

IRK FERENC

(No) speed limit?

*Vasárnap hajnalban két lány és két fiú veszítette életét a 7-es úton,
feltehetően diszkóból tartottak hazafelé.*

2006. szeptember 10., vasárnap 8.14

MTI-hír

Négy ember – két fiú és két lány – halálát okozó közúti baleset történt vasárnap hajnalban a Fejér megyei Petend községnél.

A 7-es főúton egy személygépkocsi lesodródott az útról, majd egy fának ütközött. Az Opel Astrában tartózkodó négy ember életét veszítette. A baleset oka egyelőre nem ismeretes – mondta az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság ügyelete az MTI-nek.

Az MTI értesülése szerint budapesti és érdi lakosok voltak az áldozatok, akik valószínűleg a balesetet megelőzően a Velencei-tónál egy diszkóban voltak, a rongcsok között ugyanis megtalálták a szórakozóhely belépőjegyét. Az autó teljesen összeroncsolódott.

Az utóbbi hónapokban megszorodtak azok a hangok, amelyek az autósokat arra csábítják, hogy tiltakozzanak a jelenlegi sebességhatárok ellen. Természetesen(?) nem azért mozgósítanak, hogy legyünk figyelmeesebbek, közelítsük meg óvatosabban a zebrákat, útkereszteződéseket. Épp ellenkezőleg: a lakott területen kívüli, ezen belül is főként az autópályákon érvényes sebességkorlátozások ellen buzdítanak. Úgy vélik – s erre külföldi példákat is hoznak –, hogy a honi sebességhatárok az utak és a járművek képességeihez képest irreálisan alacsonyak.

Nem volna semmi baj, ha ezt az ötletet nem támogatnák a lakosság vagy annak jelentős része számára mértékadónak számító emberek. Akad közöttük művész, politikus is. Sajnos úgy tűnik, hogy a média egyes formái is fantáziát látnak az ötletben. Jelentős hírtéke van az ilyen kezdeményezésnek egy olyan országban, amely a bal-eseti halálozást tekintve Európa sereghajtói közé tartozik. Egy olyan országban, ahol feketén-fehéren bebizonyosodott, hogy a legutóbbi autópályasebességhatár-növelés oki összefüggésben volt a rákövetkező évek balesetihaláloztszám-emelkedésével. Persze ha megnézzük, kik ennek a mozgalomnak a hangadói, már nem kell anynyira csodálkoznunk. Így például az a pártpolitikus lúzte zóslajára' ezt az – autósok je-

¹ <http://pecs.index.hu/index.php?id=6970>

lentős körében kétségkívül szimpatikus – ötletet, aki nemcsak hogy fittyet hány egy négy évtizede kötelező jogszabályra, de még odáig se jutott el, hogy belőssa: ő is, gépkocsivezetője is meghalhat, ha nem használja a biztonsági övet.² Természetesen sajnálkozhatunk, hogy az őrangyalok olykor nagyon elfoglaltak, és nincs idejük mindig idejében közbelépni. Esetleg épp akkor járnak másfelé, amikor élelmentésre szoruló „Iárgyuk” egyébként – jogilag – véllenül, tehát más hibájából lesz súlyos baleset részese. Merthogy ilyen alkalmakkor sem növeli a túlélés esélyét, ha a be nem csatolt öv miatt a gépkocsivezető kifejeli a szélvédőt, utasa pedig kizuhan a járműből.³

Aki az iménti oksági összefüggéseket kétségbe vonja, az itt abbahagyhatja az olvasást. A továbbiakban nem neki szól a mondanóm. Amit egy autóban ülő kisgyerek is tud (mert többnyire ezt látja szüleitől, mármint hogy megukot is, őt is becsatolják), arról nem szerencsés ostoba emberekkel (köztük olykor rendőrökkel, „államérfiakkal”, politikussokkal) vitalkozni.

Az imént már szó volt a baleseti statisztikáról. Magyarország valahogy ebből a szempontból sem tudott az elmúlt években elmozdulni a mélypontról. Miközben Európa „boldogabbik” és gazdagabb részén, Nyugat, de még inkább Észak-Európában a baleseti halottak számának csökkenése (egy már eleve alacsonyabb szintről) meghaladja az Európai Unió igényét⁴, addig Magyarország az általa vállalt 30%-os halotyszám-csökkenést nem fogja tudni produkálni 2010-re, de a későbbi csatlakozásra hivatkozva önkényesen kitölti határidőre sem igen fogja tudni megfelelni az említett régiókhöz képest nagyon magas balesetihalalt-számot. Miközben „na speed limit” ötletek röpködnek az éterben, egy-egy hétvégén annyira halnak meg, mint a hevenes évek elején. De hát akkor még lehetett rozoga autókkal száguldozni, most meg életünk jelentős részét közlekedési dugókban araszolva töltjük. (Ennek persze nem csekély hatása van a budapesti évről évre kedvezőbb baleseti számadatakra.) Tudjuk: Magyarország a régió más országai-
val együtt a balesetek terén (is) úgynevezett követő ország volt, és belátható ideig az is marad. De nem közömbös, hogy ez a követési időköz mekkora, növekszik-e a távolságunk az élen haladókhöz képest, vagy csökken. Nem mindegy, hogy a vezető észak-európai országokhoz képest a lemaradásunk 12 vagy 15 év, hogy ugyanez a nyugat-európai országok viszonylatában 9 vagy 14 év-e. (A követési

2 Tollerék nem voltak bekötve. <http://www.online.rtklub.hu/hirek/hozank/?id=0607227005>

3 2004-ben a halólos kimenetelű balesetek 41%-ában a sérültek nem használták a biztonsági övet. Ugyanez az arány 2005-ben 67%-ra emelkedett. Fekete Gy. Attila: Minek a szigor, ha nincs járó? Népszabadság, 2006. július 22. 5. o.

4 A Népszabadság 2006. szeptember 1-jei számának 2. oldalán köthető miniszterföld.

5 European Commission: White Paper: European transport policy for 2010: time to decide. COM (2001) 370 final. 12 September 2001.

http://www.eurosaire.prd.fr/7pc/doc/1131022490_livre_blanc_politique_transports_2010.pdf

időköz azt fejezi ki, hogy bizonyos viszonyszámokban, mint például a lakosság-számhoz vagy a gépjárműszámhoz viszonyított halottszám tekintetében hány év késéssel vagyunk képesek az előtünk halodók eredményeit produkálni.)

Prevenációs módszertan

E sorok írója úgy másfél-két évtizeddel ezelőtt egy előadásban azt találta kérdezni, hogy vajon a követésre méltó országok autóvezetői milyen eredményeket produkálnának hazánkban, ha az itthoni utakon, itteni járművekkel kellene helytölteniük. Ezzel azt szándékoztam érzékeltetni, hogy esetleg nemcsak a magyar járművezetők teljesítménye gyengébb annival a Lajtán túli társaiknál, mint amennyivel több balesetnek lesznek részesei, hanem a járműpark elavultsága és a rossz úthálózat, az autópályák hiánya, a sokszor slendrián forgalomszervezés is jelentős szerepet játszik a statisztikai számok alakulásában. Ma már ezt a feltételezést, legelőbbis részben, korrigálnom kell. Sőt azt a széles körben elterjedt és évtizedeken keresztül általom is vallott tételt sem fogadom el maradéktalanul, miszerint nem elsősorban a büntetés súlyossága, hanem annak elkerülhetetlensége fejt ki preventív hatást. A következőkben röviden igyekszem megindokolni az olvasók egy része által fellelhetően élénken helytelenített jelenlegi álláspontomat.

A gondolkodásra épp a reménytelennek látszó hazai közlekedésbiztonsági helyzet szolgáltatja az apropót. Ehhez hozzájárult egy csaknem 12 ezer kilométeres, három hét alatt gépkocsival megtett nyugat- és észak-európai turistaút, ami magában foglalja a közlekedésbiztonsági empiria gyűjtését olyan országokban, mint Ausztria, Németország, Dánia, Svédország, Norvégia, Finnország – majd újra Németország, Ausztria. Tanulságos volt – még ha csak felületesen is – élményszerűen (és némi szakirodalom begyűjtésének segítségével) megismerkedni ezen országok közlekedési kultúrájával, forgalomszervezésével, forgalom-ellenőrzési és szabálysértési bírságolási gyakorlatával, és megszerezni, hogy mi húzódik meg a felsoroltak biztonsági „filozófiája” mögött.

Az 1. számú táblázat azt mutatja be, az egyes országokban a lakosságszámra vetítve milyen a közúti közlekedési baleseti halálozási szám.⁶

⁶ Tudjuk, hogy a lakosságszámhoz viszonyított baleseti számokat érzékellenek az egyes országoknak a motorizáció fejlettségéből adódó eltéréseire, azonban azt jól mutatják, hogy a különböző államok lakosainak méltára baleseti veszteséggel kell szembenéznük. Masi csak jelezzük, hogy Magyarország a többi országhoz képest viszonylag alacsonyan motorizált. Ez azt jelenti, hogy ha a gépjárműszámhoz mérnénk a baleset-halálozási számot, még kedvezőlenebb lenne a bizonyítványunk – Ausztriához képesti is.

I. számú táblázat
A közúti közlekedési baleseti halálozás száma
az egyes országokban

Ország	Lakosságszám (ezer fő) ⁷	Balesethalotti-szám (30 napos állapot) 2003-ban ⁸	Százézer lakosra jutó balesethalotti-szám	Százmillió járműkilométerre jutó balesethalotti-szám ⁹ 2004-ben
Ausztria	8 200	931	113,5	10,8
Dánia	5 500	432	78,5	7,7
Finnország	5 200	379	72,3	7,4
Magyarország	10 100	1326	131,3	nincs adat
Németország	82 400	6613	80,3	8,4
Norvégia	4 600	280	60,9	7,3
Svédország	9 000	529	58,8	6,3

A számok önmagukért beszélnek, és jól láthatóan elválik egymástól három vagy inkább négy országcsoport. Az egyik végponton található Magyarország és tőle nem túl messze Ausztria. A másikon Norvégia és Svédország. A harmadik Németország és Dánia. Finnország – amely korábban a skandináv tömbbe volt sorolható – ma már inkább német–dán adatokhoz közelít, bár annál némileg jobb eredményt mutat fel. Ez elsősorban nem arra vezethető vissza, hogy a finn eredmények romlottak, hanem arra, hogy a németországi adatok évről évre lendületesen javulnak. Azt azért nem árt leszögezni, hogy a Skandináv-félsziget két országában a lakosságszámra vetítve kevesebb mint feleannyian halnak meg, mint Magyarországon. Valamit tudhatunk, amit el kellene lökünk tanulni. Akkor is, ha Magyarország a legfontosabb (de a legtöbb bizonytalanságot is tartalmazó) viszonyítási mutatóról nem vall. (Megjegyzendő: a futóteljesítményre jutó halottak számát tekintve Svédország és a többi skandináv ország között nagyjából akkora az eltérés, mint ez utóbbiak és az őket leginkább megközelítő Németország között. Továbbá az is, hogy mivel a most vizsgált országok többségében az autópályákon a gyorsforgalmi utakhoz képest az összesítésben több mint kétszeres a szorzó: a gyorsforgalmi utakra a 2003-ra megadott 14,0 magyar számhoz a százmillió járműkilométerre jutó halottak száma kb. 30-32 lehet. Ez mintegy háromszor nagyobb az osztrák és több mint négyszer magasabb a skandináv adatok többségénél.)

A 2. számú táblázat azt mutatja, hogy az egyes országokban lakott területen kívül milyen generális sebességkorlátozások vannak érvényben.¹⁰

⁷ http://hu.wikipedia.org/wiki/Eur%C3%B3pa_orsz%C3%A1gai

⁸ Forrás: Személyrűléses közúti balesetek. ORFK-ÖBB, 2005, 43. o.

⁹ <http://www.cemi.org/road/IRTADPUBLIC/we2.html>

¹⁰ <http://de.wikipedia.org/wiki/Geschwindigkeitsbegrenzung#Europa>

2. számú táblázat
Lakott területen kívüli sebességkorlátozások

Ország	Sebességkorlátozás km/óraban személygépkocsinak		
	Autópálya	Gyaroligalmi út	Égyéb út
Ausztria	130 (160)	100	100
Dánia	110	80	90
Finnország	120 (130)	100 (110)	80 (100)
Magyarország	130	110	90
Németország	nincs	nincs	100
Norvégia	90 (100)	80	70 (80)
Svédország	110	90	70

Néhány kiegészítés a táblázathoz:

1. Ausztriában a 160 km/órát csupán néhány, speciális telematikával ellátott útszakaszon, egyelőre kísérleti jelleggel engedélyezik.
2. Finnországban, Norvégiában és Svédországban – a megadott sebességhatáron belül – valamennyi lakott területen kívüli útszakaszon egyedileg határozzák meg a megengedett maximális sebességet. Norvégiában ugyanez érvényes lakott területen belül is.
3. Németországban az autópálya-hálózatnak viszonylag csekély szakaszán, kizárólag kiválóan kiépített, forgalomtechnikai szempontból rendkívül kedvező, forgalomsűrűség szempontjából is előnyösnek ítélt útszakaszon érvényes a megállapítás. Minden egyéb autópálya-szakaszon egyedi sebességkorlátozás van érvényben, ennek maximális értéke 130, leggyakrabban azonban 120 vagy 100 km/óra, és egyre több szakaszon – változtatható jelzésekű kijelzők segítségével – alkalmazzák a forgalmi viszonyoktól függő sebességkorlátozást. Az ajánlott sebesség 130 km/óra, ezt írják ki az ország határain is. Ha valaki ezt a sebességet túllépi és a sebességtüllépés miatt okoz balesetet, akkor nemcsak gyorsajtósért vonják felelősségre, hanem a biztosítócégek is durva gondatlanságot állapítanak meg nála, ennek súlyos következményei elsősorban a cascósokat érintli.
4. Finnországban – ha az utak nem körforgalomban keresztezik egymást – valamennyi útkereszteződésben legfeljebb 70 km/óra a (táblán jelzett) megengedett legnagyobb sebesség.
5. Norvégiában és Finnországban csak az északi területeken, viszonylag gyér forgalom mellett engedélyezett a legfeljebb 100, illetve 130 km/óra sebesség.

Mielőtt felháborodna bárki a számunkra első pillantásra talán szokatlan (mármint szokatlanul alacsony) sebességhatárokon, álljon itt egy kutatási megállapítás. E szerínt az állagsebesség növekedésével növekszik a baleseti sérülés valószínűsége. Ez

evidens, mondhatni, közhely. Az azonban elgondolkodtató, hogy a halálos sérülés kockázata az átlagsebesség növekedésének negyedik hatványával nő.¹¹ Ebből pedig az következik, hogy a halálos kimenetelű balesetek számának drasztikus csökkentése elképzelhetetlen a mai magyarországi átlagsebességek radikális mérséklése nélkül.

Mielőtt a szubjektív tapasztalatokra térnék, álljon itt még egy tanulságos adatsor az említett országokról. A 3. számú táblázat ezekben az országokban a gyorshaját, a tiloson áthaját és a széles körben bocsánatos bűnnek tartott tilosban parkolást fenyegető bírságok összegét tartalmazza euróban vagy erre a pénznemre átszámítva.¹²

3. számú táblázat
Bírságok (euró)

Ország	20 km/órás sebeségülépés	Tiloson áthajás	Tilosban parkolás
Ausztria	20-55	70-145	minimum 10
Dánia	70-270	135-200	70
Finnország	minimum 115	minimum 8 napi tétel	10-40
Magyarország	maximum 230	maximum 80	minimum 10
Németország	maximum 35	50-200	5-50
Norvégia	minimum 400	650	95
Svédország	minimum 130	minimum 130	minimum 20

Amint látható, a különböző országokban nagyon eltérők a gyorshajás (és a tilos jelzés figyelmen kívül hagyásának) szankciói. Azt érdemes megvizsgálni, hogy mi ösztönözhetné a jogalkotókat az országok eltérő sebességszabályozására, és mire vezethető vissza az északi országokban (ezúttal már Dániát is e körbe sorolva) a számunkra döbbenetesen lassúnak tűnő sebesség túlnyomó többség általi akceptálása. Úgy tűnik, hogy mindkettőnek eltérők lehetnek az okai, különbözők a motíváló tényezők. Ami biztos (nemcsak lakott területen kívül, hanem belül még inkább), hogy az autósok többsége vagy betartja, vagy legfeljebb egy lízest tesz rá (persze csak lakott területen kívül) a megengedett sebességhatárra. Minél északabbra megyünk, annál inkább szabálykövetők a polgárok, és nemcsak a helybeliek, hanem a vendégek is. A jó példa is ragodós.

¹¹ Halló Péter: A sebességhatárokról. Népszabadság, 2006. március 29., 20. o.

¹² http://www.adorc.de/images/Verkehrsswenden_tcm8-89968.pdf 2006. augusztusi állapot, az összegek számos országban az aktuális euróárfolyam függvényében változnak. Finnországban a tilosban hajás függ az elkövető jövedelmétől.

Úgy tűnik, hogy – főként autópályákon – Európa-szerte növekszik azoknak az aránya, akik többé-kevésbé jogkövetők. Ez több okra vezethető vissza, és az egyes tényezők szerepe legfeljebb egy alapos nemzetközi kutatás során volna bizonyítótó erővel kimutatható a végeredményben. Ami – a helyi szakemberek jelentős része szerint – áttörést hozott, az az automatikus sebesség-ellenőrzés rohamos terjedése. Amíg ilthon a rendőri vezetők az elmúlt években energiájuk tekintélyes részét arra a meddő vitára fecsérelték, hogy miként lehetne – mint a régi szép időkben – továbbra is hátulról lényképezve az autókat, ezután is kizárólag a gépjárművel tulajdonló terhére róni a szabálysértés elkövetését, addig Nyugat- és Észak-Európában rájöttek arra, hogy a technika fejlettsége képes helyettesíteni a drágán kiképzett rendőröket a sebesség-ellenőrzés jelentős részénél. A hagyományos, gépjárműből vagy azon kívül, de ember által működtetett sebesség-ellenőrző műszerek (traffipax, a lézerradarok különféle változatai) ideje lejárt. Elterjedtek a gyakorlatilag forgalmi helyzetektől, útkialakítástól függetlenül elhelyezhető automata sebesség-ellenőrző berendezések (amelyek – természetesen – nemcsak a gépkocsi rendszámát, hanem a vezető arcát is rögzítik, tehát eleve kizárják az ezzel kapcsolatos vita lehetőségét). Csakis a közlekedés biztonsága (pontosabban annak hiánya, illetve a biztonság-növelési igény) határozza meg: hol kényszerítik ezzel az eszközzel is a járművezetőt a megengedett sebesség-határ felületen betartására. Az eredmények kivétel nélkül mindenhol meghaladják a várakozásokat. Számos országban külön e célra rendszeresített előjelző tábla figyelmeztet arra, hogy az autós mérőhely felé közeledik. Ezekben az országokban, tartományokban a rendőri erő jelentős része felszabadult, és a korábban értelmesebb feladatok (mint például mozgó ellenőrzés) elvégzésére vehető be. Hiszen a cél nem az autós megbüntetése, nem pénzgyűjtés az államkassza számára, hanem kizárólag a biztonság növelése a veszélyes helyeken. Erre pedig legalkalmasabb a helyfüggő sebességcsökkentés és szituációadekvát sebesség megválasztása, az erre való ösztönzés, végső esemben a kikényszerítés.

A veszélyes gócokra összpontosító pontszerű és az ugyancsak terjedőben lévő, veszélyes zónákban belüli sebességátlag-mérés – lörmeges alkalmazás esetén – megfelelő idő elteltével megváltoztathatja a közlekedők mentalitását. Megszokottá nem a jelentős sebességtülpépés (és ritka kivételként, „rendőrvészély” észlelve az engedélyezett sebességre való lassítás), hanem a megengedett sebesség-határ környékén való autózás válik. Ott is, ahol nincs ellenőrzés. Természetesen továbbra is szükség van a külső „megerősítő ingerekre” – mint sűrű (automatikus) sebesség-ellenőrzés, normasértés esetén súlyos szankció, biztonsgpárti szabálysértési és bírósági gyakorlat, forgalomszervezési segítség.

Az említett országcsoportokban az autós más vonatkozásban is részint a korábban nagyobb segítséget kap, részint fokozott felelősségvállalásra készítetik. Az

előbbi újabb nálunk is mindinkább elterjed, az utóbbi viszont ma még jórészt ismeretlen. Olyannyira, hogy meglehel, alapos felzúdulást okozna nemcsak az autósok (sőt elsősorban nem az ő), hanem a szakemberek körében is. Norvégia E jelű útjainak nem csekély hosszán például hiányzik a felezővonal felfestése, sőt ritkán ugyan, de nem kivételesen az úttest szélét jelző vonal is. Felezővonal többnyire ott nincs, ahol nem eléggé széles az úttest ahhoz, hogy a nemzetközi szabványok szerint jelzéssel két részre lehessen osztani. Közép-európai szemmel „még rosszabb a helyzete” számos folyóhídnál. Itt többnyire eltűnik a korábban volt útburkolati jel is, nemritkán a híd legfelsőbb két, egymással szemben „centlizve” haladó személygépkocsit képes egyszerre fogadni vagy egyellen nagy járművet (kamiont, autóbust). S hogy a „botránny” teljes legyen: sehol nincs megjelölve, ki haladhat át elsőként a hídon. A hatóságok biznak a gépkocsivezetőkben, utóbbiak pedig egymásban. Nem az (elsőbbségi) jog, hanem a szituáció dönti el, hogy kinek mi a teendője. Éppígy a nagyszámú, olykor gyéren megvilágított és gyakran sok kilométer hosszú alagutakban is, ahol soha nincs elválasztva egymástól a szembe jövő forgalom. Útburkolati jel, fényvisszaverő prizma pedig vagy van vagy nincs. A sebességmeghatározás viszont soha nem hiányzik. Ismét csak az autósok józan észére apellálhatnak az útfenntartók.

S bár tőlünk nyugatra és északra egyaránt a kijelölt gyalogos-átkelőhely és annak környéke szent és sérthetetlen, a tökéletesen látható útburkolati jelek felfestését sok helyütt mégsem tartják elegendőnek: sebességkorlátozás (30 km/óra) és kiemelt („fekvőrendőr”-szerűen épített) kijelölt átkelőhellyel találkozhatunk akár egy számszerepes nemzetközi E-útvonalon is. Tehát olyan utakon is, ahol nálunk ilyen megoldás a jogszabály előírásai szerint illott.

Nem hiába! A három hét alatt megtett csaknem tizenkétezer kilométer során egyellen koccanásos balesetet sem láttam. A tanulság: ahol nyilvánvalóan (úgy is mondhatnám: látványosan) szigorú sem mellőző állami gondoskodással egyidejűleg felelősséget terhelnek az emberekre, ott ezt az utóbbiak sikerrel vállalják.

Mi végre van a jog?

Mit várunk és várhatunk az embertől?

Ilyenkor persze elkezd gondolkodni az ember azon is: „ott” és „itt” kit szolgál, kit és mit véd a jogszabály, a joggyakorlat. Nemcsak olyan forgalomszervezési baklövésekre gondolok, mint hogy például hazánkban emberemlékezet óta a jelzőlámpás kereszteződésekben a szabad jelzésre bekanyarodó autósokra egy-két másodperc késéssel eresztik rá – ugyancsak zöld jelzésen – az útirányukat keresz-

tező gyalogosforgalmat. E dolgozat fő témájánál maradván inkább arról írok, vajon kik, mely hatóságok, intézmények, szervezetek járulhatnak hozzá ahhoz, hogy Magyarországon nemcsak hogy ne tudjanak tömegbáziához jutni a „no speed limit”-féle gondolatok, hanem hogy az ország többsége olyan sebességgel közlekedjen, amely lehetővé teszi a nyugati színvonalú életédelmet. (Egy demokráciában mindenféle deviáns gondolatnak is helyi kell adni. Ez viszont nem jelenti azt, hogy szélsőséges nézetek széles körben visszhangra találnak. Ha mégis, abban sokunk hibája, tévedése, indokolatlan nagyvonalúsága, a problémák iránti érzéketlensége is bennfoglaltatik.)

A forgalomszervezésről, a jól megválasztott sebességre ösztönző útvonal-kialakításról és sebességszabályozásról röviden már szóltam. Úgyszintén a normakövetés rendőri kikényszerítésének és a normaszegés megtorlásának korszerű állami eszközeiről is. Saját portámon seprve (a jog asztalánál maradván) azonban nem hallgatható el az sem, hogy az elmúlt évtizedek magyar bírósági gyakorlata részint ellentmondásos, részint félő, hogy még nem ismerte fel fontos szerepét az emberi magatartás formálásában.¹³ Legalábbis erre a következtetésre kell jutnia annak, aki rendszerében tekinti át a Bírósági Határozatok Tárában (a továbbiakban: BH) az áthaladási elsőbbségi jog és a sebesség összefüggésében közzétett ítéleteket, másrészt az ugyanitt (is) publikált legfelsőbb bírósági határozatokat és jogegységi döntést, továbbá a Legfelsőbb Bíróság büntető kollégiuma több évtizeden át volt vezetőjének, illetve tagjának egyik közelmúltban napvilágot látott tanulmányát.

Hely hiányában csupán ez utóbbival foglalkozom röviden. Már a dolgozat címe is sokatmondó: „Negyven km/órával túllépte a sebességet, gőzölt, felmentették”. Ennél csak az meglepőbb, hogy a cím felett ott látható a következő mondat: „A Legfelsőbb Bíróság iránymutató eseti döntései az alsóbb fokú bíróságok számára”, s hogy ezt a számomra (s gondolom, jó néhány más, a közlekedésbiztonság ügyéért elkötelezett szakember számára is) elfogadhatatlan szemléletet a szerző a honi autós oktatók színvonalas lapjának hasábjain látta kívánatosnak közkinccsá tenni.¹⁴ Mivel az ítélethez a szerző egyetlen szó kritikai kommentárt sem fűzött, kénytelen vagyok azt vélelmezni, hogy az állásfoglalással a legteljesebb mértékben egyetért.

13 Egyet kell értenem Vásárhelyi Máriával, aki szerint „a bíróságok működése, szereplefogása, illetkezési gyakorlati mindazokai a kontinensek felmutatója, amelyekkel azok az intézmények rendelkeznek, amiket mentesítettek a demokratikus jogállamban érvényesülő konvenciók alól.” Valamint hogy elfogadhatatlan az a szemlélet, miszerint „a jogbiztonságot veszélyezteti az, ha a kihirdetett jogerős ítéletet elemezgetni kezdjük”. Népszava, 2006. szeptember 2. 9. o.

14 Völgyesi Miklós: Negyven km/órával túllépte a sebességet, felmentették. Autóvezető, 2006/2., 16–17. o.

A döntés alapjául szolgáló tényállásból levonható tanulság rövid lényege, hogy bár bizonyítást nyert, miszerint a megengedettnél 40 km/órával gyorsabban közlekedő jármű vezetője, ha a megengedett sebességgel halad, még a baleset bekövetkezése előtti vészfékezéssel megállítható volna autóját az áthaladási elsőbbség neki meg nem adó jármű előli, ez az elsőbbséggel rendelkezéstől nem várható el. Csupán illusztráció céljából kiragadott részlet a cikkből, illetve az annak alapjául szolgáló ítéleti indokolásból: „...az elsőbbségadásra kötelezett sértett nem kényszeríthette a terheltet elkörmányzással a haladási irányának, akárcsak sebességének hirtelen megváltoztatására. A kötelezően irányadó tényállásból különben a terhelt 80 km/óra sebességgel haladás esetén is csupán vészfékezéssel kerülhette volna el az ütközést. (A KRESZ 1. számú függelék III/b pontjának értelmező szabálya alapján a vészfékezés az uralkodatlan járműmozgás miatt nem követeli cselekményt.) A jogalkotó által taxatív behatárolt cselekvési köteleességek közé nem sorolt vészfékezés kizártságára figyelemmel az irányadó tényállásból pedig nem lehet olyan következtetést levonni, hogy a terhelt a megengedett 80 km/óra sebességgel haladás esetén előírászerű elhárító cselekvéssel a balesetet elkerülhette volna.” Majd később: „Késztelen, hogy a terhelt lakott területen kívül fő közlekedési úton, egyenes vonalvezetésű és kifogástalan látási viszonyok közepette forgalommentes főúton az észlelhetőséget segítően tompított lényeszórót használva a megengedett sebességet túllépve 120 km/óra sebességgel közlekedett. Az adott kedvező feltételek mellett sebességtúllépése (határeselként) nem értékelhető jelentős sebességtúllépésnek.” (Adalékként érdemes megjegyezni: az ítékezés alapjául szolgáló tényállásból az alsóbb fokú bíróság még azt állapította meg, hogy a terhelt a számára váratlanul megjelenő kerékpáros elütését azonnali és intenzív fékezéssel elhárítható volna, később kiderült: ugyanő intenzív és késedelem nélküli fékezéssel párosuló elkörmányzást alkalmazott, de nem vészfékezést, amire viszont nem volt kötelezhető.)

Mindezt azért tartottam szükségesnek közreadni, hogy megindokoljam azt az álláspontomat, miszerint ha a bíróságok úgy gondolják, hogy a büntetésnek van preventív célja, akkor a jelenlegi gyakorlatnál sokkal aktívabban kell „beszállniuk” a balesetmegelőzésbe, ezen belül elsősorban annak elősegítésébe, hogy a közlekedés résztvevői tartásuk be a rájuk vonatkozó előírásokat. (Nem mellékesen: ebben nem csak a büntető-, hanem a polgári bíróságoknak, még inkább a biztosítótársaságoknak is eminens szerepük van, vagy kellene hogy legyen, hasonlóan a nyugati- és észak-európai gyakorlathoz.) Következésképpen csak azzal a megfogalmazással értek egyet, ami szerint „a sebességtúllépő csak akkor mentesülhet e szabályszegése miatt felelősségre vonás alól, ha a baleset a megengedett sebesség mellett is bekövetkezett volna”.¹⁵ A német joggyakorlat ezt az elvet töretlenül érvényesíti. Így pé-

dául egy Kammergericht- (a továbbiakban: KG) ítélet azt hangsúlyozza, hogy az elsőbbséggel bíró részéről a megengedett legnagyobb sebesség 30 km/órával való túllépése az állandó bírói gyakorlat szerint 50%-os részfelelősségnek felel meg.¹⁶ A KG 2000-ben egy tartományi bírósági ítéletet felülvizsgálva kritizálta ennek álláspontját, miszerint az 50 km/óra sebesség 12 km/órával való túllépése nem alkalmas részfelelősség megállapítására. A kritika lényege: ha az előbbi álláspontot elfogadná a bíróság, akkor azzal a nézetrel is egyet kellene hogy értsen, miszerint a német utakon nem lehet arra számítani, hogy valaki betartja az 50 km/óra sebességet. Ez elfogadhatatlan, mivel az ítélet feladata az is, hogy a sebességkorlátozások betartására ösztönözzön. Becslési hiba az elsőbbségadásra kötelezett részéről mindig felmerülhet. Épp ezért fontos, hogy legalább arra számíthasson, hogy az elsőbbséggel bíró az előírt 50 km/óra sebességet be fogja tartani. Azzal, hogy az elsőbbséggel bíró túllépi a megengedett sebességet, a maga részéről teszi lehetetlenné, hogy baleset-megelőző módon reagáljon.¹⁷

A magyar bírósági gyakorlat még mintha nem teljesen ezt a szemléletet tükrözné. Ennek hiányában azonban kihasználatlanul hagyja szerepének egyik fontos elemét: azt, hogy aktívan részt vállaljon a hani közlekedési magatartás, ezen belül a megengedett sebességhatárokon belüli sebességmegválasztás kialakításában. Mindaddig, amíg nem itéli el egyértelműen a gyorshajlókot, amíg megmagyarázza, hogy miért nem felelős a balesetben az, akinek a szabóléptételese rendőrségi észlelés esetén a vezetői engedély azonnali és vita nélküli bevonásával jár kellő büntetőpontok felfrása és az illető utánképzésre küldése mellett, addig indirekt módon bátorítja annak a normának a megszegését, ami miatt a legiőbb halálos kimenetelű baleset történik, s ami miatt hozánk nem képes felzárkózni Európának – ha nem is az él, de – legalább a középmezőnyéhez.

15 Fülöp Ágnes: Elsőbbség és sebességtúllépés. Kézirat, 2006

16 12U320/02 DART, 9/2004, S. 524.

17 12U6678/98 DAR, 6/2000, S. 260. Hasonló ítéletek sorát ajánlom a német jogirodalom iránti érdeklődők figyelmébe: így például az OLG Köln 1995. február 17-én kelt ítélete [19U140/94] Verkehrsrechtssammlung Bd. 89 [1995] S. II. 89., e szerint ha az elsőbbséggel bíró a megengedett sebességet 50 km/óra esetében 100%-kal túllépi, akkor is balesetokozó, ha sikerül a sebességet az elsőbbséggel bíró útra behajlító, elsőbbségadásra kötelezettnek ütközés előtt 50 km/óra-ra csökkentenie. A Kammergericht egy korábbi [1992. június 22-i] kezeltetésű 12U7008/91) ítélete szerinti [Verkehrsrechtssammlung Bd. 83 [1993] S. II. 407] ha az elsőbbséggel bíró a megengedett sebességet 100%-kal túllépi és ez balesethez vezet, a teljes körűt viseli a felelősséget. [A konkrét esetben az elsőbbséggel rendelkező 50 km/óra helyett 80 km/órával közlekedett lakott területen. Az elsőbbségadásra kötelezett elindulásakor a járművei még nem látható.] Azonos álláspontot tükrözök hasonló állásfoglalások még szép számmal találhatóak a német bírósági joggyakorlatot tükrözök kiadványokban.

A paradigmaváltás halogatása – még meddig?

Az előzőekben közreadott pozitív és negatív tapasztalatok előrevelik a tudományos megközelítés sarokpontjait. Az igények néhány pontban összefoglalhatók, sőt megvalósíthatók. Már ha az érintettek végre tettekbe szánják el magukat, nem csak beszélnek, felelősséget hárítanak és várják a csodát: a balesetek kimenetele súlyosságának radikális csökkenését. A főbb feladatok a következők:

1. Magyarország teljes főútvonal-hálózatán kerüljön sor baleseti gyorsreagálásra, ennek megfelelően válasszák ki azokat a baleseti góccokat, ahol a balesetihalátszám azonnali beavatkozási igényel. Ezzel egyidejűleg útszakaszról útszakaszra (csomóponttól csomópontig) határozzák meg azokat a sebességértékeket, amelyek betartása (és betartatlansága = a normakövetés ellenőrzése) esetén valószínűsíthető a súlyos balesetek elkerülhetőségét. Becslésem szerint a jelenlegi átlagsebesség-értékek csaknem 15-20%-os csökkenése volna szükséges a kívánt eredmény eléréséhez. Értelmszerűen a jelenlegihez viszonyított sebességcsökkenésnek elsősorban a kijelölt gyalogos-átkelőhelyek és az útkereszteződések térségében, továbbá e térségeken túl az egyedileg beazonosítható baleseti góccok térségében kell a leginkább megvalósulnia.
2. E helyek körzetében telepítsenek automata sebesség-ellenőrző készüléket¹⁸ a hozzá tartozó figyelemfelkeltő előjelző táblákkal együtt. A legfontosabb szempont nem a normasértők leleplezése és felelősségre vonása, hanem az, hogy veszélyes helyeken minél többen tartózkodnak a sebességhatárokon.
3. Vizsgálják felül a kijelölt gyalogos-átkelőhelyeket, s ha kell, jogszabály-módosítással is kényszerítsék az autósokat a biztonságos sebesség betartására (fekvőrendőrszerű zebrák).
4. Az életvédelem szempontjából legfontosabb három közlekedési szabály (sebességkorlátozás betartása, biztonsági öv használata, illas állapotban történő járművezetés kerülése) be nem tartásával szemben a jelenlegihez képest azonnali drákói szigorú büntetési tétel bevezetése széles körű publicitás mellett.
5. A bírósági gyakorlatban maradéktalanul érvényesüljenek a felsorolt szempontok. Nemcsak az elfogadhatatlan, ha – mint ez évtizedek óta történelmül érvényesülő „szabály” – az illas vezetésen tetten ért autós akkor jár jobban, ha a magasabb

¹⁸ A Pausz Ferencsel készített interjúból tudhatjuk meg, hogy Somogy megyében már működnek ilyen berendezések, másrészt, hogy 2006. októbertől az M1-es autópályára négy pontjára kerül ilyen berendezés. Novák A. Zsófi: Városlapokban rozzáznak a rendőrök. Népszava, 2006. augusztus 26., 16. o. Az azonban előre prognosztizálható, hogy ekkora darabszám gyakorlatilag semmilyen hatást nem gyakorol majd az ország gépjárművezetőinek sebességvédelmi szokásaira. A valódi állásához szűk időintervallumon belül több száz sebesség-ellenőrző doboz elhelyezése van szükség.

alkoholkoncentráció miatt nem szabálysértési eljárás, hanem büntetőper során vonják felelősségre, de az is, hogy elsőbbségadással összefüggő balesetben az elsőbbségi helyzetben a megengedett sebességhatárt durván túllépő autós mentesüljön a büntetőjogi felelősségre vonás alól. A büntetőbírószági eljárásokban minden lehetőséget ki kell használni a generális prevencióban rejlő lehetőségek érvényre juttatására.

6. Az elmúlt évek és a 2006-os év eddigi tapasztalatai egyértelműen bizonyították: a rendőrség a jelenlegi módszereivel és technikai eszközeivel nem képes hatékonyan hozzájárulni a súlyos balesetek számának radikális csökkentéséhez. (Legfeljebb a szinten tartáshoz, ami persze önmagában is nagy eredmény, de nincs összhangban Magyarország lakosainak érdekeivel és az EU-követelményekkel.) A rendőrség ma túl sokat, túl drágán, tehát rossz hatásokkal dolgozik. Külső segítség nélkül önmaga soha nem lesz képes arra, hogy a magyar autósokai (a motorosokról nem is szólva) rávegye a jól megválasztott sebesség alkalmazására.¹⁹ E nélkül pedig elképzelhetetlen a gyökeres szemléletváltás és közlekedési gyakorlat. A rendőrségnek korszerű technikai eszközei és szaktudása felhasználásával elsősorban mozgó ellenőrzés formájában kell kiszűrnie a közlekedés egyenletes áramlását megtörő, a forgalmi folyamatokban zavarkeltésükkel kitűnő gépjárművezetőket.

A halálos balesetek előidézőinek többsége nemcsak éjszaka „dönget”, hanem nappal is, nemcsak a mellékutakon, hanem a főútvonalakon, autópályákon is. Jelentős részük még az előtt kitalálható volna a forgalomból, mielőtt utolsó, végzetes útkijáratra elindulnak – ha lenne automata sebesség-ellenőrzés. Ha a rendőr az energiáját arra fordíthatná, amire csak az ő szaktudása teszi képessé és jogosítja fel. Ha bekövetkezne a régen várt paradigmaváltás.

¹⁹ Melléleg: ezt még az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács 1981-ben elfogadott ötéves tervidőszakra szóló programja tartalmazza, kiemelt célkitűzésként.