

BÍRÓ GYULA

A közlekedés biztonságának javítása

A közlekedési balesetek, közlekedési bűncselekmények,
szabálysértések megelőzésének egyes kérdései

„Közlekedésbiztonság¹, baleset-megelőzés, közlekedési bűnözés a harmadik évezrednek is örökzöld témája marad. Miként sajnos az is, hogy Magyarország mikor tud a nyugati nagycsalád közlekedésbiztonságának legalább a középmezőnyébe kerülni. Mikor tudjuk utolérni, ha nem is a skandináv országok vagy Nagy-Britannia, de legalább a velünk legszorosabb kapcsolatokat fenntartó németek vagy osztrákok, esetleg Svájc biztonságát.”²

Ezzel együtt az unió a csatlakozás után elfogadta a magyar közlekedéspolitikai irányszámokat. Ennek lényege, hogy Magyarország a közúti balesetek és halálos áldozatok harmincszázalékos csökkentésével kívánt hozzájárulni 2010-ig a közösségi (átlagosan ötvenszázalékos) célok teljesítéséhez. A *Magyar Közlekedéspolitika 2003–2015* program elfogadásakor már nyilvánvalóvá vált, hogy a vállalatok teljesítése kizárólag abban az esetben lesz lehetséges, ha a közlekedésbiztonság kérdése a legmagasabb szintű politikai támogatást élvez, hiszen ez a feltétele a szükséges költségek előteremtésének és a jogszabályi környezet megreformálásának. A nemzeti program a közlekedéspolitika területének egészét érinti (célok, stratégiai főirányok, elemzések közlekedési módokként, középtávú infrastruktúrafejlesztési terv stb.), és csak röviden, mintegy vázlatos formában rendelkezik a közlekedésbiztonság javításának kérdéséről.

2007-ig sajnos igaz volt *Irk Ferenc* megállapítása, de szerencsére a 2008-tól napjainkig bevezetett intézkedések hatására jelentősen csökkentek a személyi sérüléssel járó közúti közlekedési balesetek hazánkban és ezen belül, ami a legfontosabb – az EU követelménye³ alapján is –, a halálos áldozatok száma.

2011 februárjában váltak ismertté azok az előzetes baleseti statisztikai adatok, amelyek a 2010-es közlekedésbiztonsági helyzet alakulásáról adnak számot. Az adatok egyértelműen jelzik, hogy 2010 újabb sikeres esztendő volt Magyarország közúti közlekedésbiztonságában. A személysérüléssel járó közúti balesetek alakulásának legfőbb és legmeghatározóbb területeit érintő előzetes adatok gyakorlatilag kivétel nélkül kedvező tendenciát mutatnak, a ha-

lálós balesetektől kezdve egészen az ittas vezetések alakulásáig. Az elért eredmények értékét növeli, hogy a közúti baleseti adatok összehasonlítása annak a 2009-es évnek az adataival történt, amelyet 2010-ben még az elmúlt négy évtized legsikeresebb esztendejének tekintettünk.

A rendelkezésre álló előzetes adatok alapján 2010-ben 16 248 személyesrűléses közúti baleset történt, 9,05 százalékkal kevesebb, mint 2009-ben (17 864). A kedvező tendencia a halálos, a súlyos és a könnyű sérűléses közlekedési balesetek számában egyaránt kimutatható. Legnagyobb mértékben, 14,23 százalékkal a halálos kimenetelű balesetek száma csökkent (752-ről 645-re), a súlyos sérűléses balesetek számában 11,91 százalékos (5583-ról 4918-ra), míg a könnyű sérűlésekében 7,32 százalékos csökkenés mutatható ki (11 529-ről 10 685-re).

Az elműlt év közlekedésbiztonsági sikereinek legnagyobb eredménye, hogy 2009-hez képest nyolcvannyolccal kevesebben haltak meg az utakon (táblázat).

Ha a 2010. évi adatokat a 2001-es év – azaz a közlekedéspolitikai koncepció bázisévének – adataival hasonlítjuk össze, akkor megállapítható, hogy

- a személyesrűléses közúti balesetek száma 12,2 százalékkal csökkent (18 505-ről 16 248-ra),
- a balesetekben meghalt személyek száma jelentős mértékben, 40,76 százalékkal csökkent (1239-ről 734-re).

Az előzőek alapján kijelenthető, hogy a hazai közlekedéspolitikai koncepciónak a közúti áldozatok számára vonatkozó időarányos célkitűzése megvalósult, sőt túl is teljesűlt.⁴

Magyarország közlekedésbiztonsági helyzetének alakulása az elműlt tíz évben

	Személyesrűléses közúti balesetek száma	Balesetben meghaltak száma
2001	18 505	1239
2002	19 686	1429
2003	19 976	1326
2004	20 957	1296
2005	20 777	1278
2006	20 977	1303
2007	20 635	1232
2008	19 174	996
2009	17 864	822
2010	16 248	734

A kedvező változások hatására hazánk az EU középmezőnyébe került, de nyilvánvaló, hogy a jövőben is mindent meg kell tenni a balesetek megelőzése érdekében, hogy az unió élvonalába kerüljünk, és hazánk Európa és a világ⁵ egyik legbiztonságosabb országa legyen a közbiztonság⁶ és annak részeként a közlekedés biztonsága szempontjából.

A közlekedési ismeretek egész életen át történő tanítása-tanulása⁷

Hazánk általános iskoláiban jelenleg döntően rendőrök és polgárőrök oktatják a gyermekeket a közlekedési ismeretekre, a bűn- és baleset-megelőzésre. Messzemenően egyetértek az *Egy iskola – egy polgárőr*, valamint az *Iskola-rendőr* kezdeményezésekkel, folyamatosan fejleszteni kell őket, hogy a jövőben valamennyi iskolában legyen kapcsolattartó rendőr és polgárőr. Azt viszont mindenkinek tisztán kell látnia, hogy a rendőrségnek és a polgárőrségnek is jó néhány más feladata van – bár kétségkívül az egyik legfontosabb a gyermekek képzése, oktatása és életük, testi épségük, biztonságuk védelme –, és nem tudja folyamatosan az iskola valamennyi tanulóját oktatni. A megoldás egyszerű: a lehető legrövidebb időn belül be kell(ene) vezetni a közlekedési ismeretek egész életen át tartó tanítását és tanulását. Ebben a folyamatos képzésben a bűn- és baleset-megelőzésnek elsődleges szerepet kell kapnia.⁸

Bízom benne, a kormány egyik fontos célkitűzése lesz a közeljövőben, hogy minden ember egész életén át folyamatosan tanulhassa a közlekedési ismereteket, és tartsa be a szabályokat. Már az óvodában a pedagógusok egyik fontos feladata kell hogy legyen a gyerekek intenzív képzése, tanítása, a szabályos közlekedésre nevelése. A felsőfokú pedagógiai intézményekben az óvodapedagógusoknak kötelezően elő kellene írni, hogy záróvizsgával legyen kötelező abszolválni a közlekedési ismeretek tantárgyat, így a megfelelő szakismeret birtokában az óvodáskorú gyerekeket jó színvonalon oktathatnák. Rohanó, pénzorientált, veszélyes világunkban a közlekedésbiztonságra nevelés az általános iskolákban is nehezen foglalja el méltó helyét, pedig a közlekedést itt is kötelező tantárgyként kellene tanítani. Csak egy példa: ha a gyerek elégtelent kap matematikából vagy történelemből, mert nem készült, még lehetősége van javítani, lehet belőle világhírű matematikus vagy történész. Aki azonban a közlekedési ismeretek hiányában a közlekedésben hibázik, az életével fizethet érte; az élet itt már nemigen ad lehetőséget a javítás-

ra. Tizenkét évesen minden iskoláskorú gyermeknek elméleti és gyakorlati vizsgát kellene tennie a kerékpározás szabályaiból. Tizennégy éves kortól minden fiatalkorúnak vizsgát kellene tennie a segédmotoros kerékpározás szabályaiból, és megszereznie a vezetői igazolványt. A középiskolákban – bár ott is nagyon leterheltek a pedagógusok és a tanulók is – kötelező tantárgyként kellene tanítani a közlekedési ismereteket, és tizennyolc éves korig megszerezni a B kategóriára jogosító vezetői engedélyt. Amikor lehetősége lesz rá, a magyar államnak kellene vállalnia e tekintetben is a képzési költségeket. (Természetesen addig, amíg az állam nem fedezi a költségeket, sem a vezetői igazolványt, sem a B kategóriás vezetői engedélyt nem lehet kötelezően előírni – de tanítani igen!) Az egyetemeken⁹ csak szabadon választható tantárgyként tudom elképzelni a közlekedési ismeretek oktatását. Felnőttképzés keretében legalább ötvenként mindenkinek minimum 12 órással továbbképzésen kellene részt vennie, ennek keretében felfrissítené a közlekedési ismereteit. A folyamatos képzések következtében – kb. tíz-tizenöt év távlatában – hazánkban jelentősen magasabb szintre emelkedne a közlekedési kultúra, a szabályok betartása. Amíg ez a folyamatos képzés nem történik meg, a lehető legnagyobb szigorral kell felelősségre vonni azokat, akik nem tartják be a közlekedési szabályokat, különösen pedig azokat, akik durván megszegik.

Teendők a közlekedési balesetek csökkentése érdekében

A 2009. évi LXXX. tv. módosításával a Btk. 51. § (1), (3) és (4) bekezdés alapján a pénzbüntetés 2010. január 1-jétől hatályos: a legenyhébb pénzbüntetés 75 ezer, a legmagasabb 108 millió forint. A bíróságok Hajdú-Bihar megyében – de tudomásom szerint másutt is – meghozzák a szigorú büntetéseket. Miután a médiák szinte kivétel nélkül hírt adnak a milliós nagyságrendű büntetésekről, így a lakosság döntő része már értesült arról, hogy jelentősen szigorodott például az ittas járművezetés miatt a bíróságok által kiszabható pénzbüntetések összege. Közlekedési bűncselekmények esetén a bíróságoknak továbbra is magas pénzbüntetéseket kell kiszabniuk, és ezzel együtt a legalább ilyen hatásos járművezetéstől eltiltást.

„Nekem nagyon tetszik az, hogy Franciaországban több ezer traffipaxot kihelyeztek, amivel – az autósok kezdeti felháborodása ellenére – elértek, hogy jelentősen csökkent a halálos balesetek száma. Sarkozy még belügyminiszterként nagyon következetesen végigvitte ezt az ügyet, a befolyt bírságok-

ból ugyanis újabb sebességmérőket vettek. Egy jól kihelyezett traffipax pár hét alatt behozza az árát. Emellett azt tervezzük, hogy alkalmanként megnöveljük az utakon ellenőrző rendőrök számát. Indítottunk egy ilyen akciót a gyorshajtók ellen, a magyar ember még mindig jobban tart ugyanis a szankciótól, mint hogy betartaná a szabályokat.”¹⁰ Az OBB ügyvezető elnökének, Kiss Csabának a példáját követendőnek tartom. Ausztriában ezer traffipax működik, és el kell érni, hogy Magyarország közútjain is több sebesség-ellenőrző traffipax működjön, rövid időn belül akár ezer is. A francia példát követve a befolyt bírságokból újabb sebességmérőket kellene vásárolni.

A jövőben is folytatni kell a fokozott közúti ellenőrzéseket, amelyek célja a magyar közutak közlekedésbiztonságának javítása, valamint annak elérése, hogy a közúti közlekedési balesetek száma, súlyossági foka, valamint a meghaltak és megsérültek száma tovább csökkenjen. Kiemelt figyelemmel kell lenni a gépi meghajtású kétkerekű járművek közlekedésére, mert az utóbbi időben – annak ellenére, hogy a balesetek száma összességében csökken – az általuk okozott balesetek száma emelkedik.

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

Megállapítható¹¹, hogy a sebességtúllépés továbbra is a közúti balesetek és a tragédiák első számú oka, hiszen az elmúlt évben a személysérüléssel közúti balesetek 27 százalékának a hátterében még mindig az abszolút, illetve a relatív gyorshajtás állt. Ez az arány a tragédiák vonatkozásában még magasabb. Ez teszi szükségessé, hogy a rendőrség továbbra kiemelten kezelje a közúti ellenőrzések során a gyorshajtások visszaszorítását, továbbá megfelelő fejlesztéseket hajtson végre a sebességmérő eszközök terén. A már bejelentett terveknek megfelelően a közeljövőben kétszáz sebességmérő készülék beszerzésére kerül sor.

Az ittasan okozott közúti balesetek száma évek óta csökkenő tendenciát mutat, ezeknek a baleseteknek az összes személysérüléssel közúti baleseten belüli aránya azonban még mindig meghaladja a tizenegy százalékot.

A járműüket ittasan vezetőket, továbbá az ittas gyalogosok potenciális veszélyt jelentenek a többi közlekedőnek, ezért az ittas járművezetés visszaszo-

rítása társadalmi érdek. Ez az alapja annak, hogy a rendőrség – számos uniós tagállam gyakorlatával megegyezően – a leállítási közúti ellenőrzéseinek általánosan alkalmazza a légalkohol-mérést, továbbá 2011-ben négyszáz elektromos kézi légalkoholmérő készülék beszerzését tervezi.

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

Riasztó továbbá, hogy a személygépkocsi-vezetők után a kerékpárosok okozzák a legtöbb balesetet: többet, mint az autóbusz- és a tehergépkocsi-vezetők összesen.

Az objektív felelősség elvére vonatkozó új jogszabály elsősorban a büntetés alól kibúvó gyorshajtókat célozta meg.¹² A rendőrséget dicséret illeti, hogy az elmúlt három évben következetesen érvényt szerzett az új jogszabálynak, ezáltal jelentősen csökkentek a közúti közlekedési balesetek. Kifogásolom viszont azt a rossz gyakorlatot, hogy nem törekszenek a szabálysértés elkövetőinek megállapítására, velük szemben ugyanis a járművezetéstől eltiltást is lehetne alkalmazni, ami szintén jelentősen szolgálná a megelőzést. A zero tolerancia pedig az ittas vezetést szorítja vissza, amihez szervesen alkalmazkodik a pénzbüntetések jelentős megszigorítása.

A magyar rendőrség közlekedési szolgálata mindig is sajátos helyzetben létezett. Volt olyan időszak, amikor a létéért küzdött. Létszámát tekintve az egyik legkisebb szervezeti egység a rendőrségen. A közlekedés mint a társadalom egyik legdinamikusabban fejlődő ágazata – infrastruktúra, a forgalom sűrűsége, a járművek száma, a tranzit- és idegenforgalom bővülése – megköveteli a szolgálati ág fejlesztését is. Az lenne a kívánatos, ha a közlekedés területén jelentkező feladatokat (ellenőrzés, közlekedési balesetek kezelése, közúti biztosítások) maradéktalanul a közlekedési szolgálat látná el. A szakszerűséget tekintve sokat nyerne az állampolgár, a szabálysértési hatóság, az ügyészségek, bíróságok, biztosítók stb., és ez nagyban hozzájárulna a rendőrség presztízsének emeléséhez. A közrendvédelmi állomány vonatkozásában jelentős erő, eszköz szabadulna fel. (Az intézkedések hetven-nyolcvan százaléka ma közlekedési jellegű.) A mai viszonyok között még nem nélkülözhető a közrendvédelmi szolgálat ez irányú tevékenysége. Az itt vázolt elv érvényesülését az élet kikényszeríti, már ma is számos példa van rá. (AETR-, ADR-ellenőrzéseket csak erre kiképzett állomány végezhet, személyi sérülési baleseteknél csak közlekedési rendőr intézkedhet.) A társadalom igénye,

hogy az intézkedő állomány fokozott figyelmet fordítson a közrend, közbiztonság elleni és a kiemelt – mindenekelőtt a közúti közlekedés biztonságára súlyos veszélyt jelentő, a főbb baleseti okokat jelentő – közlekedési szabálysértések felderítésére.¹³

A preventív tevékenységnek alapvetően a kiemelt közlekedésbiztonsági célterületekre kell irányulnia. Szükség van a legfontosabb baleset-megelőzési feladatok meghatározására. Ezek a következők:

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

A térfigyelő kamerák új eszközei a bűnelkövetés észlelésének, megakadályozásának, illetve segítséget adhatnak a már bekövetkezett bűncselekmény körülményeinek és elkövetőjének felderítésében. A térfigyelő kamerák egyelőre a bűn- és baleset-megelőzés, valamint a bűnüldözés legköltségesebb eszközei, és alkalmazásuk esetén is szükség van élő munkaerőre: figyelőemberre. Angliában konkrét felmérés készült arról, hogy miközben egy nagyváros térfigyelő kamerákkal való ellátása óriási összegbe került, addig ezer kamerára egy bűncselekmény jut.

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

A külföldi állampolgárok által elkövetett közlekedési szabálysértések esetén a járművezetőket a jelenlegi szabályaink alapján csak ritkán marasztalják el. A jövőre nézve ki kellene dolgozni, hogy a magyar járművezetőkhez hasonlóan a külföldiekkel szemben is minden esetben hatékonyan lehessen intézkedni. A felelősségre vonásokat indokolja, hogy a külföldi állampolgárok az elmúlt években nagyon sok közúti közlekedési balesetet okoztak hazánk területén. A balesetek között szerepel a gyorsajtás és a vezetés közbeni elalvás.

Az olyan országok esetében, ahol nem tartják be az áru- és személyszállítást végző gépjárművezetők vezetési és pihenőidejére vonatkozó, az 561/2006 EK rendeletben meghatározott előírásokat – mint például Ukrajna, ahol nem kötelező a sebességíró műszer (tachográf)¹⁴ használata –, ha átlépik hazánk területét, legalább kilenc óra pihenésre kellene kötelezni a járművezetőt.¹⁵

A szigorúbbá váló pontrendszer csak akkor éri el a célját, ha a közúti ellenőrzések számának jelentős növelésével folyamatosan kiszűrjük a szabálytalan közlekedőket. A rendőrségnek a bűn- és baleset-megelőzésre kell helyeznie a hangsúlyt. Hazánkban egy erős, jól felszerelt, képzett rendőrség – a több mint kilencvenezres, kiképzett, minőségi munkát végző polgárőrséggel együttműködve – rendet tud tartani hazánk közútjain, és ezzel elérhető, hogy tíz éven belül évi 450 alá csökkenjen a közúti közlekedési balesetekben elhunytak száma – ez az unió követelménye is 2020-ig¹⁶.

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

A polgárőrség fokozottabb bevonása a közlekedésbiztonság javításába, a baleset-megelőzésbe, mert a bűnmegelőzés terén már bizonyítottak, de a baleset-megelőzés terén még mindig óriási tartalékok vannak. Röviden szeretném vázolni, melyek azok a területek, ahol számítani lehet (kell) a polgárőrök tevékenységére. A polgárőrök baleset-megelőzési tevékenysége iránti egyre növekvő igényt és az ehhez a feladatkörhöz kapcsolódó (egyre nagyobb) szakmai próbatételeket figyelembe véve még a kilencvenes évek második felében megalakult a polgárőrök közlekedési szolgálata, majd az országot átfogó szakmai szervezatként a polgárőrség közlekedési tagozata.

A hagyományos polgárőr járőri tevékenység mellett – az ORFK-OBK baleset-megelőzési tevékenységével összhangban – az utóbbi tíz évben egyre nagyobb jelentőséget kapott a polgárőrök közlekedésbiztonsági és baleset-megelőzési tevékenysége. 1996-ban megalakult a polgárőrök szakmai alapon szerveződő közlekedési szervezete, majd az országos szintű szakmai koordinációt lehetővé tevő közlekedési tagozat. Ezzel lehetővé vált különböző baleset-megelőzési projektek kidolgozása, országos szintű megszervezése és végrehajtása. A legkorábbi az *Egy iskola – egy polgárőr* program, amelyben a balesetek megelőzése érdekében a tanulók közlekedésének védelme mellett megjelenik a tanulók közlekedésre nevelése is.

A polgárőrség a közlekedésbiztonsági tevékenysége során ma már kölcsönösen együttműködik a rendőrség, a katasztrófavédelem szerveivel, a hivatásos önkormányzati és az önkéntes tűzoltóságokkal. A baleset-megelőzési munkában e szervezeteken kívül a polgárőrök fontos partnerei a pedagógusok és a közlekedéssel, valamint a közlekedésben részt vevőkkel foglalkozó szakmai és civilszervezetek. A polgárőrség közlekedéssel kapcsolatos feladatainak jogi alapja a polgárőrésgről szóló 2006. évi LII. törvény módosítása¹⁷.

A leírtak figyelembevételével a polgárország közlekedésbiztonsági és balesetmegelőzési stratégiája: „*Személyes példamutatással és polgárőr szolgálat el látásával elősegíteni a közlekedési balesetek számának csökkenését!*”¹⁸

Messzemenően egyet értek Irk Ferencsel abban, hogy a közlekedésbiztonság gyökeres és tartós javításához a 3E¹⁹ mindegyikének összehangolt és középértvű koncepciójára van szükség. A közlekedés biztonságának érvényesülése elképzelhetetlen néhány alapelv garantálása nélkül. Ezek olyan kötelezettségek, amelyekhez valamennyi úthasználónak alkalmazkodnia kell. Kompetens szakemberek idesorolják a következőket:

1. Ne okozzon balesetet, sőt a személy- és vagyonbiztonságot se veszélyeztesse.
2. Tegyen meg minden tőle elvárhatót a balesetek elhárítására, illetve a balesetek következményeinek mérséklésére.
3. A közlekedés többi résztvevőjét közlekedésében indokolatlanul ne akadályozza és ne is zavarja.²⁰

Végezetül szeretnék több KRESZ-módosítást is javasolni, amelyekre égetően szükség lenne, és az elmúlt harmincöt év alatti tizenhét módosításban erre nem került sor.

Meddig tart a *Megállni tilos!* tábla hatálya?²¹

Jogi alap: KRESZ²² 15. § (2) bek.: A Megállni tilos! és a Várakozni tilos jelzőtáblák hatálya a táblánál kezdődik és a következő útkereszteződésig tart²³, kivéve három esetet – az a)–c) pontokban foglaltakat –, de mivel ez most a témánk szempontjából lényegtelen, csak a fő szabályt értelmezem.

Hogyan kell értelmezni? Az útkereszteződés elejéig vagy végéig tart? Elsősorban azt tartom súlyos hibának, hogy 1976. január 1. óta már tizenhétszer módosult és kiegészült a KRESZ, de ezzel az óriási hiányossággal, hibával soha nem foglalkoztak.

Az értelmezés szempontjából három jogszabályt kell megvizsgálni.

1) KRESZ 14. § (6) bekezdése alapján a 14. § (1) bekezdés c)–g)²⁴ pontjában említett jelzőtáblák hatálya a táblánál kezdődik, és a következő útkereszteződés kezdetéig tart²⁵, kivéve két esetet, de ezt most a probléma megoldása szempontjából szintén figyelmen kívül kell hagyni. A KRESZ e rendelkezése kivételes szabályként, 14. § (1) bek. c)–g) pontokban taxatív felsorolja azokat a jelzőtáblákat, amelyek hatálya a táblánál kezdődik és a következő útkereszteződés kezdetéig tart, ebből logikusan következik, hogy a

többi tilalmi jelzőtábla – ideértve a *Megállni tilos!* jelzőtáblát is – hatályára általános szabályként az vonatkozik, hogy ha nincs benne a kezdet szó, akkor hatályuk a következő útkereszteződés végéig tart.

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

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

A jelenlegi joghézag országosan óriási problémát okoz, és megosztja a jogalkalmazókat. Ez elsősorban a rendőröknek és a közterület-felügyelőknek okoz nagy jogértelmezési problémát, de természetesen az állampolgároknak is.

Csak egyetlen esetet szeretnék megemlíteni: az egyik hazai városban 2010 áprilisában a közterület-felügyelők elrendelték egy személygépkocsi elszállítását, mert a város területén az úttorkolattal szemben – valójában nagyon széles úttorkolatról/útelágazásról van szó – a gépkocsi szabálytalanul várakozott (parkolt). A *Megállni tilos!* jelzőtábla alatt a KRESZ 15. § (9) bekezdésében foglaltak alapján elszállítást jelző kiegészítő tábla volt elhelyezve, jelezve, hogy a szabálytalanul elhelyezett járművet elszállítással eltávolíthatják. A tényállás alapján tehát a jármű közterületen, a KRESZ szerint közúti közlekedési szabályokat sértő módon állt. A közterület-felügyelő által a helyszínen készített fényképfelvétel, illetve videofelvétel egyértelműen bizonyítja, hogy a jármű az útkereszteződésben, a *Megállni tilos!* tábla hatálya alatt parkolt. A közterület-felügyelők a rendőrhatalóság értesítése mellett, a „közterületen szabálytalanul elhelyezett jármű elszállításáról szóló jegyzőkönyv” tanúsága szerint elrendelték a jármű elszállítását. A közterület-felügyelet az intézkedést a közterület-felügyeletről szóló 1999. évi LXIII. törvény (a továbbiakban: Kftv.) 20. § (1) bekezdésében felhatalmazott jogkörében, illetve az igazságügyi és rendészeti miniszter a kerékbilincs köz-

terület-felügyelet általi alkalmazására, a járművek elszállítására, valamint a felmerülő költségekre vonatkozó szabályokról szóló 55/2009. (X. 16.) IRM rendelete (a továbbiakban: IRM-rendelet) alapján hajtotta végre. Az intézkedés költsége az IRM-rendelet 20. § (4) bek. felhatalmazása alapján a város önkormányzatának a szabálytalanul elhelyezett járművek elszállításával és a kerékbilincs alkalmazásával kapcsolatos szabályokról szóló önkormányzati rendeletével megállapított díjtétel volt. A jármű elszállítását a Kftv. 20. § (7) bek. alapján közreműködő zrt. végezte, amelyik szerződéses jogviszonyban áll a város közterület-felügyeletével. A szabálysértő panasszal élt a közterület-felügyelői intézkedés ellen a városi rendőrkapitányságon. A rendőrkapitányság a panaszt mint megalapozatlant elutasította, a közterület-felügyelői intézkedést helybenhagyta. Újabb panasz következtében azonban a megyei főkapitányság megemmesítette a városi rendőrkapitányság határozatát, és az elsőfokú szervet új eljárás lefolytatására utasította. A városi kapitányság vezetője az új eljárás lefolytatása nyomán a panasznak helyt adott, valamint az elszállításért kifizetett összeg visszafizetéséről rendelkezett. E határozatban foglaltakkal a közterület-felügyelet vezetője nem értett egyet, mert álláspontja szerint a közterület-felügyelők intézkedése törvényes, megalapozott és jogszerű volt. A közterület-felügyelet helyi vezetője hivatkozott a *közüti közlekedés szabályai* című könyvben foglaltakra, miszerint a *Megállni tilos!* és a *Várákorni tilos* jelzőtáblák hatálya a táblánál kezdődik és a következő útke-resztesztződésig – értelmezve: az útke-resztesztződés végéig – tart, kivéve a KRESZ 15. § (2) bek. a)–c) pontjában foglaltakat.²⁶

Az ügy a megyei főügyészségre került, ahol velem is konzultáltak. Jelenleg még nincs jogerős határozat az ügyben.

Ez csak egy ügy volt a sok közül. 2009-ben és 2010-ben az országos polgárőr közlekedésbiztonsági vetélkedőkön²⁷ az általam szerkesztett szakmai tesztlapon kérdésként tettem fel, hogy meddig tart a *Megállni tilos!* tábla hatálya. Mindkét évben ez volt a legnehezebb kérdés, a 42-42 versenyző több mint fele helytelen választ jelölt meg.

A jogszabály értelmezése

A KRESZ 15. § (2) bekezdésének értelmezéséhez áttanulmányoztam *Pokol Béla* tanulmányát.²⁸ A szerző mélyreható vizsgálatot folytatott és több ország jogrendszerét együttesen vette szemügyre, így 12 jogértelmezési alapot különített el, amelyekből a jogszabályok értelmét meghatározhatjuk. Egy-egy országban persze nem egyforma súllyal esnek latba ezek az értelmezési alapok,

és van, ahol némelyik teljesen ismeretlen, másutt szinte mindegyik használatos valamilyen mértékben. Ezek a következők:

1. A jogi szöveg értelmezése a használt szavak hétköznapi értelme szerint.
2. Egyes szavak speciális-technikai értelme szerint, ha egy kifejezésnek ilyen értelme is van a hétköznapi mellett, vagy eleve csak ilyen értelmű.
3. A kontextuális értelmezés az egyes rendelkezések szavait, kifejezéseit a jogszabály egészébe vagy a kapcsolódó jogszabályok együttesébe illesztve ruházza fel értelemmel.
4. A jogi szöveg értelmezése joglogikai maximák alapján.
5. Precedenseken nyugvó értelmezés.
6. A jogi szöveg értelmezése analógia útján.
7. A doktrinális-jogdogmatikai értelmezés.
8. A jogi szöveg értelmezése a jogági jogelvek, illetve a jog általános elvei szerint.
9. A jogi szöveg értelmezése az alkotmányos alapjogokra és alapelvekre építve.
10. A jogi szöveg értelmezése a jog vagy egyes jogágak mögöttes etikai értékei fényében.
11. A jogi szöveg értelmezése az adott jogszabály céljait figyelembe véve.
12. A jogi szöveg értelmezése a jogalkotó akarata alapján.

Terjedelmi és egyéb okok miatt a felsoroltakból csak hármat kívánok kiemelni. *Hétköznapi, szó szerinti értelmezés*: a szavak és kifejezések alapján történő értelmezésnél eldöntendő kérdés, hogy ha egy szónak speciális szakmai-technikai értelme van, akkor ezt előnyben kell-e részesíteni, vagy a szó általános, hétköznapi értelme az irányadó a jogalkalmazó számára. Hazánkban más bűncselekmények kapcsán is felmerül a köz- és a szaknyelv közötti eltérés értelmezésének problematikája.²⁹ E dilemmára az egyes országokban eltérő gyakorlattal válaszolnak. A lengyel gyakorlatban, ha nincs explicit jogi definíció egy kifejezésre, a bírónak a hétköznapi értelmet kell elfogadnia. A franciában, ha ellentét áll fenn egy szó hétköznapi és speciális-szakmai értelme között, az utóbbi az irányadó.³⁰

A jogalkotó akarata, szándéka szerinti értelmezés: ezt az értelmezést – tévesen – le szokták szűkíteni a jogalkotó céljaira, amelyeket a jogszabály el kíván érni, és ebben az értelemben az előbbi objektív cél szubjektív-akarati ellenpárjaként fogják fel. Mivel ez is az egyik lehetséges része a tárgyalt értelmezési fajtának, ezért azokban az országokban, ahol a törvény objektív céljával szemben ezt a szubjektív jogalkotási folyamatot tekintik mérvadónak, a jogszabály céljai utáni kutatást nemcsak a szövegben végzik el, hanem

a különböző jogszabály-előkészítési anyagokban, és ennek tükrében igyekeznek feltárni a törvényhozók tényleges akaratát.³¹ Ám a jogalkotó akarata-szándéka szerinti értelmezés szélesebb, és tulajdonképpen az összes előbbi értelmezési fajtára kiterjedhet. Hogyan értette, hogyan szeretne volna érteni a jogalkotó az általa használt szavakat – hétköznapi, technikai értelemben –, milyen mértékben kontextuálisan beágyazva választotta ki őket? Eleve számba vette-e a joglogikai formulákat, és ezért – elfogadva őket – nem fogalmazta meg szövegesen a belőlük kényszerűen következőket, vagy fel sem merültek előtte ezek a formulák? Az adott jogág szem előtt tartotta-e a szövegezés során a jog elveit, és ezek fényében értette-e az egyes jogi rendelkezéseket stb.? Attól függően tehát, hogy egy jogrendszerben nagy súlyt adnak-e a jogalkotó akaratának-szándékának, az összes értelmezési fajtánál vizsgálhatják ezt. Vagy ha nem tulajdonítanak nagy jelentőséget neki, mindegyiknél háttérbe szorul a jogalkotó akaratának kutatása.

A KRESZ 15. § (2) bekezdését vizsgálva a jogalkotó akarata nyilvánvalóan az volt, hogy a *Megállni tilos!* jelzőtábla hatálya az útkereszteződés végéig tartson, mert az útkereszteződésig tilos megállni, és miért engedné, hogy éppen az útkereszteződésben lehessen megállni és várakozni, tekintettel arra, hogy fő szabályként tilos megállni az útkereszteződésben és az annak metszéspontjától számított öt méteren belül. A másik fontos érv, ami ennél is erősebb, hogy a 14. § (6) bekezdésben említett hat jelzőtábla hatálya a táblánál kezdődik, és a következő *útkereszteződés kezdetéig* tart, kivéve két esetet, amikor nem tart addig. E szakasznál a KRESZ pontosan fogalmaz, mert egyértelműen meghatározza, hogy a kezdetéig tart, így a 15. § (2) bekezdésnél, ahol nem szerepel a kezdet szó, a jogalkotó a szándékát egyértelműen jelzi, hogy a *Megállni tilos!* tábla hatálya a végéig tart.

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

Összegezve: a hétköznapi, szó szerinti értelmezés alapján, ha az úttesten ki van helyezve a *Megállni tilos!* jelzőtábla, az átlagemberben fel sem merül,

hogy éppen az útkereszteződésben lehessen megállni és várakozni. Mindenki előtt nyilvánvaló, hogy tilos megállni, csak figyelmen kívül hagyja a tilalmi szabályt, és szabálysértő módon – mivel a közelben nincs hely, ahol szabályosan lehet várakozni – megáll az útkereszteződésben. Ez csak egy védekezés részéről, hogy mentesüljön a szabálysértés elkövetésével járó jogkövetkezményektől. Valamennyi hivatalos KRESZ-könyvben, a tesztlapokon az a helyes válasz, hogy a *Megállni tilos!* tábla hatálya az útkereszteződés végéig tart. Tehát minden közlekedő ember, aki szeretné a szabályokat betartani, utána nézhet, megtanulhatja a *Megállni tilos!* tábla hatályát, és be is tartja e fontos szabályt.

Az általam leírtak ellenére mégis az az érzésem, hogy egy bírósági per esetén az ügyben eljáró bíróság könnyen juthat olyan döntésre, hogy ha a hatóságok sem tudnak egyértelműen állást foglalni a jelzőtábla hatályának kérdésében, akkor hogyan várható el ez az állampolgártól. Ezért az a javaslatom, hogy módosítani kell a KRESZ 15. § (2) bekezdését: „(2) Az (1) bekezdés a) és b) pontjában említett jelzőtáblák hatálya a táblánál kezdődik, és a következő útkereszteződés végéig tart, kivéve...”

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

További javaslatok a KRESZ módosítására, kiegészítésére

1) KRESZ 59. § (1) bekezdését *e)* ponttal kiegészíteni.

KRESZ 41. § (2) bek. *c)* pontja: Ahol a jármű az út menti ingatlanra való behajtást akadályozhatja. Ezt a jogszabályhelyet javaslom a KRESZ 59. § (1) bek. *e)* pontjával kiegészíteni, *A járművek eltávolítása* című szakaszban is szerepeltetni. Ennek az az oka, hogy jelenleg ha valaki más ingatlanának a bejárata vagy garázsa előtt szabálytalanul várakozik, nem lehet elszállíttatni. Természetesen szabálysértés miatt az elkövetővel szemben a rendőröknek és közterület-felügyelőknek jogukban áll intézkedniük (figyelmeztetés, helyszíni bírság kiszabása vagy feljelentés), de nincs lehetőség elszállíttatni, mert nem szerepel a KRESZ 59. § (1) bekezdésében taxatíván felsorolt jogsza-

bályhelyek között. Javaslom, hogy a jogszabályszerkesztésnél különös figyelemmel legyenek arra, nehogy az intézkedésre jogosultak az ingatlan tulajdonosának vagy birtokosának a gépkocsiját is elszállítsák, vagy arra kerékbilincset helyezzenek. Talán lehetne úgy fogalmazni, hogy az ingatlan tulajdonosának, birtokosának a kérelmére (bejelentésére) intézkedjen a rendőr vagy a közterület-felügyelő.

2) A KRESZ 3. § (1) bek. b) pontja – figyelemmel a 6. § (4) bekezdésére – tételesen felsorolja, hogy közúton ki irányíthat forgalmat, ki ellenőrizhet, kinek van erre jogosultsága; ezt kiegészíti a 7. § *A jelzőőr jelzései* című szakaszban, ahol rendelkezik arról, hogy a jelzőőr és a polgárőr milyen jelzéseket adhat.

Javaslatot teszek arra, hogy a közterület-felügyelet beosztottjainak, konkrétan közterület-felügyelőknek is ajánlatos lenne megadni – indokolt esetben – a jogosultságot a járművek megállítására. Tekintettel arra, hogy a közterület-felügyelő a Btk. 137. § 1. bek. l) pont alapján hivatalos személynek minősül, ezért indokolt lenne a KRESZ 6. § (4) bekezdésébe helyezni. A közterület-felügyelők a szabálysértő módon történő megállás, várakozás esetén intézkedhetnek, figyelmeztetést, helyszíni bírságot szabhatnak ki, feljelentéssel élhetnek, gépkocsikat elszállíthatnak, így indokolt, hogy megkapják a jogosultságot a KRESZ 6. § (4) bek. alapján.

3) Javaslom a KRESZ 54. § (6) bekezdését módosítani. A jelenleg hatályos megfogalmazás: *„(6) A kerékpárt éjszaka és korlátozott látási viszonyok között a külön jogszabályban meghatározott lámpákkal kell kivilágítani és a kerékpárt hajtó személynek – lakott területen kívül – fényvisszaverő mellényt (ruházatot) kell viselnie.”*

A jelenlegi gyakorlatban még a rendőrök is különbözőképpen értelmezik a szabályt. A közlekedési állomány pontosan értelmezi, és annak megfelelően jogszerűen intézkedik. Kikérték a véleményemet egy olyan ügyben, amikor helyszíni bírságot szabtak ki a kerékpárján ülve közlekedő állampolgár-ra, mert lakott területen kívül, nappal és jó látási viszonyok között nem viselte a fényvisszaverő mellényt (ruházatot). A megbírságot állampolgár nem a rendőrséghez, hanem más hatósághoz fordult panasszal. A jelenlegi jogszabály alapján nem kellett viselnie fényvisszaverő mellényt. Meggyőződésem azonban, hogy a közlekedésbiztonságot az szolgálná, ha a balesetmegelőzés érdekében *mindig* kötelező lenne fényvisszaverő mellény vagy ruházat viselése, ezért volna indokolt módosítani a KRESZ 54. § (6) bekezdését.

LÁBJEGYZETEK

- 1 A közúti közlekedésbiztonság összetett, bizonyos fókig nehezen meghatározható fogalom. A közlekedés biztonságán olyan állapot érthető, amikor a közlekedésben részt vevők veszélyhelyzetektől, bal-esetveszélyes szituációktól, zavaró körülményektől mentesen közlekedhetnek. Egy adott terület közlekedésbiztonságának színvonala az ott élő – közlekedő – emberek közös terméke. Olyan termék, amelynek megteremtésében, fenntartásában fontos szerep jut a rendőrségnek, a közlekedési hatóságoknak és a közlekedőknek is. Bővebben lásd Bíró Gyula: A közlekedési bűncselekmények szabályozása és nyomozása a Csemegi-kódextől napjainkig. In: Fenyvesi Csaba – Herke Csongor – Mészáros Bence (szerk.): Bizonyítékok. Tiszteletkötet Tremmel Flórián egyetemi tanár 65. születésnapjára. Pécs, 2006, 65–79. o.
- 2 Irk Ferenc: A közlekedésbiztonság kontrollja 2003. Belügyi Szemle, 2004/1., 19. o.
- 3 Az Európai Unió közlekedésbiztonsági célkitűzéseit tartalmazó Fehér könyv azt a célt fogalmazta meg, hogy 2001 és 2010 között ötven százalékkal csökkenjen a közúti balesetekben elhunytak száma. Magyarország hatályos közlekedéspolitikai programja, a *Magyar közlekedéspolitika 2003–2015* ennél enyhébb célkitűzéseket tartalmaz. A megfogalmazott cél: a személysérüléses balesetek és a halálos áldozatok számának 2010-ig történő harminc-, valamint 2015-ig történő ötvenszázalékos csökkentése.
- 4 További információk a www.baleset-megelozes.eu honlapon.
- 5 A közlekedési balesetek súlyos globális problémát jelentenek az egészségügy és a fejlődés szempontjából. Több mint 1,2 millió ember veszíti életét a világ útjain minden évben. A közlekedési balesetek jelentik az első számú halálozási okot a 15 és 29 év közötti korosztály körében világszerte. Ötvenmillió ember sérül meg az utakon évente, és sokan közülük egész életükre mozgássérültté válnak. Gazdasági szempontból a közlekedési balesetek a GDP egy-három százalékát emésztik fel, de néhány országban ez öt százalék. A közlekedési balesetek kilencven százaléka a fejlődő országokban következik be. Az előrejelzések szerint a jelenlegi tendenciát követve a közlekedési balesetben elhunytak száma 2020-ra 1,9 millióra növekszik, 2030-ra pedig megduplázódik. A közlekedésben elszenvedett sérülések óriási terhet rónak a kórházakra és az egészségügyre. A hatékonyabb baleset-megelőzés érdekében megtartották az első globális miniszteri konferenciát a közlekedésbiztonságról Moszkvában. A moszkvai nyilatkozatban elfogadták, hogy az ENSZ-közyűlés elé bocsátják a *Decade of Action for Road Safety 2011–2020* programot annak érdekében, hogy stabilizálják, majd csökkentsék a közlekedési balesetben elhunytak számát (2009. november). Az ENSZ-közyűlés több mint kilencven ország, köztük hazánk kiemelt támogatásával elfogadta a *Decade of Action for Road Safety* programot. UN Resolution A/64/255. (2010. március). A határozat több szektorra kiterjedő együttműködést javasol. Az ENSZ Közlekedésbiztonsági Együttműködés (United Nations Road Safety Collaboration; UNRSC), a WHO fogadott programjaként koordinálja a tízéves programot. A UNRSC kidolgozza a globális tervet az évtizedre öt fő pillérré alapozva. Az évtized fő célja, hogy szinten tartsa, majd csökkentsé a közlekedési balesetek számát világszerte, fokozott közlekedésbiztonsági beavatkozásokkal, térségi, országos, régiós és globális szinten egyaránt.
- 6 A közbiztonság nem más, mint amit a szó jelent: a „köz” biztonsága, vagyis az állampolgárok mindenkori közbiztonságérzete, amely általában szubjektív, mégis ezt a szubjektivitást jellemzően a közbiztonságérzet befolyásoló objektív események és állapotok határozzák meg. Más megfogalmazásban: közbiztonságon értünk olyan közállapotot, társadalmi rendet, amelyben mind az egyes polgárok életét, testi épségét, személyes szabadságát, vagyonát, valamint az állami, társadalmi, gazdasági szervek jó hírnevét, vagyonát mindenki tiszteltben tartja, és azt az állam erőszakszervei útján szavatolja. Bíró Gyula: Polgárör alapismeretek. Tansegédlet a polgárörök alapismereti képzéséhez. Az Országos Polgárör Szövetség módosított kiadványa, 2010, 24. o. A közbiztonság a biztonságnak csak egyik szegmense, de ezzel kapcsolatosan érzékelhető a legtöbb hiány- és kérdőjel. Csupán egy dolog nem vitatott: a biztonság lételeme a társadalom, az állam működésének, és domináns alkotórésze az emberek életminőségének. Cserép Attila: Szemlélet- és lépésváltás a közbiztonság terén. Belügyi Szemle, 2006/2., 27. o. A biztonság olyan komplex fogalom, amely a hagyományos politikai és katonai ténye-

zökön túl magában foglalja a széles értelemben vett biztonság egyéb dimenzióit is. A Magyar Köztársaság biztonság- és védelempolitikájának alapelveiről szóló 94/1998. (XII. 29.) OGY határozat, 1. pont. A közbiztonság társadalmi szükséglet, „a büntetőjogra vonatkoztatva a társadalmi reprodukció normális feltételeinek megteremtése a közbiztonság és közbátorság, vagyon- és életbiztonság hivatalos garantálása”. A kérdés az: „Képes-e az adott társadalom intézményesített szervezete ellenőrzés alatt tartani a bűnözést és a hivatalos társadalmi kontroll útján normálissá tenni a mindennapi életet.” Szabó András: Bűnözés – ember – társadalom. KJK, Budapest, 1980, 138. o.; Finszter Géza: Közbiztonság és közbátorság. In: Németh Zsolt (szerk.): Írások Tauber István emlékére. Magyar Kriminológiai Társaság–ELTE ÁJK–RTF, Budapest, 2009, 66. o.

- 7 Az egész életen át történő tanulást több szakember, kutató támogatja, de az ezzel kapcsolatos elképzelések között jelentős különbségek vannak. Én egyértelműen azt az álláspontot képviselem, hogy a közlekedési szabályokat maradéktalanul meg kell tanulni, mert aki nem ismeri a szabályokat, annak esélye sincs betartani. Természetesen én is egyetérték azzal, hogy nemcsak a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendeletet (a továbbiakban: KRESZ) kell tanulni, hanem ezzel együtt a vezetélméletet, és legalább ilyen fontos a gyakorlati ismeretek készség szintjén történő elsajátítása.
- 8 2010-ben az Országos Polgárőr Szövetség elnöksége döntésének megfelelően hazánk valamennyi polgárőre képzésben részesült, és annak zárásaként polgárőr-alapismeretekből vizsgát kellett tennie. Hajdú-Bihar megyében valamennyi település polgárőrének én tartottam a képzést, eddig több mint négyezer polgárőrt oktattam és vizsgáztattam. Szerencsémre nem mindegyik településre kellett külön kimennem, mert több olyan eset volt, hogy három-négy-öt település is összefogott, és közösen szervezték meg a képzést. Valamennyi esetben a fontosabb KRESZ-szabályokról, kiemelten a KRESZ-módosításról – a saját új KRESZ-könyvből projektoros kivetítés útján – is tartottam előadást. Valamennyi polgárőrtársam elismerte, nagyon fontosnak és szükségesnek tartaná, ha évente tartanék képzést, ha másból nem, KRESZ-ből mindenképpen. Egyértelműen kijelentették, hogy a KRESZ-vizsga óta soha senki nem tartott nekik közlekedési ismeretekből előadást, és a legtöbb település kérte, hogy amikor időm engedi, külön hat-nyolc óra keretében is igényelnék a KRESZ-ismeretek felfrissítését. Az egyetemi hallgatók viszonylatában még rosszabb a helyzet. *Közlekedésbiztonság és drogreprevenció* című szabadon választható tantárgy keretében oktatom a közlekedési ismereteket a Debreceni Egyetemen, ezt bármelyik kar hallgatója felveheti. Az általam eddig tanított háromezer-öt-száz hallgató a KRESZ-vizsgára való két-három napos felkészülés után sikeres vizsgát tett, többen hibapont nélkül. A számítógépen valamennyi vizsgakérdést háromszor-négyszer megoldották, és csak az volt a céljuk, hogy az általában három kérdés közül megjegyezzék, melyik a helyes válasz, de fogalmuk nincs a KRESZ szabályairól. Erről egyébként meg is győződtem, győződöm, mert minden szemeszter első két órájában felteszek 25-30 kérdést a hallgatóknak, de még soha (!), egyetlenegyszer sem kaptam helyes, érdemleges választ. Természetesen nehezebb kérdéseket is felteszek a hallgatóknak, például az előzés feltételei, hol tilos előzni, kanyarodás, elsőbbségi jog szabályai, vezetélméleti kérdések stb., de tudásuk az elvárható minimális szintet sem éri el. Nyilvánvalóan minden esetben elmondom a helyes válaszokat, és döbbenet hallják, mit kellett volna már eddig is tudniuk. Még az olyan egyszerű kérdésre sem kaptam megfelelő választ, hogy a gyalogosnak hol kell közlekednie, hol mehet át az úttesten, hol van áthaladási elsőbbsége a járművekkel szemben, a közúti közlekedésben ki minősül gyalogosnak, és ki nem, illetve a járdán szabad-e kerékpáron ülve közlekedni, és ha igen, milyen feltételekkel. Országosan és Hajdú-Bihar megyében is növekszik a kerékpárosok által okozott személyi sérüléssel járó közúti közlekedési balesetek száma – miközben országosan az utóbbi két évben csökkennek a személyi sérüléssel járó balesetek. Alapvetően nem lehet csodálkozni azon, hogy a fiatalok nem ismerik a szabályokat, és úgy közlekednek, hogy ezáltal okozói vagy sértettjei lesznek a bekövetkező baleseteknek. Csak az iskolarendszerű képzésben lehet alapos tudást szerezni, és felkészíteni a gyermek- és fiatalkorúakat a szabályos közlekedésre.

- 9 A Debreceni Egyetemen *Közlekedésbiztonság és drogreprevenció* című szabadon választható tantárgy keretében oktatom a közlekedési ismereteket is. Szemeszterenként négyszáz hallgató veheti fel a tárgyat, 26 óra keretében folyik a képzés, kollokviummal zárul.
- 10 „Ezer traffipax lenne az ideális” – interjú az OBB ügyvezető elnökével.
http://autovezetes.network.hu/blog/kozlekedes_klub_hirei/ezer-traffipax-lenne-az-idealis-interju-az-obb-elnokevel
- 11 További információk a www.baleset-megelozes.eu honlapon.
- 12 Mintegy 35 évi rendőri pályafutásom alatt mindig azért harcoltunk, hogy hazánkban is vezessék be az objektív felelősség elvét. A gyorsbajtók tízezerrel úszták meg a felelősségre vonást, mert azzal védekeztek, hogy „a gépkocsit nem én vezettem, hanem a hozzátartozóm, de mivel hozzátartozóm, ezért nem vagyok köteles megmondani, hogy ki vezette”, így szabálysértési eljárások sokaságát kellett megszüntetni.
- 13 Megvizsgáltam a közterület-felügyelet és a közterületi rendőrállomány által tett feljelentések és az ennek következtében lefolytatott 2009. évi szabálysértési eljárások alakulását. A feljelentettek túlnyomó többsége, a korábbi éveknek megfelelően, a közlekedési szabálysértést elkövetők közül került ki, ez az összes feljelentett 96,4 százaléka, az elkövetők 3,6 százaléka pedig közrend, közbiztonság elleni szabálysértést követett el. A kiemelt közlekedési szabálysértés miatt feljelentettek száma 24 százalékkal csökkent (104 520-ról 79 142-re). A kiemelt, a közlekedés biztonságára nagyobb veszélyt jelentő közlekedési szabálysértés miatt feljelentetteknek a kisebb súlyú közlekedési szabálysértés miatt feljelentettekhez viszonyított aránya (15 százalék) kedvezőtlenebbé vált a 2008-asnál (20,3 százalék), tehát még inkább túlsúlyban vannak a kisebb súlyú szabálysértés miatti feljelentések.
- 14 Az áru- és személyszállítást végző gépjárművezetők vezetési és pihenőidejére vonatkozó előírások megváltoztak. 2007. április 11-től a 3820/85 EGK rendelet helyett az 561/2006. EK rendelet előírásait kell alkalmazni. A rendelet területi hatálya a Közösség, illetve Svájc és az Európai Gazdasági Térség. Ezen a térségen kívül az AETR-megállapodáshoz csatlakozó országok területén továbbra is az AETR szabályai hatályosak.
- 15 2010. október 16-án, 15 óra körül az M3-as autópályán Budapest felől Debrecen irányába közlekedtünk mikrobusszal. Útjavítás miatt közúti jelölésekkel átirányítottak a szembejövő forgalom belső sávjába. Láttuk, hogy velünk szemben a szélső sávban közlekedő kamion a szalagkorlátnak ütközött, és azt áttörve a jobb oldalára borult. Az életünket annak köszönhetjük, hogy az ukrán kamion vezetője elalvás előtt a kormányt jobbra rántotta. Ha balra rántja, frontálisan összeütközünk a felboruló negyventonnás kamionnal.
- 16 Az EU újabb közlekedésbiztonsági célkitűzése, hogy 2011 és 2020 között negyven százalékkal csökkenjen a közúti balesetekben elhunytak száma.
- 17 2009. évi LXXXIV. törvény a közbiztonság és a közrend védelmében, illetve fenntartásában közreműködő szervezetekre vonatkozó egyes törvények módosításáról.
- 18 Az oktatásokon minden esetben hangsúlyozom, hogy a polgárőröknek úgy kell élniük és dolgozniuk, hogy a lakókörnyezetükben élők, a település lakói tiszteljék, mert csak így tudják a szolgáltatukat hatékonyan, maradéktalanul elvégezni. Ebbe természetesen az is beletartozik, hogy messzemenően be kell tartaniuk a közúti közlekedés szabályait. A példamutató magatartásukat a családjuk és a közvetlen baráti környezet is kövesse.
- 19 Közlekedési felvilágosítás és nevelés (Education). A kritikus baleseti helyek megszüntetése (Engineering). Közúti ellenőrzés (Enforcement). Irk Ferenc: A közlekedésbiztonság helyzete nemzetközi kitekintéssel és a közlekedésrendszert továbbfejlesztésének lehetőségei, módszerei. Rendszeri Szemle különszám, 2010. március, 228–229. o.
- 20 E fontos elvárások egyértelműen következnek a bizalmi elvből és a KRESZ 3. § (1) bekezdés c) pontjából.
- 21 Alapvetően ez adta az ötletet, hogy publikáljak a Belügyi Szemlében. Hazánkban a közúti közlekedési szabályok közül ma ez az egy kérdés okozza a legnagyobb nehézséget. A fél ország úgy értelmezi,

- hogy az útkereszteződés kezdetéig, a másik fele pedig, hogy az útkereszteződés végéig tart a *Megállni tilos!* jelzőtábla hatálya.
- 22 A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet.
- 23 Megvizsgáltam a jelenleg hatályban lévő 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet előtt hatályos 2/1962. (IX. 29.) BM–KPM rendelet 24. § (2) bekezdését, amely szerint megegyezik a jelenlegi KRESZ 15. § (2) bekezdésével.
- 24 KRESZ 14. § (1) bek. c) pontja „Megfordulni tilos”, d) „Sebességkorlátozás”, e) „Legkisebb követési távolság” – ebből két tábla van. 1. Ha a táblán a személygépkocsik jelképe van: azt jelzi, hogy az úton a járműveknek a táblán megjelöltnél kisebb távolságban tilos követniük egymást; 2. ha a táblán tehergépkocsik jelképe van, a tilalom az egymást követő járművek közül csak a 3500 kilogrammot meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsikra, valamint a vontatókra, a mezőgazdasági vontatókra és a lassú járművekre vonatkozik; f) „Előzni tilos”, g) „Tehergépkocsival előzni tilos”.
- 25 Megjegyzés: az 1/1975 (II. 5.) KPM–BM rendelet hatálybalépésekor még nem szerepelt a „kezdetéig” szó, azt a 2/1984. (I. 29.) KPM–BM rendelet iktatta be, tehát ha a jogalkotó szándéka a *Megállni tilos!* táblára vonatkozóan az lett volna, hogy az útkereszteződés kezdetéig tartson, akkor a 15. § (2) bek. hatályát is módosította volna.
- 26 Bíró Gyula – Both János: A közúti közlekedés szabályai. Lícium-ART Kiadó, Debrecen, 2008, 54. o.
- 27 2005 óta immár hatodszor rendezték meg az országos polgárőr közlekedésbiztonsági vetélkedőt. Az országos döntőre minden megyéből két-két versenyző és Budapestről négy jut be, így 42-en vetélkednek. A vetélkedőn ügyességi és elméleti versenyszámok vannak. Az elméleti szint két részből áll: a versenyzőknek egy-egy KRESZ-tesztlapot és polgárőr szakmai tesztlapot kell kitölteniük. 2009-ben a szakmai tesztlapon az egyik kérdés a *Megállni tilos!* tábla hatálya volt. Huszonnyolcan hibásan oldották meg ezt a kérdést, ez volt a legnehezebb feladat számukra. Mellékesen megjegyzem, a 42 versenyző több mint fele közlekedési szakoktató, főállásban. 2010-ben a *Várakozni tilos* tábla hatályát kérdeztem – megegyezik a *Megállni tilos!* tábláéval –, ezt már csak 22-en rontották el.
- 28 Pokol Béla: Jogelmélet – Társadalomtudományi trilógia II. Századvég Kiadó, Budapest, 2005, 217–240. o.
- 29 Madai Sándor: A család büntetőjogi értelmezése. HVG-ORAC, Budapest, 2011, 9–11. o.
- 30 Lásd *a lengyelhez* Jerzy Wróblewski: Statutory Interpretation in Poland. In: Neil D. MacCormick – Robert S. Summers (eds.): Interpreting Statutes. A Comparative Study. Aldershot, Dartmouth, 1991, p. 262.; *a franciához* Michel Troper – Christophe Grzegorzcyk – Jean-Louis Gardies: Statutory Interpretation in France. In: Neil D. MacCormick – Robert S. Summers (eds.): Uo. 185. o.
- 31 Neil D. MacCormick – Robert S. Summers (eds.): Interpreting Statutes. A Comparative Study. Aldershot, Dartmouth, 1991, p. 522.