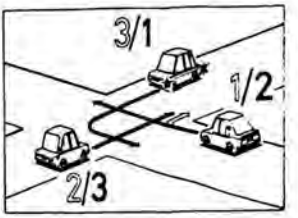
A biztonságot szolgálja?



(ÚJABB GONDOLATOK A HÁRMAS TALÁLKOZÁSRÓL)

A lap 5. számában „Hármas találkozás egyenrangú útkereszteződésben" címmel dr. Tóth Sándor megkapó logikával és jogdogmatikai érvanyaggal veszi védelmébe az 1984-es Útmutató azon megfogalmazását, amely szerint „ha egyenrangú útkereszteződéséhez három jármű érkezik megközelítőleg egyszerre, amelyek közül az egyik balra akar kanyarodni, és ennek a jobb oldala felől a kereszteződéshez más jármű nem érkezett, a biztonságot az szolgálja, ha a balra kanyarodó jármű halad elsőként tovább". Kifejti továbbá, hogy „a balra bekanyarodóval szemben érkező és egyenesen tovább haladni szándékozó ugyanis nem a balra bekanyarodónak köteles elsőbbséget adni, hanem a tőle jobbról érkezőnek. Tehát nem a balra bekanyarodó készteti őt megállásra, hanem a tőle jobbról levő, mert annak köteles elsőbbséget adni". Okfejtésében arra is hivatkozik, hogy „a megkérdezett gyakorlati szakemberek véleménye szerint a gépjárművezetők szinte kivétel nélkül a jobbkéz-szabály alapján folytatják útjukat a viszonylag nem sokszor előforduló ‚hármas találkozás" esetében. Ha tehát a gyakorlatban ez él, ezt helyes erősíteni az értelmezéssel is."

Sajnos a látszólag tetszetős, de olykor csak féligazságokat tartalmazó érvelés – úgy elméleti mint gyakorlati szempontból – korántsem old fel minden aggályt.

1. ELMÉLET

Úgy vélem, egyetlen magyar állampolgár számára sem lehet kétséges, hogy az államhatalom és az államigazgatás magas szintű jogszabályai minden érintett fél részére (ideértve az igazságügyi szerveket is) kötelező erejű iránymutatással szolgálnak a mindennapi gyakorlat számára. Nem kell különösebb jogi jártasság ahhoz sem, hogy tudjuk: az államhatalmi és igazgatási hierarchiában az alacsonyabb szinten álló jogszabályok nem lehetnek ellentétben a magasabb szintű jogforrással. Jelen esetben egy miniszteri rendelet nem mondhat ellent egy törvényerejű rendeletnek.

Megnyugtatásként előrebocsátom: ez utóbbiról szerencsére szó sincs. „Csupán" értelmezési zavarról beszélhetünk. Amikor azonban egy vitatott – vagy vitatható – kérdéshez hozzányúlunk, illő dolog a „tiszta forrásból" meríteni. Ez pedig jelen esetben a KRESZ-világegyezményként élő rendelkezés, amelyet a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsának 1980. évi 3. sz. törvényerejű rendelete tartalmaz az 1968. évi november hó 8. napján Bécsben aláírásra megnyitott Közúti Közlekedési Egyezmény kihirdetéséről, és amely tvr. a Magyar Közlöny 1980. évi 23. számában jelent meg.

Nézzük hát, mit mond ez a rendelet – szó szerint – az elsőbbségi és a balra kanyarodási szabályokról. Az útkereszteződésben való áthaladás szóban forgó esetével kapcsolatban a 18. cikk 4. a) pontja előírja, hogy „a járművezető azokban az országokban, ahol a közlekedés jobboldali irányú, az útkereszteződésnél köteles áthaladási elsőbbséget adni a jobb keze felől érkező járműveknek...". A 16. cikk az irányváltoztatással foglalkozik. A 2. pont szerint az „irányváltoztatási művelet alatt a vezető köteles – anélkül, hogy az Egyezmény 21. cikkének a gyalogosokra vonatkozó rendelkezéseit érintené – elsőbbséget adni a szembejövő járművek részére azon az úttesten, amelyet elhagyni készül...". Nyomban meg kell említeni: a magyar KRESZ a világegyezménnyel az érintett elsőbbségi szabályok vonatkozásában teljes összhangban van.

Itt utalok arra, hogy a KRESZben foglalt közlekedési szabályok két nagy csoportba sorolhatók. Egyes esetekben (pl. a biztonságos sebesség megválasztása adott sebességhatáron belül) az előírás alkalmazása a járművezető mérlegelésétől függ; más esetekben (mint a most tárgyalt kérdéskörben is) a járművezető – mivel a KRESZ erre nem ad felhatalmazást – nem mérlegelhet. Vannak még olyan kogens szabályok is, amelyek végrehajtása tekintetében a jogszabály kivételt (vagy kivételeket) tesz. Tekintettel arra, hogy a balra bekanyarodás szabálya egyrészt mérlegelést nem tűrő, másrészt a KRESZ kifejezett kivételt nem teremt, a főszabály következetes végrehajtása minden esetben feltétlenül kötelező. Azt pedig úgy vélem nem szükséges különösebben hangoztatni, hogy az egyértelmű mérlegelést nem tűrő jogszabálynak a szövegtől eltérő értelmezése már nem értelmezés, hanem jogalkotás. Ez pedig a jogszabály végrehajtására kötelezett szerv számára megengedhetetlen.

Részletesebben: A világegyezmény nem szól arról (de a magyar KRESZ sem), hogy mi a feladat, ha egyenrangú útkereszteződésben jobbról nem érkezik jármű. Nem beszél arról, hogy ebben az esetben az áthaladási elsőbbség szabályai bármiképp megváltoznának. De arról sem – és ez a leglényegesebb –, hogy a balra kanyarodás során az elsőbbségadási kötelezettség alól bármiféle kivétel volna. Ha erre okot látott volna a jogalkotó, bizonyára megtette volna. Ha máskor nem, a legutóbbi jogszabálymódosítás erre igazán megfelelő alkalom lett volna. Mindebből az követ-

kezik, hogy a balra bekanyarodó elsőbbségadási kötelezettsége nem függ semmiféle egyéb körülménytől, csakis attól, hogy szemből érkezik-e jármű vagy sem.

Viski László „A jobbkéz-szabály helyes értelmezéséhez" c. cikkében (Belügyi Szemle 1968/1. szám) brilliáns logikával bizonyította be, hogy a dr. Tóth Sándor által hivatkozott legfelsőbb bírósági álláspont – és ezért a jelenlegi Útmutató álláspontja is – dogmatikailag elfogadhatatlan. Ebben a cikkben foglaltakkal maradéktalanul egyetértek, ezért azt tartom célszerűnek, hogy e tanulmányból – amely ma is teljes mértékben időszerű (és a gyakorlati szempontokat sem nélkülözi) – idézzem a legfontosabb gondolatokat.

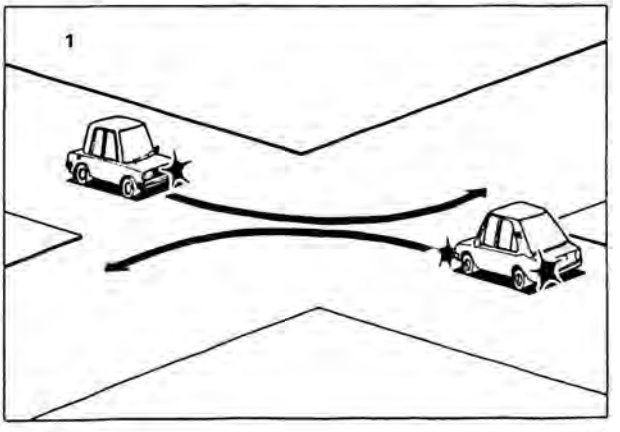
2. GYAKORLAT

Dr. Tóth Sándor hivatkozik – a jelenlegi Útmutatóval egyetértésben – a biztonság követelményére. Továbbá arra, hogy szerinte ez a szokásjog, amit az Útmutató csak megerősített.

Először is arra kell felhívni a figyelmet, hogy volt már a Legfelsőbb Bíróságnak erről a kérdésről a Legfőbb Ügyészséggel, a BM-mel és a KPM-mel egyetértésben hozott döntése (1967). Ezt követően 1976-ban látott napvilágot egy Útmutató – a KPM és a BM jóváhagyásával. Ez helyesen felismerve a már röviden felvázolt problémákat, tisztázatlan forgalmi helyzetnek minősítette azt a szituációt, amelyet a Legfelsőbb Bíróság már tíz évvel korábban tisztázott. A Legfelsőbb Bíróság korábbi állásfoglalását nem helyezte hatályon kívül, így az továbbra is iránymutató volt a joggyakorlat számára. Ezután jelent meg 1984-ben a KM és a BM által jóváhagyott legújabb Útmutató, amely elődjével homlokegyenest ellentétes álláspontja helyezkedett, és ismét tagadta, hogy a hármas találkozás tisztázatlan forgalmi helyzet lenne. 1976–1984. között tehát az ügyészség vádolhatott, a bíróság ítélkezhetett az 1967-es döntés alapján, hiszen az 1976-os Útmutatóra egyikük sem adta áldását. (A jelenlegire sem, tehát a mostani Útmutatóban foglalt értelmezések sem kötik.) A szabálysértési hatóságok ki tudja, milyen álláspontot foglaltak el, hiszen (a KM-mel együtt) a BM mindhárom álláspontjával egyetértett. Viszont törvényességi felügyelet szempontjából az ügyészségek hatáskörébe tartoztak. Továbbá: 1976–1984 között a KRESZ oktatási segédletének alapja az 1976-os Útmutató volt. Több százezer gépjárművezető tanulta meg az alap- és továbbképzések során, hogy a hármas találkozás szóban forgó esetében egymásra vannak utalva. Ez a helyzet azonban – dr. Tóth Sándor szerint – nem volt eléggé biztonságos, vagy legalábbis kevésbé, mint a jelenlegi „jótanács". Egyetlen érve: minden útkereszteződésnél a kereszteződés térségének útviszonyai függvényében – másként alakulna az áthaladási sorrend. Másként kellene elsőbbséget adni egy tágas, és megint másként egy szűkös útkereszteződésben.

Az állítás igaz, a biztonságra való hivatkozás azonban már vitatható érv. Be kellene végre látni egyrészt azt, hogy a már jelenleg is az elviselhetőség végső határáig túlszabályozott KRESZ úgysem képes – dedós módon – minden egyes közlekedési szituációra kész recepttel szolgálni. Ma is, és a jövőben is meg fog engedni alternatív döntéseket (lásd 1. ábra; a szemből érkezők balra kanyarodásánál az ún. „amerikai kanyarvételt", a balra kanyarodás megegyezéses alapon való alkalmazását), nem is beszélve az olyan életfontosságú, valóban „vérre menő" döntésekről, mint pl. a kijelölt gyalogos átkelőhely biztonságos megközelítése vagy az éjszakai vezetés több kérdéskör. Másrészt viszont minden igyekezet ellenére mindig lesznek tisztázatlan forgalmi helyzetek (pl. egyenrangú útkereszteződésben a négyes találkozás).

Nem tudom, mi a véleménye az Olvasónak, mint gyakorlati szakembernek a cikkben hivatkozott gyakorlati szakemberek véleményéről. Én is közéjük sorolom magam, s így bátorkodom megemlíteni, hogy egyrészt a hármas találkozás attól függően fordul elő sokszor vagy ritkán, hogy mihez viszonyítjuk. Munkahelyemtől 200 méterre pl. csúcsforgalomban percenként 5-10 ilyen helyzet adódik. Hogy sok-e vagy kevés, megítélés kérdése. Ami pedig azt az érvet illeti, hogy a gépjárművezetők „szinte kivétel nélkül" az 1984-es Útmutató tanácsát követik – s márcsak ezért is erősíteni kell ezt az álláspontot – szintén vitatható. Egyrészt azért, mert más gyakorlati szakemberek szerint még a KRESZ-módosítás után fél évvel sem igaz az állítás. Másrészt ezen az alapon az olyan gyakorlatot is erősíthetné a jogértelmezés, mint a kijelölt, gyalogosoktól zsúfolt átkelőhelyeken az 50–60 km/h sebességgel való áthajtást, hiszen az autósok többsége – szerencsére korántsem kivétel nélkül – ma sajnos így közlekedik.



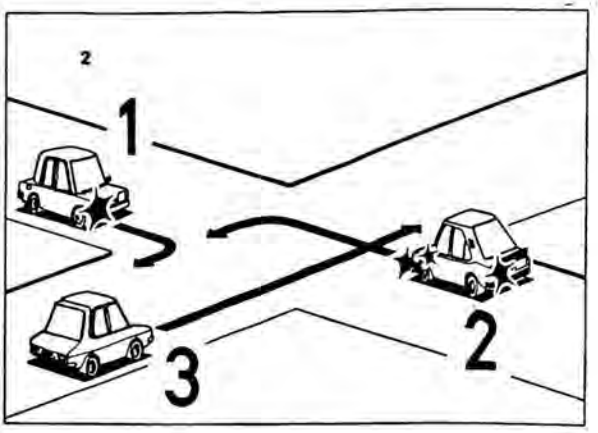
Ugyanakkor – Viski Lászlóval, aki sajnos ezt már nem teheti – kérdezem a következőket:

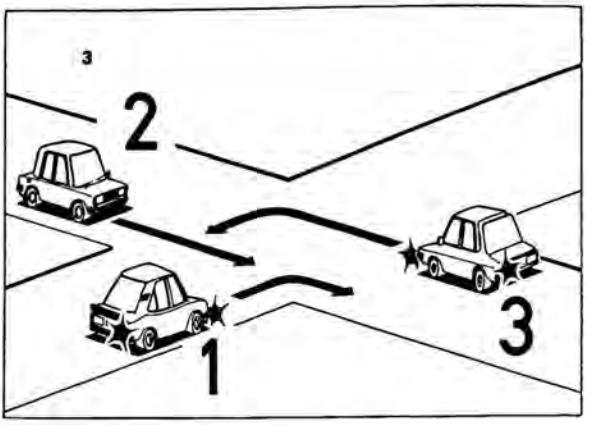
Mennyire biztonságos,

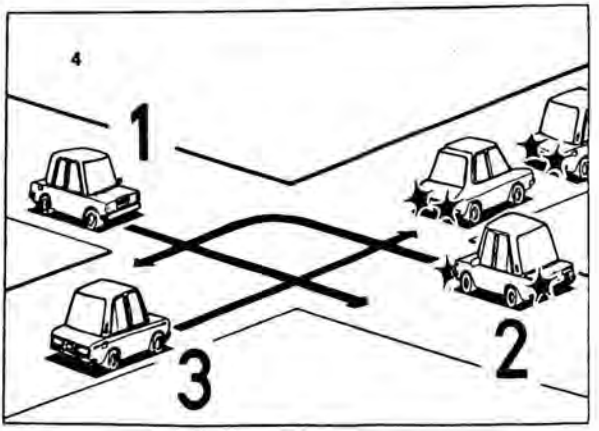
1. ha a balra kanyarodó vezetőnek nemcsak arról kell meggyőződnie, hogy jobbról érkezik-e jármű, hanem arról is, hogy a vele szemben és a tőle balra levő mit fog a következő másodpercben tenni? Mert ugye nyilvánvaló, hogyha a balra kanyarodóval szemben közlekedő jobbra kíván kanyarodni, ő már nem mehet el előtte? (2. ábra)
2. ha arról is meg kell győződnie, hogy a tőle balra levő nem kanyarodik-e jobbra, mert ebben az esetben az elsőbbség a balra kanyarodótól függetlenül oldódik meg? (3. ábra)
3. ha azt is figyelnie kell, hogy a tőle balra levő nem mondott-e le a bal keze felől érkező részére elsőbbségéről – mert esetleg tilos számára egyenesen tovább haladni? (4. ábra) És mivel kell foglalkoznia az eredetileg csak jobbra figyelésre kötelezett, a kanyarodóval szemben haladó autósnak? Most már azzal is, hogy a szemből jövő miként értékeli a tőle balra, az egyébként elsőbbségi viszonyban nem is levő társa továbbhaladási „esélyeit"?
4. ha a kereszteződés szélessége függvényében kell egyszer így, másszor úgy alkalmazni a balra kanyarodási szabályt, vajon egy 4×4 sávos egyenrangú útkereszteződésben mit kell tenni? (Mint látható, a kereszteződés szélességének kérdése semmiképp sem kerülhető meg. Persze mondhatja bárki, hogy ilyen széles utakat egymásnak alá-fölé rendelik. Nálunk. De vannak fejletten motorizált országok – ahol a közlekedés biztonsága ráadásul jobb a miénknél –, ahol általános szabály a jobbkéz-szabály. Ott a magyar autósnak mit kell tennie?)

Összefoglalva: az Útmutatónak az idézett szövegét tartalmilag nem tudom elfogadni, mert

1. ellentétes a Világegyezmény és a magyar KRESZ tartalmával;







2. a sokféle információfelvételi kényszer miatt nagy a tévedés lehetősége, következésképpen a megoldás nem biztonságos;
3. ellentmond a már tíz éve tanított és elsajátított oktatási és vizsgaanyagnak, és az ennek alapján kialakult gyakorlatnak;
4. mind a szabálysértési, mind a büntető eljárás során bizonytalanná, következetlenné teszi a joggyakorlatot, adott esetben vitathatóvá teszi a felelősséget. Ezáltal lerontja a büntetéssel fenyegetésnek, illetve a büntetésnek tulajdonított legfőbb hatást, a generális és a speciális prevenciót.

Most már csak az a kérdés, mit oktassunk? Talán azt, amit a tapasztalt vezető szokott ilyen körülmények között tenni – és sikerrel. Ha balra kanyarodik, megvárja mit tesz a szemből jövő, és ha az int neki: megy. Ha pedig ő van az utóbbi helyében: ő jelez a balra kanyarodónak. Vagyis a lehető legbiztonságosabban tisztázza a forgalmi helyzetet. Akár tisztázott jogilag, akár nem. De ha ez a megoldás a legjobb, akkor vajon miért próbáljuk az autósokat egyrészt állandóan udvariasságra ösztönözni, vagy amikor végre élhetnének – felnőtt ember módjára – ezzel az erényükkel, egyszerre támadjuk hátba a jogot és vesszük el az egyén örömét?

Dr. IRK FERENC