

ÍRTA: DR. IRK FERENC
az OKKf munkatársa

Amint az a különböző fórumokon elhangzott vitákból, a megjelent vitacikkek-ből, bírósági állásfoglalásokból és nem utolsósorban a gyakorlat által felvetődő igényekből is kiténik, jelenlegi közúti közlekedési szabályzatunk szövegezése és jó néhány rendelkezése ma már elavult.

A számos módosítás után mindinkább sürgetővé válik a KRESZ újrakodifikálása. Ezzel összefüggésben kívánunk néhány szempontot rámutatni. Együttal említés történik a jelenleg érvényben levő, de túlhaladottnak tartott szabályok egy részéről és javaslatokat is teszünk azok módosítására.

A KRESZ keretjogszabály, amellyel szemben követelmény hogy:

- a nemzetközi előírásoknak megfelelő;
- a szabály összes alkalmazója számára világos, egyértelmű;
- szövegezése pontos, de egyúttal könnyen megtanulható;
- pszichológiailag helyes;
- a jelen viszonyokat és a fejlődés várható irányát is számításba vevő; és
- egyetemlegesen végrehajtható legyen.

A nemzetközi és a hazai KRESZ kapcsolata

A közúti forgalomnak az egész világon tapasztalható nagyarányú növekedése kö-

¹ A Német Szövetségi Köztársaságban például a nemzetközi megbeszéléseket követően 1971. élejen életbe léptették az új „KRESZ”-t.

vetkezményeként világszerte szükségessé válik a *forgalmat szabályozó rendelkezések* fejlesztése, korszerűsítése. Annak következtében pedig, hogy a közúti járműközlekedés egyre inkább *nemzetközivé* válik, szükséges, hogy a legáltalánosabb szabályok nemzetközi egységesítése is időről időre megtörténjen. Ezt célozzák az e tárgykörben megtartott *nemzetközi konferenciák* és az ezeket követő egyezmények.

A nemzetközi egyezmények szabályanyaga általában két részből áll: *előírásokból és ajánlásokból*.

Az előírásokat a résztvevő és a szerződést aláíró államok — ha fenntartással nem éltek — kötelesek saját jogszabályaikban is érvényre juttatni. Az ajánlások iránymutatást adnak a résztvevőknek a szabályozással kapcsolatban.

Az előírások tartalmazzák a legfontosabb *fogalom meghatározásokat, szabályokat és jelzéseket*. Ezen határozatoknak a hazai jogban való mielőbbi alkalmazása minden ország számára kívánatos, hiszen csak így biztosítható elvileg mind a külföldi állampolgároknak a hazai, mind a hazai állampolgároknak külföldön való balesetmentes közlekedése. A hivatásos és a magán gépjárműközlekedés — a szállítás és a turizmus — országok közötti hatalmas méretű fellendülése nem teszi lehetővé az utazás folyamán érintett összes ország nemzeti szabályai elsajátításának kötelezővé tételét. Éppen erre való tekintettel fontos törekedni arra, hogy a *nemzeti szabályozás* csak a *legszükségesebb esetekben* tartalmazzon „egyéni” vonásokat. Nyilvánvaló az a kívánalom is, hogy a legfontosabb kérdésekben — áthaladási elsőbbség elve és jelzése, jelzőlámpák értelmezése stb. — a *teljes nemzetközi egyöntetőség* elengedhetetlen. Ugyancsak célszerű egy-egy nemzetközi megállapodást követően a nemzeti szabályozás gyors, konstruktív felülvizsgálata, az új szabályok mielőbbi átvétele. Különösen fontos, hogy a KRESZ a lehető *legteljesebb összhangban* legyen a környező, illetve a túristaforgalom szempontjából erősen frekvenciált egyéb külföldi országok azon szabályaival, amelyek a nemzetközi előírásoknak megfelelnek.¹ Ez-

zel a gépjárművezetőknek nagy segítséget nyújtunk, hiszen így „csak” a hazaitól többé kevésbé eltérő forgalmi viszonyokhoz, közlekedési ritmushoz kell alkalmazkodniuk. Az alapvető szabályok vonatkozásában azonban nem érheti őket meglepés.

Mindezek figyelembevételével szükségesnek mutatkozik a jelenlegi KRESZ fogalom meghatározási körét a szintbeli vasúti átjáró világegyezményben megadott meghatározásával² kibővíteni, mert pl. a villamosközlekedés speciális esetei (zárt pályák és köztut kereszteződése stb.) csak így szabályozhatók megfelelően. Ugyancsak a világegyezmény útmutatása alapján a gépjárművek fogalom meghatározási körét is célszerű a *nyergesontólóval* és a *csúklós autóbusszal* kiegészíteni.

A szabályozás egyértelműségéről

A jogszabályokkal szemben alapvető követelmény, hogy a jogalkalmazó számára megfelelő tájékoztatást nyújtson a szabályozás alá vont kérdésekben.

Valamely önálló terület alaprendelkezéseivel kapcsolatban fontos kívánalom, hogy egyrészt a területet *megfelelő részletességgel* szabályozza és ezáltal a joghézagot a lehetséges minimumra csökkentse, másrészt az előírások egyértelmű megfogalmazása útján a *jogbizonytalanságot* *ki-zárja*.

Az elmondottak érvényre juttatása nagyon lényeges egy olyan jogszabálygyűjteménnyel kapcsolatban, amelyet igen széles, állandóan változó körben alkalmaznak.

A KRESZ elsősorban a közlekedő embernek nyújt útmutatást, de ezenkívül tájékoztatást ad a közlekedés szervezőinek, s nem utolsósorban a büntiltetőző ható-

ságoknak. A *világos szövegezés* tehát azért lényeges, hogy a leírt mondatokat, a jelzések jelentését egyformán értelmezze mind a járművezető és a gyalogos, mind a hatóságok.

A közúti közlekedésnek további sajátossága, hogy a forgalomban ma már lehetetlen egy adott helyzetben egy szabály értelmezésén gondolkodni. A közlekedés felgyorsult ritmusa *automatikus cselekvést* igényel. Ezzel szemben, ha a szabály alkalmazása adott helyzetben problémát okoz (nem is beszélve arról, ha az adott helyzetre szabály nincs), ez a reakcióidőt megnyújtja, a magatartást — esetleg éppen kritikus helyzetekben — bizonytalanná teheti, ami feltétlenül *balesetveszélyt* rejt magában. Még ennél is veszélyesebb azonban, ha a járművezető — akár a helytelen szabályalkotás adta lehetőségekkel élve, esetleg ugyancsak a jogalkotás fogyatékoságaira visszavezethető oktatás útmutatása alapján — határozottan hibás, a hivatalos értelmezéssel ellentétes álláspontot alakít ki magában, s eszerint cselekszik.³

Az elmondottak alátámasztására hivatkozunk a *jobbkézszabály* helyes értelmezéséről e lap hasábjain lefolyt vitára⁴, továbbá a kanyarodó villamos és az egyenesen haladó jármű találkozásának egyes, az elsőbbség szempontjából erősen vitatható eseteire.

A jelenlegi KRESZ szintén nem tartalmaz világos előírásokat a *sorompóval ellátott* vasúti átjárónál tanúsítandó magatartásra vonatkozóan.

A *járdszigetek* mentén tanúsítandó magatartásról tartalmaz rendelkezéseket a KRESZ, azonban hiányzik a járdasziget fogalmi meghatározása, és a rendeltetésére, elhelyezhetőségére való utalás.

A szövegezés pontossága és megtanulhatósága

E problémakör szorosan kapcsolódik az előzőekben elmondottakhoz, hiszen az egyértelműség csak *pontos fogalmazás* útján érhető el.

A pontos fogalmazás ugyanakkor egy

2. E/Csod 56/16 Rev. 1. 1. lejezet, 1. §) pont. („ATUKI”) nyertoroldás)

3. Az Országos Kriminológiai és Kriminológiai Intézetben az elmúlt évtized folyamán folytatott empiriai érdeklődés az eredmények, hogy a jobbkézszabály hivatkozott értelmezésével a megballagott autóbusszervezőknek csak 23,7% a cselekvési egyezés. A kanyarodó villamosnak pedig a járművezetőknek ugyancsak jelentős része — mintegy 25% a nem látott elismeréshez.

4. Dr. Vukai László: A jobbkézszabály helyes értelmezéséhez. *Belügyi Szemle*, 1963 januári szám, 78. oldal, majd két mellékelő azonos címmel dr. Dobos László és dr. Orszós Árpádok tollából, *Belügyi Szemle*, 1963 májusi szám, 68. és 69. oldal.

veszélyt is magában rejt. Ezáltal a szövegezés annyira bonyolulttá válhat, hogy az az átlagember számára elsajátíthatatlan lesz. Ennek kiküszöbölése többféle módon érhető el.

Véleményünk szerint feltétlenül célszerű különválasztani az *előírási részt* a *végrehajtási rendelkezésektől*. (Itt például a különféle közúti létesítmények, így a táblák, lámpák stb. elhelyezésével kapcsolatos utasításokra gondolunk.)

Egyszerűbbé — s egyúttal pontosabbá — válhat a fogalmazás akkor, ha a jogszabály törvényi magyarázattal kiegészítve lát napvilágot. Egy jogszabály megtanulhatóságát véleményem szerint nem elsősorban annak hosszúsága, hanem bonyolultsági foka dönti el.

A *lényeg kiemelése* és mindenki által szembetűnővé tétele érdekében szükségesnek látszik egyéb *szerkezeti módosítás* is. Így célszerű lenne a közlekedés általános szabályát — a többi jogszabálygyűjteményhez hasonló módon — a kódex elejére helyezni. Ezt követhetnék az alapfogalmakkal kapcsolatos meghatározások, majd a jelzőtáblák és a forgalmi szabályok.

A jelenlegi KRESZ 34. §-a *megkülönböztetett helyet* foglal el mind a magyar, mind más ország közlekedési kódexében. Ez a szakasz a közlekedés rendjének és fegyelmének alappillére. A jogalkotó itt — ellentétben a speciális rendelkezésekkel (tilalmakkal és utasításokkal) — általánosságban fogalmazza meg a magatartási szabályokat. Azokról az *emberekkel szemben lámszított elvárásokról* van szó, amelyek elengedhetetlenek a balesetmentes közlekedéshez. Az (1) bekezdés a pozitív magatartásokkal foglalkozik: rendelkezések betartása, türelmes és előzékeny magatartás tanúsítása, utasításokhoz, jelzésekhez való alkalmazkodás. A (2) bekezdés a legfőbb általános tilalmakat rögzíti (veszélyeztetés, zavarás, akadályozás).

Ennek megemlézése azért vált szükségessé, mert úgy tűnik, mintha gyakran egy kategóriába tartoznának tartanánk e ren-

delkezést a többivel. A statisztikai tájékoztatókban igen nagy részarányal szerepelnek azok a balesetek, amelyek a figyelmetlen, gondatlan vezetés következményeként jöttek létre. Pedig ezt a kategóriát sohasem lehet összevonni és együtt említeni a *konkrét magatartási szabályszegés* megjelenési formáival. Hogy ez sokszor mégis így van, az a következő okokra vezethető vissza. Nem érzékelhető mindenki számára, hogy amíg a figyelmetlen, gondatlan vezetési kategória említésekor a közlekedés körében majd minden balesetnél fellelhető emberi, pszichikai magatartásformáról, tevékenységről (kíméletlenség), mulasztásról (figyelmetlenség) tesszünk említést, addig a többi, *konkrét szabályszegés* esetében ezen tevékenységek, mulasztások megjelenési formáiról van szó.⁵

A másik ok az, hogy sokkal egyszerűbb, kényelmesebb — főleg statiszitika készítése alkalmával — a bonyolultabb ügyekben a konkrét szabályszegés megállapítása mellőzésével, a balesetet ilyen általános jelenségre visszavezetni. Okként szolgálhat harmadsorban az is, hogy a járművezető konkrét KRESZ szabály ellen nem vétett, mert az adott helyzetre a jogszabály *speciális előírásokat* nem tartalmaz. (Itt jelentkezhet a már említett joghézag is, mint szabályozási hiányosság.)

A szövegezés *egyszerűségének*, *pontoságának* jó kontrollja a szabálytervezetnek a legnagyobb nyilvánosság előtt való vitára bocsátása. Az észrevételek, javaslatok, kifogások megfontolt szelektálása után sokkal nagyobb a valószínűsége annak, hogy a jogszabály az adott életviszonyokat megfelelően fogja rendezni. Nagyon fontos a már végleges és jóváhagyott jogszabályt annak *hatálybaléptítése előtt* nyilvánosságra hozni, hogy ezáltal az új rendelkezéseket a jogszabály összes alkalmazója idejében elsajátíthassa.

A pszichológiai helyességről

Mindenféle szabálynak lehetőség szerint alkalmazkodnia kell az ember *általános beállítottságához*. Ez azt jelenti, hogy a

5. A közlekedéscriminológiai kutatók nagy többsége, akik a balesetek mélyebb okait elemzik, ezen konkrét szabályszegéseket nem is tekintik a bűntettek okának.

körülményeket, lehetőségeket mindenkor maximálisan figyelembe véve célszerű az emberi magatartást szabályozni. Felesleges olyan előírásokat hozni, amelyeket előreláthatóan az emberek nagy többsége úgysem fog betartani, mert a szabály semmibe vételével biztonságosabbnak látja közlekedését.⁶

Minden ember igyekszik ösztönszerűen a természetéhez igazodni, s távoltartani magát a mesterkéltől. Ezt a körülményt elsősorban a *közlekedés szervezőinek* célszerű figyelembe venni (például az útkezesztődések alá-, fölérendelésénél, különböző szélességű, illetve forgaloműrűségű utak találkozása esetén stb.), de a szabályok megfogalmazásánál ugyancsak nem hagyható számításon kívül. Így például a főútvonalnak — útkezesztődésben — az egyenestől eltérő vonalvezetését nemcsak az elsőbbséggel rendelkező jármű vezetője részére kell kiegészítő táblán fel-

tűnően jelezni, hanem ezen információ feltűnősége még fontosabb az *elsőbbségadásra kötelezett járművezető* számára, aki a főjelző észlelésekor a megszokott és természetes körülményekhez igazodva akart tenni kötelezettségének. (A keresztirányú forgalom elsőbbségére számít.)

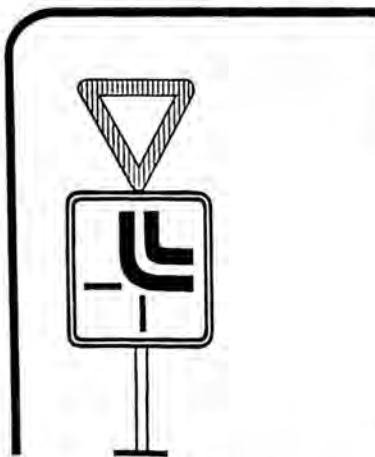
A váratlan helyzetek elé állítást nagyon célszerű a minimálisra korlátozni. A szabványok megalkotásakor is hasznos erre gondot fordítani. A *táblák méretezésénél* — a nemzetközi előírások szem előtt tartása mellett — figyelemmel kell lenni arra is, hogy egyik információ a másikat elnyomhatja, aminek megakadályozása érdekében az utóbbit ki kell emelni. Példaként ismét a *főútvonal kanyarodását* jelző kiegészítő táblát említem, amely — az elsőbbség alakulása szempontjából — fontosabb lehet a főjelzőnél. Ezen tábla oldalhosszaként a magyar szabvány 35 cm-t ír elő, ugyanezen szabvány a kör alakú tábla átmérőjét 90, 60–70, illetve 50 cm-ben jelöli meg.⁷ Ezúton is megemlítem, hogy a hatályos KRESZ-nek a hatóságok általi téves értelmezése következtében több kanyarodó főútvonal kereszteződésében *hiányzik* az elsőbbségadásra kötelező tábla alatt a *kiegészítő tábla*. Ugyancsak téves értelmezése eredménye, hogy a főútvonal kanyarodását, annak irányát, a becsatlakozó utak számát és irányát sok esetben nem a valóságos helyzetnek megfelelően, hanem a KRESZ-ben példaként bemutatott *sablonos táblával*⁸ jelzik.

Ugyancsak általános emberi tulajdonság, hogy szívesebben alkalmazkodunk olyan szabályokhoz, amelyek előírást, mint amelyek tilalmat tartalmaznak. Ennek figyelembevételével helyeselhető a *tilalmak köré* — természetesen a lehetőség határain belül — szűkíteni. Ezért tartható például helyesebbnek az útkezesztődés előtt a kötelező haladási irányt mutató jelzés a kanyarodást tiltóval szemben.

A jelen és a jövő figyelembevétele

Olyan alapjogszabály-gyűjtemény esetén, mint a KRESZ, követelményként

Főútvonal kanyarodását jelző tábla elhelyezése



6. Ilyen például az a jelenlegi motorosokra vonatkozó rendelkezés, miszerint — függetlenül attól, hogy a motoroskézpár irányjelző táblákkal rendelkezik-e, vagy sem, kanyarodások irányjelzőit kell, helyes módon kellene kiemelni.

7. Ezzel szemben — hogy csak néhányat említek — az NSZK közlekedésrendészeti szabályzata e tábla oldalhosszát a tilalmi táblákkal egyenlő 60 cm-ben, az osztrák szabvány pedig — azonosnak a kör alakú táblák átmérőjével egyenlően — 50, 60, illetve 47 cm-ben adja meg.

8. KRESZ az. 1/1. bekezdés a) pont.

támasztható, hogy az adott viszonyokat megfelelően szabályozza. Ezen túlmenően joggal számíthatunk arra is, hogy — a megalkotáskor a *várható fejlődést és változásokat* is figyelembe véve — a közeljövőre is irányt mutat.

A jelen viszonyokkal kapcsolatos elvárások kiterjednek olyan helyzetekre, amelyek egyes fejlettebb közötti közlekedéssel rendelkező államokban már érvényüket veszítették. Ezenkívül szükséges lehet olyan viszonyok szabályozása is, amelyek másutt már „természetesek”.⁹

A jövőre nézve célszerű már most olyan rendelkezéseket is a jogszabály paragrafusai közé sorolni, amelyeknek alkalmazása esetleg csak néhány év múlva válik elengedhetetlenül szükségessé. Így például feltétlenül helyeselhető lenne, ha a KRESZ utasítást tartalmazna a *helytakarékos parkolásra, a lakott területen kívüli 100 km/ó-ban maximált sebességre, a záróvonal melletti parkolás* lehetőségeinek eseteire és a *tompított fénycsóvó* lakott területen belüli kötelező használatára vonatkozóan. Ugyancsak célszerűnek tűnik az útkereszteződés előtti, illetve utáni *megállási tilalom* módosításának időszerűségét megvizsgálni — legalábbis a személygépkocsik vonatkozásában. A zsúfolt belvárosokban ez a szabály már ma is, de a jövőben még inkább csak arra jó, hogy a gépkocsivezető büntudattal — a bírságtól való félelmében — állítsa kocsiját a tiltott helyre. Ezzel egyidejűleg ajánlatos a megállási tilalmat — a jelenlegi rendelkezésen túlmenően és az ott említett járműfajták kivételével¹⁰ — a *gyalogátkelhely utáni* meghatározott útszakaszra is kiterjeszteni, hiszen keskenyebb utakon a veszély ebből az irányból is fenyeget.

A tömegközlekedésnek, a nagyvárosokban egyre fokozódó szerepére tekintettel, elsőbbségi helyzetet megfelelően rendez-

ni ugyancsak kívánatos. (Megállóból kiindulás, külön busz nyom, ennek az útburkolaton és táblán történő jelzése stb.)

Célszerű a jelzőtáblák *szimbólum-variációját* — a világegyezmény adta lehetőségek figyelembevételével — bővíteni. A jó szimbólumok megtanulása nem okoz problémát.

A szabályok végrehajthatóságáról

A jogszabályok meghozatalánál figyelembe kell venni, hogy azokat *együtlenül* végre is lehessen hajtani. Célszerű ezért meghozataluk előtt megvizsgálni, hogy erre az objektív feltételek adottak-e?

Az új rendelkezések elsajátításának lehetőségeiről, illetve a kívánalmakról az előzőekben már említés történt. Ezért ezúttal a *technikai problémákról* ejtünk néhány szót.

Ismeretes a KRESZ-nek azon rendelkezése, hogy — immár 10 éve — a közúti jelzőtáblákat ki kell *világítani*, vagy *fényvisszaverő* anyaggal be kell vonni. A rendelkezések a mai napig sem sikerült mindenütt érvényt szerezni. Ugyancsak nem valószínű, hogy a legutóbbi KRESZ módosításnak a *lakott terület* kezdetét és végét jelző táblákkal kapcsolatos rendelkezésének (táblacsere) határidejét mindenütt sikerül betartani. A múlt hibáin és tanulságain okulva célszerű az adottságok és a lehetőségek előzetes, gondos tanulmányozása és számításba vétele után dönteni az egyes rendelkezések hatálybaléptetésének időpontjáról.

•

Végezetül fontosnak véljük hangsúlyozni, hogy még nem volt a világnak olyan országa, ahol csupán a megfelelő közlekedésrendészeti szabályokkal a baleseteket meg lehetett volna előzni. A jövőendő szabályozás is csak a közlekedő ember és az őt támogató közlekedésszervezés, a technikai előfeltételek, eszközök együttműködése alapján lehet eredményes.

9. Ilyenek például a közúti jelzőtáblák fényvisszaverő anyaggal való bevonásának, vagy kivilágításának kötelezővé tétele, avagy, hogy parkolás céljából szorosan a járda mellett kell megállni stb.

10. KRESZ 63. § (4) bkezdés e) pont.