

PATAKY CSABA

Az őrangyal szerepe

Tézisek és antitézisek a közlekedésben

Amióta ember létezik a Földön, azóta beszélhetünk közlekedésről. A helyváltoztatás kényszere élt az ember megjelenése óta. Már az élelem megszerzése, az időjárási viszonyok váltakozása is előidézte a helyváltoztatást. A történelmi idők folyamán az állatok háziasítása megkönnyítette a közlekedést.

A közlekedés fejlődésének jelentős állomása volt a kerék feltalálása, ennek segítségével könnyebb lett a helyváltoztatás, a népek vándorlása. Létrejötték a kerekre épített kezdetleges járművek, majd ezek is jelentős fejlődésen mentek át. Jött a hajózás, a maga szabályaival. Annak idején a postakocsik közlekedésének is kezdetleges módjai voltak.

A közlekedésben nagy robbanást idézett elő a XIX. század, főként annak második fele, amikor a közlekedésre szánt eszközöket igyekeztek gőzgéppel, motorokkal meghajtani. 1885-ben hazánkban is megjelent az első autó, a századfordulóra már százötven-kétszáz autó volt forgalomban, szükség volt a közlekedésük szabályozására.

A közlekedés fejlődésével szükségszerűen ki kellett építeni a megfelelő útrendszereket, ezek metszéspontjait, tehát ki kellett alakítani a közlekedés elsődleges szabályait. Ma már megmosolyogató, hogy a folyadékfékezéssel ellátott gépkocsikat külön kellett megjelölni, hogy fékezésük intenzívebb, mint a kezdetleges, úgynevezett „madzagfékezésűeké”.

A XX. század első felében Európa kontinentális részén áttértek a jobb oldali közlekedésre. Ez külön szabályozást kívánt meg.

Hazánkban az 1960-as évektől kezdődött meg a gépkocsiállomány számának növekedése, amikor már autókereskedelemnek nevezett elosztási rendszer által már többen juthattak gépkocsihoz. Ekkor sokkal nagyobb teret kapott a jogi szabályozás kívánalma.

A közlekedési büntetőjog fejlődése Magyarországon

A motorizáció fejlődésével egyre fontosabb lett, hogy – engedelmeskedve a közhangulatnak – a jogalkotó valamilyen módon szankcionálja a gépjármű-

vekkal elkövetett szabályszegéseket. Eleinte a gondatlanságból elkövetett emberölés és gondatlan testi sértés egyes alakzatait próbálták meg alkalmazni a közlekedési balesetek történeti tényállásaira.¹

Az első hazai, kifejezetten közlekedési tényállást a kihágásokról szóló 1879. évi XL. törvénycikk 120. §-a tartalmazta, *A közegészség és testi épség elleni kihágások* című fejezetben.²

A közlekedési gondatlanságból okozott halált és testi sértést a magyar büntető törvénykönyv a büntettekről és vétségekről szóló 1878. évi V. törvénycikk – Csemegi-kódex – gondatlan emberölés, illetve testi sértés törvényi tényállása körében rendelte büntetni.³

Célszerű megemlíteni a Kúria 24. számú döntvényét, amely megerősítette, hogy a Csemegi-kódex rendelkezéseinek hatálya a gépjárművezetőkre is kiterjed.⁴

A büntető törvénykönyvek egyes fogyatékoságainak megszüntetéséről és pótlásáról szóló 1948. évi XLVIII. törvény (Bn.) 41. § (2) bekezdése *A közlekedés veszélyeztetése* címmel, már kifejezetten a közlekedés biztonságáról szól.⁵

A Bn. 22–23. §-a *A balesetek áldozatainak cserbenhagyásáról* szólt. A szakirodalom szerint ez az első olyan rendelkezés, amely büntetni rendelte a közlekedés biztonságát szándékosan megzavaró, veszélyt előidéző cselekményeket.⁶

A később megalkotott BHÖ-nek e tekintetben annyi haszna volt, hogy rendszerbe foglalta a közlekedési bűncselekményeket.

A Magyar Népköztársaság Büntető Törvénykönyvéről szóló 1961. évi V. törvény továbbra sem tartalmazott külön közlekedési bűncselekményeket átfogó fejezetet, hanem *A közrend és közbiztonság elleni büntettek* című fejezet két paragrafusában szabályozta a közlekedés biztonsága elleni büntetteket. E törvény hatálybalépésekor kezdtem meg a közlekedési védői praxisomat. Így ügyvédi gyakorlatom idején végigkísérhettem a közlekedési büntetőjog fejlődéséből eredő, szükségszerű kodifikálását.

1 Kereszty Béla: A magyar közlekedési büntetőjog kézikönyve. KJK, Budapest, 2005, 13. o.

2 Horváth Tibor – Kereszty Béla – Maráz Vilmosné – Nagy Ferenc – Vida Mihály: A magyar büntetőjog különös része. Korona Kiadó, Budapest, 2000, 213. o.

3 Viski László – Imre Iván – Ternai Zoltán: Közúti balesetek elbírálása. KJK, Budapest, 1963, 32. o.

4 Kereszty Béla: i. m. 14. o.

5 Viski László: Közlekedési büntetőjog. KJK, Budapest, 1974, 32–33. o.

6 Kereszty Béla: i. m. 14–15. o.

A közlekedési büntetőjogunk fejlődése szempontjából célszerű megemlíteni az 1971. évi 28. törvényerejű rendeletet, amellyel sor került egységes közlekedési tényállások megalkotására.

Az 1978. évi IV. törvény már külön fejezetben szabályozza a közlekedési bűncselekményeket, amelyek az elmúlt évtizedekben módosításokon mentek keresztül.

Modern korunk neuralgikus pontja a közlekedés

A megnövekedett gépjárműállomány, a gépjárművezető-képzés jelenlegi állapota, az utak elhanyagoltsága, a kultúránk színvonala mind-mind hozzájárulnak a baleseti statisztikánk szomorú helyzetéhez.

Bíró Gyula foglalkozik a balesetek csökkentésének társadalmi fontosságával.⁷

Teljesen egyetérthetünk Bíró Gyulával: valóban jelentős társadalmi érdek a balesetek számának csökkentése. Sajnos azonban ez sokkal bonyolultabb kérdés annál, hogysen egyetlen tanulmány mélyrehatóan foglalkozhatna vele. Mégis szükségesnek érzem a véleményem közreadását.

A közlekedésnek két nagy területe van, az emberi tényező, vagyis az egyes emberek, akik részt vesznek a közlekedésben és a forgalomszervezés, tudniillik ennek kell megteremtenie a balesetmentes közlekedés feltételeit.

A közlekedés emberi tényezője

Jogsabályaink meghatározzák, hogy kik szerezhetnek gépjárművek vezetésére alkalmas vezetői engedélyt. Az alapismereteket kötelező tanfolyamokon kell elsajátítani.

Nagyon fontos a tanulóvezetők megfelelő képzése, a tanítvány ugyanis minősíti az oktatóját is.

Többször volt alkalmam részt venni gépjárművezető-oktatók értekezletein. Szomorúan kell megállapítanom, hogy hiányok mutatkoznak a képzésben. Több olyan közlekedési büntetőügyben – közöttük halálos kimenetelűben is – volt védcencem az oktató, amelynél a közlekedési bűncselekmény elkövetése súlyos oktatói hiányosságra volt visszavezethető. Az oktatók – tisztelet a kivételnek – nem mindig vannak tisztában a közlekedés elméletével, a KRESZ szellemével.

⁷ Bíró Gyula: A közlekedés biztonságának javítása. Belügyi Szemle, 2011/10., 16–34. o.

Így adódhat elő, hogy a tanulóvezető agresszívan vezet, türelmetlenül tokladodik, a közlekedésben általában közösségellenes magatartást tanúsít. Természetesen a gyakorlati vizsga idején igyekszik példásan vezetni, de mihelyt megkapja vezetői engedélyét, elfelejti az udvarias, toleráns, jogszabályszerű közlekedési magatartást, és meg akarja mutatni, ki is ő. Záróvonalon előz, autópályán a leállósávon jobbról előz, lusta a parkolóhelyről ötven-száz métert gyalogolni egy bankautomatához, inkább a megállni tilos tábla hatálya alatt áll meg, útkereszteződésben áll meg beszélgetni másik autóstársával lehúzott ablaknál, versenypályának tekinti az egyenesebb vonalvezetésű utakat, és a szomorú példákat könyvnyi terjedelemben lehetne sorolni.

Tehát elsősorban is nagy jelentősége van az etikus gépjárművezetés megtanulásának, megfelelően felkészült oktató mellett. Amikor az oktatókat arról kérdezem, hogy a sík vidékről viszik-e autópályákra, hegyes vidékre a tanulókat, mindig azt válaszolják, hogy az anyagi keretbe ez nem fér bele. Csak egyetérthetek Bíró Gyulával, hogy a közlekedésre oktatást már óvodáskorban kell kezdeni. Évtizedekkel ezelőtt intenzíven részt vettem az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács Jogi Bizottságának munkájában. Már ekkortájt kezdték létrehozni a KRESZ-parkokat, amelyekben általában nyugdíjas rendőrök felügyelete mellett tanulhatták a közlekedést az óvodások és iskolások.

Amerikában volt olyan elvárás is, hogy az érettségi bizonyítvánnyal B kategóriára érvényes vezetői engedélyt is kapjanak a tanulók. Most is tudok olyan középiskolát, amelyik együttműködik gépjárművezető-oktatókkal, és az oktatási időpontokat egyeztetik a gimnázium órarendjével. Ezt szerintem csak fakultatív módon lehet elvárni, hiszen vannak olyan beállítottságú emberek, akiknek semmiféle affinitásuk sincs a közlekedéshez, nem is akarnak vezetni, esetükben nem szabad erőltetni a vezetői engedély megszerzését, mert sohasem fognak vezetni, illetve a kényszer hatására megszerzett vezetői engedély birtokában könnyebben okozhatnak baleseteket.

A tanulóvezetők oktatásában nagy hangsúlyt kell kapnia az udvarias közlekedésre nevelésnek. Autópályára és hegyes vidékre kellene vinni a tanulóvezetőt, még akkor is, ha addig száz-kétszáz kilométert kell autózni. Nagy jelentősége van a defenzív vezetés elsajátításának, mert sok baleset elkerülésére adhat lehetőséget. Sűrűn tapasztalhatjuk, hogy vezetés közben nekünk, hátul lévő autónak kell kitalálnunk, hogy az előttünk közlekedő milyen manővert szeretne végezni. Például lehúzódik jobbra, és irányjelzés nélkül nagy ívben kanyarodik – balra. Sok baleset történik amiatt, hogy az autóvezető helyismeret hiányában figyel a balra betorkolló utcánévtáblákat, és sokszor három-négy utcát halad úgy, hogy működteti az irányjelzőjét. Az őt

követő nem tudja, hogy csak az irányjelzőjét felejtette-e el kikapcsolni, vagy más a szándéka, így aztán megelőzi, és máris megtörténik a baleset, vagy minden indok nélkül vészfékezéssel áll meg, mert a járdán meglátja egy ismerősét.

A közlekedési fegyelmezetlenség akut problémája a parkolás. Tapasztalhatjuk, hogy sötétített üvegű, általában fekete terepjáró vezetői – tisztelet a kivételnek – csak a mozgássérülteknek fenntartott parkolóhelyen tudnak várakozni, ráadásul úgy, hogy mindjárt két helyet foglaljanak el.

Többször tapasztaltam, hogy egyeseknek – általában fiatal vezetőknek – nagyon sürgős az útjuk. Ha nem tudnak szabályosan előzni, akkor jobbról a leállósávon előznek. Néhány hete a német autópályán tapasztaltam, hogy dugóba kerülve többen a leállósávon előztek, mert úgy gyorsabban tudtak előrejutni. Rendszámukat figyelve a többségük magyar és román volt. Hát így bizonyítjuk külföldön is a közlekedési morálunkat!

Tanulhatnánk az udvarias közlekedést egyes nyugat-európai országok autósaitól. A gyalogos még le sem lép a járdáról, a felé közeledő autós már megáll, segítve a balesetmentes áthaladást.

Gyakran tapasztalható, hogy egyik autó megáll a sávjában, elengedve a gyalogost, a másik sávban közlekedő azonban még úgy gondolja, hogy áthaladhat a gyalogos előtt, és agresszív vezetésével veszélyhelyzetet teremt.

Mostanában divat minden balesetet a gyorsajtásra fogni. Sokat vitatkozom balesetelemzőkkel: ötvenöt éves közlekedési gyakorlatom és több évtizedes ügyvédi praxisom több ezer közlekedési büntető- és szabálysértési ügyéből azt a végkövetkeztetést vonhatom le, hogy a gyorsajtás nem a közlekedés szent tehene. Gyakorlatomból megállapítható, hogy a balesetek, akár a halálos kimenetelűek okának is csak a kisebb hányada vezethető vissza a megengedettnél gyorsabb haladásra, akár relatív, akár abszolút gyorsajtásról beszélünk. Mindig azt szoktam mondani, lassabban haladva is lehet rosszul vezetni és balesetet okozni.

Természetesen mint törvénytisztelő ügyvédnek, nekem is érdekem a jogszabályok betartása és betartatása, tehát elítélem a veszélyhelyzetet okozó, gyorsan hajtó gépkocsivezetőket. Elemezve a közlekedési balesetek tömegét, mégis arra az álláspontra kell helyezkednem, hogy a gyorsajtás egymagában nem mindig a baleset oka, ez csak kis részben lehet igaz.

A rendőrségi szakemberek hajlandók – nyilván ésszerű nevelési céllal – azt közvetíteni, hogy a balesetek jelentős részét a gyorsajtás és az ittas vezetés okozza. Ez közlekedési nevelés szempontjából nem elhanyagolható,

szerintem azonban egyszerűen nem igaz. Számtalan más baleseti forrás van, amely sebességtől és ittasságtól függetlenül is balesethez vezet.

A baleset-elhárításban nagy jelentősége van a defenzív vezetésnek. Ügyeim ismeretében állíthatom, hogy számtalan esetben a sértett is benne van a balesetben, bár közlekedési szabályt nem sértett, de defenzív vezetéssel elháríthatta volna a balesetet. A másik félnek is érdekében áll – természetesen ha még módja van – olyan közlekedési magatartást tanúsítani, hogy elhárítsa a balesetet, a másik közlekedő által teremtett veszélyhelyzetet. Sajnos nem nagy öröm, ha egy baleset következtében valakit tetőtől talpig begipszelnek, de elmondhatja, hogy a közlekedés másik résztvevője a hibás, aki ellen büntetőeljárást indítottak. Jól tudom, vannak olyan helyzetek, amikor lehetetlen elhárítani a balesetet, a másik közlekedő súlyosan szabálysértő magatartását.

A közlekedésben kifejtett közéleti tevékenységem során sok-sok szlogen-nel találkoztam: „Legyünk barátok a közlekedésben”, „Segítsük egymást a közlekedésben” stb. Sajnos az efféle figyelemfelhívó mondatoknak nemigen lett hatásuk, amint a baleseti statisztika mutatja, bár el kell ismernünk, hogy csökkent a balesetek száma, ha a rendőrségi statisztika némileg ferdit is.

A biztosítók a biztosítási titokra hivatkozással nem adják ki a kárügyek intézése során megállapított balesetek számát. Sok olyan súlyos sérüléssel járó balesetről tudok, amely nem szerepel a rendőrségi statisztikában. Történik egy baleset, a felek rendőrt hívnak a helyszínre. A központnak az az első kérdése, hogy van-e sérülés, mert ha nincs, akkor nem hajlandók a helyszínelésre, mivel erre nincs emberük. Később, már a kárrendezés során derül ki, hogy valaki súlyosan megsérült.

Gyakran előfordul, hogy a baleset helyszínén megjelennek a rendőrök, és szabálysértés miatt feljelentést tesznek, mert könnyű testi sérülés történt, ezt alátámasztja a gyors orvosi vizsgálat, később mégis megállapítják a súlyos sérülést, de a baleset marad szabálysértés, és a súlyos sérülés már nem szerepel a statisztikában.

A közelmúltban voltam egy baden-badeni közlekedésbiztonsági konferencián, amelyen *Richard Woods*, az AIT és FIA egyik vezetője ismertette a „tíz másodperces kampányt”, amely alapvető gyakorlati tippet nyújtott minden vezetőknek, amelyet minden utazáskor be kellene tartani. Az egész Európára kiterjedő kampány az Európai Bizottság, az autóipar prominens személyiségei támogatásával, valamint *Michael Schumacher*, a Forma-1 többszörös világbajnokának támogatásával jött létre. Lényege, hogy mielőtt elindulnánk a gépkocsival, tíz másodperc alatt gondoljuk át az utunkat, hangolódjunk rá az

előttünk álló útra, így sokkal biztonságosabban vezethetjük járművünket az úti célunk felé.

A közlekedés emberi tényezőjének körébe tartozik, hogyan kell vezetni a megváltozott útviszonyok mellett, és hogyan alkalmazkodjunk az útviszonyokhoz annak érdekében, hogy biztonsággal megtegyük utunkat. Sajnos a tanulóvezetőket nem viszik el tanpályákra, amelyeken kipróbálhatnák a váratlanul csúszóssá váló úttestet, tehát nem készítik fel a tanulóvezetőket a váratlan közlekedési szituációk megoldására.

Külön fejezetet érdemelne az ittas járművezetés örök problémája. Bevezettük a zéró toleranciát, amely nem találkozik az Európai Unió irányelveivel. Érthetően zúgolódnak a nyugati országokból hazánkba érkező vezetők, hogy a határtól ötszáz méterre lévő étteremben az ebédhez elfogyaszthatnak egy pohár sört vagy egy pohár bort, és a határon innen e tettük már jogszabályba ütközik. Számtalan orvos szakértőtől hallottam, hogy a csekély mértékű alkohol nem befolyásolja a vezetést, nem okoz baleseti helyzetet. Jó tíz évvel ezelőtt egy európai közlekedési konferencián, ahol egyedüli magyarként vettem részt, hangot adtam azon véleményemnek, hogy hasznos lenne Európában konszenzusra jutni, mennyi ital fogyasztása legyen megengedhető. Az osztrákok és németek nekem estek, miért nem engedjük meg nekik, hogy Magyarországon is elfogyaszthassák a náluk megszokott kulturált mennyiséget. Akkor annak a véleményemnek adtam hangot, hogy állapotodjanak meg az országok a 0,4-0,5 ezrelék megengedésében.

A későbbiekben foglalkozom a 2011-től 2020-ig terjedő, az Európai Parlament által elfogadott közlekedési állásfoglalással.

Megint jön a statisztika! Aki alkoholos állapotban balesetet okoz, arról ki-kialtjuk, hogy azért okozott balesetet, mert ital hatása alatt állt. Ez pedig egyszerűen megint nem igaz. Józanul is előznek szabálytalanul, amelyből tragikus baleset is származhat, józanul is elmulasztanak elsőbbséget adni, józanul is ütnék el gyalogost a gyalogátkelőhelyen, és sorolhatnám az esetek tucatjait, amelyeket józanul is elkövetnek. Ki mondja meg nekem, hogy a baleset azért következett be, mert a vezető ittas volt? Hol a határ az elválasztásban? Tudom, hogy célszerű úgy tálni, hogy a baleset azért következett be, mert a vezető ittas volt. Nyilván a jogszabályok betartása mindenkinek kötelező, tehát a jelenlegi jogszabályi viszonyaink alapján kötelező betartani a zéró toleranciát, de jó, ha tudjuk, hogy ez nem felel meg az Európai Unió állásfoglalásának. Az ötvenéves ügyvédi praxisom alatt még senki sem állította, hogy ha a vezető nem lett volna ittas, a baleset nem következett volna be. Szerintem ez csak a statisztika miatt alakult ki, ez pedig csak álgazság.

Véleményem szerint álprobléma ráfogni egy balesetre, hogy azért következett be, mert a vezető ittas volt. Jól tudom, hogy nagyobb mennyiségű ital elfogyasztása élettanilag befolyásolja a járművezetőt, és módosít egyes fiziológiai folyamatokat. Magam is elítélem az ittas vezetést, de megengedhetőnek tartom a minimális mértékű italfogyasztást.

Jól tudom, hogy könyvet lehetne írni a közlekedés emberi tényezőjéről, de egy tanulmány csak összesűrítve foglalkozhat ezzel a témával.

A közlekedésszervezés tényezője

Az ötvenévi ügyvédi praxisom alatt a közlekedési büntető- és szabálysértési ügyekben soha nem szerepelt a közlekedésszervezési tényező, noha a közlekedési balesetek bekövetkezésében bizony ennek is nagy szerepe van. Egy-egy baleseti gócpont magával hozza a rendszeresen, nap nap után előforduló baleseteket.

Annak bemutatására, a kialakult balesetknél mennyire fontos rámutatni a forgalomszervezés hiányosságaira, *Richard Bentley-t* idézem, aki Angliában elemezte a forgalomszervezés hiányosságait, de minden megállapítása megállja a helyét hazánkban is.⁸

A szerző rámutat arra, hogy három év baleseti statisztikáit vizsgálva már kimutathatók a veszélyes gócpontok a közlekedésben. Azt írja: „*Miután az én működési területemen történt összes halálos balesetet megvizsgáltam, világgossá vált, hogy a hatóságok és a rendőrség számára az volt a legegyszerűbb megoldás, hogy határozottan a gépjárművezetőt tették felelőssé, »pilótahibára« hivatkozva. Ez nem volt feltétlenül helyes, továbbá nem ez volt az elsődleges ok. Valójában a közlekedésszervezés és az út geometriája, illetve annak állapota sokkal nagyobb szerepet játszik, mint ahogy a szakmában egyesek szeretnék az emberekkel elhitetni.*”

Továbbá részletezi a fontosabb baleseti forrásokat. Rámutat, hogy milyen nagy jelentősége van az út kanyarulatának, a kanyar összetettségének, az úton lévő bukkanonak, valamint a lejtő és kanyar ellentétes domborulattal való kiképzésének.

Foglalkozik továbbá a jelzésekkel, rámutat, hogy milyen baleseti források van a hibás, hiányos jelzéseknek, illetve az útburkolati jelek felfestése elégtelenségének.

⁸ Richard Bentley: Why does guilt have to rest with the driver. Journal of Personal Injury Law, no. 5, 2005

A jelzések kihelyezése sokszor nem a hatóságok előírásainak és szabályainak megfelelően történt, úgy helyezték el őket, ahogy az a műszakiak számára kényelmes volt, nem pedig olyan módon, hogy a járművezetőnek megfelelő legyen. Megállapítása szerint nagyon fontos az út minősége. Szintén baleseti forrás az útfelület hibája, a kanyarban kialakult nyomvályú, a nehézgépjárművek általi használat miatt széttöredezett és kátyús út, és az út és a széle közötti egyenetlenség.

Megállapítja, hogy a baleset vizsgálatánál nem foglalkoztak a jármű kisebb hibáival, például alacsony gumibroncsnyomás, túlterhelés, fényszóró-, ablaktörlő-beállítási problémák.

Ezek szóról szóra vonatkoznak ránk is. Számtalan közlekedési balesetben láttam el védelmet, ahol beláthatatlan volt az útkanyarulat, a szélét dús növényzet borította, nem volt sebességcsökkentésre vonatkozó tábla. A járművezető betartotta az úttestre megengedett sebességet, és mégis teljes mértékben felelősnek tartotta a bíróság a baleset okozásáért. Egy másik esetben pedig az igen mély nyomvályús utat a sűrű eső következtében víz borította, a nyomvályú a pótkocsit kitérítette haladási irányából, ebben az esetben is a jármű vezetőjének felelősségét állapította meg a bíróság. A harmadik ügyben nem volt kihelyezve csúszós úttestre figyelmeztető tábla, ügyfelem ráhajtott a balesetveszélyes útszakaszra, és a balesetért őt tették felelőssé.

A 4-es főközlekedési utunk szolnoki elkerülő szakaszán van egy útkereszteződés. Ott szinte minden héten történik baleset, évenként halálos is, de a közlekedési hatóság mégsem hajlandó tenni semmit a baleseti gócpont megszüntetéséért. A médiákban többször is megkérdeztem a közlekedési hatóságot, meddig akar még temetni. Semmi foganatja nincs. Az angolok által kitálalt körforgalom ilyen helyen nagyszerű megoldás lenne. Nem hiszem, hogy majd húsz év alatt ne tudták volna ezt megoldani. Rossz az út geometriája is. De még sosem hallottam olyat, hogy a forgalomszervezés felelőse a vádlottak padján ülne...

Íme, néhány kiemelkedő eset. Egy mellékút vonal betorkollott az elsőbbséget élvező magasabb rendű útba. Az alsórendű út betorkollása előtt évekig nem volt elsőbbségadásra kötelező tábla, míg a védett úton az útkereszteződés előtt ki volt téve útkereszteződés alárendelt úttal. Nos, ha valaki az alsóbbrendű úton a jobbkéz-szabályban bízva közlekedik, megtörténik a baleset. Ki a felelős?

Friszen, nagyjából egy éve burkolt úton a megengedett legnagyobb sebességgel lehet haladni, hirtelen feltűnik egy nagy kátyú a vezető előtt, elrántja a kormányt, a baleset bekövetkezik. Ki a felelős? A kátyút az ellenőrök hó-

napok óta rögzítik, senki sem intézkedik, nincs sebességcsökkentést előíró tábla, a kátyút jelző táblát sem tették ki. Természetesen a gépkocsivezetőt marasztalják el.

Vicce illő közlekedésszervezés. A 4-es főúton Szolnoktól Budapestig pár évvel ezelőtt az előírt maximális sebesség 60 km/óra volt. Senki nem értette, ez miért van száz kilométeren keresztül. Természetesen a rendőrség előszere-ttel radarozott. Majd egyszer, egyik napról a másikra eltűntek a sebesség-korlátozó táblák, de az úttest minősíthetetlenül rossz maradt.

Nagyon veszélyes megoldás, amikor egy a nemzetközi forgalom szem-pontjából is fontos út csak kétsávos. Nagy a forgalom, az előzés szinte lehe-tetlen. Ha 70 km/óra sebességgel halad egy jármű, a másik 90 km/óra sebes-séggel előzi, az előzés hossza ezer méter körül van.⁹

Egy zsúfolt útvonalon soha nem lehet efféle manővert végezni, sőt baleset kerül el, ha mihamarabb befejezi az előzést. Felgyorsult életünk kikény-szeríti a gyorsabb célba jutást. Ez természetesen nem lehet oka a szabálysér-tés elkövetésének, de mint fontos tény, nem hagyható figyelmen kívül.

Probléma továbbá a sebességcsökkentést előíró táblák értelmetlen kihe-lyezése vagy az esetleges munkálatok elvégzése utáni kinn hagyása. Múltko-riban Svájcban autóztam. Útkarbantartást végeztek. Hozzávetőleg háromszáz méter hosszan dolgoztak, a munkaterület előtt kétszáz méterrel írtak elő se-bességcsökkentést, majd a munkaterület után kétszáz méterrel feloldották. Este, a munkaidő végeztével a sebességcsökkentést előíró mobil táblákat el-távolították a másnapi munkakezdésig. Nálunk sokszor hónapokig ott felejtik ezeket a táblákat, a rendőrség nagy buzgalommal ott mér sebességet, és e miatt az értelmetlen fogalomszervezés miatt sok „szabálysértőt” megbün-tet. Több rendőri vezetőnél jártam az effajta szakmailag vitatható helyzetek megszüntetése érdekében; ígéretet kaptam, hogy ott nem fognak sebességet ellenőrizni, pár nappal később azonban szomorúan tapasztaltam, az ígéret el-lenére ott mérték a sebességet.

A balesetek visszaszorításának fontos feltételei

Néhány évvel ezelőtt egy müncheni konferencián a bajor főrendőr mondta, hogy ha náluk valami balesetveszélyes szokás elhatalmasodik a közlekedés-

⁹ Destek Miklós: Gondolatok egy közlekedési szabály megalkotása előtt. Magyar Jog, 2000/8.

ben, akkor arra összpontosítják a rendőri erőket, és két-három hónapon belül azt megszüntetik.

Elgondolkoztam, milyen jó lenne, ha ezt itthon is megtehetnénk. Álláspontom röviden: a balesetek megelőzésének feltétele az állandó, szigorú és szakszerű, forgalomban történő rendőri ellenőrzés.

Nem értek egyet Bíró Gyulával abban, hogy rakjuk tele sebességmérő készülékkel az útjainkat, és ez csodát tesz. Mint kifejtettem, a baleseteknek csupán kis része vezethető vissza gyorshajtásra. Tehát sokkal összetettebbnek látom a balesetek csökkentésének kérdését.

Sokszor beszélünk a közlekedési kultúránkról. Szerintem egy népnek csak kultúrája van, amelynek egyik része a közlekedési kultúra. A járművezetésben nagy szerepe van a példának. Ha a szülő agresszívan vezet, állandóan a másik közlekedőre rázza az öklét, a gépkocsiban ülő gyermekekben ez rögzül, és ez megágyaz az ő agresszív vezetési stílus kialakulásának.

Németországban rendszeresen megrendezik a *Biztonságos Közlekedés Európában* elnevezésű konferenciát. Itt európai szakemberek, az Európai Bizottság küldöttei is felszólalnak, sok megszívlelendő vélemény, állásfoglalás hangzik el. Az egyik konferencián szó volt a gépkocsivezetők menet közbeni telefonhasználatáról. Egyöntetű volt a vélemény, hogy szigorúan büntetésék a kézben tartott telefonon történő beszélgetést, vagyis hogy az Európai Unióban csak kihangosítón keresztül lehessen beszélni. E véleménynél is tovább ment *Peter Hehlen*, a svájci baleset-megelőzési tanács munkatársa, aki azon a véleményen volt, hogy meg kellene tiltani, hogy a gépkocsivezető menet közben egyáltalán használja a telefonkészüléket, és akár kihangosítón keresztül is beszéljen. Véleménye szerint ugyanis az, ha a gépkocsivezető rossz hírt kap a családjáról vagy az üzleti életből, már befolyásolja koncentráloképességét, a telefonbeszélgetés nem várt reakciókat válthat ki, és negatív módon befolyásolja az útra, a közlekedési viszonyokra fordított figyelmét. Elmondta: a svájci szövetségi bíróság több esetben is úgy döntött, hogy a menet közbeni telefonálás konkrét tényállásnak minősül, amely korlátozza a gépjárművezető vezetési képességét, így a vezető annak a veszélynek teszi ki magát, hogy baleset okozója legyen.

Természetesen ezen nem sokat segít, ha az út mellett félreállva beszél gépkocsijából telefonon, a kedvezőtlen hír ugyanúgy befolyásolja a későbbi vezetési készségét.

Sajnos a rendőrség nem ellenőrzi elég hatékonyan a gépkocsiban telefonálás szabályának betartását. Sokat autózva készítettem egy kis statisztikát magamnak: minden ötödik gépkocsivezető kézben tartott telefonkészüléken

beszél, és akkor még nem is említettem a budapesti csúcsgorgalmat, ahol ez az arány sokkal rosszabb.

Ha rendszeresen autózunk, elképesztően sok balesetveszélyesen manőverező, közlekedő autóssal találkozunk. Nem tartják tiszteletben a záróvonalat, a forgalom elöl elzárt területet, ezeken előznek, harmadiknak előznek szemben jövő forgalom esetén is, nem használják a biztonsági övet. Egyesek kifejezetten megaláznak tartják az index használatát, nem jelzik a manőverezési szándékukat. Sokan a megengedett sebességnél jóval gyorsabban közlekednek.

Sajnos mostanában alig-alig látok az utakon rendőri intézkedést. Szerintem az objektív felelősség nem oldja meg a kérdést, hiszen nem a gépjárművezetőt büntetjük, hanem az üzemben tartót, és akinek sok pénze van, az nem foglalkozik azzal, hogy havonta két-három több tízezer forintos bírságot ki kell fizetnie. Hatékonyabb lenne az állandó rendőri ellenőrzés, a gyorsajtókat a sebességmérő műszer közelében leállítani, meggyőződni a vezető személyazonosságáról, ekkor jobban lehetne szankcionálni a kirívóan közösségellenes magatartásokat, bevonni a vezetői engedélyeket. A praxisomból tudom, hogy sok gépkocsivezetőnek az a legfájóbb, ha pár hónapig nem használhatja a vezetői engedélyét. A mai kereseti viszonyok között a pénzbírság összegére is figyelemmel kell lenni, hiszen a család sínyli meg, ha hónapokig kevesebb pénzből kell megélni; a vezető magatartásának szankciója inkább a vezetői engedély ideiglenes bevonása lehet. Egyik ügyfelem Ausztriában ellenőrzést kapott, a kamionjában nem álltak rendelkezésre a szükséges időtartamra vonatkozó tachográfkorongok, és az ottani rendőrök négyszáz euró bírságot szabtak ki. Ha nálunk van valami hiba a tachográfval, akár nyolcszáz forint is lehet a bírság összege. Ezt túlzónak tartom.

Sokszor hallom vezető rendőröktől, hogy gyorsforgalmi utakon, autópályán balesetveszélyes a szabálysértőket kiemelni a forgalomból. Ennek is van technikája, hiszen számtalanszor tapasztalom európai utakon, hogy az autópályákon a rendőrök miként emelik ki a forgalomból a szabálysértést elkövető autósokat, és bizony nemzetiségre való tekintet nélkül alaposan megbírságozzák őket. Sok ügyfelemtől hallottam, hogy a nyugat-európai utakon megbírságozták, kiemelték őket a forgalomból, és addig nem engedték az útjukra, amíg meg nem fizették a tetemes összegű bírságot. Sajnos hazánk útjain képtelenek a rendőrök idegen szabálytalankodó autósokat bírságozni, és tapasztalható, hogy a gyorsajtók nagy része külföldi rendszámú gépkocsival közlekedik.

Tehát végső soron a közlekedési fegyelmet rendszeres és szigorú ellenőrzéssel lehet elérni, és a külföldieket is éppen olyan szigorral kell elmarasztal-

ni, mint a hazai autósokat. A rendőrségnek pedig példát kell mutatnia az etikus közlekedés terén, az ebédelő rendőr nem parkolhat menetiránnyal szemben, nem közlekedhet elromlott világítással, és ha nem használ megkülönböztető jelzéseket, éppen úgy be kell tartania a KRESZ rendelkezéseit.

Tanulmányában Bíró Gyula sokat vár a közlekedési morál megszilárdításában a polgárőrségtől. Ha visszatekintek több évtizedes önkéntes közlekedési rendőri tevékenységemre, volt intézkedési jogosultságom, jogi ismereteim alapján azonban már akkor vitattam az intézkedési jogomat.

Több mint egy évtizede polgárőr vagyok. A polgárőrségnek alapjában véve sok hasznos tevékenysége van, különösen a közrendvédelem területén. A közlekedésben semmi többletjogosultsága nincs, néha forgalmat irányíthat, de hatékony tevékenységre nincs lehetősége. Ez nem is a polgárőrségre tartozik, ez csakis az intézkedésre jogosult rendőrség dolga. A közlekedésben dolgozó rendőröknek szakszerűen, de szigorúan kell intézkedniük, és csakis akkor számíthatunk a közlekedési fegyelem megváltozására, ha sok közlekedési rendőr lesz az utakon; állítom, hogy bőven megkeresik a saját bérüket.

Az Európai Parlament közlekedésbiztonságra vonatkozó állásfoglalása

Kaptam már az Európai Bizottság Közlekedési Főigazgatóságától felkérést nemzetközi közlekedéssel kapcsolatos véleménynyilvánításra. Ennek vitája Brüsszelben meg is történt.

Mint az Európai Közlekedési Jogi Intézet tagjának módomban állt 2011 tavaszán előkészíteni a 2011-től 2020-ig terjedő időre szóló, az Európai Parlament által 2011. szeptember 27-én Strasbourgban elfogadott állásfoglalását.

Ez szánvény pontban foglalja össze ajánlásait az európai közlekedésbiztonság jobbá tétele érdekében.

E rövid tanulmányban nem lehet részletesen foglalkozni ezzel az állásfoglalással, de néhány pontot szeretnék közkinccsé tenni.

A 40. pontban az Európai Parlament kéri, hogy 2013-ig következetesen harmonizálják a közúti jelzéseket és szabályokat. Láthatóságuk és egyértelműségük érdekében gondoskodni kell a jelzések jó állapotáról, és a körülmények megváltozása esetén kellő időben le kell őket cserélni.

A 48. pontban felszólít az uniós szintű véralkoholszint-vizsgálat bevezetésére. Ajánlja, hogy a friss jogosítvánnyal autózók esetében az első két évben

határértékként tudományos alapokon nyugvó 0 ezrelék véralkoholszintet kell megállapítani, hivatásos járművezetők vonatkozásában pedig mindenkorra.

Véleményem szerint tehát ez azt jelenti, hogy a gyakorlott magángépkocsi-vezetőknek megenged egy minimális alkoholszintet, amely egyes európai országokban már hagyomány. Így kerül sor az európai egységesítésre.

Az 50. pontban kéri, hogy Európa-szerte tiltsák be a járművezetőket a közúti ellenőrzésre figyelmeztető rendszerek (például radarjelző és lézereblokkoló stb.) gyártását, forgalmazását, behozatalát és használatát. Hozzáteszem: hazánkban is büntetés terhe mellett tiltani kell ezek használatát.

A 60. pontban hangsúlyozza a megfelelő útburkolat kialakításának szükségességét, amely fokozza a csúszásgátlást, valamint a láthatóságot, illetve amely kevés karbantartást tesz szükségessé, ezáltal is növelve az infrastruktúrát használók biztonságát.

A 64. pontban sürgeti a bizottságot és a tagállamokat, hogy az utakat úgy alakítsák ki, hogy ne veszélyeztessék a kétkerekű járműveket, valamint az Európai Parlament rámutat arra, hogy a foltozott útburkolat veszélyezteti a motorkerékpárosokat, ezeknek ugyanis a normális aszfaltburkolathoz képest sokkal rosszabb a tapadószilárdságuk.

Az állásfoglalás végrehajtására fel kell készülni, hiszen az ebben foglaltak szolgálják a balesetek számának csökkenését és embertársaink életének védelmét.

Gondolatok a közlekedésbiztonság javításáról

Egy Németországban rendezett konferencián az egyik ügyvéd ismerősöm a kávészünetben említette, hogy autópályán gyorsan hajtott, szemből lefényképezték, így azonosították, és a tarifa szerint meg is büntették. Természetesen a mellette ülőt kisatírozták. Ezt jó módszernek, járható útnak tartottam, és meg is osztottam tapasztalatomat az egyik rendőri vezetővel. Természetesen ki kellett dolgozni egy speciális lencserendszert, amely kiszűri a szélvédő tükröződését. A Budapesti Műszaki Egyetemen találtam is szakembereket ennek kidolgozására, és vállaltuk, hogy megteremtjük a jogi hátterét, ennek alkalmazásával ugyanis meg lehetett volna állapítani a gyorshajtó személyét, és mód lett volna a vezetői engedély bevonására, a vezetési jogosultság szüneteltetésére. Egyszer csak jött egy telefon, hogy le kell állni ezzel a munkával, a fénytani kutatással, nincs rá szükség. Így a kiszuperált sebességmérő a kutatóknál maradt.

Máig sem tudom, miért nem alkalmazzuk ezt a fejlett technikai megoldást, ugyanis különösebb többletköltség nélkül megoldható lett volna.

A rendőröknek szigorúbbaknak, de igazságosnak kellene lenniük. Amikor egy gyalogátkelőhelyen forgalmat irányítanak, illene leszállítaniuk a kerékpárról a gyalogátkelőhelyen kerékpárral áthaladókat. Illene a járóőröknek jobban figyelemmel lenniük a szabálytalanul megállókra, parkolókra, a szabálytalanul jobbról előzőkre, a forgalommal szemben parkolókra, a záróvonalat átlépőkre, a kanyarodósávkban előzőkre, a megállási kötelezettség betartására, a fényjelző készülékek utasításának megszegőire. A balesetek csökkentése érdekében hasznos lenne bevezetni minden forgalomirányító fényjelző készüléknél a másodperc kimutatását, vagy azt, hogy – mint ahogy más országokban ezzel találkozunk – a zöld jelzés az utolsó öt másodpercben villogó jelzést adjon. Nagyon sokszor előfordul, hogy a járművezető egy-két méterre jár az útkereszteződéstől, amikor a zöld jelzés sárgára vált, és máris teljesen véletlenül szabálysértést követ el, mert mire az útkereszteződés túlsó felére ér, már sokszor tilos a jelzés, és büntetést kap.

Természetesen ezek csak kiragadott példák, számtalan más közlekedési szituációt is fel lehetne sorolni, amely balesetveszélyes, és tenni kellene ezek megszüntetéséért.

Összegzés

Sürgős feladatunk a közlekedési fegyelem megszilárdítása. Balesetet kiküszöbölni soha sem lehet, mindig előfordulnak, de hazánkban sem mindegy, hogy mennyien hálnak meg – esetleg ártatlanul is –, és mennyien viselik egy életen át a baleset nyomait egy felelőtlen közlekedő magatartása miatt.

A balesetek számának csökkentése érdekében a megoldást abban látom, hogy sokkal több rendőrt kellene az utakon, a fogalomban látni, a közlekedés ellenőrzésének sokkal szigorúbbnak és szakszerűbbnek kellene lennie. Olyan sok a szabálytalan közlekedő, hogy a közlekedési rendőrök egy-két nap alatt megkeresnék a havi bérüket.

Fontos a tanulóvezetők képzésének módszere. Inkább legyen drágább az oktatás, de az oktató vigye autópályára, hegyi útra, vizes, csúszós úttestre a tanulóvezetőt. Most intéztem egy frissen vizsgázott fiatalember ügyét, aki 18 évesen szerzett vezetői engedélyt, és a tanulóideje alatt eső sem esett. Amikor kézhez vette a vezetői engedélyt, három nap múlva nagy esőben vezetete a szülei gépkocsiját, a vizes úton megcsúszott, és a vele utazó két barátja

azonnal meghalt. Felmerül a kérdés: húsz-harminc ezer forinttal több oktatási költség számított volna-e?

A tanulóvezetőket az oktatóknak az udvarias, defenzív vezetésre kell megtanítaniuk, de a családi példa is meghatározó.

Remélem, a rendőrség áldozatos munkája nyomán az európai uniós irányelveknek, állásfoglalásnak megfelelően lényegesen csökken a közlekedési balesetek száma, és öt-tíz év múlva büszkék lehetünk arra, hogy Magyarországon elismerten kulturált a közlekedés.

El kell jutnunk oda, hogy a szabályokat betartó vezetéssel kerüljük el a baleseteket, ne az őrangyalra hagyatkozzunk, hogy vigyázott ránk, és megvédett bennünket egy-egy balesetveszélyes szituációban.

Végezetül, íme, egy KRESZ- módosító gondolat. Évtizedek óta részt veszek különböző KRESZ-kodifikációs megbeszéléseken. Hangoztatom a véleményem, de eddig nem vezetett eredményre, pedig sok ártatlan járművezetőt megóvhatnánk egy-egy alaptalan eljárástól.

Javasolom a KRESZ 26. §-ába beiktatni egy új, (6) bekezdést, a következő szöveggel: Olyan akadályra nem kell számítani, amelyet jogszabály megszegésével hoztak létre.

Ha már a KRESZ módosításával foglalkozom, kitérek *Andrik Szilárd és Román Róbert* dolgozatára¹⁰, amely lényegében az iménti álláspontomat támasztja alá; igaz, a szerzők szűkebb körben, csak a kátyúkra vonatkozóan fejtették ki a véleményüket.

¹⁰ Andrik Szilárd – Román Róbert: A kátyúkról. Magyar Jog, 2012/1., 46–52. o.