

ANDRIK SZILÁRD – ROMÁN RÓBERT

Az objektív felelősség intézménye a KRESZ-szabályok tükrében

Az objektív felelősség intézményének bevezetésével megváltozott a közúti közlekedés szabályainak szankciórendszere is. A büntetőeljárás és a szabálysértési eljárás mellett megjelent egy hazánkban még kevésbé alkalmazott, teljesen speciális „büntetőrendszer”, amelyet objektív felelősség elnevezéssel illettek, és lefolytatására a közigazgatási eljárás adott keretet. Az objektív felelősség jogintézménye ennek ellenére a polgári jogból került át a közigazgatási jog eszköztárába, mégpedig a veszélyes üzemi felelősség közjogiasítása révén¹.

A szabályok szigorítását már több tényező is sürgette, a jogi norma létrehozása előtti években ugyanis növekedett a balesetek áldozatainak száma, a közúti szabályszegések száma kedvezőtlen képet festett, amelyet befolyásolt rossz közlekedési kultúránk is. Továbbá a felelősségre vonás alóli kibújárásra adott lehetőséget – elsősorban a megállítást nélküli gyorsajtások és a szabálytalan megállások, várakozások esetén – a szabálysértési törvény is, mivel az üzemben tartót nem lehetett arra kötelezni, hogy önmagára, illetve közvetlen hozzátartozójára terhelő vallomást tegyen. Így a rendőrhatalóság részére ekként megküldött nyilatkozat esetén a jármű vezetőjének a megállapítása sem történetelt meg – Magyarországon.²

Mindebből is egyértelműen következett, hogy – elsősorban a sebességtúllépés kapcsán – a jogalkotónak új szankciórendszerben, illetve -típusban kellett gondolkodnia. Az elv nem sokban változott a hatályos szabálysértési törvény megalkotásához képest, hiszen már akkor is az volt rögzíthető, hogy a szankcionálás továbbra is bírsággá alakult: a rendszer középpontjában a pénzbírság áll³, és ez az objektív felelősség bevezetése után sem változott.

¹ Nagy Mariann: Objektíven a közigazgatási objektív felelősségről – az üzembentartó objektív felelőssége apropóján. Közigazgatási Szemle, 2008/2., 4. o.

² Ezzel szemben az Emberi Jogok Európai Bírósága nem tekintette az egyezmény 6. cikkében foglalt rendelkezésbe ütközőnek az Egyesült Királyság ama szabályát, amely szerint az üzemben tartó bűncselekményt követ el azzal, ha nem nevezi meg a szabálysértést elkövető jármű vezetőjét. O'Halloran and Francis v. United Kingdom 15809/02, 25624/02: "Registered keepers of motor vehicles could lawfully be compelled to tell the police who was driving it on a particular occasion." The Times, 13th July 2007. www.timesonline.co.uk.

³ Kántás Péter: Mérlegen az új szabálysértési törvény. Belügyi Szemle, 1999/10., 20. o.

Nem önmagában az problémás, hogy a jogalkotó az objektív igazgatási szankciók között szabályozta a cselekményeket, hanem az, hogy emellett változtatlanul hagyta a szabálysértési jog rendszerét. Ezáltal mintegy a szabálysértési jog alkotmányos garanciáit megkerülve szerez érvényt a hatékonyabb szankcionálásnak.⁴

Ha a szabálysértési szankció államigazgatási szankció, akkor az államigazgatási szankciónak általános ismérve a csekély fokú társadalomra veszélyesség, vagy a szabálysértési szankció nem tekinthető államigazgatási szankciónak. Tehát a nem szabálysértési egyéb államigazgatási jogi szankciót még csekélyebb társadalomra veszélyesség kellene hogy jellemezze, hogyha elfogadjuk a fokozati különbséget a két jogellenességi forma között. A jogalkotó társadalomra veszélyességre vonatkozó mérlegelése legpontosabban az általa statuált szankció mértékében fejeződik ki.⁵

Az Európai Unió Fehér könyve a halálos áldozatok számának a felére történő csökkentését írta elő az évtized végére.

A Magyar Köztársaság miniszterelnöke 2007 őszén meghirdette a *Zéró tolerancia* közlekedésbiztonsági programot, amely egyértelművé tette a jogalkotó által követendő irányt⁶. Az Országgyűlés által elfogadott *egyes közlekedési tárgyú törvények módosításáról szóló törvény*⁷ nyomán – amelynek során módosult a közúti közlekedésről szóló törvény⁸ (Kkt.) – bevezették a gépjármű üzemben tartójának az objektív felelősségét. Az Alkotmánybírósághoz több, az e tárgykör alkotmányossági aggályainak kifejtését tartalmazó beadvány érkezett. Az alkotmánybírósági határozat⁹ kifejtette, hogy „a vétkességtől független objektív felelősség bevezetésének a célja az üzemben

4 Árva Zsuzsanna: Gondolatok a közigazgatási büntetőbíráskodás fogalomváltásairól az objektív felelősség bevezetése kapcsán. Nemzetközi Közlöny, 2008/2., 41. o.

5 Nagy Marianna: A közigazgatási jogi szankciórendszer és az új szabálysértési törvény. Jogtudományi Közlöny, 1999/10., 445–446. o.

6 Magyarország hatályos közlekedésbiztonsági programja, „A magyar közlekedéspolitika 2003–2015” elerendő célként fogalmazza meg a személyi sérüléses balesetek és halálos áldozatok számának 2010-ig harminc, 2015-ig ötven százalékkal történő csökkentését. A 2009-es adatokat összehasonlítva a 2001-es adatokkal, megállapítható, hogy a balesetben meghaltak száma jelentősen (33,66 százalékkal) csökkent, így az a következtetés vonható le, hogy a 2010 végéig megfogalmazott cél irreális, a halálos áldozatok száma vonatkozásában az időarányos helyzet azonban kedvezőbb. Gégény István: Magyarország közlekedésbiztonsági helyzetének 2009. évi alakulása – végeleges adatokkal. Közlekedésbiztonsági Szemle, 2010/3., 13. o. 2009-ben a halálos balesetek száma a korábbi évhez viszonyítva 15,4 (890-ről 752-re), míg a halálos áldozatok száma 17,4 százalékkal (996-ról 822-re) csökkent. Saját megállapítás, forrás: Közlekedési balesetek 2009. KSH, Budapest, 2010

7 2007. évi CLXXV. törvény.

8 1988. évi I. törvény.

9 60/2009. (V. 28.) AB határozat.

*tartók fokozott felelősségének érvényre juttatása, az önkéntes jogkövetés arányának növelése, a közlekedési morál pozitív irányú változtatása, a szankció kikerülhetetlensége, valamint a közlekedési balesetek számának csökkentése*¹⁰. A közlekedési alaptörvény módosításán túl a kormány 2007 végén megalkotta a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló kormányrendeletet¹¹, az objektív felelősség elvét tükröző jogszabályt (a továbbiakban: rendelet). A rendelet 2008. május 1-jén lépett hatályba, és a KRESZ¹² rendelkezéseiből hat szabályszegéstípust, míg egy természetvédelmi jogsértést rendelt fokozottabban büntetni harminc- és háromszázezer forint összeghatáron belül.

A gépjármű-üzembentartó objektív felelősségének lényege, hogy az üzemben tartó, illetőleg a használatra átvető személy felel azért, hogy az általa üzemeltetett, illetve használt gépjárművel az egyes közlekedési jogszabályokat betartja. A jogszabály alapján nincs jelentősége annak, hogy a járművet ki vezette, illetve hogy ismert-e a gépjárművet vezető kiléte, vagy sem. A gépjármű üzemben tartójára telepített felelősség alól a jogszabály csak szűk körben enged kimentést.

Alapvető, hogy a KRESZ-ben rögzített közlekedési szabályok elsődlegesen az önkéntes jogkövető magatartás útján valósuljanak meg, és ne kerüljön sor hatósági jogalkalmazásra. Ha pedig a közigazgatási szerv hivatalból eljár, akkor tevékenysége feleljen meg a legalitás (törvényesség) és a *ne bis in idem* elveiben foglalt, továbbá a gyorsaság, valamint a garanciális eljárási szabályok szerinti követelményeknek.¹³

A közlekedési igazgatásban – kivételesen – előfordul az objektív és reparatív szankció normatív szabályozása. Annak alapján, hogy az elkövetőnek milyen a tudati viszonya a jogellenes magatartáshoz, megkülönböztetünk szubjektív és objektív szankciót. A szubjektív szankció legalább a gondatlan elkövetést feltételezi, míg az objektív szankció alkalmazásához elegendő a jogsértés tényének fennállása. A modern jogrendszerekben a jogsértés miatt párhuzamosan folyhat több típusú felelősségre vonás is anélkül, hogy sérülne a kétszeres büntetés tilalmának elve. Elvi szinten a közigazgatási hatóság-

10 III/1.2. AB határozat

11 410/2007. (XII. 29.) kormányrendelet.

12 A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet.

13 Paulovics Anita: Közigazgatás – szankció – közigazgatási jogi szankció. Szabálysértési jog. Virtuóz Kiadó, 2001, 20–21. o.

gi eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló törvény¹⁴ (Ket.) csak az eljárási szankciót – eljárási bírság formájában – ismeri, az anyagi jogi szankciók a speciális igazgatási ágazati szabályokban rögzítettek. Az sem hagyható figyelmen kívül azonban, hogy a jogellenes magatartásért való helytállás megkövetelése érdekében bevezetett objektív szankció csak kiegészítő szerepet tölthet be, alapvetően nem léphet a vétkességi alapon nyugvó, szabálysértési szankciók helyébe. Az objektív felelősség megállapíthatóságának szintén feltétele a szabálysértés tárgyi oldalának megvalósulása, azonban – szemben a szubjektív felelősséggel – az alanyi oldal vizsgálata nem a vétkességhez, hanem közigazgatási bírság esetén az üzemben tartó (használó) személyéhez kötődik, függetlenül attól, hogy ő követte-e el a közlekedési szabályszegést. Ily módon e felelősségi forma – mivel nem vétkességi alapon nyugvó, ezért – nem illeszthető a szabálysértési jog rendszerébe, hanem csak ezen kívül, a közigazgatási hatósági eljárás szabályai szerint értékelhető. Elválík tehát a két eljárás aszerint, hogy a vétkesség tisztázásának szükségessége a szabálysértési eljáráshoz kötődik, míg a szabályszegés ténye indokolja az üzemben tartó felelősségének közigazgatási eljárás keretében történő megállapítását.¹⁵

Az objektív felelősség intézményének bevezetésével az egyes szabálysértésekről szóló kormányrendeletből¹⁶ nem kerültek ki a fokozottabban védett jogsértések. Megállapítható tehát, hogy párhuzamosság alakult ki a szabálysértési norma által szankcionált jogsértéstípusok és az objektív felelősség jogsértéstípusai között, amely bár szabályozott, mégis létező párhuzam. A Kkt. 21/B § (2) bekezdése szerint ugyanis helyszíni bírság, továbbá szabálysértési eljárásban pénzbírság nem szabható ki azzal szemben, akivel szemben a szabálysértés alapjául szolgáló előírás megsértése miatt közigazgatási bírság kiszabásának van helye. A jogalkotó tehát az objektív felelősség intézményét tekinti primer szerepűnek, és csupán másodlagosnak a szabálysértési normákat. Jól tükrözi a „mögöttes szankció”-t a Kkt. 21. § (3) bekezdése, amelynek alapján közigazgatási bírság kiszabásának kizárólag a külön jogszabály szerinti technikai eszközzel készített és továbbított felvétellel dokumentált szabályszegés esetén van helye. A gépjárműről és annak hatósági jelzéséről felvételt készítő eszközre vonatkozó követelményekről szóló GKM-rendelet¹⁷ szerint csak az előírt technikai követelményeknek és feltéte-

¹⁴ 2004. évi CXLI. törvény.

¹⁵ Borsodi Károlyné Nagy Erika: Az objektív felelősség kérdése a közlekedési szabályszegéseknél. In: Torma András (szerk.): Ünnepi tanulmányok Prof. Dr. Kalas Tibor egyetemi tanár oktatói munkásságának tiszteletére. Z-Press Kiadó, Miskolc, 2008, 67–72. o.

¹⁶ 218/1999. (XII. 28.) kormányrendelet.

¹⁷ 18/2008. (IV. 30.) GKM rendelet.

leknek megfelelő dokumentáló eszközök alkalmazásával készülhet képi felvétel, ez alól csupán egyetlen hatóság, a rendőrség kapott felmentést 2012. december 31-ig. Abban az esetben, ha a felvételt nem az előírt feltételeknek megfelelő eszközzel készítették, az objektív felelősség szabályai nem érvényesülhetnek, viszont szabálysértési eljárás még indulhat, hiszen ott nincs e szigorú követelmény. Viszont, ha a felvétel értékelhetetlen, vagy ha képi dokumentáció sem áll rendelkezésre – alkalmas bizonyíték híján –, sem az egyik, sem másik eljárás megindítása nem célszerű. Az előbbi példával szemlélítve, meglehet, hogy a rendőrségnél – a GKM-rendelet hatálybalépése után használatba vett – kamera rögzít egy szabályszegésről felvételt, amelyen azonosítható a forgalmi rendszám, de mivel a technikai eszköz felvétele nem használható fel az objektív felelősség körén belül – és mivel jogszabály nem zárja ki –, akár szabálysértési eljárás is kezdeményezhető. Mindez azért lehet fontos, mert ugyanazon szabályszegések esetén előfordulhat, hogy eltérően készült képi felvételek miatt, a közigazgatási ügyben jóval súlyosabb szankció sújtja az üzemben tartót, mint a szabálysértési eljárásban az elkövetőt.

Az objektív felelősség új fejezetet nyitott a közúti közlekedés hazai ellenőrzési és bírságolási történetében és gyakorlatában, hiszen egy komplex – jogi, technikai és informatikai – vívmány is, a hatalmas mennyiségű szabályszegést ugyanis szükséges teljesen új eljárási és műszaki szisztémák alapján kezelni, amihez igazodnia kell egy szakmailag teljesen felkészült jogalkalmazó (rendőri, bírói) rendszernek is. Az e követelménynek való szakmai megfelelést indokolja még az egyes szabályszegésekhez a jogalkotó által rendelt nagyobb összegű bírság szankció, amely megkívánja azt is, hogy a lehető legkevesebb jogi anomália alakuljon ki a jogalkalmazói gyakorlat során. Bár számos eljárásjogi kérdés kapcsán (például közigazgatási hatósági eljárási norma és a Kkt. viszonya, határidők számítása stb.) is felvetődött konkrét ügyekben dilemma, szakmai munkánkban mégis elsősorban az anyagi jog, és itt kifejezetten a közlekedési normák vonatkozásában vizsgálódunk.

A jogalkotó által a KRESZ szabályaiból kiemelt szabályszegések balesetmegelőzéssel összefüggő fajsúlya – a megengedett legnagyobb sebesség és a vasúti átjárón történő áthaladás szabályai kivételével – nem azonos. Ezt támasztja alá a már említett egyes szabálysértésekről szóló kormányrendelet III. fejezetének szerkezete is, amelyben önálló tényállásként fogalmazták meg a sebességkorlátozás jelentős túllépését, a vasúti átjárón áthaladás szabályainak megsértését, és az objektív felelősség által büntetett összes többi (kivéve a természetvédelmi) szabályszegés a közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése tényállás keretei között kap helyet.

Ha megvizsgáljuk a lehetséges elkövetési magatartásokat, akkor a természetvédelmi előírások megszegését leszámítva, a bevezetett új bírságfajta gyakorlatilag csak a KRESZ szabályainak megszegését szankcionálja. Azok közül is azokat, amelyeket korábban is szankcionált a hazai tételes jog, a joggyakorlatban azonban hihetetlen méretű latencia jellemezte a jogsértéseket. A felderített jogsértések esetén nincs mérlegelési joga a cselekmény társadalomra veszélyességének megítélésében, míg a korábbi szabályozásban volt. Hiszen a szabálysértési szankció alkalmazása esetén a társadalomra veszélyesség csekély foka mentesíthetett a felelősségre vonás alól.¹⁸

Sebességtúllépés

A statisztikai adatokat megvizsgálva 2009-ben a sérüléssel járó balesetek csaknem 28 százaléka¹⁹ a sebességtúllépések alkotják, ezért a védett szabályok közül ez bizonyul a leginkább preferáltnak. Önmagában azonban egy sebességhatár túllépése még nem feltétlenül hordoz magában veszélyt (balesetveszélyt), mivel egy alacsony korlátozás (például 20 km/h) nem szükségképpen a balesetveszély elhárítását szolgálja, hanem az út kezelőjének polgári jogi mentesülését is jelentheti. A legjelentősebb probléma az úton zajló munkálatok, útépitések kapcsán mutatkozik, amikor a kivitelező által korlátozott sebességet szükséges betartaniuk a járművezetőknek, akár hosszabb szakaszon, a következő korlátozás feloldásáig. Előfordul az is, hogy a kivitelező által befejezett terület műszakilag már nem igényel sebességszökkentést, de az el nem távolított jelzőtábla még mindig szükségképpen korlátoz. A szabályszegés tényleges alapja ez esetben nem vitatható, morális jellege azonban mindenképpen. És mivel az objektív felelősség körében a méltányosság nem alkalmazható, a szabályszegés ténybeli alapja így nem kap külön értékelést. A sebességtúllépések körében alkalmazott szankcióknál fontos lenne tehát annak megvizsgálása is, hogy mely közúti jelzések szolgálnak egy útszakaszon ténylegesen a balesetveszély elhárítására, és melyek azok, amelyeknek nincs ilyen szerepük. E vizsgálat – álláspontunk szerint – lakópihenő övezetnél nem merülhet fel, hiszen e terület épp az ott lakók nyugodt pihenését szolgálja, amelyet az ott lakók, illetve oda látogatók által használt gépjárművekkel is tiszteletben kell tartani.

¹⁸ Nagy Mariann (2008): i. m. 9. o.

¹⁹ Saját megállapítás. Forrás: Közlekedési balesetek 2009... i. m.

Érdemes megvizsgálni a sebességtúllépés „túlsó oldalát” is, a nagyobb sebességek vonatkozásában. A rendelet rendelkezésének melléklete sávosan határozza meg a sebességtúllépési értékeket km/órában, amihez megfelelő bírságösszegeket rendel. A megengedett sebesség és a bírság alsó határa közötti zóna adja a szabálysértési értéket, amelynek esetén csak szabálysértési eljárás folytatható le a gyorsajtó ellen. Megfigyelhető a rendelet mellékletében, hogy a bírságösszegek tekintetében nem tesz jelentős különbséget a nagyobb, például 130 km/h-t és a kisebb, például 30 km/h-t meghaladó túllépések tekintetében, mivel a 155 km/h-val és az 50 km/h-val haladó jármű üzemben tartója is ugyanazt a harmincezer, míg az ugyanahhoz a korlátozáshoz tartozó 205 km/h-val és a 80 km/h-val közlekedő is kilencvenezer forint bírságot fizet, holott a két sebesség veszélyértéke nagyon más. Igaz lehet azonban az az okfejtés is, hogy egy forgalmasabb belváros zsúfolt – gyalogátkelőhelyektől szabdalt – szakasza sok tekintetben nagyobb veszélyforrás lehet, mint egy a sebességet jócskán túllépő, mégis egy csendes, gyér forgalmú autópályán történő közlekedés. Mivel a bírságösszegek előre meghatározott mértéket képviselnek, és annak mérséklésére nincs mód, ezért a jogalkalmazó ebben a tekintetben is korlátokba ütközik, arra tekintettel, hogy a szabályszegés mellett jelenlévő „környezet” gyakorlatilag nem kap értékelést. A szabálysértésekről szóló törvény²⁰ (Sztv.) ezzel ellentétben az objektív és a szubjektív tények megítélését is megkívánja az ügyek elbírálásakor, ahol méltán kap elismerést a jog „igazságérzete”.

A sebességhatárok betartása természetesen akkor várható el a közlekedőtől, ha a korlátozás tényéről kellő időben tudomást szereznek. Az egyes jogeseteknél külön vizsgálat tárgya kell hogy legyen az, ha az ügyfél úgy nyilatkozik, hogy a cselekmény idején a közúti jelzés nem volt a helyén, mert azt például eltulajdonították, vagy a KRESZ-tábla az eset óta már eltűnt. Az eljáró hatóságoknak szükséges e tények felmerülésekor a felvételek alapján eldönteniük, hogy elfogadható-e a kifogás, vagy sem. A Kkt. idevonatkozó rendelkezése megköveteli a képi felvétel elkészítését az objektív felelősséghez, de nyitott kérdést hagy afelől, hogy a felvételen a szabályszegést elkövető gépjármű mellett a korlátozó jelzés is látható legyen-e. A bizonyítás érdekében – különösen a vitatható helyzeteknél – a „pluszelem” nyilvánvaló, sőt sok esetben már nélkülözhetetlen is (például sebességkorlátozó tábla). A pontos tények birtokában így elkerülhető, hogy az ügyek nagy számában vitatott kérdés legyen az egyes közlekedési jelzések „jelenléte”, illetve azok működése.

²⁰ 1999. évi LXIX. törvény.

Nagyobb szakmai probléma viszont, ha olyan helyen készül felvétel, ahol köztudomású, hogy lakott területről van szó, a jelzést pedig épp megrongálták, eltulajdonították, vagy csupán az a helyéről kidőlt, vagy elfordult. Ezeknél az eseteknél természetesen vizsgálat tárgya kell hogy legyen az is, hogy az ügyfél mennyire ismeri az adott helyszínt, ott lakik-e, valamint a környezet alapján nyilvánvaló-e a lakott terület jellege.

A sebességtúllépésre telepített objektív felelősség további problémája, hogy kvázi kiüriti a sebességkorlátozás jelentős túllépése szabálysértés²¹ tényállásának alkalmazhatóságát, és ezzel együtt az Sztv.-ben írt rendelkezések alkalmazhatóságát, a súlyosbító és enyhítő körülmények mérlegelését. Természetesen a Kkt. 21/B §-a alapján – a közigazgatási eljárás mellett párhuzamosan – szabálysértési eljárás is indulhat, amelyben azzal szemben, akivel szemben közigazgatási bírság szabható ki, pénzbírság kiszabására lehetőség nincs, további szabálysértési jogkövetkezmények (például járművezetéstől eltöltés) azonban alkalmazhatók.²²

Nem rögzítették a szükséghelyzet és végszükség esetén követendő eljárást sem, így nem kizárt, hogy az objektív felelősség elve alapján szankcionálható személy valójában nem követ el szabálysértést²³. A jogalkotó továbbá arra sincs figyelemmel, mekkora jogbizonytalanságot okoz, hogy nem szabályozták azt az esetet, amikor halmazatban olyan cselekményeket követnek el, amelyek közül egyesek közigazgatási bírsággal is sújthatók, mások azonban kizárólag szabálysértési eljárásban bírálhatók el.

Megfigyelhető továbbá, összevetve a rendelet szankciórendszerét a nyugat-európai országok hasonló jogi szabályozásával, hogy a magyar struktúra nem kellően differenciált, és kizárólag a bírságolási oldalt domborítja ki, ezzel erős kritikai megfogalmazást váltva ki a jogalkalmazókból. A preventív célokat jobban erősítené, ha az objektív felelősség megállapítása után nem csupán a rendeletben felsorolt mértékű pénzbírság kiszabására volna lehetőség, hanem büntetőpont és a járművezetéstől eltöltés is szóba jöhetne. Abban minden közlekedésjog-alkalmazó egyetért, hogy az enyhe vagy közepes súlyú közlekedési devianciák visszaszorításában elsősorban a járművezetéstől eltöltést kiszabó vagy ilyen büntetést kilátásba helyező hatósági intézkedések útján lehetséges eredményt elérni²⁴.

²¹ 218/1999. (XII. 28.) kormányrendelet 43. §.

²² III. 1.3. AB határozat.

²³ Az Sztv. 8. § szerint felelősséget kizáró körülmény áll fenn, ha valaki kényszer vagy fenyegetés hatása alatt, tévedésben, jogos védelemben vagy végszükségben követte el a szabálysértést.

²⁴ Kovács Kázmér: Az objektív felelősség első feléve. Magyar Jog, 2009/3., 153. o.

Ez a differenciált szabályrendszer kevésbé közvetítené a társadalom számára, hogy a kellő anyagi forrással büszkélkedők számára ez nem kellően visszatartó hatású. Hosszú távon ezek az elkövetők nem fogják csökkenteni a baleseti statisztikát, mivel a szabálysértések rendszeres elkövetőit nem tiltják el a járművezetéstől, így a bírság megfizetésével az elkövető szabadulhat az egyéb következmények alól.²⁵

Németországban a motorkerékpárookra és az utánfutóval közlekedő személygépkocsikra, a tehergépjárművekre elkülönült szabályozás vonatkozik, mint a személygépkocsikra²⁶. A sebességtúllépés esetén a jogalkotó különbséget tesz a szankcióban az elkövetés helye szerint is.²⁷ A sebességtúllépés mértékétől függően három fokozat létezik: az első szakaszban kizárólag pénzbeli szankciót, a másodikban ehhez fűződően büntetőpontot, majd harmadsorban – mindezeket kiegészítve – járművezetéstől eltiltást is kapcsol. Természetesen a bírság összege sávosan, progresszívan emelkedik a többi kapcsolódó hátrány súlyosításával egyidejűleg.²⁸ A lakott területen belüli sebességtúllépés bírságmértéke magasabb, mint a lakott területen kívüli elkövetés esetén alkalmazandó joghátrány.

Vasúti átjárón áthaladás

A vasúti átjárón áthaladásra vonatkozó rendelkezések a KRESZ által is a legfokozottabban védett területek egyike, így méltóképp utalható az objektív felelősség körébe. A balesetek bekövetkezése a közút–vasút szintbeli kereszteződésben csekélyebb, a balesetek kimenetele azonban rendkívül súlyos. A KRESZ korábbi módosítása a vasúti átjáró területén is megkövetelte lakott területen belül a 30 km/h, lakott területen kívül pedig a 40 km/h sebességet. Így bár a jogalkotó az objektív felelősség körében fokozta az átjáró védettségét, de bizonyításkor megnehezíti az eljáró hatóságok helyzetét, ugyanis a „védett szakasz” általánosságban rövidebb távolságon állt fenn, a sebesség-

²⁵ Uo. 152. o.

²⁶ Részletesen: www.bussgeldkataloge.de.

²⁷ Ekként például: innerhalb geschlossener Ortschaften (vagy) außerhalb geschlossener Ortschaften (z.B. Landstraße, Autobahn, auch in Baustellen). www.bussgeldkataloge.de

²⁸ Ekként például: Lakott területeken kívül 10 km/h 10 euró; 11-15 km/h 20 euró; 16-20 km/h 30 euró; 21-25 km/h 70 euró + 1 pont; 26-30 km/h 80 euró + 3 pont; 31-40 km/h 120 euró + 3 pont; 41-50 km/h 160 euró + 3 pont + egy hónap járművezetéstől eltiltás; 51-60 km/h 240 euró + 4 pont + 1 hónap járművezetéstől eltiltás; 61-70 km/h 440 euró + 4 pont + 2 hónap járművezetéstől eltiltás; 70 km/h felett 600 euró + 4 pont + 3 hónap járművezetéstől eltiltás. www.bussgeldkataloge.de

ellenőrző készülékkel a vasúti átjáró kezdete jelzőtáblától az átjáróig kellett értékelhető felvételt készíteni. Nehezítette a sebességkorlátozás végének megítélését a jogszabály, mivel a „vasúti átjáróig” kifejezéssel pontosan nem jelölte meg azt, hogy a vasúti átjárót biztosító fényjelző készülék, az úgynevezett „András-kereszt” vagy a vasúti sín pár (vágány) oldja-e fel az előírt sebességhatárt a vasúti átjáró területén. Az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló KM-rendelet²⁹ vasúti átjáróra vonatkozó fogalma is akként rendelkezik, hogy „*útnak vasúti pályával való szintbeli kereszteződése. Rése a vasúti átjárónak az úthoz tartozó járda vasúti pályával való kereszteződése. Nem minősül azonban vasúti átjárónak az útnak közúti vasúti (villamos-) pályával való kereszteződése.*”

A KRESZ legújabb változása e sebességkorlátozásra vonatkozó szabályt már kivette a közlekedési normák köréből.

A KRESZ 39. §-a azonban továbbra is kimondja, hogy a vasúti átjárót megközelíteni csak fokozott óvatossággal szabad. A fokozott óvatossággal összefüggő sebességcsökkentés tehát – jogszabályi kötéserő nélkül is – elvárható, hiszen csak mérsékelt sebesség mellett lehet meggyőződni a vasúti pálya forgalmáról. Való igaz azonban, hogy a vasúti pálya környezete változó, nem érdemes általánosságban a KRESZ-ben korábban szabályozott alacsony sebességhatárban gondolkodni. Az elv azonban pozitív, és a „konkrét vasúti átjáróra szabott” sebességhatár továbbra is meghatározható lehetne a KRESZ-ben, ezzel együtt büntethetővé válna az objektív felelősség körében is.

A vasúti átjáró előtti megállásra és ráhajtásra vonatkozó szabályok megszegésénél fontos hangsúlyozni a bizonyítás fontosságát, mert releváns tény lehet a vasúti átjáró fényjelző készülékének, valamint a sorompó rudak működése. Mivel a már említett Kkt. és a GKM-rendelet szerint csak képi felvétellel rögzített lehet a szabályszegés, folyamatos képfelvétel hiányában nehézséget okozhat a hatóságnak a „pillanatnyi” állapot elemzése (például csak kézi fényképezőgép van a rendőrnél, és menet közben észleli a szabálysértést). Ez a nehézség különösen akkor kerülhet előtérbe, ha a vasúti átjáró készülékének hibás állapotát kellene bizonyítani, és a kép (csak egy!) a szerkezet „kialvás” szakaszában készül, illetőleg ha fontos annak bizonyítása, hogy valóban megállt-e a gépkocsi a vasúti átjáró előtt, vagy világított-e a gépkocsi féklámpája. Mindeme szabályszegések tehát akkor bizonyíthatók kellően, ha rendelkezésre áll megfelelő sorozatkép vagy videofelvétel.

²⁹ 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet.

Láthatjuk ebben az esetben is, hogy a tárgyi oldalból a hatóság csak a jogsértést tudja bizonyítani, de azt nem, hogy ki követte el. Ezért tehát a bizonyítási terhet megfordítja, és nem a szubjektív oldalon enged kimentést az üzemben tartónak, hanem a tárgyi oldal egyik legfontosabb elemét, a jogsértő cselekmény alanyára vonatkozó bizonyítási terhet is az üzemben tartóra hárítja, de úgy, hogy korlátozza az ellenbizonyítás eszközeit. A klasszikus objektív felelősség csak az alanyi oldalon enyhíti a bizonyítási terhet, illetve fordítja meg.³⁰

A GKM-rendelet I. számú mellékletének előírásai szerint az ellenőrző berendezésnek alkalmasnak kell lennie a Kkt. 21. § (1) bekezdés a)–g) pontjaiban meghatározott előírások megszegésének digitális állóképfelvétel, illetve a kezelő által beállítható képfelvételi gyakorisággal készülő digitális állóképekkel álló felvételsorozat formájában történő dokumentálására. A technikai berendezéseknek tehát alkalmazkodniuk kell a szabályszegéstípushoz is, hiszen ott, ahol elégséges lehet egy felvétel készítése a jogsértés tényéről (például sebességtúllépés, megállás stb.), egy másik normaszegésnél – ahol folyamatos képrögzítés szükséges – már kevésnek bizonyulhat.

A vasúti átjárót érintő szabályszegéseket – azok veszélyességére tekintettel – érdemes a jogalkotó szempontjából egyféle bírságfajttával sújtani, ugyanis a KRESZ 39. §-ában további, szintén fokozottabban védendő „tényállási elemek” is szerepelnek, amelyek megszegése tekintetében csupán a szabálysértési eljárás áll rendelkezésre [például vasúti átjárón elakadó gépkocsi, 39. § (7) bekezdés].

Fényjelző készülékek

A járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülékek szempontjából a tilos jelzés figyelmen kívül hagyása nem maradhat következmény nélkül, vitathatatlan a büntetés indoka. Más a helyzet azonban a sárga jelzés tekintetében, ahol még a KRESZ szabályai sem egyértelműek, s mindez a jogalkalmazót is nehéz helyzet elé állítja. A KRESZ 9. § (4) bekezdés c) pontja ugyanis úgy rendelkezik, hogy a „...*mutató folyamatos sárga fény a forgalom irányának a megváltozását jelzi: az útkereszteződésnél – a kijelölt gyalogos-átkelőhely, illetőleg a megállás helyét jelző útburkolati jel, ezek hiányában a fény-*

³⁰ Nagy Mariann (2008): i. m. 11. o.

jelző készülék előtt – meg kell állni; ha azonban biztonságosan megállni már nem lehet, az útkereszteződésen mielőbb át kell haladni; [...]”

A jogszabály „biztonságosan megállni” és „át kell haladni” jelentése nem teremt egyértelmű helyzetet, mivel a forgalmi situációk során a gépjárművezető megítélése az, hogy gépjárművével, adott haladási sebesség mellett a kereszteződés előtt valóban biztonságosan meg tud-e állni. Így valójában szubjektív elemek is keveredhetnek e szabályszegésekbe, és sok esetben az egyes jogesetek elbírálásakor „nézőpont kérdése” a vitatott helyzet megítélése. Épp ezért sokszor lehetetlen egy-egy fényképfelvételből eldönteni eme élethelyzeteket.

Célszerű tehát annak jogalkotói szempontból való megvizsgálása, hogy valóban kezelhető-e e jogintézményen belül – ahol általánosságban egy fényképfelvétel alapján kerül sor döntésre – a sárga jelzés körüli anomália, vagy a szabálysértési jog nyújt-e megnyugtatóbb megoldást e szabályszegések megvalósulása esetén.

Következetesebbé válna továbbá a rendelet rendelkezése, ha a közúti jelzések „logikai sorrendjéből” nemcsak a forgalomirányító fényjelző készülék jelzéseinek, hanem az ezt megelőző rendőri karjelzések betartásának elmulasztását is szankcionálná.

Megállás és várakozás

Az előbbiekkal ellentétben a megállásra és várakozásra vonatkozó szabályok hordozzák talán a legkevésbé magukban a balesetveszély forrását, ezért, álláspontunk szerint, elegendő lenne kizárólag szabálysértésként kezelni, és ki kellene iktatni a rendelet hatálya alól. Érdemes azonban idézni az AB-határozatot, amely szerint: „*még a megállásra (fényjelző készülék észlelésének akadályozása; útkanyarulatban, bukkanóban, útkereszteződésben, gyalogátkelőhely közvetlen környezetében történő megállás) és a várakozásra (három külön úttesttel rendelkező út középső úttestjén történő várakozás; a szabályosan várakozó másik jármű megközelítésének vagy elindulásának akadályozása) vonatkozó közlekedési szabályok megszegése esetén is előállhat veszélyhelyzet*”, és ennek alapján: „*A veszélyhelyzetek és károk megelőzése érdekében nyomós közérdek fűződik a közlekedési szabályok minden egyes közlekedő általi betartásához és az állam általi szigorú, következetes betartatásához.*”³¹

³¹ IV. 2.2. AB határozat.

A rendeletben szabályozott megállás és várakozás szankciói jelentik az egyik legproblematisabb területet, elsősorban a következők miatt:

- *A megállást jelző táblákat az út kezelői nem minden esetben körütekintően helyezik ki.*

A KRESZ és a már említett KM-rendelet is előírja, hogy a megállni tilos jelzőtábla hogyan helyezhető el. Az intézkedő rendőrnek nem lehet kötelessége annak megállapítása, hogy a tábla kihelyezése mennyire jogszerű (például garázsajtóra kihelyezett közlekedési tábla), ez a közút kezelőjének a feladata.

- *Nem egyértelmű a kiegészítő jelzőtáblák figyelembevétele.*

A rendelet felsorolja azokat a jogszabályhelyeket, amelyeket védeni kíván. Szűk értelmezés keretében, a KRESZ 15. § (1) bekezdés a) pontjában jelölt jelzőtáblával együtt kihelyezett – a tábla hatályát kiterjesztő kiegészítő (például útpadkán történő megállás tiltása) – jelzések alapján megvalósuló jogsértések nem tartoznak az objektív felelősség körébe, hiszen a rendelet melléklete ezt külön nem jelöli. A szabályszegések elkövetői a szabálysértési jog alapján bírsághatók.

Ellenben az „általánosnál kevesebb” beletartozik a hatályba, hiszen egy jogsértés szegmensét vagy korlátozott részét rendeli csak büntetni (például időszaki korlátok).

Tág értelmezés szerint – amely állásponttal mi is egyetértünk – minden kiegészítő elem, amelynek kihelyezése a „Megállni tilos” jelzőtáblával együtt történik, alapot ad az objektív felelősség bírságára, mivel e jelzőtábla nélkül más jelzésnek nincs külön értelme, így evidens, hogy a már említett KRESZ 15. § (1) bekezdés a) pontjának megsértése minden esetben megvalósul.

- A várakozni tilos jelzőtábla nem tartozik az objektív felelősség védett területe közé, megsértése esetén csupán szabálysértési eljárás indítható.
- Várakozás esetén az út menti ingatlanra történő behajtás akadályozása nehezen értelmezhető a tulajdonos érdekében parkoló járművek esetében, illetőleg a tulajdonosok helyzetét is megnehezítheti egy olyan parkoló jármű, amely miatt a vezető „kénytelen” más szabályszegést is elkövetni.

„Nem minősül forgalmi okból történő megállásnak a kapubejárat előtt a behajtásban akadályozott gépkocsi miatt a »megállni tilos« tábla alatt történő várakozás.”³²

³² BH, 2010/109.

- Azok a megállási szabályszegések, ahol távolság meghatározása történik a KRESZ-ben, nehezen rögzíthetők, mérhetők (például úttestek széleinek metszéspontjától számított öt méter, ahol még sokszor a „metszéspont” meghatározása sem könnyű feladat), fényképek alapján döntési nehézséget okozhatnak.
- Záróvonal, kijelölt gyalogos-átkelőhely megítélését nehezíti a havas, jeges felület, mivel az útburkolati jelek nem minden esetben láthatók.
- Nem tisztázott az úgynevezett „állapot-szabályszegések” helyzete, amikor is egy gépjármű hosszabb időn keresztül áll szabálytalanul, és az ellenőrző hatóság időben egymástól függetlenül készít ugyanarról a járműről több felvételt.

Itt tulajdonképpen elkezdődik egy jogsértés, amely az üzemben tartónak róható fel, és egészen addig tart, amíg a jármű újabb elmozdítására nem kerül sor. A megítélésnél közömbös, hogy az üzemben tartó miért helyezte el szabálytalanul a gépkocsiját, mivel jogszabály kizárja a méltányosságot. Bár e tekintetben nincs konkrét jogi norma, igazságos döntéshelyzetet adó hozhat, ha csupán az „első” szabályszegést bírálják el.

Az előbbi okok különösen arra mutatnak rá, hogy egy-egy szabályszegés észlelésekor megállás nélkül, csupán képi rögzítéssel nehezen képzelhető el a teljes körű és megnyugtató bizonyítás a megállás és várakozás körében. A szabályszegések közül itt vetődik fel az egyik legtöbb méltányosságra okot adó körülmény; erről később még lesz szó.

Behajtás tilalma, korlátozott övezet, kötelező haladási irány

A behajtás tilalmára, a korlátozott övezetre és a kötelező haladási irányra vonatkozó szabályok megszegőivel – ellentétben a korábban tárgyalt szabályszegésekkel, ahol többnyire statikus ellenőrzés történik – mozgásban, az ellenőrző hatóság által menet közben, dinamikusán is bekövetkezhet bármilyen kontroll. Az alkalmas képi felvételt megkívánó szabályszegés rögzítése így gyakran csorbát szenved, hiszen a rendőr esetleg csupán érzékszervével (szemmel), és nem technikai berendezéssel észleli a szabályszegést. Természetesen az is megtörténhet, hogy a behajtási tilalom ellenére az útszakaszon megálló vagy várakozó gépjármű ellenőrzése történik, ahol ugyanúgy kons-

tatálható a szabályszegés ténye. Ez esetben nem okoz külön nehézséget az álló jármű lefényképezése.

Egyirányú utcában – a menetiránnyal szemben – a bal oldalon parkoló gépjármű esetében sokszor nem dönthető el egyértelműen, hogy a haladási irányból közlekedő jármű szabálytalan módon megfordult-e (például az ingatlana elé), vagy alapvetően a „Behajtani tilos” tábla jelzése ellenére hajtott be az utcába. Mivel az „érkezés módja” gyakran nem tisztázható a helyszínen, célszerű közigazgatási eljárás indítása, de abban az esetben, ha az eljárás során mégis más következtetésre jut a hatóság – a szabálytalan megfordulás miatt –, csupán szabálysértési eljárás kezdeményezhető.

Nagyobb nehézséget okoz a behajtás tilalmával együttesen kihelyezett kiegészítő táblák figyelembevételére („kivéve célforgalom”, „kivéve engedéllyel”, „kivéve áruszállítás” stb.).

A jelen szabályozás alapján az *áruszállítási céllal* közlekedő gépjármű részére semmilyen külön okmány nem szükséges annak igazolására, hogy az adott területre behajthat. Az áruszállító jármű folyamatos fel- és lerakodásához szükséges idő egyszerűbben megállapítható lehet egy „klasszikus”, például tehergépkocsiról történő pakolási tevékenység során. Viszont napjainkban már nemcsak teherjárművel, hanem személygépkocsikkal is szállítanak árut, és nemcsak üzletbe, hanem garázsba, telephelyre, lakásba stb. is rakodhatnak, így egy ellenőrzéskor – különösen, ha senki sem tartózkodik a járműnél, mert mondjuk a vezető végzi e tevékenységet is – a parkoló gépkocsi helyzetéből nem állapítható meg a megállás célja. Így előfordulhat, hogy a rendőr ellenőrzése közben senki sem mutatkozik, hogy áruszállítást végezne, ezért a hivatalos személy abban a hiszemben lehet, hogy csupán egy szabálytalanul parkoló gépjárművel áll szemben, és emiatt nem fordít külön figyelmet az áruszállítási tevékenység ellenőrzésére. Az ügyfél pedig csupán az eljárás idején hivatkozik e tényre, amikor már nehezen állapítható meg a „kérelem jogossága”.

A „*kivéve célforgalom*” jelzőtábla szintén nem vonatkozik arra a járműre, amelynek úti célja a táblával megjelölt úton vagy övezetben van. Az e kiegészítő tábla hatálya alatt az objektív felelősség körében indult eljárások során szintén felmerülhet az előző pontban említett probléma, hogy csupán a felbontások idején jut a hatóság tudomására az az információ, hogy az illető valóban jogosan járt a kérdéses területen.

A „*kivéve engedéllyel*” feliratú kiegészítő tábla elhelyezésekor az útra engedéllyel bíró járművel szabad behajtani. Az engedélyt az út kezelője adja ki, a korlátozással érintett területen lakó, ott telephellyel bíró, vagy oda (onnan)

áruszállítást végző természetes személy, jogi személy és jogi személyiséggel nem bíró gazdasági társaság számára. A KRESZ (zseb)könyvek korábbi kiadásaihoz – az egységes értelmezéshez és alkalmazáshoz – fűzött útmutató szövegek, magyarázatok között még szerepelt, hogy az útra behajtó jármű vezetője az engedélyt köteles magánál tartani, illetve a tábla utáni területen történő várakozás esetén a jármű szélvédője mögötti területen, jól látható helyen elhelyezni. Így könnyebben ellenőrizhető volt egy-egy jármű behajtása az adott területre. Tekintettel azonban arra, hogy jogszabály nem követeli meg a helyszíni „szélvédős igazolást”, ezért a rendőrhatalóság csak úgy győződhet meg teljes bizonyossággal arról, hogy valóban jogszerűen tartózkodik valaki az adott területen, ha már a helyszínen igazoltatja a közlekedőt.

A *mozgáskorlátozottak* számára a KRESZ 14. § (13) bekezdése tesz „engedményt” elsősorban a „mindkét irányból behajtani tilos” jelzőtábla vonatkozásában. Az úti cél igazolása és a más útvonal hiánya jogossá teszi a mozgáskorlátozottat, illetve az őt szállító jármű vezetőjét, hogy gépjárművével behajtsa, de az 51/A § alapján az engedélyre utaló jelzésnek a „járművön” rajta kell lennie.

A KRESZ nem szabatos meghatározása zavart okozhat, hiszen nem ad egyértelmű iránymutatást arra vonatkozóan, hogy a „jelzés” érvényes engedélyt vagy matricát takar, illetve hogy a jogosultságot igazoló kártyát a járművön (járműben) hol kell elhelyezni. Nyilván legkézenfekvőbb a kártyának a jármű első szélvédőjén vagy a mögött való elhelyezése, de a közlekedési jogszabály alapján akár a jármű más részén is elhelyezhető az említett jelzés. A mozgásában korlátozott személy parkolási igazolványáról szóló³³ rendelet azonban a KRESZ-nél pontosabban határozza meg azt, hogy használatkor az igazolványt a jármű szélvédője mögött úgy kell elhelyezni, hogy előlapja a hatályosság és a jogosultság ellenőrzése céljából látható legyen. (Illetve a mozgáskorlátozott-igazolvány hátlapján olvasható ez a tájékoztatás: „*Használatkor az igazolványt a jármű szélvédője mögött úgy kell elhelyezni, hogy előlapja ellenőrzés céljából tisztán látható legyen.*”)

Mint látható, az érvényes jelzés vagy engedély elhelyezése tekintetében a két jogszabály között sincs összhang, így a jogalkalmazó megítélése is változó lehet, és ez eltérő intézkedési módokat és eljárásokat is előidézhet. A másik fontos szempont az objektív felelősség körében készített felvételek során az, hogy az „igazoló okmány” hiánya rögzítve legyen, mert így a későbbi panaszok is elkerülhetők.

³³ 218/2003. (XII. 11.) kormányrendelet 8. § (1) bekezdés.

Meg kell említeni, hogy a megállási tilalmak sajnálatosan nem teszik lehetővé azt, hogy egy mozgásában – akár súlyosan – korlátozott személy „kedvezményt” kapjon olyan útszakaszokon, ahol a megállás bár tilos, mégis a közút szerkezete lehetővé teszi a rokkantakat szállító járművekkel való megállást. Napjainkban az akadálymentes közlekedés fejlesztése érdekében ez már fontos szempont lehet.

Autópálya leállósávjának igénybevétele

Ismét utalnunk kell arra, hogy itt is többnyire dinamikusan észlelt jogsértéstípusról van szó, tehát a technikai eszköznek „azonnal” rendelkezésre kell állnia. E szabályszegésfajta nem annyira elterjedt, mint az előbb említettek, mégis mint jelenség megtalálható, csak számszerűen kevesebb. A rendőrnek ahhoz, hogy megállapíthassa az autópálya leállósávján állás szabályosságát (például műszaki hiba), vagy a leállósávon közlekedés okát, mindenképp intézkednie kell, máskülönben az „utólagos kifogás” nem lesz cáfolható.

Mint már jeleztük, a jogszabály nem ad módot méltányosságra, célszerű azonban megvizsgálni azt, hogy mi okoz elsősorban problémát a KRESZ-szel összefüggésben.

1. Közlekedési normánk az említett szabályszegések alól jelentősebb „kedvezményt” csupán a *megkülönböztető jelzést használó járművek* vonatkozásában ad, azonban csak akkor, ha a gépkocsi a megkülönböztető fény- és hangjelzést együttesen használja. A rendvédelmi szerveknél, mentőszolgálatoknál stb. azonban rengeteg olyan gépjármű is közlekedik, vagy lát el szolgálatot, amelyen nincs megkülönböztető fény- és hangjelzés. Esetükben – különösen akkor, ha valóban kellően indokolt cél érdekében szükséges megsérteni egy-egy KRESZ-rendeletet (például bűncselekmény, szabálysértés elkövetőjének elfogása, életmentés stb.), semmilyen lehetőség nincs arra, hogy az elkövetett szabályszegés alól mentesülhessen, hiszen sem a Kkt., sem a rendelet nem ad erre külön felhatalmazást. Bár ezeknél az eseteknél ténylegesen megvalósul a jogsértés, a bírság kifizetése azonban mégis morálisan elvethető, hiszen valaki a feladata ellátása közben akár egy újabb – a közrendre, közbiztonságra nagyobb fokban veszélyes – jogsértés elkövetését előzheti meg.

A képi felvételeknél a megkülönböztető fény- és hangjelzés rögzítése is gondot okoz, hisz a fény nem folyamatosan világít, a hangjelzés felvételére pedig nincs mód. Itt is felvetődhet a vasúti átjáróknál már említett prob-

léma, hogy az úgynevezett kialakítási szakaszban történő felvételkészítés nem igazolja annak használatát, ami vitás helyzetet teremthet az eljárásokban. Megnyugtató megoldást ebben a helyzetben is csak a sorozatkép vagy a videófelvétel, továbbá a megkülönböztető fény- és hangjelzés használatát igazoló okmány vizsgálata nyújt.

2. *Műszaki hiba* mint elháríthatatlan tényező bármikor felmerülhet közlekedésünk közben. A KRESZ 56. § (1) bekezdése úgy fogalmaz:

„A vezető köteles a járművet – lehetőleg olyan helyen, ahol a forgalmat nem akadályozza – haladéktalanul megállítani, ha a jármű olyan hibáját észleli, amely balesethez vezethet, különösen, ha elromlott a jármű

- a) kormányszerkezete,*
- b) üzemi fékberendezése,*
- c) összes féklámpája,*
- d) irányjelző berendezése, kivéve, ha kézzel megfelelő irányjelzés adható,*
- e) bal oldali első vagy hátsó helyzetjelző lámpája, kivéve, ha a jármű kivilágítása nem szükséges vagy az elromlott lámpa a távolsági fényszórót és a hátsó helyzetjelző ködlámpát kivéve más lámpával helyettesíthető.”*

A „lehetőleg” megfogalmazás arra utal, hogy a járművel csak abban az esetben akadályozhat a járművezető az úttesten, ha valóban nincs esély arra, hogy az elromlott járművet máshol megállítsa. Az említett eszközök meghibásodása esetén – eltekintve a két kivételtől – a jogszabály még meg is tiltja a továbbközlekedést, kivéve, ha a közlekedés biztonságát közvetlenül nem veszélyeztető műszaki hiba esetében a járművel – fokozott óvatossággal, lehetőleg kis forgalmú úton és időszakban – a legközelebbi olyan helyig közlekednek, ahol a hiba elhárítható.

Szintén eshetőlegesen fogalmaz a norma, amely szerint: *„Az elromlott járművet – lehetőség szerint – az úttesten kívül vagy olyan helyen kell elhelyezni, ahol a várakozás nem tilos.”* A KRESZ tehát nem zárja ki azt, hogy indokolt esetben a járművet olyan helyen is elhelyezzék, ahol éppen tilos (például hídon). Álláspontunk szerint ilyenkor nagyobb érdek fűződik a közlekedés biztonságához, mint ahhoz, hogy valaki – akár másokat is balesetbe sodorva – továbbhaladjon, és szabályos helyen álljon meg.

A közlekedési szabály azonban csupán lakott területen kívül kívánja meg az elromlott gépjármű, mezőgazdasági vontató, lassú jármű és fel nem kapcsolt pótkocsi esetében, hogy elakadásjelző háromszöggel meg legyen jelölve, motorkerékpárok vonatkozásában pedig egyáltalán nincs is rá szükség. Az elakadásjelző lámpa használatát ugyancsak lehetőségként jelöli meg. Itt

utalhatunk a Legfelsőbb Bíróság azon álláspontjára, hogy a KRESZ 56. §-ának (7) bekezdésében írt, a vészvillogó bekapcsolására, illetve az irányjelzők egyidejű működtetésére vonatkozó rendelkezések nem kötelező rendelkezések, hanem csupán lehetőséget adó, megengedő szabályok. Az ezekkel nem élés a büntetőjogi felelősséget önmagában nem alapozhatja meg³⁴.

Mindezen szabályok tehát nem teszik könnyen megítélhetővé egy-egy járműhelyzet alapján annak műszaki hibás jellegét. A rendőri ellenőrzéskor egy szabálytalan helyen álló és várakozó járműről nem dönthető el – hacsak annak külső jegyei nem utalnak erre –, hogy műszaki hibás-e. Előfordul az is, hogy a vezetője épp a hiba elhárításán fáradozik, mert éppen telefont keres, vagy segítséget hív. A hatóság így sokszor csak az eljárás idején szerez tudomást fellebbezés kapcsán, hogy a bírsággal sújtott üzemben tartó járműve műszakilag meghibásodott. Természetesen a hibát könnyű bizonyítani, ha rendelkezésre áll a számla vagy bármilyen irat a jármű javításáról, szállításáról. Napjainkban azonban nem feltétlenül szükséges, hogy az állampolgárnak legyen efféle igazolása, különösen akkor, ha csak alkalmi, ismerős általi vagy akár saját javításról, szállításról van szó. Ily módon az eljáró hatóságon múlik annak megítélése, hogy az ügyfél által benyújtott kérelem valóban jogos-e, hiszen e helyzettel akár vissza is élhetnek.

E jogszabályhely hiányossága az is, hogy „nem ad feloldozást” – hasonlóan a megkülönböztető jelzésű járművekhez – akkor, ha valóban (akár igazoltan is) műszaki hiba következik be, és ezzel együttesen más szabályszegés is megvalósul (például műszaki jellegű hiba esetén kötelező lenne értesíteni a rendőrséget). E tekintetben a rendelet rendelkezései sem következetesek.

Mint a két példából is látható, méltánylandó eseményekre bármikor sor kerülhet. A méltányosságra pedig olykor szükség van, hiszen a számtalan közlekedési szituációban adódhat olyan körülmény, amely elkerülhetetlené tesz bizonyos szabálytalanságokat. Az „objektív körülményektől való teljes elzárkózás” nem szolgálja a jog következetes érvényesülését, illetőleg a jövőbeli prevenciót sem. Nem támogatható azonban az sem, hogy bizonyos „kiskapuk” örökös lehetőséget adjanak arra, hogy közlekedésnorma-sértők mentesülhessenek csupán a mentességre okot adó körülményre hivatkozással. A jövőbeli helyes út az lehet, ha minimális – szigorú keretek között meghatározott – méltányosságra lenne lehetőség, de csak a jogalkotó által említett esetekben, nem engedve teret a jogalkalmazó „puha” gyakorlatának, illetve más szempontrendszernek (például anyagi körülményekre hivatko-

³⁴ BH, 1999/196.

zás). A legegyszerűbb megoldás lenne a mentesülésre lehetőséget adó esetek bővítése a KRESZ-ben, így a jövőben a következő jogsértések válhatnak tolerálhatóvá:

- *megkülönböztető jelzés nélküli gépkocsi, amellyel bűncselekmény, szabálysértés elkövetőjét kívánják elfogni, vagy élet- és vagyonmentés céljából veszik igénybe,*
- *házi orvos gépjárműve sürgősségi – életmentő – hívás esetén,*
- *betegszállítást végző gépkocsi és a mozgáskorlátozott által vezetett, vagy őt szállító gépkocsi megállásának engedélyezése tiltott helyen is,*
- *műszaki hiba érvényesíthetősége (a jelzett esetben).*

Összegzés

A hat szabályszegéscsoport fokozott védelme előnyös, mégis az objektív felelősség intézménye nem feltétlenül következetes a KRESZ egyéb rendelkezéseinek gyakori és fokozott veszéllyel járó megsértése tekintetében, amelyek esetében továbbra is szabálysértési eljárásra van csak lehetőség. A balesetek jelentős része történik ugyanis a sebességtúllépések következtében, míg a közvélemény számára ugyancsak elítélendő – és a balesetek jelentős számarányát képviselő – cselekmények, mint az előzés, kanyarodás szabályainak durva megszegése, amelyek fokozott balesetveszélyt indukálnak, az objektív felelősség „hálóján” kívül maradnak.

Mindazonáltal a valóban nagyszámú, de csekélyebb baleseti forrást jelentő járművel történő megállásra és várakozásra vonatkozó, valamint a hazánkban baleseti szempontból nem túl jelentős, az autópálya leállósávjának igénybevételeire vonatkozó szabályokat megsértő üzemben tartók kapnak a szabálysértési összegtől eltérő, meglehetősen jelentős összegű bírságot. „Idegen testként” jelentkezik továbbá a jogszabályban a természet védelmére vonatkozó szabályszegések köre, amelynek ellenőrzési és bírságolási gyakorlata még nem teljesen kiforrott. Bár 2009-ben a korábbi évhez viszonyítva, a személyi sérülések balesetek számának 7,3 százalékos (19 174-ről 17 864-re)³⁵ csökkenése volt tapasztalható a hazai közúti közlekedés körében – ami akár az elrettentő nagyobb összegű bírságösszegeknek is tulajdonítható –, az objektív felelősség intézménye valójában nem minden szegmensében hordozza a prevenciót, ezért mindenképp indokolt a szabályszegések körének új-

³⁵ Saját megállapítás. Forrás: Közlekedési balesetek 2009... i. m.

ragondolása, a KRESZ-szel való nagyobb összhangja. Célszerűnek mutatkozna ugyanis a megállás és várakozás, valamint a behajtási tilalomra, a korlátozott övezetre, a kötelező haladási irányra vonatkozó szabályok további szabálysértésként történő kezelése, valamint a fokozottabb balesetveszélyt hordozó előzés, kanyarodás szabályainak az objektív felelősségi körbe történő beemelése. A szabálysértési felelősségre vonás hatékonyságának javítása is vezethet a közlekedési morál javulásához. Nem elegendő tehát a jogalkotói szándék a közlekedésbiztonság fokozásához, ennek adekvát szabályait anélkül kell kidolgozni, hogy a bevételorientált szemlélet érvényre juttatása egyértelműen meghaladja a jogpolitikai elvek és az alkotmány rendelkezései megvalósításának követelményét.³⁶

A szabálysértési törvény reformálásával és a kimentésre okot adó jogszabály helyének „befoltozásával” külön objektív felelősség intézmény nélkül is lehetőség adódna az üzemben tartó felelősségre vonására a KRESZ minden olyan szabályszegése tekintetében, ahol nem ismert az elkövető személye. Abban az esetben ugyanis, ha az üzemben tartó nem nyilatkozna a vezetőről, vagy nem kívánná megjelölni az elkövető személyét, objektív elvek alapján kizárólag az üzemben tartót sújtó bírságösszeget rendelné kiszabni a jogszabály.

Kimentésre pedig csupán abban az esetben nyílna lehetőség, ha az elkövető közokiratban, vagy teljes bizonyító erejű magánokiratban ismerné el a szabályszegés elkövetését.

Átgondolásra adhat okot a már hivatkozott német rendelkezés, amely szerint nem csupán pénzbeli joghátránnyal lenne szükséges sújtani a rendelet szabályainak megszegőit, hanem büntetőpontokkal és a járművezetéstől eltiltással is bővíthetne a szankciók köre.

Mindenképpen az alkotmánybírószági határozatnak megfelelő módon kell megteremteni a szabálysértési kódex és a rendelet kapcsolatát, kidolgozva a szükséghelyzet, végszükség, továbbá a kényszer és fenyegetés esetköreit is, utóbbi szegmensben a közúti veszélyeztetés során a sebességtúllépésre kényszerített sértett is a szankcionálható személyek közé tartozik.

Hatályos közlekedési szabályunk, a KRESZ, 35 éves jogszabályként – számtalan módosítás után – már számos ponton igényelné napjaink jogalkotási szellemét. A megújulási igényt az objektív felelősség intézménye is megerősíti. Az elmúlt időszakban több kritika érte közlekedési szabályunkat bonyolult, nehezen érthető nyelvezete, egyes elavult szabályai miatt, ez pedig indokoltá teszi egy teljesen új közlekedési norma megalkotását. A KRESZ

³⁶ Borsodi Károlyné Nagy Erika: i. m. 85–86. o.

kiemelt szerepének ugyanis abban kell rejtenie, hogy „a szabályos és biztonságos közlekedésre készíti fel a közlekedőket, ezen túl az emberi tényező megfelelő formálására is hivatott, így nélkülözhetetlen a közúti közlekedés biztonságának további javításához. A korszerű, egyszerűen elsajátítható és a gyakorlatban jól alkalmazható KRESZ alapvető feltétele annak, hogy az elmúlt két évre jellemző személysérüléses közúti balesetszám és áldozatszám csökkenés fenntartható legyen, s nemzeti közlekedésbiztonsági céljaink – a személysérüléses balesetek és az abban meghalt személyek számának 50%-os csökkenése 2015-ig – teljesíthetők legyenek.”³⁷

A Kkt. és a rendelet a járművek közül csupán a gépjárműveket vonja az objektív felelősség körébe, és mind a gépjárműnek nem minősülő motoros jármű (például lassú jármű, segédmotoros kerékpár, villamos), mind a beépített erőforrás nélküli jármű (például kerékpár, pótkocsi) kategória kimarad a büntetőrendszerből, és csupán szabálysértési eljárás kezdeményezhető a gépjárművek kivételével. A személyi sérüléses balesetek okozói közül a kerékpárosok és segédmotoros kerékpárosok arányát megvizsgálva az elmúlt hat év statisztikája alapján megállapítható, hogy 2009-ben volt a legmagasabb a balesetszám, mert míg az összbalesetekhez viszonyítva a kerékpárosok 10,2, addig a segédmotorosok 5,1 százalékban okoztak balesetet. Mindezt összehasonlítva a gépjármű-kategóriába tartozó motorkerékpáros (4,15 százalék) és autóbusz (1,05 százalék)³⁸ okozókkal, azt a következtetést vonhatjuk le, hogy csupán a gépjármű-fogalom és kötelező hatósági jelzés (rendszer) alapján nem indokol szigorúbb megítélést minden gépjárműkörbe tartozó járműkategória, illetőleg egy-egy szabályszegés vonatkozásában akár más járműfajta (például segédmotoros kerékpár, pótkocsi), sőt a gyalogosokra (például szabálytalan áthaladás az úton) is kiterjeszthető az objektív felelősség.

Érdemes újból felvetni a dinamikus szabályszegések problematikáját. A már többször is említett képi rögzítés helyett ugyanis más bizonyíték alkalmazása is elfogadható lehetne, például rendőri jelentés, tanúvallomás stb., hiszen az egyes élethelyzetek, váratlan események nem teszik lehetővé, nem adnak módot arra, hogy minden esetben készen álljon a kellő technikai eszköz. Egy-egy szabályszegés megszakításához, a speciális prevencióhoz nagyobb érdek fűződik, mint ahhoz, hogy a fényképezőgép keresésével eltelt idő alatt a szabálysértő meglépjen. Ha azonban a jogsértést maga a rendőr vagy tanú észlelte, a szükséges adatok a megállítást követően is összegyűjthetők,

³⁷ Gégyény István: A KRESZ története. Autóvezető, 2010/3., 30. o.

³⁸ Saját megállapítás. Forrás: Közlekedési balesetek 2009... i. m.

illetve rögzíthetők. Véleményünk szerint csak a mérőszámmal is kimutatható szabályszegések (például sebességtúllépés, egyes megállási tilalmak ahol a távolság is fontos, stb.) kívánják meg elsősorban azt, hogy valóban fényképezővel, vagy más technikai eszközökkel legyenek rögzítettek, érdemes azonban teret engedni egyéb bizonyítékok alkalmazásának is.

Fontos továbbá, hogy az ellenőrző hatóság éljen azzal a preventív hatással, hogy nyomban leállítást alkalmaz. Mivel az objektív felelősség, ahol csupán az üzemben tartót vonják felelősségre – akinek adatai a nyilvántartásból is megállapíthatók –, nem indokolja, hogy minden e körbe tartozó jogsértés esetén leállítás történjen, ezért nem vagy csak korlátozottan érvényesülhet a nevelő hatás, amely az újabb cselekmény elkövetésétől rettentene el. Németország egyes tartományaiban a sebesség-ellenőrzés után megbírságot vezetőknek (különösen fiatalok) sebességtúllépéssel kapcsolatos sokkoló videókat is levetítenek, ezzel pszichikailag is a helyes közlekedésre serkentik a járművezetőket.

A prevenció továbbra is az egyik leglényegesebb elem a szabályszegések és a balesetek elkerülése érdekében, hatékony alkalmazásával javítható közlekedésbiztonságunk, és eredményesebben valósulhatnak meg a kitűzött baleset-megelőzési célok.