr. Irk Ferencsel

Az utóbbi hónapokban ismét élénkebbé vált a vita arról, hogy ideje lenne már a csaknem négy évtizedet – és ezenközben megannyi változást – megélt közlekedési szabályokat átadni a múltnak, és egy a mai életviszonyoknak jobban megfelelő újat alkotni. Szakemberek és botcsinálta „outsiderek” fejtették ki különböző fórumokon a véleményüket, adtak ötleteket egymásnak és a jogalkotóknak, hogy mi menjen, és mi maradjon. A ma hatályos jogszabály megszületésénél bábáskodott interjúalanyunk, *Irk Ferenc* is.

Idestova ötven éve vagy kapcsolatban a közlekedésbiztonsággal. Már csak ezért is adódik a kérdés: szerinted szükség van új KRESZ-re? És ha igen, akkor melyek lehetnének ehhez a vezérlő elvek?

1964 márciusától az akkoriban még a többi fővárosi tömegközlekedési vállalatnál különállóan működő Fővárosi Autóbuszüzemben, annak Curia utcai jogi osztályán voltam balesetvizsgáló. Ettől kezdve a napi munkám részeként igyekeztem a baleseteket megérteni. Előbb ennél a cégnél, majd az egyetem elvégzése után, 1969-től a jelenlegi munkahelyemen, az Országos Kriminológiai Intézetben, immár kutatóként. Itt abban a szerencsében és megtiszteltetésben volt részem, hogy a huszadik század második felének – általam – leginkább tisztelt, nemzetközi hírű büntetőjogásza, *Viski László* mellett dolgozhattam, s így vehettem részt az 1975-ös KRESZ kidolgozásában is, igaz, csak mellékszereplőként, de Viskinek hála, annak minden fázisáról értesülhettem. Már vagy három évtizeddel ezelőtt is meg kellett volna újítani ezt a minden ember számára a szó szoros értelmében életfontosságú jogszabályt. Már a rendszerváltozás előtt – az egykorvolt Országos Közlekedésbiztonsági Tanács felkérésére – *Destek Miklós* mérnökkel elkészítettünk egy tervezetet, amelyik nem csak alapelveket, hanem tudományos, rendszerelméleti alapon álló szövegtervezetet is magában foglalt. Ezeket gyakorló szakemberekkel (mérnök, jogász, igazságügyi szakértő, rendőrtiszt, ügyész, bíró) több fordulóban megvitattuk, finomítottuk. A hivatásos jogalkotókat ez nemigen érdekelte, ők gyakorlatilag mind a mai napig beérték az 1976. január 1. óta hatályos rendelet toldozásával-foltozásával. A huszadik század végi társadalmi-gazdasági változások egy időre megakasztották ezt a műhelymunkát, az

INTERJÚ

elmúlt évtizedben azonban már egy újabb generáció¹ ismét nekidurálta magát, de ebből sem lett a lassan négy évtizede megalkotott és azóta számtalanszor módosított, két tárca nevét is magán viselő miniszteri rendeletet felváltó új törvény. Időközben annyi történt, hogy egyrészt – meglehetősen önkényes válogatás alapján – az ugyancsak megszámlálhatatlan alkalommal módosított 1978. évi I. törvény (az úgynevezett közlekedési törvény) szövegébe a jogalkotó beemelte a KRESZ néhány passzusát, másrészt az értelmezésnek megjelentek előbb tárcaszintű, majd szakmai magántapasztalatokat tartalmazó úgynevezett *Útmutatói*. Ezek mindegyikére jellemző, hogy az oktatás során felhasználták, illetve hasznosítják őket, joghierarchyi okok miatt azonban a kizárólag a parlamentnek felelős bíróságokat és ügyészségeket ezek a szakmai álláspontok nem kötik a saját véleményük kialakításában. Akkor sem, ha a szövegeket a szaktárcák jegyzik. És ez így van rendszerben – legalábbis alkotmányossági szempontból. Más kérdés, hogy a gyakorlatban bebetonozza a jogbizonytalanságot, hiszen nem biztos, hogy amit az oktatás során az *Útmutató* alapján követendő magatartásként tanítanak, annak tanúsítása egy esetleges baleset elbírálása során is megállja a helyét. A *vezérlő elvekről* pedig röviden annyit, hogy a jogszabálygyűjtemény elsődlegesen meg kell hogy feleljen a Magyarország által aláírt nemzetközi egyezményeknek. Épülnie kell a magyarországi és a környező országokbeli közlekedési szokásokra és hagyományokra. A szövegezésének olyannak kell lennie, hogy a szabályok zömét a felhasználók többsége első olvasásra megértse, tehát könnyen megtanulhatónak kell lennie. Fontos az összhang megteremtése a természet- és társadalomtudomány korszerű felismeréseivel, eminensen az emberi viselkedés pszichés törvényszerűségeivel. S végül, de nem utolsósorban: mindig szem előtt kell tartanunk, hogy a közlekedő embertől csak a gondosság magas foka várható el és nem a mindenkor hibátlan válaszreakció a környezet próbatételeire. Ez feltételezi, hogy a KRESZ-t az emberek többségének helyes viselkedését elősegítő és ezért hatékony forgalomszervezés támogatja.

A médiát javaslatokkal elárasztók egy része meglehetősen sürgetőnek tartja a nagy változást. Mennyi idő alatt hozható tető alá egy a jogállami kritériumoknak és a nemzetközi követelményeknek is megfelelő szabálygyűjtemény? Attól függ, milyen szakemberekből áll az a csapat, amelyik egy ilyen jogszabályt megalkot. Annak idején a nemzetközi tapasztalatokat is magában fog-

¹ Ebben a tölem már független műhelymunkában fontos szerepet játszott a jogász-bíró *Fülöp Ágnes* és a jogász-mérnök-rendőrtiszt *Major Róbert*.

INTERJÚ

laló ismeretekkel felruházott Viski László vezérletével elég volt néhány hónap erre. Megjegyzem: első lépésként Viski hat hét alatt magyarra fordította az akkor hatályos nyugatnémet KRESZ-t. Mint az ábra mutatja: nem volt rossz alapanyag. Ebből és a nemzetközi egyezményekből indult a hazai fejlesztés. Iszonyatosan intenzív, heti hétnapos munkával. Az idő sürgetett, mert az ország renoméja forgott kockán, hiszen meg kellett felelnünk az akkori ENSZ-követelményeknek. A végső szövegtervezet heves viták után alakult ki, és látta el kézjeggyével a két miniszter.² Ezzel egy időben elkészült az *Útmutató* első változata is, hogy a KRESZ-ben egyértelműen nem rögzíthető, úgynevezett tisztázatlan forgalmi helyzetekre is megoldási javaslatokat kapjon a szakma – ideértve az ekkor még a maihoz mérten viszonylag kevés gépjárművezetőt is.

Mekkora terjedelem indokolt egy ilyen jogszabály esetében, lehet-e nagyon vaskos a közlekedési szabályokat magába foglaló kódex? Melyek lehetnek a követendő szerkezeti elvek?

A terjedelemtől megoszlanak a vélemények. Ez nagymértékben attól is függ, hogy elsődlegesen kiket céloz meg a jogszabály. Főként a közlekedőket? Gyalogosokat, kerékpárosokat, gépkocsivezetőket? Vagy az a legfontosabb cél, hogy a paragrafusok arzenáljából az egész jogásztársadalom ki tudja magának választani azt az egyetlenegy bekezdést, alpontot, amelynek alapján eldönthető, hogy egy konkrét esetben valaki bűnös-e vagy ártatlan? Ma Magyarországon a második elv szerint „osztják az ígét”. Gyakori hivatkozási alap, hogy nálunk nincs precedensjog, és az úgynevezett jogszabályhoz kötöttség ezt a megoldást teszi szükségessé. Megjegyzem: ez nem igaz, a precedensjog a közlekedésben él és virul, de ennek részletezése már messzire vezetne... Elég legyen itt most csak arra utalni, hogy a Bírósági Határozatok Tára évtizedek óta tele van ilyen, a bíróságok jogalkotását befolyásolni hivatott felsőbbbírósági döntésekkel, ítéletekkel. Nem haszontalan felhívni a figyelmet néhány apróságra. Annak idején Viskitől kaptam ajándékba egy tizenkét lapból álló, gyufaskatulyánál alig nagyobb méretű, leporellószerűen összehajtogatható színes ábragyűjteményt, összesen huszonnégy rajzzal: ez volt a kaliforniai KRESZ. Rajta volt minden, amit egy átlagos közlekedőnek tudnia kell. Egy másik tapasztalat – immár kutatói munkásságom talán legtanulságosabb eleme. A hetvenes évek elején sor került a hivatásos járművezetők által okozott balesetek

² Ebben a „diplomáciai” fázisban elévülhetetlen érdemei voltak *Ladvánszky Károly* ny. rendőr vezérőrnagynak.

INTERJÚ

kriminológiai vizsgálatára. Egy részüket a Baracscai Fogház és Börtönben hallgattam meg, de létrehoztam egy kontrolcsoportot is azok köréből, akik – ugyancsak hivatásos autóbusz-, illetve tehergépkocsi-vezetőként – a meghallgatást megelőző öt éven belül nemhogy saját, de idegen hibás koccanásos balesetnek sem voltak részesei. A Baracsára beutaltakból két csoportot alkotam: akik ittasan és akik nem ittasan okoztak balesetet. A vizsgálat része volt egy tizenkét kérdésből álló tesztlap kitöltése, amely csupa alapszintű kérdést tartalmazott. A feltevésem az volt, hogy a KRESZ-t legjobban a hosszú idő óta balesetmentesen vezetők, legrosszabbul pedig a balesetesezők, közülük is az ittas vezetők tudják. Az eredmény – amit azóta se tudott senki megcáfolni – döbbenetes volt: a meghallgatott háromszáz balesetmentesen vezető hivatásos járművezető közül egyetlenegy sem tudta hibátlanul kitölteni ezt a tesztlapot, annak ellenére nem, hogy rendszeres vállalati KRESZ-oktatásokon vettek részt. A többi talán már nem is meglepő: náluk lényegesen jobb eredményt értek el a súlyos kimenetelű balesetet okozók, s közülük is az ittasan balesetet okozók produkáltak a legjobban. Amikor az eredményeket nyilvánosságra hoztam, az intézet igazgatójának azt tanácsolta valaki, hogy sürgősen szabadjon meg tőlem, mert rombolom a közlekedési morált, és hamis adatokat hozok nyilvánosságra. A kérdésre válaszolva úgy gondolom: kell egy viszonylag rövid, feszes szöveg, amely a legfontosabb szabályokat tartalmazza (nem több húsz-harminc alapszabálynál). Ez szólna a közlekedőknek, nekik csak ezeket kellene megtanulniuk. Egy másik részben szerepelhetnének azok az ugyan-csak közérthetően megfogalmazott jogszabályok, amelyek csupán az előbbinél szűkebb körre, például az autóbuszokat, a pótkocsis tehergépkocsikat vezetőkre, vagy éppenséggel a veszélyes anyagokat szállító hivatásos járművezetőkre vonatkoznának. Ehhez kellene hogy járuljon egy terjedelmes értelmező rendelkezéshalmaz, amely elsősorban az oktatást, másodsorban a napi joggyakorló munkát támogatja. Az persze nem volna tiltott, hogy ez utóbbiakkal is megismerkedhessen az, akinek ez valóban fontos, vagy aki csak úgy érzi, hogy szüksége van rájuk. Ám nem mindegy, hogy milyen szerkezetben! Viski annak idején minden tőle telhetőt megtett, hogy a KRESZ-t törvényi szinten fogadja el az országgyűlés, s hogy a vele párhuzamosan készülő *Útmutató* legyen a miniszteri indokolás. Jól látta, hogy egyrészt egy az ország minden polgárához szóló jogszabály olyan súlyú, ami törvényi szabályozást kíván; másrészt ebben az esetben a magyarázó rendelkezések is törvényi rangra emeltek. A politika akkor másként döntött. Törvény helyett miniszteri rendelet, a törvényszöveg miniszteri indokolása helyett *Útmutató* látott napvilágot. Ennek néhány következményéről már szoltam. S végül hadd álljon itt

„A politikusok ne akarjanak KRESZ-t alkotni...”
Beszélgetés dr. Irk Ferencsel

INTERJÚ

egy sokak által bizonyára titkolni- és szégyellnivalónak tartott tény. Az utóbbi másfél évtizedben – amióta levelező tagozatos rendőrtisztjelölt hallgatókat okítok, minden évben felteszem nekik a kérdést: jelentkezzen (főleg, aki már éveket töltött el baleseti helyszínelőként), aki akár csak egyetlen olyan balesettel is találkozott, ami a KRESZ ismeretének hiányára volt visszavezethető. Egybehangzóan állították: valamennyi, általuk ismert baleset az alapvető szabályok be nem tartásából eredt. Vegyük már végre tudomásul: *a balesetek nem a szabályismeret hiányára, hanem a néhány, nagyon is jól ismert előírás figyelmen kívül hagyására vezethetők vissza. Az előbbieket még véletlenül sem szabad azonban úgy értelmezni, hogy a forgalom ellenőrzésében tevékenykedő rendőröknek nem kellene betéve tudniuk a KRESZ-t. De sajnos sokan közülük nem tudják. Így viszont könnyen kudarcos élményeket szerezhetnek egy-egy intézkedés során.*

Az is elhangzott, hogy az ország lakosságát az új jogszabály hatálybalépése előtt újra kellene vizsgáztatni. Szükség van-e erre, s különösen a közlekedők melyik részének volna ez fontos?

Nincs szükség ilyesmire. 1975–1976-ban más volt a helyzet. Akkor a nyugat-európai szemlélettől teljesen eltérő elvek alapján nyugvó szabályozásnak kellett búcsút mondaniuk az ország motorizált közlekedőinek. Merthogy akkor-tájt is csak az ő újrávizsgáztatásukról volt szó. A hivatásos vezetők körében a vállalatok elrendelték, a „maszekok” pedig önkéntes alapon, ingyen vehettek részt tanfolyamokon, amelyeket vizsga követett. De mint már mondtam: a balesetek nem a KRESZ nem tudása miatt következnek be.

Milyen feladatokat és hatásköröket szánhat a jogalkotás a közlekedésbiztonság által érintett főhatóságoknak?

Amennyire én ismerem az európai gyakorlatot, a jogszabályokat az illetékes tárca készíti elő a törvényhozásnak. Ez a közlekedésért felelős tárca, a közlekedési minisztérium. Friss példa: a Németországban a 2013. január 1-jén hatályba lépő új büntetőpontrendszer előkészítése és „reklámozása” sem a belügy-, hanem a közlekedési miniszter személyes kompetenciája. Őt látni tévében, filmekben, interneten, szaklapokban. A törvényalkotási folyamatban esetleg még az igazságügyi tárcának lehet szerepe. A belügyi tárca és a rendőrség feladatai közé tartozik az egyeztetésben való részvétel, és egyértelműen a már hatályban lévő jogszabály érvényre juttatása feltételeinek megteremtése. Ennyi és nem több. A hatályos jogszabály helyes értelmezésének eldöntése és nyilvános közlése nem tartozik ebbe a körbe. És természetesen

INTERJÚ

a közlekedési tárca dolga nemcsak az aktuális közlekedésbiztonsági helyzet állapotfelmérése, hanem az általa kezdeményezett közlekedési szabályok minden fontos – így infrastrukturális – feltételének megteremtése is.

Milyen egyéb feltételeknek kellene – mint úgynevezett minimálkritériumoknak – teljesülniük ahhoz, hogy a változás ne csak formai, hanem tartalmi megújulást is hozzon mindannyiunk számára?

Talán az első, hogy szülessen politikai akarat egy új KRESZ megalkotására. Mégpedig most már mielőbb! Ez után a közlekedési tárca találjon három-négy olyan, részben a minisztériumon belül, részben azon kívül dolgozó elkötelezett, a témához értő elméleti és gyakorlati szakembert, aki tud és akar KRESZ-t csinálni. A politikusok ne akarjanak KRESZ-t alkotni, mert a jogszabályalkotás nemcsak egyfajta szakma, hanem annál több: művészet is. Ez szakmai és nem szavazatmaximalizálási feladat. Az eddigi ötletrohamok – amelyekhez olykor még végrehajtó feladatokat ellátó vezetőket is megkíséreltek megnyerni – nem többek rémálomnál. Egy alapvető változásra volna szükség, ami szemléletváltással is együtt kellene hogy járjon. A lényegi kérdés a következő: vajon tud-e, akar-e a mindenkori hatalom segítséget nyújtani a sok-sok esendő embernek, mégpedig a jelenleg elképzelhető legeredményesebb módon? Tisztaba kellene tenni a közlekedésrendészeti munkát is. Előjáróban végre mentesíteni kellene a rendőrséget a profilidegen feladatok alól, mint amilyen például a kötelező biztosítás befizetésének ellenőrzése, a külföldi rendszám kontrollja. A rendőrség közúti ellenőrzési feladatai (a közterületi bűnözés körét nem számítva) korlátozódjanak a közúti balesetveszély megelőzésére és a veszélyelhárításra. A prevenció eszközök alkalmazásánál pedig minden lehetséges kelléket vessenek be a szabálysértés elkövetésének bizonyítására, és egyetlen esetben se kíséreljenek meg vitatható normasértést (ilyen például a jogellenes „sárgába hajtás”, ami a mai lehetőségeinket tekintve bizonyíthatatlan) szabálysértésnek tekinteni. Nem tesz jót a hatalom imázsának, ha az állampolgárok egy sor rendőri intézkedést nem a biztonságot szolgáló tevékenységnek, hanem pusztán pénzgyűjtésnek tekintenek. Ennél csak az a rosszabb, ha a beavatkozások során egyrészt a dilettantizmus (nem ért ahhoz, amit csinál), másrészt a hatalmi gőg (megteszi, mert megteheti) árnyéka vetül a szervezetre.

Megkérdezett már valaki, hogy mi a véleményed? Bevontak esetleg valamilyen előkészítő bizottságba mint szakértőt?

Nem, se nem kérdeztek, se nem vontak ilyenbe bele. Sem mostanában, sem az elmúlt másfél-két évtizedben. De úgy tudom, jelenleg még csak pártszin-

INTERJÚ

ten van ilyen képződmény. Ők pedig ne akarjanak KRESZ-t csinálni, legfeljebb odáig jussanak el, hogy igen, szükség van erre, mégpedig nem a távoli jövőben, hanem mondjuk fél éven belül, s erre tervezzenek még fél év felkészülési időt. Ebben hozzanak felelős döntést, a többit bízzák a szakemberekre! Ha bármilyen színről felkérnének efféle közreműködésre, biztosan nem vennék részt ilyesmiben. Viszont azonnal meg tudnám adni néhány olyan szakember nevét és telefonszámát, akik értenek hozzá és akarnának is egy új KRESZ gyártásában közreműködni. A több évtizedes tapasztalat azonban azt súgja nekem: a minisztériumi bürokrácia, mint már annyiszor, ezúttal is erősebb lesz a politikusi akarathoz, s mint korábban, most is sikerrel szabotálja az egyébként sürgősen szükséges jogalkotási folyamat eredményes végigvitelét. Ennek ékes bizonyítéka a szeptember 1-jén hatályba léptetett részleges KRESZ- és szabálysértésbírságösszeg-módosítások esete. Botrányosnak tartom, hogy a kormányzat mindössze öt munkanapot adott az állampolgároknak és a rendőri szerveknek arra, hogy a nem csekély mennyiségű és minőségű szabályt elsajátíthassák, a gyakorlatban jól alkalmazhassák. Ne csodálkozzunk, hogy az újságírók, az állampolgárok balgaságok sorát magyarázzák bele az újdonsült paragrafusokba. Saját értelmezéseik közben pedig okkal-joggal élesen kritizálják a változásokat akár az előkészítés hiányai, akár a kellő minőségű tájékoztatás elmaradása miatt. Merthogy e szabálydömping egy része koncepciótlan, így nem csoda, hogy nélkülöz mindenféle logikát és közlekedésbiztonsági ismeretet.

Készítette: Finszter Géza