

Közlekedésbiztonságunk jelene és jövője

A magyarországi közúti közlekedés biztonságáról ellentmondó hírek kelnek szárnyra. Vannak, akik már-már paradicsomi állapotokról beszélnek – különösen ahhoz képest, hogy mi volt itt akárcsak egy-másfél évtizeddel ezelőtt. Mások továbbra is Európa egyik halálgyárának tartják a hazai utakat. És végül vannak a mérsékeltek, akik tényként kezelik a baleseti és a bünyügyi statisztikai adatokat, amelyekből az következik, hogy az utóbbi tíz évet tekintve tendenciájában csökkenő számokkal szembesülünk, bár az okokra vonatkozóan nem teljesen esnek egybe a nézetek. *Rendőrségi források* inkább azt közvetítik, hogy az egyre szigorodó büntetésekkel is párosuló intézkedések hozták meg gyümölcsüket. *Az e körön kívül álló szakemberek* az állítást nem tagadják, annak mégis csak részben tulajdonítanak jelentőséget. *Egyik részük* kiemelten fontosnak tartja az egyre fejlődő infrastruktúrát, *másik részük* a gépjárművek számának növekedése és így az utak mindinkább csökkenő kapacitása közötti egyre növekvő feszültségre, ennek következtében a kényszerűen csökkenő sebességértékek és a balesetek kimenetelének súlyossága közötti fordított arányú összefüggésre vezet vissza a kedvezőbbé váló számadatok okait. *Végül vannak olyanok*, akik több éve felhívják a figyelmet arra, hogy a magyar utakon a járművek egyre kevesebbet futnak, és ezt az üzemanyag-felhasználás csökkenésével igyekeznek párhuzamba állítani.¹

Ahhoz, hogy valós képet kaphassunk, legalább két tényrt célszerű egyidejűleg szem előtt tartani. Ezek egyike, hogy a balesetek száma, csakúgy, mint a balesetekkel összefüggő bűncselekményeké (utóbbiakon belül az ittas ve-

1. A hírrel összefüggésben meg kell jegyezni: habár 2008 és 2011 között a benzinfogyasztás valóban tetemesen, több mint huszonkét százalékkal csökkent, ezzel azonban a közlekedésbiztonsági mérőszámoknak csak az egyike: a személyi sérüléssel járó balesetek számának csökkenése tartott lépést (25,8 százalék). Ugyanezen időszak alatt azonban mind a halálos kimenetelű baleseteknek, mind a balesetekben meghaltaknak a száma lényegesen nagyobb mértékben: több mint 48 százalékkal csökkent, amire tudomásom szerint ilyen rövid időtartamon belül nemcsak nálunk, de a világon másutt sem volt még példa. Ezt nem árt nem elfelejteni akkor sem, amikor – mint például 2012 első felében – ez a tendencia mintha megtömi látszana. A drága benzin is javítja a baleseti statisztikát. Index, 2012. február 20. http://index.hu/belfold/2012/02/20/javultak_a_baleseti_mutatoik/; Hová tűnt a benzin a magyar tankokból? [origo], 2012. július 22. <http://www.origo.hu/gazdasag/gazdasag-plusz/20120720-miert-tankolunk-brutalisan-kevesebbet-mint-negyol-eva.html>

zetéseké) csökkent.² A másik tény, hogy Magyarország ezekkel a baleseti számadatokkal (ezeken belül különösen a halálos kimenetelű balesetek, illetve a balesetekben meghaltak számarányával) még mindig nem „fogta be” nemhogy az észak-, de még a nyugat-európai országok zömét sem.³ Tehát van még mit és min javítanunk akkor is, ha a felsorolt számadatok kétséget kizáróan reménykeltők. A következőkben ennek néhány részletéről fejtem ki a véleményemet.

A közlekedés az életünk szerves része

Bár vannak, nem is kevesen, akik úgy gondolják: a motorizált közlekedés napjai meg vannak számlálva, mi még nem ebben a korban élünk. Nekünk ma és a közeljövőben arra kell felkészülnünk, hogy megváltozott környezeti feltételek közepette, egyre korszerűbb járművekkel és infrastruktúrával körbevéve a leglassabban módosítható „elemmel”: a közlekedő emberrel kell elviselhetőbbé, élhetőbbé tennünk azt az időt, amit önként vagy kényszerűen a közutakon, azok közvetlen környezetében töltünk.

Ennek során néhány körülményről kénytelenek vagyunk nemcsak tudomást venni, hanem ezeknek megfelelően tervezni-szervezni az életünket. Talán egy közismert jelenséggel, a globalizációval kezdem a sort. Szeretjük vagy sem, az e fogalomban összegyűjtött életminőséggel még jó ideig együtt kell élnünk. Ha pedig ez így van, akkor célszerű ehhez alkalmazkodnunk. Ma már birtokában vagyunk néhány olyan ismeretnek, amelyet még néhány éve is hevesen vitattak. Voltak például, akik úgy vélték: az emberek és áruk nagy távolságokra szállítása nem terheli majd túlságosan a közúti közlekedést. Azt képzelték, hogy a terhek nagy részét átveszi a vasúti, a vízi és a légi közlekedés. Hát nem vette át! Ha az illuzórikus terv valóra vált volna, akkor Európa autószerdájain ma nem tolnák egymást az áruszállító gépjárművek.⁴ Az embe-

2 Nott a bűnözés 2011-ben. Fn.hu, 2012. június 17. <http://fn.hir24.hu/itthon/2012/06/17/nott-a-bunozes-2011-ben/>; Részletesen: A legfőbb ügyész országgyűlési beszámolója az ügyészség 2011. évi tevékenységéről. <http://www.parlament.hu/irom/39/06851/06851.pdf>

3 Egyrészt például kétségtelen, hogy 1991-hez képest a lakosságszámhoz viszonyított baleseti halálozási szám 2011-re háromszor csökkent (201-ről 64-re csökkent), azonban ez utóbbi évben az említett viszonyszám Hollandiában 33, Németországban 49, Észtországban 42. Természetesen bőven vannak velünk egy sorban állók is (például Ausztria 62, Franciaország 61), sőt nálunk sokkal rosszabbul teljesítők is (például Lengyelország 109, Románia 94). A legfrissebb adatok: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/observatory/historical_evolution_popul.pdf

4 Nemrég döntöttek arról Magyarországon, hogy megszűnik a vasúti kamionszállítás, mert nem gazdaságos. Végvesztélyben a kamionok vasúti szállítása? Alternativenergia.hu, 2012. október 10.

rek pedig – még ha az egyre növekvő üzemanyagárak miatt, erősen a gazdasági helyzet függvényében, olykor a korábnál csökkenő mértékben is, de – nem szállnák meg saját gépjárműveikkel ugyanezeket az utakat.

Természetesen feltehető a kérdés: kell ez nekünk? Jó ez nekünk? A válaszok eltérők, de a tények tények maradnak. A mi feladatunk az, hogy a valóság jelene és valószínű közeljövőjének figyelembevétele mellett tervezzünk. Ehhez pedig első lépés egy alapos *állapotfelmérés*. E tanulmány talán némi segítséget nyújthat ehhez.

A közlekedés célja régóta ismert, csak az eléréséhez vezető út változik az idők folyamán. Ez a cél pedig nem más, mint emberek és áruk gyors és biztonságos továbbítása egyik helyről a másikra. Ehhez járul egy mind fontosabb feladat megvalósítása is, ez pedig az immár az egész világra jellemző kapitalizmus egyik lényegi eleme: a költséghatékonyság. Tehát már nemcsak gyorsan és biztonságosan, hanem a lehető legolcsóbban kell (elsősorban nagy mennyiségű árut) szállítani – olykor sok ezer kilométer távolságra.

A három E

A közlekedésbiztonság összetett megközelítésének *egyik* hármasszövegűs szókapcsolata az ember–jármű–környezet. Ezek közül az elsőre és a harmadikra a továbbiakban még visszatérek. Azért csak ezekre, mert leginkább az ember–környezet páros optimalizálására van lehetőségünk. A *másik* ilyen az al-címbe jelzett fogalom. A betű mögött három angol szó kezdőbetűje húzódik meg: Education–Engineering–Enforcement (nevelés–tervezés–ellenőrzés). Első pillantásra is érzékelhető a kapcsolat az ember és a nevelés, továbbá a jármű–környezet és a mérnöki munka között. (Előrebocsátom: e helyütt csak a közlekedő ember viselkedését befolyásoló környezet kerül majd szóba.) S végül itt van a három E utolsó eleme, ami szintén az emberi viselkedés szabályozását célozza: ez pedig a felügyelet, az ellenőrzés. Az is jól kivehető, hogy ezek a rendszerek alapvetően kétfajta megközelítésben teljesednek ki: az első a közlekedő ember felkészítése arra, hogy általában megfeleljen a környezet elvárásainak. A második már a szituáció függvényében segít, s ha

<http://www.alternativenergia.hu/vegveszelyben-a-kamionok-vasuti-szallitasa/53489>; Decembertől évente mintegy harmincezer kamion zúdul az osztrák és a magyar autópályákra. Megszűnik a Ro-La: 30 kamion zúdul a sztrádákra. Greenfo hu, 2012. október 17.

<http://greenfo.hu/hirek/2012/10/17/megszunik-a-ro-la-30-ezer-kamion-zudul-a-sztradakra?referrer=rss>

feltétlenül szükséges: büntet annak érdekében, hogy a közlekedő ember elég legyen az adott helyzetből fakadó elvárásoknak, ne hozza önmagát bajba és másokat se sodorjon veszélybe.

A *nevelésről* ezúttal csak röviden ejtek szót. A legfontosabbnak az alkalmazkodást, a mindenkor környezeti igényeinek való megfelelést tartom. A látszat az, hogy ilyen viselkedés tanácsolása kiüresíti az emberi mivoltot, hiszen nem önmagát valósítja meg, hanem mások diktátumainak engedelmeskedik. Kellő figyelemmel hamar rájöhettünk, hogy ez nem így van. A felületes megközelítés ékes cáfolata, hogy rengeteg, személyiségében autonóm ember nagy élvezettel, egyszersmind balesetmentesen vesz részt a forgalomban. A balesetmentes közlekedés ugyanis bizonyos szempontból művészet, ami az ésszerű (és gyakran elkerülhetetlen) kockázatvállalás, a mások érdekeinek, viselkedésének tiszteletben tartása, az önkéntes normakövetés és a vakszerencse különös elegye. Tudattalanul (ez a rosszabbik eset, mert észre se vesszük) vagy tudatosan (ez a jobbik eset) olykor kockázatot kell vállalnunk, mert nélkülc képzhetetlen a közlekedés. Vizes útról jeges útra rá kell hajtánunk, s a kétfajta úthoz más-más tapadási tényezők, ennek megfelelően eltérő sebességértékek tartoznak. A KRESZ gumiparagrafus (mindig az útviznyoknak megfelelő sebességgel kell közlekedni) ilyenkor éppúgy semmit nem ér, mint az útra elrendelt sebességhatárok betartása. A követendő magatartás tanúsításakor viszont sokat nyomnak a latban például olyan információk, amelyeket az ember korábbi tapasztalatából, a környezetből szerezhet, a többi közlekedő viselkedése, az a tény, hogy egyedül vagy többedmagammal vagyok-e az adott járműben. Az ember kiélezett helyzetben értelmes társadalmi lényként viselkedik, ez visszatükröződik a döntéseiben és a cselekvéseiben. Hol jól, hol rosszul. A személyiség váratlan helyzetekben vizsgálzik a hordozója és a környezete előtt, hogy miképp reagál a környezet próbatételeire.

A nevelés célja egyértelmű: a szituációhoz igazodó viselkedés lehetőség szerinti elősegítése. Ezt támogatja (vagy hátráltatja) a jó (vagy rossz) szocializáció, a legfontosabb (s ebből következően a jelenleginél sokkal kevesebb) közlekedési (KRESZ) szabályok rutinszintű elsajátítása és követése. És ezt kell hogy elősegítse a hatósági tevékenység, annak mind a mérnöki-forgalomtervezői, -szervezői, mind az ellenőrző válfaja.

A *forgalomtervezés és -szervezés* célja látszólag kettős, e célok azonban szervesen egymásra épülnek. A forgalom folyamatosságának fenntartása, ideértve a nagyobb kapacitású, a lakott területeket elkerülő utak építését, a tájékoztató jelzések meglétét és még számos hasonló szempontot. Ezek gyakran

látszólag csak a nagyobb áteresztő képességet szolgálják. Többnyire azonban ez együtt jár a forgalom biztonságának növelésével, sőt olykor csak ez utóbbi tűnik fel a közlekedőknek (például bizonyos útszakaszokon vagy időszakokban a sebesség korlátozása), pedig gyakran ilyenkor is az átbocsátó képesség növelése a cél.

A biztonságos közlekedés alapfeltétele a kifogástalan forgalomszervezés. Ennek szemléletében folyamatos a (többnyire kedvező) változás. Ezek nagy részét a közlekedők nem veszik észre, és ez így van jól. Mindazonáltal számos „újítás” vagy nem váltotta be a reményeket, vagy csak alapos átdolgozás után teljesítette (fogja teljesíteni) legfontosabb feladatát: a közlekedő ember lehetőség szerint félre nem érthető tájékoztatását, adott környezetben helyes döntésének és cselekvésének biztosítását. Tekintettel arra, hogy ezek a jelzések többnyire helyhez kötöttek, a hibák is csak nehezen általánosíthatók. Pedig a számuk nem csekély, egyik részük csak bosszúságot, másik részük szükségtelen veszélyhelyzetek bekövetkezését idézi elő.

A harmadik E

A forgalom-ellenőrzést számos országban inkább *-felügyeletként* kezelik. Ez a tágabb szóhasználat jobban fejezi ki azt az igényt, amelyet egy korszerűnek mondható szemlélet a rendőri tevékenység vonatkozásában támaszt. Régen (és sok helyütt sajnos mind a mai napig) a közlekedésrendészet a szabálysértők lefűtelésére és megbüntetésére összpontosítja személyi és anyagi erőit. Ez a felfogás azokban az országokban (és ezúttal már Európában maradunk), amelyekben a biztonság példamutató az utakon, rég meghaladottá vált. *A korszerű rendőrségi tevékenység a biztonság megőrzésére összpontosít, ez egyet jelent a normaszegés lehetőség szerinti megelőzésével.* Ez a forgalomfelügyelet lényege, ami természetesen – miként korábban – megvalósulhat látható és rejtett, közvetlen vagy közvetett formában, műszerekkel vagy azok nélkül. A nálunk csak pénzügyítő akcióknak tekintett „ravasz” módszerek jobb helyeken réges-rég kimentek a divatból. Íme, néhány példa. A sebesség-ellenőrzésnek nem az az elsődleges célja, hogy minél több gyorsajtót „kapjon el” a rendőr, hanem az, hogy – természetesen előzetes balesetelemzés után – adott helyen és időben, leginkább a baleseti gócnak nevezett útszakaszokon, útkereszteződésekben, lehetőség szerint ne következzen be baleset. Nyilvánvaló, hogy nem ezt a célt szolgálja, amikor például a lakott terület végét jelző táblától néhány száz méterre a helységből kifelé hajtókat

próbálják megbüntetni.⁵ Nemkívánatos (és leszámítva a költségvetési bevételt: improduktív), ha a rendőrség a forgalomszervezési hibákat, hiányosságokat és ellentmondásokat kihasználva próbál meg büntetni. Útjavítások után kinntejezett sebességkorlátozó és előzést tiltó táblákat nem illik (más megközelítésből: értelmetlen) arra felhasználni, hogy az autósokkal fizettségük meg a hatósági hibák balesetveszélyt nem jelentő következményeit. És a sor sajnos folytatható...

A forgalomfelügyelet egyik célja éppen az, hogy az említett és más hasonló hibákat az arra kötelezettel – az autósok érdekében – minél előbb megszüntettesse, és nem az, hogy e hibákat – az autósok kárára – kihasználja.

További kíváncsi, hogy a rendőrség a szabálysértés elkövetését kétséget kizáró módon bizonyítani is tudja. Részben a hazai rendőrségi (anti)kultúra folyományaként, részint a mindmáig sok területen szabályozatlan feladat- és felelősségmegosztás, részint a katonai szemlélettől mindmáig teljességgel elszakadni képtelen struktúra miatt⁶ eme követelmény teljesítésekor a rendőrség visszatérően bakot lő. Ráadásul nem veszi észre, hogy ez nemcsak a saját tekintélyét rongja, de az új médiaeszközök általánossá válásának korszakába érve mind nehezebben képes az álláspontját megvédeni, s már egyre gyakrabban válik nevetség tárgyává. Ez pedig azt jelenti, hogy mára *a rendőri tekintély* (ami nélkül az eredményes munka elképzelhetetlen) *leghatékonyabb rombolója maga az apparátus*.

⁵ Ezért fogadja a szkeptikus kutató mérsékelt derűlátással az olyan bejelentést, mint hogy a megnövekedett baleseti halotyszám okán a rendőrség az összes traffipaxot beveti a közlekedés biztonságának fokozása érdekében. Kérdés, hogy hol. Ott-e, ahol sok szabálysértőt lehet „fogni”, de egyébként biztonságos az ellenőrzés alá vont útszakasz, vagy ott-e, ahol úgynevezett baleseti góc található, ott tehát, ahol sok a szabályszegés, de sok a baleset is. Lásd: Közlekedésbiztonság alakulása az év első hét hónapjában (ORFK). Police.hu, 2012. augusztus 10.

http://www.police.hu/nyitotoldal/cikkek/orf_120810_02.html; továbbá Vigyázzon: országos razzia indult. Totalcar.hu, 2011. augusztus 11.

http://totalcar.hu/magazin/hirek/2012/08/11/vigyazzon_orszagos_razzia_indult/

Megjegyzem: arra hivatkozva, hogy a balesetekben meghaltak száma az összehasonlítható időszakban 319-ről 326-ra nőtt, nem túlságosan logikus különleges akciót alapozni. Mi lett volna, ha megint egy külföldi autóbusz hajt a vasúti sínekre, mint néhány éve? Az intézkedések megalapozásához helyesebb lett volna a halálos kimenetelű balesetek számának változására hivatkozni. (De erről nem kaptunk információt, illetve annyit mégis, hogy itt 0,7 százalékos a csökkenés!) Vagy egyszerűen csak a soron következő többnapos ünnepre, amint az Európai Unió fölünk nyugatra és északra lévő országaiban a rendőrhatalóságoktól évtizedek óta megszoktuk.

⁶ Ezek lényegi összefüggéseiről az elmúlt két és fél évtized során megszámlálhatatlan mennyiségű tanulmány, interjú, monográfia született, kiemelten Finszter Gézától, Korinek Lászlótól, Krémer Ferencről, Szikinger Istvántól, sok más mellett e periodika hasábjain is. Vajon olvassák-e a soraikat azok, akikért ők haragszanak?

Nem segíti a hatékony ellenőrző munkát a gyakorta ellentmondásos és politikai felhangoktól sem mentes fontossági sorrend. Van politikus, aki a gyalogosoknak már akkor elsőbbséget szeretne adni, amikor még csak a kijelölt átkelőhely felé közelítenek a járdán. Azt a járművezetőt pedig, aki nem áll meg már ekkor, szándékos bűncselekmény elkövetésével vádolnák. Erről csupán annyit: bárcsak már ott tartanánk, hogy a hatályos KRESZ szerinti elsőbbségadási kötelezettségnek eleget tennének a járművezetők, s bárcsak ennek elmaradását a rendőrség korlátlan számban, objektív módszerekkel bizonyítani tudná. Az utóbbi évtizedben többször változott az álláspont a sebesség-ellenőrző eszközök előre jelzésének és a mérés blokkolásának kérdésében. Túl azon, hogy e témakörben (a blokkolást leszámítva, mert az tudtommal valamennyi alkotmányos jogállamban tilalmazott tevékenység) nemzetközi viszonylatban sincs egységes álláspont, a magyar felfogás is erősen ingadozó.⁷ Ez éppúgy nem erősíti a jogbiztonságot, nem növeli a rendőrség tevékenységének elfogadottságát, mint az, hogy időről időre napvilágot látnak (az utóbbi években immár a közösségi portálokon) a hibás méréseket produkáló felvételek, amelyek hamisságát a rendőrség nem hajlandó akceptálni, és a régről ismert, ám immár mintegy két évtizede meghaladott módon megpróbálja „megmagyarázni”. De e körbe sorolható például a gépjárműről és annak hatósági jelzéséről felvételt készítő eszközre vonatkozó követelményekről szóló 18/2008. (IV. 30.) GKM rendelet, ennek 6. § (3) bekezdésében foglalt előírása nem – csaknem öt év elteltével sem – lesz határidőre megvalósítható.⁸

7 Így legutóbb 2012. szeptember 1-jei hatállyal. De a kormánynak a közúti közlekedéssel kapcsolatos egyes kormányrendeletek módosításáról szóló 228/2012. (VIII. 23.) kormányrendelete 5. §-ában rögzített álláspontja a sebességmérők továbbra is megengedett előrejelzéséről is megosztja a szak- (és kevésbé szak-) embereket. Mégpedig azért, mert senki nem közölte sem azt, hogy ha közlekedésbiztonsági szempontból megfelelő helyen történik az ellenőrzés, akkor ez az eszköz kifejezetten segíti a közlekedésbiztonságot, sem azt, hogy ennek az eszköznek a használata számos országban (például Ausztria, Németország) entől függetlenül vagy ennek ellenére tilos. Erről leginkább onnan értesülhet a figyelmes olvasó, hogy – országnév említése nélkül – egy internetes fórumon az olvasható, hogy az alig egyhetes jogszabály ellentétes több európai országéval. Bővebben: Zách Dániel: A rendőrök háborognak: új szabályok a közlekedésben. Totalcar.hu, 2012. szeptember 7. http://totalcar.hu/magazin/kozelet/2012/09/07/a_rendorok_haborognak_uj_szabalyok_a_kozlekedesben/

Hozzáteszem nyomban: más országokéval viszont nem! De ez utóbbiak többsége a tőlünk földrajzilag távolabbi régiókban lelhető fel.

8 2013. január 1-jétől alkalmazni kell e rendelet mellékletének valamennyi előírását, így az ezúttal csak rövidítve megfogalmazott emberi beavatkozás nélküli mérést és a feldolgozási helyre történő zárlátancú adattovábbítást. Részletes kifejtését – ami akár még idejében történő figyelemfelhívásként kezelhető – lásd *Az autó* 2012. júniusi számában. Ez az újságírói „kibeszélés” egyben azt is jelenti: az autósok jelentős része számon fogja kérni a rendelet érvényre juttatását, azaz ettől eltérő módszeren alapuló büntetést – alappal – nem fog elfogadni.

És ha már a sebesség-ellenőrzésről ejtek szót, engedtessek meg még egy észrevétel, illetve kérdés. Vajon honi közlekedésbiztonsági öreink mikor szánják rá magukat arra, hogy a pontszerű gyorsajtás ellenőrzését részben kiegészítsék, részben felváltsák a meghatározott útszakaszon belüli (átlag)sebesség kontrollálásával? Bár ezt az említett kormányrendelet már nevesíti (helyesen, bár erre egyébként szerintem semmi szükség), azért röviden összefoglalom, hátha – megint csak kormányzati tájékoztatás híján – valaki mégsem tudja, mire gondolok. Amíg a hagyományos műszeres sebesség-ellenőrzés arról ad felvilágosítást, hogy a jármű egy adott ponton gyorsabban haladt-e a megengedetttnél, vagy sem, addig a szakaszellenőrzés az említett-hez képest „humánusabb”, egyúttal jobban szolgálja a közlekedésbiztonság érdekét. Ennek során azt mérik, hogy a járművezető az A és B pont közötti távolságot (például egy alagút bejárata és kijárata közötti úthosszt) mennyi idő alatt tette meg, következésképp megállapítható, hogy a jármű a mért szakaszon átlagosan belül maradt-e az elvárt sebességértéken, vagy sem. Ennek eredményeképp nem egy ponton, hanem egy hosszabb-rövidebb útszakaszon is elősegíthető a biztonságos sebesség betartása.

Van, aki – magamat is közéjük sorolom – ezt a visszamaradott állapotot nehezen viseli el. Amikor – munkatársaimmal együttesen – immár több mint másfél évtizednyi oktatómunka után még mindig azt látjuk, hogy az utakon intézkedő rendőrök (akiknek a parancsnokai mára szinte kizárólag az egykori tanítványaink) ugyanazokat az ordító, kulturálatlan intézkedési hibákat követik el, ugyanúgy vétenek saját maguk, nemkülönben kenyéradó gazdájuk és a köz érdekei ellen, mint egykor „az átkosban”, nos akkor erős bennünk a kétség: vajon érdemes volt-e (nyugat- és észak-) európai értékeket és módszereket tanítani nekik? Hiszen alig változott valami, és ami mégis, az is leginkább csak a külső kényszerítő körülmények hatására.

Félreértés ne essék! A lehetetlenségért nem vagy nem elsősorban az egyébként a gondokat világosan látó és értő rendőrtiszteket okolom. *Az a követelményrendszer a hibás, amelyik nem a közösség érdekeivel megegyező kívánalmakat támaszt a közlekedésrendészeti (ezen belül is elsősorban a parancsnoki) állomány vonatkozásában.* Mindaddig, amíg egy parancsnok munkájának eredményességét nem kizárólag a biztonság és a biztonságérzet mérhető-érzékelhető változásával, hanem – az előbbi mellett, gyakran helyette – az állampolgárokat érintő intézkedések számával és a kiszabott büntetések összegének nagyságával értékeli „fent”, addig esély sincs arra, hogy az állampolgár egy valóban „européer” rendőrség képviselőivel találkozhasson az utakon.

Mert hol is van a büntetés – általában a büntetések – helye? Nem az emberi magatartás befolyásolási lehetőségeinek rangsora legvégén? Ezért hívják úgy, hogy ultima ratio. Mindenfajta büntetés az, a közlekedési szabályszegés megtorlásáé éppúgy, mint az emberölésé. (Az már le sem merem írni, mégis megteszem, mert vannak, akiknek úgy látszik, tanulmányaik dacára nem világos: a büntetés nem cél, hanem eszköz. Nem azért büntetem meg a gyorshajtót, hogy több pénz vándoroljon az államkasszába, hanem azért, hogy ne legyen baleset okozója. És ezt nemcsak így mondom, hanem őszintén így is gondolom. S ha ez így van, akkor talán e szerint kellene cselekednem is.)

Célszerű volna egyszer alaposan felmérni: *mi a része a tényleges rendőri munkának*, s melyek azok – az idők során ma már jórészt felderíthetetlen okok folytán – az e szervezetre testált megbízások, amelyekkel a napi felügyeleti-ellenőrzési tevékenységet ki kell egészíteniük. Ezek között vannak állandósult, s vannak időről időre visszatérő, majd eltűnő feladatok. A „profitisztítás” része lehetne például a kötelező gépjárműbiztosítás befizetése kontrollálásának megszüntetése. Vajon mennyire befolyásolja a köz- és közlekedésbiztonságot, hogy egy járművezető vagy vállalkozás eleget tett-e valamely (biztosító) magáncéggel kötött megállapodásnak, vagy sem? Ha e szervezeteken belül és a szervezetek közötti nyilvántartás rendben van (tehát nem a jelenlegi és közelmúltbeli viszonyokra gondolok, bár ebben az esetben a rendőri kontroll kikényszerítésének megalapozottsága még kétségesebb), e szervezeteknek kellene – saját érdekükben – az ellenőrzést, illetve a polgári jogi kötelezettség nem teljesítését a jogállamban erre a célra az állampolgárok adójából működtetett intézmények közreműködésével kikényszeríteniük.⁹

Végezetül röviden abban a vitában szeretnék állást foglalni, amely a *szabálysértési büntetés* fix vagy egyéni mérlegelést lehetővé tevő két változata kapcsán folyik.¹⁰

9 Ötletnek nincsenek híján más országok rendőrségei sem. Kevesen tudják, de ettől még tény: Franciaországban minden (így valamennyi külföldi rendszámú) autó kötelező felszerelése egy a rendőrség által elfogadott szabvány szerinti, le nem járt szavatosságú alkoholszonda, amelyet a rendőr bármikor ellenőrizhet, felhasználhat, és az említett kritériumok nem teljesülése esetén büntet. Méltó párja az elsősegélynyújtó dobozok csak közelmúltban megszüntetett kontrolljának, bár a francia szabályozás államháztartási haszna megkérdőjelezhetetlen.

10 Lásd erre például Zách Dániel korábban már idézett cikkét, az ahhoz hozzászólók véleményét, de az interneten több helyütt is bőséges „szakirodalom” áll rendelkezésre, ami ha mást nem is, azt mindenesetre élesen bizonyítja, hogy a nézetek és érvelések gyakran homlokegyenest ellentétesek egymással. Ugyanitt figyelemre méltó eszmefuttatás olvasható a 2012. szeptember 1-jétől hatályos jogszabály szerinti, a közlekedésbiztonsági szakértői szemmel indokolatlan és megindokolhatatlan büntetésenyhítések egyes fajtáiról.

Előrebocsátom: mindkettő mellett és ellen egyaránt felsorakoztathatók megfontolást érdemlő érvek. Én most mégis határozottan az egyik mellett teszem le a garast, kiemelve ennek a másikkal szembeni előnyeit. (Mások majd ezt fordítva szintén megtehetik.)

Úgy gondolom, hogy a gyakran a „kis büntetőjog” részének tekintett, a KRESZ megsértése miatt kiszabott bírságok gyakorlatában a *fix összegű büntetés kiszabása az indokolt*. Ezt sok érv támasztja alá. Jogpolitikai megfontolásból elsősorban az szól mellette, hogy – szemben a „nagy”, tehát az igazi büntetőjogi büntetésekkel – ezúttal nem a cselekmény és a személy együttes társadalmi veszélyessége, hanem kizárólag a tett tényleges vagy potenciális károssága alapján szabható ki a büntetés. Ezen intézkedések kapcsán nincs lehetőség (és ennek valójában célszerűségi indoka sincs) a személy szociális és egyéb körülményeinek a vizsgálatára, a társadalomba való beilleszkedésének felmérésére. Van egy fontos kriminálpolitikai elv, ami ezúttal is azonos a büntetőjogi büntetés során hangoztatottal: ez pedig a normasértésre adandó minél gyorsabb hatósági válasz. Ennek a közlekedési szabálysértések kapcsán érvényt lehet szerezni, de csak akkor, ha a hatóság a körülmények felderítését negligálja.¹¹

A közlekedésrendészeti szabálysértések társadalomra veszélyessége (akár annak absztrakt, akár konkrét – tehát közvetlen veszélyt teremtő – formájában) jól modellezhető. Már csak ezért is célszerű ennek függvényében meghatározni a jogkövetkezményeket. S bár a normasértések jelentős részét a közlekedők tudatosan (szándékosan) követik el, ezt a szándékosságot azonban csak kivételes esetben lehet bizonyítani, ezért marad a tényállás megvalósításához és a veszély mértékéhez kapcsolható fix összeg. Szokás azt is mondani, hogy teljesen mindegy: gazdag vagy szegény hajt-e az autójával a tilosba, a veszélyteremtés mértéke azonos.¹² A visszatérően veszélyes szabálysértéseket elkövetőket pedig egy ugyancsak régen kitalált eszköz eredményesen képes kordában tartani: ez pedig a büntetőpontrendszer, amelynek az utolsó állomásán leहुल Damoklész kardja, és bekövetkezik a mai autós számára a sorozatosan elkövetett szabálysértésekért járó legsúlyosabb megtorlás: a járművezetéstől tiltás. Persze csak akkor, ha a rendszer jól, hézagmentesen működik.

¹¹ Imerünk országokat, amelyekben a közlekedési szabálysértési bírságok mértékét is a jövedelemhez igazítják. Magyarországon ezt ma – és még a beláthatatlan jövőig – aligha lenne célszerű megvalósítani.

¹² Ami természetesen nem zárja ki azt a társadalmi igazságtalanságot, hogy a szegénynek épp a pénzszűke miatt óvatossábn kell közlekednie, mint a gazdagnak.

„A politikusok ne akarjanak KRESZ-t alkotni...”

Beszélgetés dr. Irk Ferencsel

Az utóbbi hónapokban ismét élénkebbé vált a vita arról, hogy ideje lenne már a csaknem négy évtizedet – és ezenközben megannyi változást – megélt közlekedési szabályokat átadni a múltnak, és egy a mai életviszonyoknak jobban megfelelő újat alkotni. Szakemberek és botesinálta „outsiderek” fejtették ki különböző fórumokon a véleményüket, adtak ötleteket egymásnak és a jogalkotóknak, hogy mi menjen, és mi maradjon. A ma hatályos jogszabály megszületésénél bábáskodott interjúalanyunk, *Irk Ferenc* is.

Idestova ötven éve vagy kapcsolatban a közlekedésbiztonsággal. Már csak ezért is adódik a kérdés: szerinted szükség van új KRESZ-re? És ha igen, akkor melyek lehetnének ehhez a vezérlő elvek?

1964 márciusától az akkoriban még a többi fővárosi tömegközlekedési vállalatnál különállóan működő Fővárosi Autóbuszüzemben, annak Curia utcai jogi osztályán voltam balesetvizsgáló. Ettől kezdve a napi munkám részeként igyekeztem a baleseteket megérteni. Előbb ennél a cégnél, majd az egyetem elvégzése után, 1969-től a jelenlegi munkahelyemen, az Országos Kriminológiai Intézetben, immár kutatóként. Itt abban a szerencsében és megtiszteltetésben volt részem, hogy a huszadik század második felének – általam – leginkább tisztelt, nemzetközi híré büntetőjogásza, *Viski László* mellett dolgozhattam, s így vehettem részt az 1975-ös KRESZ kidolgozásában is, igaz, csak mellékszereplőként, de Viskinek hála, annak minden fázisáról értesülhettem. Már vagy három évtizeddel ezelőtt is meg kellett volna újítani ezt a minden ember számára a szó szoros értelmében életfontosságú jogszabályt. Már a rendszerváltozás előtt – az egykorvolt Országos Közlekedésbiztonsági Tanács felkérésére – *Destek Miklós* mérnökkel elkészítettünk egy tervezetet, amelyik nem csak alapelveket, hanem tudományos, rendszerelméleti alapon álló szövegtervezetet is magában foglalt. Ezeket gyakorló szakemberekkel (mérnök, jogász, igazságügyi szakértő, rendőrtiszt, ügyész, bíró) több fordulóban megvitattuk, finomítottuk. A hivatásos jogalkotókat ez nemigen érdekelte, ők gyakorlatilag mind a mai napig beérték az 1976. január 1. óta hatályos rendelet toldozásával-foltozásával. A huszadik század végi társadalmi-gazdasági változások egy időre megakasztották ezt a műhelymunkát, az

elmúlt évtizedben azonban már egy újabb generáció¹ ismét nekidurálta magát, de ebből sem lett a lassan négy évtizede megalkotott és azóta számtalanszor módosított, két tárca nevét is magán viselő miniszteri rendeletet felváltó új törvény. Időközben annyi történt, hogy egyrészt – meglehetősen önkényes válogatás alapján – az ugyancsak megszámlálhatatlan alkalommal módosított 1978. évi I. törvény (az úgynevezett közlekedési törvény) szövegébe a jogalkotó beemelte a KRESZ néhány passzusát, másrészt az értelmezésnek megjelentek előbb tárcaszintű, majd szakmai magántapasztalatokat tartalmazó úgynevezett *Útmutatói*. Ezek mindegyikére jellemző, hogy az oktatás során felhasználták, illetve hasznosítják őket, joghierarchiai okok miatt azonban a kizárólag a parlamentnek felelős bíróságokat és ügyészségeket ezek a szakmai álláspontok nem kötik a saját véleményük kialakításában. Akkor sem, ha a szövegeket a szaktárcaék jegyzik. És ez így van rendben – legalábbis alkotmányossági szempontból. Más kérdés, hogy a gyakorlatban bebetonozza a jogbizonytalanságot, hiszen nem biztos, hogy amit az oktatás során az *Útmutató* alapján követendő magatartásként tanítanak, annak tanúsítása egy esetleges baleset elbírálása során is megállja a helyét. A *vezérlő elvekről* pedig röviden annyit, hogy a jogszabálygyűjtemény elsődlegesen meg kell hogy feleljen a Magyarország által aláírt nemzetközi egyezményeknek. Épülnie kell a magyarországi és a környező országokbeli közlekedési szokásokra és hagyományokra. A szövegezésének olyannak kell lennie, hogy a szabályok zömét a felhasználók többsége első olvasásra megértse, tehát könnyen megtanulhatónak kell lennie. Fontos az összhang megteremtése a természet- és társadalomtudomány korszerű felismeréseivel, eminensen az emberi viselkedés pszichés törvényszerűségeivel. S végül, de nem utolsósorban: mindig szem előtt kell tartanunk, hogy a közlekedő embertől csak a gondosság magas foka várható el és nem a mindenkor hibátlan válaszreakció a környezet próbátételeire. Ez feltételezi, hogy a KRESZ-t az emberek többségének helyes viselkedését elősegítő és ezért hatékony forgalomszervezés támogatja.

A médiát javaslatokkal elárasztók egy része meglehetősen sürgetőnek tartja a nagy változást. Mennyi idő alatt hozható tető alá egy a jogállami kritériumoknak és a nemzetközi követelményeknek is megfelelő szabálygyűjtemény? Attól függ, milyen szakemberekből áll az a csapat, amelyik egy ilyen jogszabályt megalkot. Annak idején a nemzetközi tapasztalatokat is magában fog-

¹ Ebben a tölem már független műhelymunkában fontos szerepet játszott a jogász-bíró *Filóp Agnes* és a jogász-mémők-rendőrtiszt *Major Róbert*.

laló ismeretekkel felruházott Viski László vezérletével elég volt néhány hónap erre. Megjegyzem: első lépésként Viski hat hét alatt magyarra fordította az akkor hatályos nyugatnémet KRESZ-t. Mint az ábra mutatja: nem volt rossz alapanyag. Ebből és a nemzetközi egyezményekből indult a hazai fejlesztés. Iszonyatosan intenzív, heti hétnapos munkával. Az idő sürgetett, mert az ország renoméja forgott kockán, hiszen meg kellett felelnünk az akkori ENSZ-követelményeknek. A végső szövegtervezet heves viták után alakult ki, és látta el kézjegyével a két miniszter.² Ezzel egy időben elkészült az *Útmutató* első változata is, hogy a KRESZ-ben egyértelműen nem rögzíthető, úgynevezett tisztázatlan forgalmi helyzetekre is megoldási javaslatokat kapjon a szakma – ideértve az ekkor még a maihoz mérten viszonylag kevés gépjárművezetőt is.

Mekkora terjedelem indokolt egy ilyen jogszabály esetében, lehet-e nagyon vaskos a közlekedési szabályokat magába foglaló kódex? Melyek lehetnek a követendő szerkezeti elvek?

A terjedelemről megoszlanak a vélemények. Ez nagymértékben attól is függ, hogy elsődlegesen kiket céloz meg a jogszabály. Főként a közlekedőket? Gyalogosokat, kerékpárosokat, gépkocsivezetőket? Vagy az a legfontosabb cél, hogy a paragrafusok arzenáljából az egész jogásztársadalom ki tudja magának választani azt az egyetlen bekezdést, alpontot, amelynek alapján eldönthető, hogy egy konkrét esetben valaki bűnös-e vagy ártatlan? Ma Magyarországon a második elv szerint „osztják az ígét”. Gyakori hivatkozási alap, hogy nálunk nincs precedensjog, és az úgynevezett jogszabályhoz kötöttség ezt a megoldást teszi szükségessé. Megjegyzem: ez nem igaz, a precedensjog a közlekedésben él és virul, de ennek részletezése már messzire vezetne... Elég legyen itt most csak arra utalni, hogy a Bíróügyi Határozatok Tára évtizedek óta tele van ilyen, a bíróságok jogalkotását befolyásolni hivatott felsőbbbírósági döntésekkel, ítéletekkel. Nem haszontalan felhívni a figyelmet néhány apróságra. Annak idején Viskitől kaptam ajándékba egy tizenkét lapból álló, gyufaskatulyánál alig nagyobb méretű, leporellszerűen összehajtogatható színes ábragyűjteményt, összesen huszonnégy rajzzal: ez volt a kaliforniai KRESZ. Rajta volt minden, amit egy átlagos közlekedőnek tudnia kell. Egy másik tapasztalat – immár kutatói munkásságom talán legtanulságosabb eleme. A hetvenes évek elején sor került a hivatásos járművezetők által okozott balesetek

² Ebben a „diplomáciai” fázisban elvülhetetlen érdemei voltak *Ladovinszky Károly* ny. rendőr vezérőrnagynak.

kriminológiai vizsgálatára. Egy részüket a Baracskai Fogház és Börtönben hallgattam meg, de létrehoztam egy kontrolcsoportot is azok köréből, akik – ugyancsak hivatásos autóbusz-, illetve tehergépkocsi-vezetőként – a meghallgatást megelőző öt éven belül nemhogy saját, de idegen hibás koccanásos balesetnek sem voltak részesei. A Baracskára beutaltakból két csoportot alkotam: akik ittasan és akik nem ittasan okoztak balesetet. A vizsgálat része volt egy tizenkét kérdésből álló tesztlap kitöltése, amely csupa alapszintű kérdést tartalmazott. A feltevéssem az volt, hogy a KRESZ-t legjobban a hosszú idő óta balesetmentesen vezetők, legrosszabbul pedig a balesetezők, közülük is az ittas vezetők tudják. Az eredmény – amit azóta se tudott senki megcáfolni – döbbenetes volt: a meghallgatott háromszáz balesetmentesen vezető hivatásos járművezető közül egyetlenegy sem tudta hibátlanul kitölteni ezt a tesztlapot, annak ellenére nem, hogy rendszeres vállalati KRESZ-oktatásokon vettek részt. A többi talán már nem is meglepő: náluk lényegesen jobb eredményt értek el a súlyos kimenetelű balesetet okozók, s közülük is az ittasan balesetet okozók produkáltak a legjobban. Amikor az eredményeket nyilvánosságra hoztam, az intézet igazgatójának azt tanácsolta valaki, hogy sürgősen szabaduljon meg tőlem, mert rombolom a közlekedési morált, és hamis adatokat hozok nyilvánosságra. A kérdésre válaszolva úgy gondolom: kell egy viszonylag rövid, feszes szöveg, amely a legfontosabb szabályokat tartalmazza (nem több húsz-harminc alapszabálynál). Ez szólna a közlekedőknek, nekik csak ezeket kellene megtanulniuk. Egy másik részben szerepelhetnének azok az ugyancsak közérthetően megfogalmazott jogszabályok, amelyek csupán az előbbinél szűkebb körre, például az autóbuszokat, a pótkocsis tehergépkocsikat vezetőkre, vagy éppenséggel a veszélyes anyagokat szállító hivatásos járművezetőkre vonatkoznának. Ehhez kellene hogy járuljon egy terjedelmes értelmező rendelkezéshalmaz, amely elsősorban az oktatást, másodsorban a napi joggyakorló munkát támogatja. Az persze nem volna tiltott, hogy ez utóbbiakkal is megismerkedhessen az, akinek ez valóban fontos, vagy aki csak úgy érzi, hogy szüksége van rájuk. Ám nem mindegy, hogy milyen szerkezetben! Viski annak idején minden tőle telhetőt megtett, hogy a KRESZ-t törvényi szinten fogadja el az országgyűlés, s hogy a vele párhuzamosan készülő *Útmutató* legyen a miniszteri indokolás. Jól látta, hogy egyrészt egy az ország minden polgárához szóló jogszabály olyan súlyú, ami törvényi szabályozást kíván; másrészt ebben az esetben a magyarázó rendelkezések is törvényi rangra emeltetnek. A politika akkor másként döntött. Törvény helyett miniszteri rendelet, a törvényszöveg miniszteri indokolása helyett *Útmutató* látott napvilágot. Ennek néhány következményéről már szóltam. S végül hadd álljon itt

„A politikusok ne akarjanak KRESZ-t alkotni...”
Beszélgetés dr. Irk Ferenczel

egy sokak által bizonyára titkolni- és szégyellnivalónak tartott tény. Az utóbbi másfél évtizedben – amióta levelező tagozatos rendőrtisztjelölt hallgatókat okítok, minden évben felteszem nekik a kérdést: jelentkezzen (főleg, aki már éveket töltött el baleseti helyszínelőként), aki akár csak egyetlen olyan balesettel is találkozott, ami a KRESZ ismeretének hiányára volt visszavezethető. Egybehangzóan állították: valamennyi, általuk ismert baleset az alapvető szabályok be nem tartásából eredt. Vegyük már végre tudomásul: *a balesetek nem a szabályismeret hiányára, hanem a néhány, nagyon is jól ismert előírás figyelmen kívül hagyására vezethetők vissza.* Az előbbieket még véletlenül sem szabad azonban úgy értelmezni, hogy a forgalom ellenőrzésében tevékenykedő rendőröknek nem kellene betéve tudniuk a KRESZ-t. De sajnos sokan közülük nem tudják. Így viszont könnyen kudarcos élményeket szerezhetnek egy-egy intézkedés során.

Az is elhangzott, hogy az ország lakosságát az új jogszabály hatálybalépése előtt újra kellene vizsgáztatni. Szükség van-e erre, s különösen a közlekedők melyik részének volna ez fontos?

Nincs szükség ilyesmire. 1975–1976-ban más volt a helyzet. Akkor a nyugat-európai szemlélettel teljesen eltérő elvek alapján nyugvó szabályozásnak kellett búcsút mondaniuk az ország motorizált közlekedőinek. Merthogy akkor tájt is csak az ő újravizsgáztatásukról volt szó. A hivatásos vezetők körében a vállalatok elrendelték, a „maszékok” pedig önkéntes alapon, ingyen vehettek részt tanfolyamokon, amelyeket vizsga követett. De mint már mondtam: a balesetek nem a KRESZ nem tudása miatt következnek be.

Milyen feladatokat és hatásköröket szánhat a jogalkotás a közlekedésbiztonság által érintett főhatóságoknak?

Amennyire én ismerem az európai gyakorlatot, a jogszabályokat az illetékes tárca készíti elő a törvényhozásnak. Ez a közlekedésért felelős tárca, a közlekedési minisztérium. Friss példa: a Németországban a 2013. január 1-jén hatályba lépő új büntetőpontrendszer előkészítése és „reklámozása” sem a belügy-, hanem a közlekedési miniszter személyes kompetenciája. Őt látni tévében, filmekben, interneten, szaklapokban. A törvényalkotási folyamatban esetleg még az igazságügyi tárcának lehet szerepe. A belügyi tárca és a rendőrség feladatai közé tartozik az egyeztetésben való részvétel, és egyértelműen a már hatályban lévő jogszabály érvényre juttatása feltételeinek megteremtése. Ennyi és nem több. A hatályos jogszabály helyes értelmezésének eldöntése és nyilvános közlése nem tartozik ebbe a körbe. És természetesen

a közlekedési tárca dolga nemcsak az aktuális közlekedésbiztonsági helyzet állapotfelmérése, hanem az általa kezdeményezett közlekedési szabályok minden fontos – így infrastrukturális – feltételének megteremtése is.

Milyen egyéb feltételeknek kellene – mint úgynevezett minimálkritériumoknak – teljesülniük ahhoz, hogy a változás ne csak formai, hanem tartalmi megújulást is hozzon mindannyiunk számára?

Talán az első, hogy szülessen politikai akarat egy új KRESZ megalkotására. Mégpedig most már mielőbb! Ez után a közlekedési tárca találjon három-négy olyan, részben a minisztériumon belül, részben azon kívül dolgozó elkötelezett, a témához értő elméleti és gyakorlati szakembert, aki tud és akar KRESZ-t csinálni. A politikusok ne akarjanak KRESZ-t alkotni, mert a jogszabályalkotás nemcsak egyfajta szakma, hanem annál több: művészet is. Ez szakmai és nem szavazatmaximalizálási feladat. Az eddigi ötletrohamok – amelyekhez olykor még végrehajtó feladatokat ellátó vezetőket is megkíséreltek megnyerni – nem többek rémálomnál. Egy alapvető változásra volna szükség, ami szemléletváltással is együtt kellene hogy járjon. A lényegi kérdés a következő: vajon tud-e, akar-e a mindenkori hatalom segítséget nyújtani a sok-sok esendő embernek, mégpedig a jelenleg elképzelhető legeredményesebb módon? Tisztába kellene tenni a közlekedésrendészeti munkát is. Előjáróban végre mentesíteni kellene a rendőrséget a profilidegen feladatok alól, mint amilyen például a kötelező biztosítás befizetésének ellenőrzése, a külföldi rendszám kontrollja. A rendőrség közúti ellenőrzési feladatai (a közterületi bűnözés körét nem számítva) korlátozódjanak a közúti balesetveszély megelőzésére és a veszélyelhárításra. A prevenciós eszközök alkalmazásánál pedig minden lehetséges kelléket vessenek be a szabálysértés elkövetésének bizonyítására, és egyetlen esetben se kíséreljenek meg vitatható normasértést (ilyen például a jogellenes „sárgába hajtás”, ami a mai lehetőségeinket tekintve bizonyíthatatlan) szabálysértésnek tekinteni. Nem tesz jót a hatalom imázsának, ha az állampolgárok egy sor rendőri intézkedést nem a biztonságot szolgáló tevékenységnek, hanem pusztán pénzügyítésnek tekintenek. Ennél csak az a rosszabb, ha a beavatkozások során egyrészt a dilettantizmus (nem ért ahhoz, amit csinál), másrészt a hatalmi gőg (megteszi, mert megteheti) ányéka vetül a szervezetre.

Megkérdezett már valaki, hogy mi a véleményed? Bevontak esetleg valamilyen előkészítő bizottságba mint szakértőt?

Nem, se nem kérdeztek, se nem vontak ilyenbe bele. Sem mostanában, sem az elmúlt másfél-két évtizedben. De úgy tudom, jelenleg még csak pártszin-

ten van ilyen képződmény. Ők pedig ne akarjanak KRESZ-t csinálni, legfeljebb odáig jussanak el, hogy igen, szükség van erre, mégpedig nem a távoli jövőben, hanem mondjuk fél éven belül, s erre tervezzenek még fél év felkészülési időt. Ebben hozzanak felelős döntést, a többit bízzák a szakemberekre! Ha bármilyen szintről felkérnének efféle közreműködésre, biztosan nem vennék részt ilyesmitben. Viszont azonnal meg tudnám adni néhány olyan szakember nevét és telefonszámát, akik értenek hozzá és akarnának is egy új KRESZ gyártásában közreműködni. A több évtizedes tapasztalat azonban azt súgja nekem: a minisztériumi bürokrácia, mint már annyiszor, ezúttal is erősebb lesz a politikusi akaratnál, s mint korábban, most is sikerrel szabotálja az egyébként sürgetően szükséges jogalkotási folyamat eredményes végigvitelét. Ennek ékes bizonyítéka a szeptember 1-jén hatályba léptetett részleges KRESZ- és szabálysértésbürtaságösszeg-módosítások esete. Botrányosnak tartom, hogy a kormányzat mindössze öt munkanapot adott az állampolgároknak és a rendőri szerveknek arra, hogy a nem csekély mennyiségű és minőségű szabályt elsajátíthassák, a gyakorlatban jól alkalmazhassák. Ne csodálkozzunk, hogy az újságírók, az állampolgárok balgaságok sorát magyarázzák bele az újdonsült paragrafusokba. Saját értelmezéseik közben pedig okkal-joggal élesen kritizálják a változásokat akár az előkészítés hiányai, akár a kellő minőségű tájékoztatás elmaradása miatt. Merthogy e szabálydömping egy része koncepciótlan, így nem csoda, hogy nélkülöz mindenféle logikát és közlekedésbiztonsági ismeretet.

Készítette: Finszter Géza