

HUSZTA TIBOR

A közúti gépjármű-igazgatás kezdetei Magyarországon

A közúti gépjárművek nyilvántartása világszerte hatalmas feladatot ad az igazgatást végző szervezeteknek, ez alól a magyar nyilvántartó szerv sem kivétel. Magyarországon a nyilvántartott gépjárművek száma 2008 végén elérte a 4 198 868-at¹. A nyilvántartással kapcsolatos feladatokat a kezdetektől 2001-ig a rendőrség közlekedésrendészeti egységei látták el, 2001-től viszont a feladatokat fokozatosan átadták a körzetközponti feladatokat ellátó települési önkormányzatok jegyzőinek, akik e feladatokat az okmányirodákon keresztül látják el. A közúti gépjárművek igazgatási ügyei a közigazgatási hatósági ügyek speciális fajtái, kialakulásuk több mint százéves sajátos fejlődés következménye.

Jelen cikkben áttekintést adok a közúti gépjárművek magyar igazgatási rendszerének kezdeteiről. Ennek keretében vizsgáltam az ágazat fejlődésének főbb pontjait és a jellemző jogintézményeket. A bemutatás folyamán főként a hatósági eljárás lényeges vonalaira, a járműokmányokra, illetve a hatósági azonosító jelzésekre fordítottam figyelmet mint az általam legfontosabbnak tartott, legrepresentatívabb és a gépjármű-igazgatás kezdetektől fennálló, általánosan alkalmazott és mellőzhetetlen pontjaira (sajnálatos módon azonban a járműokmányok képének közlése e helyen nem volt megoldható).

A kutatási téma kiválasztásánál nagy szerepe volt a muzeális járművek iránti személyes érdeklődésemnek. A hasonló érdeklődési körűek számára ma sem rendszerezettek a különböző korszakokban alkalmazott jogintézmények és igazgatási megoldások, ismereteik többnyire egyedi esetekre alapulnak. Munkám célja az is, hogy a gyakorlatban alkalmazott hatósági jelzések és gépjárműokmányok körében történetileg egységes összefoglalás kialakítására kerüljön sor, és ezzel az érdeklődők ismereteiket sikerrel bővíthessék.

A közlekedésrendészet megjelenése, korai szabályozási törekvések

Hazánkban a mai értelemben vett közlekedésrendészet és járműigazgatás megjelenése a XX. század első évtizedére tehető. Kialakulásában jelentős

¹ KSH, 2009

szerepe volt a századfordulón meginduló és megerősödő motorizációnak, az automobil megjelenésének, illetve a közúthálózat széles körű kiépítésének. A közlekedés szabályozásának már az előző századokban is voltak előzményei, ám a szabályozás köre akkor még csak a közutak és hidak építésével, gondozásával, illetve fenntartásával kapcsolatban tartalmazott szabályokat². A közutak kialakítása 1825 után vett lendületet, de azok megépítése elsősorban a vármegyék érdekeinek megfelelően történt; az 1844. évi IX. törvénycikk a közmunka intézményét is e cél szolgálatába állította³. Egy 1850-ben kiadott kormányrendelet a közutakat – fenntartási kötelezettség alapján – állami, megyei, illetve községi osztályba sorolta, a kiépített közutak hossza 1867-re elérte az 5162 km-t. Ebben az évben a közutakkal kapcsolatos ügyek a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium illetékességébe kerültek, amelynek tervei között szerepelt egy egységes közúti törvény kidolgozása is⁴.

A közlekedésrendszert kialakulása Budapesten a Pest, Buda és Óbuda egyesítését kimondó 1872. évi XXXVI. törvénycikk megalkotásához kötődik. A közúti közlekedés a fővárosban ebben az időben lóvontatású bér- és társas kocsikra, illetve az akkoriban megjelenő kötőtpályás, sínen közlekedő tömegközlekedési eszközökre korlátozódott. A rendszeres tömegközlekedés 1866-ban a lóvasúti, 1874-ben a fogaskerekű vasúti, majd 1886-ban az omnibusz-közlekedéssel indult meg, amelyeket a belügyminiszter külön rendeletekben szabályozott⁵. Ezek a korai szabályozások egyrészt műszaki és üzemeltetési követelményeket fogalmaztak meg, másrészt a rendőrség illetékességébe utalták a járművek műszaki megvizsgálását, illetve a járművek és a vezetők engedélyekkel ellátását. A társas kocsik menetrendjét és viteldíját a rendőr-főkapitányság hagyta jóvá, amelynek közlekedésrendszettel foglalkozó részlege ellenőrizte a kötőtpályás járművek, a bér- és társas kocsik műszaki és esztétikai megfelelőségét. Az üzemeltető társaságokat a hibák, hiányosságok megszüntetésére kötelezték, megteremtve ezzel a későbbi műszaki ellenőrzések alapjait. 1887-ben megindult a budapesti villamosközlekedés is, a pályahálózat hossza évről évre folyamatosan növekedett, a fővároshoz tartozó külső területek és fontosabb települések bekapcsolása a közlekedési hálózatba a helyi-érdekű vasutak kiépítésével 1882-ben kezdődött meg.

² Kósa László: A közúti közlekedés rendjének szabályozása 1872-től napjainkig, különös tekintettel Budapestre. Budapest, 2006

³ 1844. évi IX. törvénycikk, 12. §.

⁴ Kósa László: i. m.

⁵ Uo.

A rendőrség közlekedésrendszettel kapcsolatos tevékenysége egyre szélesebb körűvé vált. A közlekedés fejlődése és a forgalom fokozatos növekedése miatt egyre több rendészeti intézkedést adtak ki, ezek betartatása, folyamatos ellenőrzése, illetve a balesetek megelőzése és elhárítása egyre fokozódó terhet rótt a rendőrségre. A rendőrség munkájához hozzátartozott a meghatározott vétségek, illetve kihágások szankcionálása is, vidéken a közúti közlekedési szabályok megtartásának ellenőrzése, illetve útrendészeti szempontból történő betartatása a csendőrség feladata volt⁶.

Bár a Belügyminisztérium a megnövekedett közúti forgalom által okozott problémák miatt már 1881-ben tervbe vette a közlekedés egységes szabályozását⁷, a közutakról és vámokról szóló törvény csak 1890-ben jelent meg⁸. Ez az ország területén teljes körű szabályozást igyekezett bevezetni az utakra vonatkozó előírások tekintetében: újrakategorizálta az utakat, foglalkozott a különféle „útrendőri kihágásokkal” és azok szankcionálásával. Speciális szabályokat határozott meg Budapest székesfőváros közúti közlekedésére vonatkozóan, szabályokat állapított meg a forgalombiztonság tekintetében, az utak, tartozékaik, illetve műtárgyaik védelme érdekében, meghatározta az úrendészeti hatáskörben eljáró hatóságokat és lényegesebb feladataikat, általánosan és kötelezően előírta a bal oldali közlekedést.

A kerékpározás már az 1880-as években tömegesen elterjedt, ezért a jogalkotók szükségesnek találták annak szabályozását. 1890-ben a Budapest Székesfővárosi Tanács a főváros⁹, majd 1897-ben a belügyminiszter a 42.159/1897. B.M. rendelettel az egész ország területére kiterjedően szabályozta a kerékpáros közlekedést. A rendelet tartalmazta a kerékpárok alapvető felszereltségére, sebességére, illetve a vezetés szabályaira vonatkozó előírásokat. Lehetőséget adott arra is, hogy a rendőrség és a helyhatóságok a kerékpárokra díjakat vessenek ki, igaz, ezt belügyminiszteri jóváhagyáshoz kötötte¹⁰. A fővárosi tanács élt is ezzel a lehetőséggel, adót vetett ki a kerékpárokra, aminek befizetése ellenében a tulajdonos évente változó színű, hatósági ólomzárral ellátott számtáblácskát kapott, ezt a kerékpár fékjére vagy vázára kellett tartóval felerősíteni, és hatósági ólomzárral ellátni, a kerékpáron a tulajdonos adatait is meg kellett jelölni. A számtáblák színéről minden évben főkapitányi parancs rendelkezett, az adó le-

6 Parádi József (szerk.): A magyar rendvédelem története. Rendőrtisztai Főiskola, Budapest, 1996, 78. o.

7 Kollár Nóra (szerk.): A fővárosi rendőrség története 1914-ig. BRFK, Budapest, 1995, 236. o.

8 1890. évi I. törvények.

9 Szilvási Ferenc: Budapest közlekedésbiztonságáért – a közlekedésrendészet krónikája. BM Könyvkiadó, Budapest, 1989; Kósa László: i. m.

10 42.159/1897. B.M. rendelet 17. §.

rovását a rendőri állomány ellenőrizte. A gyalogosok közlekedését és a hidakra vonatkozó előírásokat külön rendeletek szabályozták¹¹.

A budapesti rendőrség 1892-ben kiadott első szolgálati szabályzata már az állomány feladatai közé sorolta a fontosabb közlekedési csomópontokban a közrend és a szabad közlekedés fenntartását¹², amely feladatok ellátásában lovas rendőrök is rendszeresen részt vettek. Így elmondható, hogy hazánkban is megjelentek a századforduló előtti évtizedre jellemző közlekedési eszközök, az alapvető szabályok megalkotásával, illetve a hatósági feladatok rendőrséghez történő telepítésével pedig Magyarország is megteremtette a helyi viszonyokhoz igazodó szabályozás alapjait, megjelent az adott kor igényeinek megfelelő közlekedésrendészeti rendszert, és feladatát fokozódó intenzitással látta el.

Az első automobil 1895-ben jelent meg Budapesten, majd újabb és újabb gépjárművek következtek. Bár azonosító számot már a kezdetektől használtak, erre abban az időben még nem volt egységes szabályozás. A korabeli források szerint a főváros közútjain 1900-ban közlekedési anarchia uralkodott: a villamosok, lófogatú bérkocsik, omnibuszok, kerékpárok, teherkocsik és automobilmek megfelelő szabályozás hiányában összevissza közlekedtek, és a viszonylag kis létszámú rendőrség nem volt képes megfelelően felügyelni a közlekedést¹³. Közlekedési szabályok nem voltak, csak a hajtás irányát írták elő¹⁴. Az állapot tarthatatlanságára figyelemmel Budapest főkapitánya 1901-ben kiadta a 17.902 fk. I. 1901. számú rendeletet, amely a főváros területén szabályozta az automobilmek közlekedését. Ezt 1905-ben a 31.565 fk. I. 1905. számú rendelet, majd 1910-ben a belügyminiszter 57.000/1910. B.M. számú rendelete követte, amely a szabályozást országos szintre emelte.

A 17.902 fk. I. 1901. számú főkapitányi rendelet¹⁵

A rendelet a röviddel azelőtt alakult Királyi Magyar Automobil Club szakembereinek bevonásával készült, és gyors intézkedéseket kívánt bevezetni az áldatlan állapotok rendezése érdekében. A rendelet az automobilmek forgalomba helyezését a főkapitányság által kiadott használati engedélyhez kötötte, ezt a főkapitányságtól írásban kellett kérelmezni. Vezetésre csak az volt jogosult, akinek a főkapitányság automobil-vezetői jogosítványt állított ki, az automo-

¹¹ Kósa László: i. m.

¹² Uo.

¹³ Uo.

¹⁴ Bálint Sándor: Autózásunk hőskora. Gondolat Kiadó, Budapest, 1986, 14. o.; 1890. évi I. tc. 107. § a)

¹⁵ Rendőri Lapok, 1901. június 23., 210. o.

bilokat pedig számmal kellett ellátni, és műszaki vizsgálat céljából évente be kellett mutatni. A rendelet szabályozta a tulajdonosváltásnál követendő eljárást (a változást az új tulajdonos volt köteles bejelenteni) és a közlekedés szabályait. A sebességre vonatkozóan a rendelet széles és nem nagy forgalmú utcán 15 km/h, nagy forgalmú helyeken 10 km/h, külterületen pedig 30 km/h sebességet engedélyezett. Más település lakosa számára a fővárosban történő automobil-használathoz főkapitánysági jelentkezési kötelezettséget és a vezetési jártasság igazolását írta elő. A rendeletet később több kiegészítő rendelet követte, de összességében megállapítható, hogy megteremtette a közúti gépjármű-közlekedéshez ma is kapcsolódó intézmények alapjait (forgalmi engedély, vezetői engedély, rendszám, tulajdonosváltási eljárás). A kapcsolódó nyilvántartások vezetése a Budapesti Rendőr-főkapitányság által történt. A rendelet alapján kiadott forgalomban tartási engedély képe technikai okok miatt itt nem közölhető, de a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum okmánytárában hozzáférhető¹⁶.

A 31.565/1905. fk. I. számú főkapitányi rendelet¹⁷

A Királyi Magyar Automobil Club 1901-ben alakult meg Budapesten, és működése kezdetétől igen sokat tett a közúti közlekedési szabályok kialakításáért és azok ismertetéséért. Céljai közé tartozott az automobilizmus tudományos és szakszerű terjesztése, a külföldi egyesületekkel történő kapcsolattartás, az automobilok forgalomba hozatalával és a vezetők képzésével kapcsolatban a hatóságok támogatása, a tagok érdekvédelme és segítségnyújtás, összességében a magyar automobilipar és automobilizmus felkarolása és terjesztése¹⁸. A kezdetekkor a gépjármű birtoklása szükségszerűen együtt járt az autókлуб-tagsággal, a tulajdonosok szívesen vettek részt az érdekeiket képviselő szervezet munkájában. Persze ekkor még egy automobil birtoklását csak a jelentős jövedelműek engedhették meg maguknak, a tulajdonosok jellemzően a főrangú nagybirtokosok és a nagyiparosok közül kerültek ki. A klub nyilvántartást vezetett tagjairól, a tagok gépjárműveiről, ezek között egyaránt megtalálhatók voltak benzín-, gőz-, illetve elektromos meghajtású gépkocsik. Tartalmazta továbbá a gépjárművek hatósági nyilvántartási számát is. A sorszámozás egy-

¹⁶ 12/OKM szám.

¹⁷ Rendőri Közlöny, 1905/47., 2. o.

¹⁸ A Királyi Magyar Automobil Club évkönyve. Budapest, 1906, 5. o.

szerű folyószámos rendszerben történt, a klub 1906-ban országos szinten 361 gépjárművet tartott nyilván¹⁹, a 13-as számot nem adták ki²⁰.

A főváros területén a forgalmi engedélyt először a 31.565/1905. fk. I. számú főkapitányi rendelet rendszeresítette 1905-ben. A jogszabály egységesítette az „automobilok és motoros kerékpárok” részére kiadandó rendszámot is²¹. Az egységesítés oka az volt, hogy tulajdonosok a rendőrhatalósági számokat olyan helyre és olyan kis méretben festették a gépkocsikra, hogy azokat csak nehezen lehetett olvasni, ez megnehezítette a rendőri ellenőrzést²². Ezért a rendőrfőkapitány elrendelte a főváros területén forgalmi engedélyt kapó összes automobil és „motoros kerékpár” egységes számokkal és táblákkal történő ellátását. Kivételt csak a legmagasabb udvartartás és a posta járművei jelentettek. A rendelet tartalmazta a táblák elhelyezését és alakját is: a táblákat automobilokon elöl a hűtő rostélyára kellett ráfeszíteni, csöves hűtőkészülék esetén pedig vaslemezből készített, festett számokat kellett a hűtőre vagy a takaróburkolatra erősíteni²³. A számokat elöl 20 cm magasságú, 7 cm szélességű és 2 cm-es vastagságú karakterekkel kellett megjeleníteni, táblát csak hátul kellett alkalmazni, ennek mérete 24 x 15 cm volt, az arra festett számok méreteit a rendelet 10 cm–6 cm–2 cm-ben határozta meg. A táblát a jármű külső falára kellett szerelni, színe fekete, a számoké fehér volt. Motorkerékpárokra ugyanilyen szín-összeállítású táblákat kellett szerelni, de előre, a kormányrúd alá. Ennek mérete 12 x 7 cm, a számoké pedig 5 cm–3 cm–1 cm volt. A külföldről és vidékről érkező, illetve az olyan járműveket, amelyek a kötelező, forgalomba helyezés előtti vizsgálaton még nem estek át, és ezért még nem kaptak forgalmi engedélyt és rendszámot, az előzőekben meghatározott méretű, de fehér kartonpapírból készült táblákkal kellett ellátni és azo-

1. számú ábra
Székesfővárosi rendszám táblák kialakítása, 1905
(rekonstrukció)



19 Uo. 139. o.

20 Négyesi Pál: Rendszámhistoria. www.totalcar.hu, 2001. április 25.

21 Kósa László: i. m.; Kenyeres – Muray – Négyesi Pál: Számok, betűk, táblák. Veterán Autó és Motor Magazin, 2005/9., 10. o.

22 31.565/1905. fk. I. rendelet, 7. bekezdés.

23 Uo. 8. bekezdés (1)

kat az említett helyeken elhelyezni. Ezeket a táblákon olvasható, nagy fekete betűkkel a tulajdonos nevét és lakását kellett feltüntetni²⁴.

57.000/1910. B.M. rendelet²⁵ – Szabályzat a gépjárművek közúti forgalmáról

A közúti közlekedés gyorsan fejlődött, a rendőrség létszámhiánya miatt azonban nehézkessé vált a feladatok ellátása²⁶. A fővárosi rendőrség létrehozásáról a Budapest fővárosi rendőrségről szóló 1881. évi XXI. törvénycikk rendelkezett. A szervezet élén a főkapitány állt, személyi állománya intéző (főkapitányság, kerületi kapitányságok) és végrehajtó (gyalogos és lovas állomány, polgári biztosok) rendőrségre oszlott. A közlekedési ügyek intézése a főkapitányság négy osztálya közül a közigazgatási osztály hatáskörébe tartozott²⁷. A rendőri őrszemélyzet létszámának fokozatos emelése ellenére egyre több baleset történt, súlyos problémák voltak a közlekedési fegyellemmel is (valljuk be, ezen a területen ma is volna mit fejlődni). Mindezek felül az autóforgalom akkora mértékben megemelkedett, hogy szükségessé vált a közúti forgalom átfogó szabályozása, ez a belügyminiszter által kiadott 57.000/1910. B.M. rendeletben valósult meg. A rendelet által szabályozott területek a következők voltak.

Hatály, hatáskör, illetékesség

A rendelet hatálya kiterjedt a közutakon sínpálya nélkül közlekedő összes olyan gépjárműre, amelynek tulajdonosa magyarországi vagy fiumei illetőségű volt²⁸. Nemcsak a gépjárművek közúti forgalmát szabályozta, hanem kötelezővé tette a gépjárművek műszaki vizsgálatát, rendszámmal való ellátásukat, bevezette és szabályozta a gépjárművezetői vizsgát, illetve a gépjárművek és az okmányok nyilvántartását. A rendelet szerint általában az elsőfokú rendőrhatóság, Budapesten pedig a rendőr-főkapitányság (a továbbiakban együtt: rendőrhatóság) hatáskörébe tartoztak a következő ügyek:

– forgalmi engedély kiadása és visszavonása;

²⁴ Uo. 10. bekezdés.

²⁵ Belügyi Közlöny, 1910. május 1., 123. o.

²⁶ Kósa László: i. m.

²⁷ Sas Ferenc: A 125 éves fővárosi rendőrség története. Magyar Rendészettudományi Társaság, Budapest, 2006

²⁸ 57.000/1910. B.M. rendelet 1. §.: Közigazgatási helyzete különleges volt: bár a várost körülvevő Modrus-Fiume vármegye Horvátország része volt, a város közvetlenül Magyarországhoz tartozott.

- rendszámablák kiadása;
- gépjárművezetői vizsga tárgyában benyújtott kérelem befogadása;
- gépjárművezetői vizsga kitűzése és ezzel kapcsolatban a szakértői testület megkeresése;
- vezetői igazolványok kiadása és visszavonása;
- vezetői igazolványok, gépjárművek, típusok nyilvántartása;
- birtokosváltás esetén az engedély átírása;
- bérkocsiknál viteldíjjelző készülékek felszerelésének és működésének ellenőrzése.

A rendelet VIII. része különféle, a közlekedéssel kapcsolatos magatartásokra – amelyeket kihágásnak nyilvánított – büntető rendelkezéseket határozott meg, körükben az eljárást a rendőri büntetőbírósként eljáró közigazgatási hatóságok, Budapesten pedig a magyar királyi államrendőrség hatáskörébe utalta. A Budapesti Rendőr-főkapitányságnak külön hatásköre volt, amely a vezetői és forgalmi engedélyek tekintetében országos nyilvántartás vezetésére vonatkozott²⁹.

A rendőrség által kiadható okmányok

Állandó forgalmi engedély

A forgalmi engedélyt az illetékes szakértői székhely szerinti rendőrhatóságtól kellett kérvényezni. Kiadása előtt a gépjárművet szakértők által végzett forgalombiztonsági vizsgálatnak kellett alávetni (ez nagyjából megfelelt a ma alkalmazott műszaki vizsgának). Megfelelés esetén a bizottság használhatósági szakvéleményt állított ki³⁰, a rendőrhatóság pedig kiadta az ország területére érvényes forgalmi engedélyt. Birtokosváltás esetén az engedélyt a rendőrhatóság bevonta, és az új birtokos részére új forgalmi engedélyt bocsátott ki. Az engedély mintáját a rendelet tartalmazta³¹, sötétszürke vászonpapírra nyomtatták, mérete 10 x 15 cm volt. Az engedély képe technikai okok miatt itt nem közzétehető, de a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum okmánytárában hozzáférhető³².

²⁹ Az engedélyek nyilvántartása az 57.000/1910. B.M. rendelet függelékének 4. és 6. számú mintája szerint történt.

³⁰ 57.000/1910. B.M. rendelet, függelék 3. számú minta.

³¹ Uo. 1. számú minta.

³² 80/OKM/2 szám.

Ideiglenes forgalmi engedély

Az engedélyt a gyártó igényelhetette a hozzátartozó rendszámmal együtt, gépjárművek alvázainak kipróbálásához. Kiállítása díjtalan volt.

A gépjárművezetői igazolvány

A rendelet tartalmazta a vezetői vizsga szabályait is. A vezetői képzés két-fokozatú volt: a 16 lóerőnél kisebb teljesítményű gépjárművek az első, a 16 lóerőnél nagyobb teljesítményű gépjárművek a második fokozatba tartoztak. Közhasználatú gépjárművet csak második fokozattal lehetett vezetni. A gépjárművezetői vizsga tárgyában benyújtott kérelmet a rendőrhatóság fogadta be, majd – kizáró körülmény hiányában – a kerületileg illetékes szakértővel egyetértésben kitűzte a vizsga időpontját. A vizsga az engedélyért folyamodó személy saját járművével történt, amelyet előzetesen a szakértő rendelkezésére kellett bocsátania; sikeres vizsga esetén a folyamodó részére a rendőrhatóság vezetői engedélyt állított ki³³.

Azonosító jelzések

A forgalmi rendszám

A rendelet előírta, hogy a forgalmi engedéllyel ellátott gépjárművekre rendszámot kell alkalmazni³⁴, és az ország területét – Budapesten kívül – 13 gépjárműkerületre osztotta³⁵. A gépjárműkerületek területe volt irányadó a műszaki vizsgálatok, forgalomba helyezések, a hatósági jelzéssel való ellátás, a gépjárművezetői engedélyek kiadása, illetve a szakértői testületek megalakítása tekintetében. Területük ekkor még több vármegye közigazgatási területét foglalta magába, központjuk az adott területi egység egy-egy fontosabb városa volt. A rendszámtáblát a megfeleléségi vizsgálat után a hivatalos szakértő juttatta el a rendőrhatósághoz, amely azt a forgalmi engedéllyel egy időben a tulajdonosnak átadta. A jármű más kerületbe történő átvitele esetén a tulajdonosnak átrendszámozási kötelezettsége állt fenn. A rendelet előírta a rendszámok pontos méretét és elhelyezési módját is: minden gépjárműre elől és hátul rendszámot kellett alkalmazni, amelyet elől az alvázkeretre vagy tengelyre kellett elhelyezni. Hátul

³³ 57.000/1910. B.M. rendelet, függelék 5. számú minta.

³⁴ Uo. 28. §.

³⁵ Uo. 30. §.

az elhelyezés a gépjármű külső falán vagy tengelyén történt, a rendszámtábla elől 12 cm, hátul 15 cm magas festett fémtábla volt, amelyet hátul kivilágítható üveglappal helyettesíteni lehetett. A jelzést az első táblára 80 mm magas és 15 mm, a hátsó táblára 100 mm magas és 20 mm vonalvastagságú karakterekkel kellett felfesteni. A rendelet meghatározta a rendszámok karakterkészletét is:

- magánhasználatú gépjárművek rendszámán fehér alapon vörös kerületjelző betűt, vörös kötőjelet és fekete arab számokat;
- közhasználatú gépjárművek rendszámán fekete alapon vörös kerületjelző betűt, vörös kötőjelet és fehér arab számokat kellett alkalmazni.

A járművek a kerületre utaló betűjelzésből és három számjegyből álló rendszámot kaptak³⁶. A gépjárműkerületek és azok megjelölései a következőképpen alakultak:

- Budapest székesfőváros és a fővárosi rendőrség működési területe: római számok, például I, II, III.
- budapesti kerület: B
- brassói kerület: R
- debreceni kerület: D
- győri kerület: G
- kassai kerület: K
- kolozsvári kerület: O
- pécsi kerület: E
- pozsonyi kerület: P
- szegedi kerület: S
- temesvári kerület: T
- fiumei kerület: F
- Horvát-Szlavónország: C
- Bosznia-Hercegovina: kis latin betűk: például a, b, c.
- próbarendszám: Y

A forgalomba helyezés és a forgalmi engedély kiadása céljából végzett próbamenetek során a szakértőknek Y jelzésű rendszámtáblákat kellett alkalmazniuk, és a rendszámhoz kapcsolódó forgalmi engedély birtokában kellett lenniük³⁷.

A gépjármű-kerületi jelzések alapja a kerületi központ szerepét betöltő város nevének kezdőbetűje volt. A budapesti illetőségű rendszámokon a kerü-

³⁶ Négyesi Pál: i. m.

³⁷ 57.000/1910. B.M. rendelet 21. §; 30. § 12. pont.

letjelző betűket római számok helyettesítették. Ha két kerületi központ neve ugyanolyan betűvel kezdődött, de az érintett betűjelzést már másik kerület jelölésére lefoglalták, a másik kerület jelölése a város nevének második betűjének ékezet nélküli jelölésével történt (például Budapest – Brassó, Kassa – Kolozsvár, Pozsony – Pécs). Fiume város, Budapesthez hasonlóan önálló kerületi jelzéssel bírt, Horvát-Szlavónország és Bosznia-Hercegovina pedig – tekintettel különleges területi státusára – eltérő jelölést kapott. Az itt kiállított engedélyeket a rendelet az egész ország területére érvényesnek tekintette, ha a vezető határátlépés után a rendőrhatalóságnak bemutatta. A győri kerületben az 1–211-ig terjedő számmezőt a győri, a 201–400-ig terjedőt pedig a soproni szakértői kerülethez kapcsolódóan, a temesvári kerületben az 1–200-ig terjedő számmezőt Temesvár, a 201–400-ig terjedőt pedig Arad székhellyel osztották ki³⁸. A rendeletben meghatározott gépjármű-kerületi beosztást az 1. számú melléklet szemlélteti.

2. számú ábra
Budapesti illetőségű magánhasználatú gépjármű rendszám táblája, 1910 (rekonstrukció)



4. számú ábra
A budapesti kerületbe tartozó közhasznú gépjármű rendszám táblája, 1910 (rekonstrukció)



3. számú ábra
A szegedi kerületbe tartozó, magánhasználatú gépjármű rendszám táblája, 1910 (rekonstrukció)



5. számú ábra
Próbarendszám tábla, 1910 (rekonstrukció)

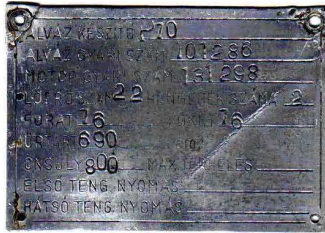


Adatjelző táblácska

Tartalmaznia kellett az alvázat készítő cég nevét, az alváz gyártási számát, a motor teljesítményét vagy a hengerek számát, löketét és furatát, valamint a gépjármű önsúlyát. A tábla használatát a jogszabályok később egészen az 1950-es évek végéig előírták.

³⁸ Bálint Sándor: i. m. 35. o.

6. számú ábra
Adatjelző táblácska
(P70 Zwickau, 1957)



Eljárási költségek

A rendelet díjakat határozott meg a forgalmi engedély kiadása, a típusvizsgálat, a megfelelőségi vizsgálat, az évenkénti műszaki vizsgálat, a szakértői próbamenet, a szakértők kiszállási díja, illetve a vezetői engedély kiadása tekintetében. A díjakat bélyegilleték formájában kellett leróni, a szakértői bizottság részére pedig a Magyar Királyi Postatakarékpénztárba történő befizetéssel kellett teljesíteni.

Típusvizsgálat

Típusvizsgálat során a gyártó a szakértői bizottságtól az új típusú gépjárművek szerkezetének általános megvizsgálását kérhette. A járműveket a bizottság a rendelethez kapcsolódó utasításoknak megfelelően megvizsgálta, és megfelelőség esetén típusbizonyítványt adott ki, ennek mintáját a rendelet tartalmazta³⁹.

Forgalomba helyezés

A megfelelőségi vizsgálat után a hivatalos szakértő a megfelelőségi nyilatkozatot és a forgalmi rendszámot a rendőrhatalósághoz eljuttatta, ezután a hatóság a járművet forgalomba helyezte, a forgalmi engedélyt a rendszámmal egy időben a tulajdonosnak átadta, valamint a jármű adatait a nyilvántartásba bevezette.

³⁹ 57.000/1910. B.M. rendelet függelék 2. számú minta.

Forgalomból kivonás

Végleges kivonás esetén a forgalmi engedélyt kiállító hatóságnál kellett bejelentést tenni, ami a rendszámablát és a forgalmi engedélyt visszavonta.

A szakértői testület szerepe⁴⁰

A rendelet Budapesten és a budapesti kerületben öttagú szakértői bizottság felállítását írta elő, a többi gépjárműkerületben kerületi szakértők működtek. Feladatuk közé tartozott a járművezetők vizsgáztatása, a gépjárművek első és időszakos megvizsgálása, illetve a típusvizsgálat elvégzése. A bizottsági tagoknál és a kerületi szakértőknél alapkövetelmény volt a mérnöki képesítés, a gyakorlati szakismeret, illetve a gépjárművezetésben való jártasság. A tagokat és a bizottság elnökét három évre a belügyminiszter nevezte ki, de a bizottsági tagok körének meghatározásában a Királyi Magyar Automobil Clubnak javaslattevési jogosultsága volt. A vizsgálatokat Budapesten és a budapesti kerületben kirendelt szakértő, a többi gépjárműkerületben a kerületi szakértő vezette el.

Átmeneti és speciális szabályok

A forgalmi engedély, a típusbizonyítvány, a használhatósági szakvélemény, a gépjárművezetői igazolványok és azok nyilvántartására alkalmazható nyomtatványokat, valamint az alkalmazható 4 db közlekedési tábla rajzát a rendelet függeléke tartalmazta.

A rendelet mellékletében található

- a gépjárművek megvizsgálásának rendje;
- a gépjárművezetői vizsgáknál követendő eljárás;
- a gépjárművek és a gépjárművezetők vizsgáztatására Budapesten felállított szakbizottság szervezete és működési szabályzata;
- a kerületi hivatalos szakértők működési szabályzata;
- a díjak befizetése, elosztása és elszámolása.

A rendelet különbséget tett közhasznú és magánhasználatra szolgáló gépjárművek között. Előbbieket évente vizsgálatnak kellett alávetni, utóbbiakra a vizsgálat előírásának joga a belügyminisztert illette meg. Ha a magánhaszná-

⁴⁰ Uo. 8. §.

latú gépjárművet közhasználatba vették (vagy fordítva), a műszaki vizsgálatot ismét el kellett végezni. Az előírások átfogták a közlekedés rendjét és szabályait, szabályozták a gépjárművezetők képzését és az 1909. októberi párizsi egyezménynek megfelelően a gépjármű nemzetközi forgalomban való részvételét. A kiutazáshoz külön nemzetközi úti igazolványra (Triptyque) volt szükség, a külföldi beutazók pedig ugyanilyen igazolvánnyal és belépési tanúsítvánnyal közlekedhettek az országban. Ennek hiányában a vámhiva-

7. számú ábra
V jelzésű táblácska képe a
250.000/1929. B.M. rendeletben



tal a járművet a határrendőrséghez utasította, ahol egy kis V jelzésű táblácska (talán a „Vámkezelés” szóra utalva) felerősítése után az illetékes rendőrkapitányságon kellett jelentkezni, amely döntött arról, hogy a jármű az országban szabadon közlekedhet-e. Igenlő döntés esetén a vezető ideiglenes gépjárműközlekedési jogosítványt kapott, nemleges döntés esetén a járművet szakértői vizsgálatra kötelezhette. Nyolc napon túli tartózkodás esetén a külföldi járműnek és vezetőjének meg kellett szereznie a belföldön szükséges igazolványokat és vizsgálatokat. Az eljárás szabályait a 73.000/1910. és a 106.000/1910. B.M. rendelet rögzítette, további részletsabályokról a 163.846/1913. B.M. rendelet rendelkezett.

A rendelet a korábban forgalomba helyezett gépjárművek tekintetében átrendszámozást és okmánycserét rendelt el, le kellett cserélni a korábbi vezetői engedélyeket is. A szabályozás kiemelkedő jelentősége abban állt, hogy egységes keretet adott a gépjárművekre és vezetőikre vonatkozó szabályoknak, megteremtette a ma is alkalmazott jogintézmények alapvonalait. Korszerűsítette a hatósági nyilvántartást és hatékonyabbá tette az előírások betartásának ellenőrzését. A hatóságok a szabályok betartását a rendelet hatálybalépésétől kezdve rendkívül szigorúan ellenőrizték⁴¹.

1912-ig a járművezetés tanulására kizárólag magánúton, vezetői engedély birtokában lévő személy kíséretében és útmutatása mellett volt lehetőség⁴². Ebben az évben viszont megnyílt az első állami sofőriskola, amely a járművezetőket színvonalas képzésben részesítette, ezáltal javult a közlekedési fegyelem és csökkent a balesetek száma⁴³. 1914-ben további, a közlekedési viszonyok javítását célzó intézkedéseket adtak ki. Megkísérelték a gyalogos-

41 Kósa László: i. m.

42 57.000/1910. B.M. rendelet 34. §.

43 Kósa László: i. m.

forgalom szabályozását, a főváros legforgalmasabb csomópontjain állandó őrszemeket állítottak fel azzal a kizárólagos feladattal, hogy a közlekedési szabályokat betartassák a járművek vezetőivel. 1917-ben, tekintettel a háborús viszonyokra és a folyamatos anyaghiányra, a miniszterelnök elrendelte, hogy csak olyan gépjárművet lehet üzemben tartani, amelyre a kereskedelmi miniszter külön üzemanyag-beszerzési engedélyt adott. Kivételt jelentettek a rendelkezés alól a király és a királyi ház tagjai, a katonai igazgatás, az állami és a területenkívüliséget élvező személyek birtokában lévő gépjárművek, a többi gépjármű tekintetében minden egyes esetben egyedi üzemben tartási engedélyt kellett szerezni. 1918. március 1. után gépjármű már csak akkor közlekedhetett, ha külön nyilvántartásba vették, és hadi rendszámmal látták el. A kivételes elbánást élvező személyek járművének hadi rendszámmal történő ellátásáról külön intézkedtek⁴⁴. Az 5.047/1919. M.E. rendelet államosította a vidéki rendőrséget is, amelyet a belügyminiszter irányítása alá helyeztek, ezzel az intézkedéssel az ország területén egységes irányítású rendőrség jött létre. A jelentős változások miatt újrászabályozták a Magyar Királyi Államrendőrség ügyintéző hatáskörét, aminek *Közigazgatási rendészeti teendők* című része definiálta a közlekedésrendészeti feladatokat. 1921-ben a főkapitányság működési területét kiterjesztették Újpestre, Rákospalotára, Pestújhelyre, Kispestre, Pestszentlőrincre, Erzsébetfalvára és Csepelre, ez jelentősen megnövelte a rendőrség feladatait. Az igazgatási feladatokat a rendőrség közlekedési alosztálya látta el⁴⁵. A rendőrség szervezeti kereteinek változása szorosan kapcsolódott a közúti gépjármű-igazgatási teendők ellátásához, a feladatok ellátása fokozatosan az állandó jelleggel kialakított közlekedésrendészeti és nyilvántartó feladatokat ellátó szervezeti egységekhez került.

A 61.000/1922. B.M.–K.M. együttes rendelet⁴⁶

A gépjárművek adminisztrációs rendjét az 1919-es Tanácsköztársaság eseményei után már az év végére sikerült helyreállítani, a vizsgáztatás és a rendszámkiadás szokásos rendje is visszatért. 1920-ban már ismét növekedett a járművek száma, majd megjelent az 5.397/1920. M.E. rendelet, amely ren-

44 4.885/1917. M.E. rendelet a személyszállító gépjárművek üzemének, valamint ezek részére az üzemanyagok beszerzésének és felhasználásának korlátozásáról.

45 Szilvási Ferenc: i. m.; Kósa László: i. m.

46 Belügyi Közlöny, 1922/18., 796. o.

dezte a bejelentés, az okmány-, illetve rendszámellátás kérdéseit, megtörtént a megmaradt gépjárművek számbavétele is. A gépjárműügyek intézése 1922-ben a Kereskedelemügyi Minisztériumhoz került, amelynek vezetője a 60.600/1922. K.M. rendelettel⁴⁷ elrendelte a gépkocsik és motorkerékpárok új forgalmi engedéllyel, rendszámmal és igazolólapal történő ellátását. Ennek értelmében 1922. július 31-én minden azelőtt kiadott forgalmi engedély érvényét veszítette, és forgalomba helyezésre csak az új típusú okmányokkal volt lehetőség (a forgalmi engedély képe technikai okok miatt nem megjelentíthető, de az okmány egyes magángyűjteményekben hozzáférhető). A járműtulajdonosokat bejelentési kötelezettség terhelte, az új engedélyek kiállítását műszaki vizsgálat előzte meg. Az 56.100/1922 K.M. számú rendelet a gépjárműügyekben megosztott hatáskört hozott létre a kereskedelemügyi és a belügyminiszter között, szabályozta továbbá a próbarendszámok és az ideiglenes forgalmi engedélyek kiadásának rendjét. Érdekesség, hogy a forgalomba helyezendő gépjárművek a szakértői vizsgálat helyére rendszám és okmányok nélkül közlekedhettek, részükre a hatóság idézése szolgált igazolásul.

A 61.000/1922. B.M.–K. M. együttes rendelet átfogóan módosította az 57.000/1910-es B.M. rendeletet. Új mintákat vezetett be a rendőrhatalósági nyilvántartások tekintetében, módosult az adatváltozások bejelentésének rendje, a járműokmányok és a hatósági jelzések formája is.

Változások az eljárási rendben

Forgalomba helyezéskor a szakértő három példányban használhatósági szakvéleményt⁴⁸ állított ki, amelyekből kettőt átadott az illetékes rendőrhatalóságnak, egyet pedig irattárában megőrzött. A forgalmi engedélyeket és a rendszám táblákat a rendőrhatalóság adta ki a jármű tulajdonosának, ezekről nyilvántartókönyvet⁴⁹, a használhatósági szakvéleményben szereplő adatok alapján pedig karterék-nyilvántartást⁵⁰ volt köteles vezetni. A kiadott forgalmi engedélyekről és rendszámokról két példányban értesítés⁵¹ készült, amelynek egyik példányát a rendőrhatalóság megőrizte, a másikat viszont a használ-

47 Uo. 793. o.

48 61.000/1922. B.M.–K.M. együttes rendelet, melléklet, III. számú minta.

49 Uo. IV. számú minta.

50 Uo. V. számú minta.

51 Uo. VI. számú minta.

hatósági szakvéleménnyel együtt megküldte az országos kartoték-nyilvántartást is vezető budapesti főkapitányságnak.

A *tulajdonos személyének változása* esetén a rendelet előírta a régi és az új tulajdonos együttes változás-bejelentési kötelezettségét. Ezt írásban vagy szóban, azonnal meg kellett tenniük, ha viszont a változás a gépjárműkerületet is érintette, a bejelentést először a régi kerület szerint illetékes rendőrhatalóságon kellett megtenni. A hatóság a változásról értesítést⁵² állított ki, egyik példányát megőrizte, másik példányát viszont eljuttatta az országos kartoték-nyilvántartást vezető budapesti főkapitányságnak.

A *tulajdonos lakhelyének megváltozása* esetén a tulajdonos köteles volt a változást a régi és az új kerület székhelye szerint illetékes rendőrhatalóságon bejelenteni. Az új kerület szerint illetékes hatóság a régi kerület jelzőtábláját lecserélte, és a régi kerület hatóságának visszaküldte. A jármű számára új nyilvántartási lapot és igazolólapot állított ki, a változásokat pedig a forgalmi engedélyben rögzítette. A régi kerület szerinti hatóság saját nyilvántartásában a változásokat átvezette, végül mindkét érdekelt rendőrhatalóság átjelentőlap⁵³ kiállításával értesítette a budapesti főkapitányságot a változásról.

Forgalomból történő végleges kivonás, illetve végleges külföldre vitel esetén az erre irányuló szándékot az illetékes gépjármű-kerületi rendőrhatalóságnál azonnal be kellett jelenteni. A hatóság a forgalmi engedélyt, az igazolólapot, a rendszámot és a kerületjelző táblát bevonta, a változást a nyilvántartásban feljegyezte, a bejelentést pedig írásban elismerte. Az eseményről az okmányok és jelzések továbbítása mellett tájékoztatta⁵⁴ a budapesti főkapitányságot is, amely a jelzéseket és az okmányokat eljuttatta az azokat eredetileg kiállító hatósághoz.

Változások a járműokmányokban

A rendelet új mintájú *forgalmi engedély*⁵⁵ rendszeresített, amelynek képe technikai okok miatt itt nem megjeleníthető, de az okmány egyes magányűjteményekben hozzáférhető. Bevezették az úgynevezett *igazolólapot*⁵⁶, amelyet a rendőrhatalóság állított ki, és az Országos Automobilszakértő Bizottság által rendelkezésre bocsátott, ólomzárral ellátott fémtokban a műszerfalon kellett

52 Uo. VII. számú minta.


53 Uo. IX. számú minta.

54 Uo. VIII. számú minta.

55 Uo. I. számú minta.

56 Uo. II. számú minta.

8. számú ábra
Igazolólap képe, 1922

Tulajdonos :
Lakhely :
Gyártmány :
Forgalmi szám : Motorszám :
..... 192 hón.
 A rendőrhatalóság részéről :

elhelyezni. Motorkerékpáron nem volt felszerelési kötelezettség, de a vezetőnek a lapot mindig magánál kellett tartania. Adatváltozás esetén az üzemben tartónak ki kellett cseréltetnie. Az igazolólap az ellenőrző hatósági személyek előtt igazolásul szolgált, így a forgalmi engedélyt a vezetőnek nem kellett magával vinnie, ahogy azt egy korabeli autós szaklap magyarázta⁵⁷.

*Változások a hatósági jelzésekben*⁵⁸

A rendelet új típusú rendszám táblákat vezetett be. Mivel az ország területe jelentősen csökkent, szükségessé vált a gépjárműkerületek területének és azok jelölésének újraszabályozása, a következők szerint:

- Budapest székesfőváros területe: Bp
- budapesti kerület: B
- debreceni kerület: D
- miskolci kerület: M
- pécsi kerület: P
- szegedi kerület: S
- székesfehérvári kerület: E
- győri szakértői kerület: E
- szombathelyi kerület: O
- soproni szakértői kerület: O

A gépjárműkerületek területi kialakítását a 2. számú melléklet szemlélteti.

⁵⁷ A Motor. 1922. április 1.

⁵⁸ A hatósági jelzések mintáját a 250.000/1929. B.M. rendeletben közöltek alapján ismertetem.

A budapesti kerületben a karakterkészlet kezdetben a következőképpen tagolódtott⁵⁹:

- Bp 16 000–17 000: közlekedési vállalatok
- Bp 17 000–20 000: buszok, taxik
- Bp 20 000–33 000: személygépkocsik
- Bp 34 000–38 000: tehergépjárművek
- Bp 39 000–40 000: speciális gépjárművek
- Bp 40 000–60 000: motorkerékpárok
- Bp 80 000–90 000: motorkerékpárok (az előző sorozat kimerülése miatt)

A növekvő számú gépjárműállomány miatt a kerületre utaló betűjelzés után 2 + 3 számjegyes rendszert vezettek be: Az első két szám a kiadás évét jelezte (például a Bp 22-640 egy budapesti személygépkocsit jelölt, amelyet 1922-ben állítottak forgalomba), a hátsó számcsoportot pedig folyószámos rendszerben adták ki. 1926-ban a számsor kifutott, ekkor megduplázták a kiadás évét: azaz a 26-417 és az 52-673 rendszámú gépjárműveket is 1926-ban látták el rendszámmal⁶⁰.

A rendszám táblák kialakítása a következőképpen történt:

- magánhasználatú gépjárművek: fehér alapon piros kerületjelző betűk, fekete arab számok, fekete kötőjellel elválasztva;
- az államkincstár gépjárművei: az államigazgatás és a posta tekintetében fekete alapon fehér arab számok fehér kötőjellel elválasztva, kerületjelzés helyett a rendelet külön jelzés meghatározását írta elő, ez később a számok magasságával megegyező méretű nemzeti színű jelzés lett; honvédségi gépjárművek tekintetében pedig normál gépjárművek rendszám tábláján fehér alapon fekete arab számok, a kerületjelzés helyén pedig nemzeti színekkel festett címerpajzs állt, páncélos járművek tábláin fekete alapon címerpajzsot és fehér arab számokat alkalmaztak⁶¹;
- közhasználatú gépjárművek: fekete alapon piros kerületjelző betűk, fehér arab számok fehér kötőjellel elválasztva.

A gépjárműkerület jelzésére külön kis táblácska szolgált, amelyet a rendszám táblára erősítettek, a forgalomba helyezés és a forgalmi engedély kiadása céljából végzett próbamenetek idején a szakértők próbarendszám táblákkal közlekedhettek.

⁵⁹ Kenyeres – Muray – Négyesi Pál: i. m. 13. o.

⁶⁰ Négyesi Pál: i. m.

⁶¹ Kenyeres – Muray – Négyesi Pál: i. m. 13. o.; a Kenyeres-féle rendszám tábla-gyűjtemény alapján.

9. számú ábra
Próbarendszám-tábla képe
a 250.000/1929. B.M. rendeletben



11. számú ábra
Kincstári tulajdonú gépjármű
rendszám-táblája, 1922



13. számú ábra
Honvédségi gépjármű rendszám-táblája,
1920-as évek



15. számú ábra
Az Országos Automobilszakértő Bizottság jelzése
a rendszám-táblán, 1920-as évek



déllyel és az igazolólapal egy időben a tulajdonosnak átadta, valamint a rendszámot az alváz megfelelő helyére beültette. A rendszám-táblák tulajdonosa a bizottság maradt, a gépjárművek tulajdonosai csak használatra kapták meg őket.

Azonosító jelzés beültése az alvázba

A rendelet bevezette azt a szabályt, hogy a rendőrhatóságnak a forgalmi engedély kiadásakor a kiadott rendszámot a gépkocsi alvázába vagy a motorke-

10. számú ábra
Budapesti illetőségű magánhasználatú gépjármű
rendszám-táblája, 1922



12. számú ábra
Miskolci illetőségű közhasznú gépjármű
rendszám-táblája, 1922



14. számú ábra
Harcokosi és páncélozott gépjármű
rendszám-táblája, 1920-as évek



A rendelet előírta, hogy a gépjárművekre csak olyan rendszámot lehet felszerelni, amelyet az Országos Automobilszakértő Bizottság adott ki és bélyegzőjével hitelesített⁶². A rendszámot a megfelelő vizsgálat után a hivatalos szakértő juttatta el a rendőrhatósághoz, amely azt a forgalmi engedélyhez, amely azt a forgalmi enge-

⁶² 61.000/1922. B.M.–K.M. együttes rendelet 9. §.; Kivételt képeztek az államfő és a királyi hercegek személyi használatában álló gépjárművek.

rékpár kormányrudat tartó hüvelyébe be kellett ültetnie. A beütés gyakorlata egészen az 1960-as évek közepéig fennállt, az 1962-es KRESZ még előírta, de 1965 után már nem alkalmazták.

16. számú ábra

Rendszámbeütés személygépkocsi karosszériájába (P-70 Zwickau, 1957)



17. számú ábra

Rendszámbeütés motorkerékpár alvázába (Danuvia, 1960)



1927-ben orvosolták a gépjármű-kerületi szakértők hiányához kapcsolódó problémát: a 84.417/1927. K.M. rendelettel a kapcsolódó gépjárműkerületeken belül Nyíregyházán, Gyulán és Nagykanizsán újabb szakértői székhelyeket létesítettek, amelyek sikerrel tehermentesítették a túlsúlyolt kerületi központokat⁶³. Az 1928. évi VI. törvénycikk elrendelte a közúti gépjárművek közötti célú megadóztatását⁶⁴, az autóbuszokra és az áruszállító tehergépjárművekre pedig úthasználati díj kivetését tette lehetővé, e lehetőséggel a Kereskedelemügyi Minisztérium azonnal élt is⁶⁵. A díj lóerőnként nyolc pengő

63 84.417/1927. K.M. rendelet a gépjárműkerületek beosztására vonatkozó rendelkezések módosításáról.

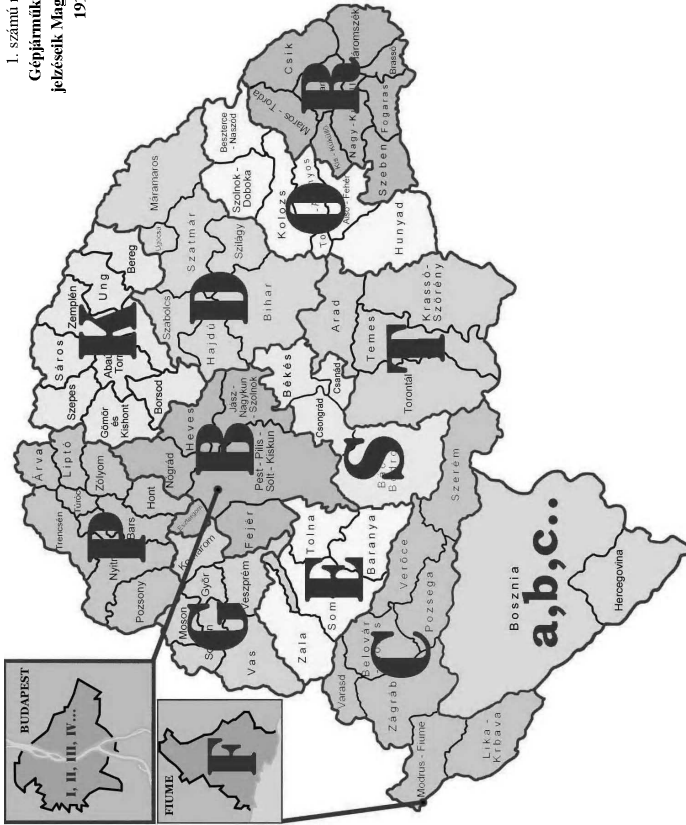
64 Végrehajtásáról a 63.000/1928. K.M. rendelet és a 15.000/1928 P.M. rendelet gondoskodott.

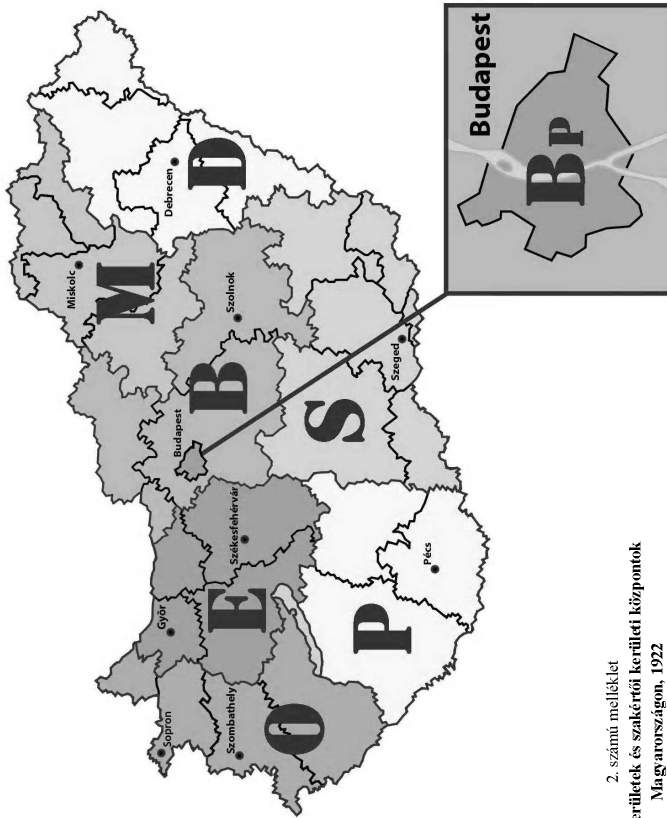
65 62.833/1928. K.M. rendelet az autóbuszok, vagy áruszállításra üzletszerűen használt tehergépkocsik úthasználati díjának megállapításáról.

volt, és a törvényhatósági utak fenntartását célozta. Ekkor viszont már javában készültek a közúti közlekedési szabályok rendezésére és egységes szerkezetbe foglalására. A közlekedést az 1910-es rendezés óta több rendelkezés szabályozta, a módosító intézkedések viszont nem voltak kellően átláthatók. Szükségessé vált egy mindenre kiterjedő szabályrendelet megalkotása, ezt az is alátámasztotta, hogy az ország területén 1930 végére 30 305 gépjárművet tartottak nyilván, ebből 15 316-ot Budapesten⁶⁶. A gépjárművek közúti forgalomban történő részvétele nem volt kellően összehangolva sem más járművek forgalmával, sem a gyalogosközlekedéssel – ezen változtatni kellett. A változások a belügyminiszter és a kereskedelemügyi miniszter 250.000/1929. B.M. számú közös rendeletével (KRESZ) 1930. január 1-jén léptek életbe. E jogszabály és a későbbi változások ismertetése viszont már további cikkek témája lesz.

⁶⁶ A KSH évkönyve, 1930

1. számú melléklet
 Gépjárműkerületek és
 jelzések Magyarországon
 1910





2. számú melléklet
Gépjárműkerületek és szakértői kerületi központok
Magyarországon, 1922

2. számú melléklet
 A gépjárműállomány alakulása Magyarországon (1900–1925)

