

Az első KRESZ – út az első közlekedési kódexig

Bevezetés

Az ember szabad mozgása, helyváltoztatáshoz való joga alapvető szabadságjog, a személyi szabadság integráns része, megsértése a szabadság és az emberi méltóság elleni bűncselekménynek minősül és a büntetőjog tárgykörébe esik. A mozgásszabadság korlátozásának azonban vannak olyan esetei, amelyek jogilag és praktikus szempontból is indokoltak: idetartozik többek között a közterületek és a közutak használatához való jog, amely már nem korlátozhatatlan, hanem korlátok közé szorított. Az alapjog ebben az esetben összeütközésbe kerül a közbiztonság és a közlekedésbiztonság szavatolásának állami kötelezettségével, ezt az összeütközést pedig kompromisszumos szabályok formájában oldják fel.¹ E szabályok egy meghatározó részét közlekedési szabályoknak nevezzük.

A közlekedési szabályok mai, modern szemlélettel abban az esetben tekinthetők megfelelőnek, amennyiben a közlekedés minden szereplőjére vonatkozóan tartalmazzák a jogokat és a kötelezettségeket, mégpedig olyan módon, hogy az a közlekedés során ne kerüljön egymással összeütközésbe, a vitatható helyzetek helyett egyértelműen garantálja a közlekedés minél nagyobb mértékű szabadsága mellett annak biztonságát. Hasonló gondolatok járhattak a jogalkotók fejében, amikor megalkották az első közlekedésre vonatkozó szabályokat. Habár az utak használatának már a történelmi középkorban is akadtak szabályai, ezek célja még nem – vagy nem egyértelműen – a biztonság garantálása volt; a közlekedés ilyen szemléletű szabályozására még viszonylag sokat kellett várni, azt tulajdonképpen különböző kényszerek, illetve társadalmi igény idézte elő a közlekedési eszközök, a közlekedők és a balesetek sokasodásával.

Dolgozatomban az első ilyen hazai szabályozást, részletes, egységes szerkezetbe foglalt közúti közlekedési szabálygyűjteményt – mai nevén KRESZ-t, vagyis Közúti Rendelkezők Egységes Szabályozását – mutatom be, amely 1930. január 1-jén lépett hatályba.

¹ Lásd: <https://ijoten.hu/>

Az emberiséget a közlekedés az őskor óta izgalomban tartja. Annak szabályozása az ókori Rómahoz nyúlik vissza. A birodalmat 75 ezer km hosszú úthálózat szőtte át, amelyen két- és négykerekű kocsikat egyaránt használtak, ökor-, öszvér- vagy lövontatással. Werner Eck német kutató professzor szerint az „örök városban” íratlan közlekedési szabályok szerint közlekedtek, amelyek nem voltak demokratikusak, de hatékonyak bizonyultak. A jelzőlámpákat és a közlekedési szabályokat a társadalmi pozíció alapján kialakított elsőbbségadási szabály pótolta. *„Térj ki a gazdagabb elől!”* Ezt a szabályt a másik öltözkékére vetett pillantás után tudták alkalmazni. Ha nem sikerült felismerni, milyen tisztségviselővel állnak szemben, az autóduda helyett a rabszolgák kiáltása segítette eldönteni, kinek kell kitérnie.

Magyarországon az első magyar közlekedési rendszabály Huszt városához kötődik, ahol 1719-ben megtiltották az istentisztelet alatti kihajtást. Később Fehérváron született egy rendelet, amely szerint megtiltották a belvárosban a kocsik gyors hajtását, olvashatjuk a *Rendőrségi Tanulmányokban*.

Az első KRESZ-törvény előzményei

Az első KRESZ-törvény előzményének tágabb értelemben minden olyan jogforrás tekinthető, amely a közlekedés rendjét kívánja jogi úton szabályozni. A jogforrások formájuk szerint sem egységesek: a lokális – nem az egész országra kiterjedő – szabályozásokat az adott területi egység vezető testülete fogadhatja el saját működési területére (illetékességére) kiterjedően; az országos szintű, de egy-egy rész kérdést tárgyaló jogforrások miniszteri rendelet formájában születhetnek meg, míg az országos szintű és alapvető, több szakpolitikai területre kiterjedő jogalkotási témákat az eredeti jogalkotási felhatalmazással rendelkező Országgyűlés fogadhatja el. Mindehhez pedig társulnak az államhatárokat átlépő, nemzetközi szinten érvényes egyezmények, dokumentumok. Elemzésemben e négy jogforrástípus – a lokális szabályozás, a közlekedés egy meghatározott jelenségének rendeleti szabályozása, az országos, egységes törvényi szabályozás és a nemzetközi egyezmény – jelenik meg.

Az első KRESZ-törvény előzményeinek vizsgálatából elméletben kitűnik a szabályozás azon irányvonala, amelyet a jogalkotók is figyelembe vehettek a későbbi egységes szabályok kialakításához, korántsem egyértelmű azonban, hogy mely jogforrást tekintjük az első KRESZ-szabályozásnak. Azt, hogy nem egyértelmű, mit tekintünk az első KRESZ-törvénynek, bizonyítja a szakirodalom

megosztottsága is: egyes források az 1910-ben a gépjárműveket szabályozó rendeletet tekintik az első KRESZ-nek, mások az 1929-ben kiadott közlekedési kódexet, amely szintén rendeleti típusú jogforrás; a „KRESZ” elnevezés maga azonban egy jóval későbbi, 1975-ös rendeletről származik. Dolgozatomban mindezek alapján saját döntésem szerint az 1929-ben kiadott rendeletet tekintem az első KRESZ-nek, mivel az egységes módon, a közlekedés minden szereplőjére kiterjedően szabályozta a követendő magatartásokat, annak ellenére, hogy a jogszabályt annak elfogadásakor még nem KRESZ-nek nevezték.

*A járműközlekedés első fővárosi szabályozása:
a 2228/1884. BM. számú rendelet*

A közúti közlekedés szabályozásának kezdetén a megoldásra váró problémák köre gyökeresen eltért a mai modern közlekedés rendjében tapasztalható jelenségektől. 1884-ben a belügyminiszter 2228/1884. (VI. 30.) BM. számú rendeletében még csupán a fővárosra kiterjedően határozta meg a közutakon a járművekkel való közlekedés főbb szabályait – járművek alatt pedig ebben az időszakban (még) nem a motorikus járműveket kellett érteni, hanem bármely közlekedésre alkalmas eszközt, az első automobil csak 1895-ben jelent meg a fővárosban, az első saját gyártású automobil megjelenése pedig 1900-ra tehető. Ez az időszak egybeesett a fővárosi rendőrség megalakulásával is (amely 1881. július 1-jén kezdte meg működését, az 1881. XXI. tc. alapján), amely szerv egyik kiemelt feladata lett a közlekedés akadálymentességének biztosítása – természetesen csupán olyan értelemben, hogy a közlekedést akadályozó tényezőket fel kellett számolnia, mindemellett pedig biztosítania kellett a közlekedés közbeni biztonság feltételeit, a szállított személyek és a vagyon védelmét, kényelmét.

Szinte hihetetlennek tűnhet, de ebben az időszakban a közlekedésben érintett utasok száma már megközelítette az évi 13 millió fő² – többségük egy- vagy kétfogatú fiákereken (lóval hajtott kocsikon, bér- és társaskocsikon avagy omnibuszokon) utazott –, nem meglepő tehát az a tény sem, hogy a fővárosi rendőrség megalakulása után nem sokkal kiadták a közlekedés rendjének kialakítására vonatkozó szabályrendeletet. A vasútvonal építése – miután 1836-ban a király

² Engi József: A közúti közlekedés szervezési és vezetési vázlata. II. rész. A 19. század végétől az első világháborúig. *Belvedere Meridionale*, 12. (2000), 1–2. 115–116.

vasútépítéseket lehetővé tevő törvényt fogadott el – 1844-ben kezdődött meg. Az első vonalat 1846. július 15-én nyitották meg Pest és Vác között.

A közlekedésre vonatkozóan előírt szabályokat ebben az időszakban különböző szabályrendeletek tartalmazták, így a 2228/1884. számú rendeletet is több más szabályrendelet egészítette ki, például a szarvasmarhák általi vontatás vagy a haszonállatok önálló hajtása tárgyában. Avagy a közlekedés szempontjából olyan nagyobb hatású kérdésekben is, mint a következő alfejezetben tárgyalt társaskocsik (omnibuszok) közlekedése.

*A társaskocsik (omnibuszok) közlekedésének első fővárosi szabályozása:
az 594/1886. számú közgyűlési szabályrendelet*

Az omnibuszok részvétele a közlekedésben igen jellegzetes volt a 19. századi Magyarországon, a ló vontatta jármű, amely tulajdonképpen a mai autóbuszok őse, meghatározta a városi utak látképét. Ekkoriban már a főváros is kiemelt beruházként tekintett az utak állapotának javítására, ami jó hatással volt a közlekedési eszközök további terjedésére; az utcakövezéssel, aszfaltozással a sár mindinkább visszaszorult a nagyobb forgalmú közutakról,³ a forgalom megnövekedésével pedig szükségessé vált az újabb szabályozás, amelynek immár első számú tárgya a kezdeti tömegközlekedési funkciót betöltő omnibuszokra vonatkozó szabályok meghatározása volt.

A közlekedési eszközök terjedésével és a közlekedésre használt eszközök fajtáinak sokasodásával az omnibuszok jelentősége a 19. század végére csökkenni kezdett.

A forgalom ezzel párhuzamosan viszont exponenciálisan növekedett, a sín-pályák mind nagyobb hosszának köszönhetően a lóvasutak lettek a legnagyobb kapacitású szállítási eszközök. Emellett pedig már ebben az időszakban megjelentek az alternatív közlekedési eszközök, így a kerékpárok – a 19. század utolsó két évtizedében vált általánosan ismert közlekedési és sporteszközzé hazánkban –, amelyeknek a közlekedésben való részvétele szintén felvetette a szabályozás igényét.

³ Pásztor Mihály: *A közvilágítás alakulása Budapesten*. Budapest, Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala, 1930. 83–88.

*A kerékpáros közlekedés fővárosi szabályozása:
a Törvényhatóság 1890/387. számú szabályrendelete*

A kerékpáros közlekedés szabályozásában szintén a főváros volt az úttörő – később irányadó – jogalkotó, Budapest törvényhatósága ugyanis már 1890-ben közgyűlésének napirendjére vette a kerékpárok kérdését, és – a fővárosi tanács előterjesztése alapján – szabályrendeletet fogadott el a témában.

A fővárosi Törvényhatóság 387. sz. szabályrendelete a kerékpárral való közlekedés korlátozása tárgyában például a következő, a kerékpárok (illetve a korban használatos velocipédek – a mai kerékpár előfutára – és egyéb kétkerekű közlekedési eszközök) közlekedési rendbe való biztonságos beillesztését szolgáló rendelkezéseket hozta:

- kerékpárookra vonatkozó, forgalom alól kivett részek, ilyen volt a járdán való közlekedés: „3. §. Járdán, úgyszintén gyalog vagy lovagló úton kerékpárral közlekedni nem szabad.”;
- közlekedésbiztonsági előírások: „4. §. A gép csöngettyűvel és lámpával látandó el.”;
- relatív sebességhatárok megállapítása: „5. §. A főváros belterületén, úgy a külterület népesebb utczáin és utain kerékpárral (velocipéddel stb.) közlekedni csak mérsékelt gyorsasággal szabad [...]”;

Az 1890-es fővárosi szabályozás után hét évvel az egész országra kiterjedően megállapították a kerékpáros közlekedés szabályait – 1897. évi 42.159/VC. számú B.M.r. –, később már évenkénti adóval is sújtották a kétkerekűek használóit.⁴ Ennek ellenőrzésére külön színekkel rendelkező táblák felhelyezését írták elő.⁵

Hazánkban először írták elő jogszabályban, hogy a kerékpárokat elől és hátul ki kell világítani. A rendelet megtiltotta a kerékpárok világítóeszközök nélküli forgalomba hozatalát.

⁴ Kerékpáradóról szóló szabályrendelet: 308/1899. Kgy. sz. szbr. 1. §.

⁵ Kósa László: A közúti közlekedés rendjének szabályozása 1872-től napjainkig, különös tekintettel Budapestre. *Rendvédelem-történeti Füzetek*, 9. (1999), 10. 77–87.

*A kerékpáros közlekedés országos szabályozása:
a 42159/1897. számú BM. rendelet*

A m. kir. belügyminiszter által f. évi 42.159/V—c. szám alatt a kerékpározás egységes szabályozása tárgyában kiadott körrendelet alapvető célja – ahogyan az a rendelet preambulumban is szerepel – országszerte egységes kerékpáros szabályok megalkotása volt a közbiztonság, a közrend és a szabad közlekedés elősegítése érdekében. A rendelet a kocsik közlekedésével azonos szabályokat állapított meg a kerékpárokra, az egyértelmű eltérések figyelembevételével, a haladást a kocsitakra korlátozta, érdekes módon a mai modern szabályozással összhangban egyes kivételekkel. „2. § [...] A mennyiben a kocsit rosszasága a kerékpárral való haladást lehetetlenné tenné, úgy a helyi hatóság kivételesen megengedheti a gyalogutaknak e célra való felhasználását [...]”

A szabályozás egyéb esetekben szintén nagy fokú egyezést mutat a főváros területére megállapított rendelkezésekkel, e példa alapján is jól látható tehát, hogy a szabályozás evolutív (reformképes) módon változott, arra nagy töréspontok nem jellemzők, a jogalkotók – legyenek azok akár országos, miniszteri szintűek – tudatosan építettek a korábbi szabályokra. Ilyen módon pedig az első KRESZ-törvény megalkotása felé vezető út vizsgálatának is releváns tapasztalatai vannak.

*Két- vagy többkerekeű automobilok:
a 17902/1901. számú főkapitányi rendelet*

A közlekedés fejlődése során az emberi, majd állati erővel hajtott eszközök után a magyarországi utakon – első ízben a városi területeken – megjelentek az automobilok. Budapesten 1895-ben jelent meg az első automobil, egyhengeres, másfél lóerős szerkezettel. Megnyitották az első hazai autókereskedést. 1901-ben rendezték meg az első automobil-kiállítást Budapesten. Az 1900-as években a nyugati országokban már megszokottak számító közlekedési eszköz csak lassan terjedt el hazánk területén, eközben pedig igen szokatlan helyzeteket teremtett. Az egyik ilyen dokumentációjában a közlekedési baleset azért történt, mert a gyalogos nem számított rá, hogy a közeledő eszköz nem kerül ki – hiszen az emberi erővel hajtott kerékpárok, illetve a lovas járművek esetében ez megszokott volt –, az autóvezető

pedig nem tudott idejében korrigálni.⁶ A hazai autózás hajnalának ilyen esetei és általában véve az újszerű közlekedési eszköz hamar ráirányította a figyelmet a szabályozás fontosságára.

A motoros járművek (autók, motorok) első szabályozását Budapest akkori rendőrfőkapitánya, Rudnay Béla a 17902/1901. sz. főkapitányi rendeletben⁷ szabályozta, az alábbi jogkörökkel felruházva a rendőrséget:

- forgalomképesség megállapítása, forgalmi engedély kiadása: „1. Személy- vagy teherszállításra csak oly automobil hozható forgalomba, a melyet [...] bizottság forgalomképesnek nyilvánít, a mely folyó számmal ellátatik, a főkapitányság bélyegzőjével megjelöltetik, és a melyre vonatkozólag, a bizottság véleménye alapján, a főkapitányság által a használati engedély kiadatik.”;
- vezetői engedély kiadása: „Automobil vezetésére csakis az jogosult, a ki [...] főkapitánysághoz folyamodik, a ki a vizsgáló-bizottságot illető díjakat a rendőr-pénztárnál letétbe helyezi, a vizsgát [...] bizottság előtt sikerrel leteszi, és a kinek képesítéséről a bizottság véleménye alapján a főkapitányság automobilvezetői jogosítványt állít ki.”

1901. június 14-én megtartották az első ünnepélyes vizsgát a Városliget szélén.

A közlekedés tehát egyre inkább strukturálódott, az állati hajtású járművek után megjelentek a motorikus járművek, a szabályozás igénye pedig e jelenségekkel párhuzamosan egyre inkább növekedett abba az irányba, hogy a közlekedésben részt vevő minden személyre, eszközre vonatkozóan legyen országos szabályzás a közlekedés rendje tárgyában. Ez a szemlélet a gépjárművezetés oktatásán túl kiterjedt például a gyermekek iskolai oktatására is a biztonságos közlekedés szabályairól. Napjainkban a KRESZ elsajátításában sokat segítenek a KRESZ-parkok, ahol a valódi közutak kisebb léptékű másolatával lehet találkozni. Amint az az előbbiekből kitűnik, a fejlődés e pontja már határozottan megkövetelte egy általános – avagy általánosnak nevezhető, annak igényével fellépő – szabályozás elfogadását.

A hazai folyamatok mellett a nemzetközi trend is abba az irányba mutatott, hogy a közlekedésben egységes szabályokat szükséges alkotni, a szabályok mellett azonban ma már fontos és kiemelt jelentőséget tulajdonítunk annak

⁶ Boros Jenő: Úrvezetők. *NOL.hu*, 2001. szeptember 5.

⁷ 17902/Fk. I. 1901. számú rendelet A székesfőváros területén két vagy többkerekű, személy- és teherszállításra szolgáló automobillokkal való közlekedésre nézve.

is, hogy a közlekedésben megjelentek az általános (nemzetközi) használatú jelzések. Ezek egyik első megjelenése egy nemzetközi egyezményhez köthető.

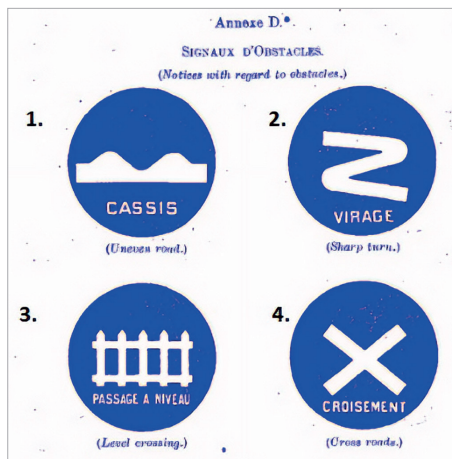
*A gépjárművek nemzetközi forgalmának szabályai:
az 1909-es párizsi egyezmény*

A hazai szabályozás alapjait nem csupán a korábbi – települési és országos, egyes eszközökre kiterjedő – rendelkezések formálták, hanem azok a nemzetközi hatások is, amelyek a közlekedés nemzetközi jellegéhez igazodva országhatárokon túlmenően kívánták felállítani a közlekedési rend minimumait.

Ezek sorában az első és legfontosabb az 1909-ben, Párizsban, a gépjárművek nemzetközi forgalmának tárgyában megtartott találkozó (*Convention with Respect to the International Circulation of Motor Vehicles*), amelyen a résztvevők közösen elfogadott egyezményben szabályozták a közlekedésre vonatkozó nemzetközi szabályokat.

Az ekkorra már több országban is a közlekedésre hasonló szabályokat alkalmazó felek abban értek el a korábbiakhoz képest jelentős áttörést, hogy – nem kis részben a megnövekedett autóforgalom okán – a forgalom irányítására szolgáló jelzőrendszereket jelentő közúti jelzőtáblák használatában egyeztek meg, amelyek egységes utasításokat adnak a közlekedésben részt vevőknek a követendő magatartással kapcsolatban. Mai szemmel nézve e táblák tekinthetők az első (nemzetközi) KRESZ-tábláknak, a későbbi hazai szabályozás is ezeket a jelzéseket vette alapul.

Az 1. ábrán 1-es jelzéssel látható közúti jelzőtábla az úton található buknót mint forgalmat lassító, az úton való látásviszonyokat nehezítő akadályt jelöli; a 2-es jelzésű tábla az útkanyarulat első nemzetközi jelzésévé vált; a 3-as jelzéssel ellátott tábla a közút és a vasút találkozását jelentő vágánykeresztezést jelöli; míg a 4-es jelzésű tábla a közutak egymással való találkozására, vagyis az útkeresztezésre utal. Ahogyan azt a rövid táblasor is mutatja, a kor technikai színvonalához illeszkedően a forgalomirányító jelzőrendszerek első példája igen szűk körű volt, az összesen négyelemű táblarendszer a leggyakrabban felmerülő közlekedési szituációkat rendezte, a hazai szabályozás nemzetközi kiindulópontjaként.



1. ábra: Az 1909. évi párizsi egyezmény figyelmeztető útjelző táblái

Forrás: *Convention with Respect to the International Circulation of Motor Vehicles* (1909). Online: https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Diagrams_of_warning_road_signs_by_1909_Paris_convention

*A gépjárművek közúti forgalmának szabályozása:
az 57000/1910. B. M. számú rendelet*

A közutakon való közlekedés szabályozásának 1910-re már terjedelmes előzménye volt, korábbi – lokális és országos hatókörű – jogforrások szabályozták már ekkor a különböző közlekedési eszközökre irányadó normákat. A gépjárművek megjelenése jelentős változást hozott a közlekedési viszonyokba: a kor fejlettségéhez képest gyors, nagy, ezáltal veszélyesnek tekintett járművekre vonatkozó szabályok megállapításának minden korábbinál kiemeltebb jelentősége lett. Olyan jogszabályra volt szükség, amely országos szinten egységesen illeszti be ezeket a közlekedési eszközöket a közlekedés – akkor már többnyire kialakult szabályok szerinti – rendjébe.

Ezt a szerepet töltötte be a m. kir. belügyminiszter 1910. évi 57.000. számú rendeletével kiadott szabályzat a gépjárművek közúti forgalmáról, amely bár egységes, a közlekedés minden szereplőjére kötelező szabályrendszernek nem tekinthető, mégis az első KRESZ-szabályozás legfontosabb előzménye.

A rendelet praktikus oka az volt, hogy a korszakban láthatóan megnövekedett a közúti közlekedéssel összefüggő balesetek száma – annak ellenére, hogy a gépkocsik sebessége ekkoriban 20 km/óránál lett maximalizálva, tehergépkocsinál ez az érték 6 km/óra volt –, a trend visszafordítása érdekében megnövelt rendfenntartói létszám növelése pedig nem hozott látható eredményt.⁸ Jól érzékelhető tehát, hogy a közlekedés biztonsága nem haladási sebességtől és nem is a közlekedésben részt vevők ellenőrzésétől függött, ezek az intézkedések önmagukban nem jelentettek kellő védelmet.

A jogszabály az 1909-ben részes államként aláírt párizsi egyezmény alapján állt, ezenfelül azonban számos szükséges tárgykört rendezett a közlekedés témáján belül. A gépjárművek forgalomban való – szűkebben vett – részvételének alapszabályain kívül idetartozott többek között a:

- gépjárművek felszereltsége;
- műszaki vizsgálat és annak szabályai;
- gépjármű azonosítása (rendszámmal való ellátása);
- gépjárművezetői vizsga;
- közlekedés magatartásszabályai;
- jelzőtáblák.

A jogszabály rendelkezéseinek mélyebb vizsgálata azt mutatja, hogy a jogalkotó részletes, precíz szabályozásra törekedett, amely a megnövekedett autóforgalom további növekedését is képes kezelni, egyúttal több oldalról is megteremti a biztonságos közlekedés feltételeit. Az alábbiakban a fenti témakörök kapcsán hozott szabályokat mutatom be.

A gépjárművek felszereltsége

A felszereltség mai szemmel olyan alapvető kellékekre is vonatkozott, mint a kormány, a fék vagy a biztonságos helyben tartást lehetővé tevő alkatrész (kézfék). Az 1910-ben megjelent 57.000. számú m. kir. belügyminiszteri rendelet szerint:

⁸ Major Róbert: *A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira*. Doktori (PhD) értekezés. Pécs, Pécsi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kar Doktori Iskola, 2009. 192–193.

„3. § [...] Minden gépjárműnek felszerelve kell lennie:

1. megbízható irányító készülékkel, mellyel gyorsan és biztosan lehet kormányozni;
2. egymástól teljesen független két fékberendezéssel, melyek egyike közvetlenül a hátsó kerekre avagy az ezekkel szilárdan összekapcsolt alkatrészekre hasson. Mindegyik féknek biztos működésének és olyan hatásosnak kell lennie, hogy azzal a gépjármű a leggyorsabban megállítható legyen;
3. olyan szerkezettel, mely a gépjárműnek meredek helyen hátrafelé csúszását meggátolja, az esetben is, ha a fékberendezések elromlanának;
4. egy táblácskával, mely az alvázat készítő céget, az alváz gyártási számát, a motor erejét (lóerőkben), vagy a hengerek furatának méretét és számát, valamint a gép löketét, végül az üres gépjármű súlyát tünteti fel.”

A fentiekén kívül további kötelező elemeket is megállapít a rendelet, ilyenek a következők:

- hátramenetet lehetővé tevő műszaki felszereltség,
- kürt,
- első és hátsó fényszórók.

Ahogy látható, a szabályozás igen alapos, az egyes kötelező elemekre vonatkozó rendelkezés okát is feltünteti, ezzel egyértelművé és könnyebbé téve a jogalkalmazást és az önkéntes jogkövetést.

A közlekedés magatartásszabályai

A forgalomban való részvétel kapcsán a jogszabály néhány alapvető rendelkezést hoz a gépjárművekre vonatkozóan. Ilyen például a gépjármű műszaki megfelelőségének ellenőrzése elindulás előtt (42. §), a maximális megengedett sebesség (47. §), amely 3 tonna összsúly alatti járművekre egységesen 25 km/óra, e felett 20 km/óra volt. (Korábban, 1903-ban a Budapesti Közúti Vasút Társaság a zugligeti katasztrófa után, amelyet szerintük a túlságosan engedékeny sebességhatárolás okozott, javaslatokat tett a sebesség korszerű szabályozására. A *Rendőri Lexikon* 1909-ben hasonló szellemben szabályozott. A 194.823/1930 BM rendelet már óránként 40 km-es sebességgel való haladást engedélyezett a 3 tonnánál könnyebb járműveknek. Megterhelt pótkocsival azonban a legnagyobb megengedett sebesség 16 km óránként.)

Az egzakt határok kijelölése mellett a jogszabály azon eseteket is megállapítja, amikor a haladási sebességet mérsékelni szükséges (44. §), az irányváltás helyzeteiben a vezetőnek jeleznie kellett a szabályozás alapján (45. §), ehhez

kapcsolódóan bizonyos – különösen veszélyesnek ítélt – esetekben kürtöt is használniuk kellett a gépjárművezetőknek (50. §). A rend fenntartásának legnehezebb része a rendőrségre hárult, amelyet gyakran bíráltak is ennek kapcsán.

Az első KRESZ-törvény: közlekedési kódex, a 25000/1929. B. M. számú rendelet

Az első KRESZ-törvény részletesebb elemzése előtt érdemes összegezni azokat a releváns szabályozási előzményeket, amelyeknek a bemutatását a megelőző fejezet és alfejezetei tartalmazzák, és amelyek így a jelen jogszabály kiindulópontjának tekinthetők. Összességében ezek alapján elmondható, hogy a közlekedés rendjének szabályozása 1930-ig – a jelen pontban elemzett jogszabály kiadásáig – sporadikus volt, számos jogforrás tartalmazta a követendő normákat, azonban egyik sem törekedett az egységes, országos szintű és a közlekedés minden szereplőjére irányadó szabályok megalkotására. A szabályok egy része nem volt országos hatályú; Budapest fővárosként élen járt a szabályok megalkotásában, magas lakosságszámához illeszkedve a forgalomban részt vevők száma is nagy volt, a használatos forgalmi eszközök típusa pedig szerteágazó, ami az idők folyamán csak gyarapodott. A szabályok egy másik része pedig nem a forgalom egységes szabályozására törekedett, hanem akár közlekedési eszközönként állapította meg a követendő magatartásmintákat, így létezett korábban különálló jogforrás az omnibuszok és a kerékpárok közlekedésére is.

Mindezek alapján levonható a következtetés, hogy a közlekedés rendjének nem volt egységes, önálló jogszabálya, a társadalmi igény azonban egyre inkább növekedett, ahogyan egyre több eszköz vett részt a közlekedésben, egyre több balesetet és kérdéses helyzetet generálva, nem kevés munkát adva ezzel a rendőrhatóságnak. Habár a gépjárművek forgalomban való részvételére vonatkozó, 1910-ben kiadott miniszeri rendelet hatálybalépése óta számos kisebb változás történt a közlekedés szabályozásában, a következő jelentős mérföldkőre ezután sok évet kellett várni.

Ennek azonban már történelmi okai voltak: az I. világháború kitörésével a téma – mint oly sok más szakpolitikai terület – háttérbe szorult, a vesztes háború pedig szintén egyéb prioritásokat adott a jogalkotásnak.

Végül néhány esemény láncolata vezetett el odáig, hogy a szabályozás kidolgozására lehetőség adódott, amely az arra vonatkozó akarrattal is társult: 1926-ban ugyanis a magyar kormány nemzetközi szerződést írt alá Párizsban a közúti

közlekedés és a gépjárművek közötti forgalmának szabályozása tárgyában. Az e szerződést a hazai jogrendbe beillesztő két törvénycikk⁹ közül a közlekedés hazai szabályozására vonatkozó jogszabály miniszteri szintű felhatalmazást adott a közlekedés általános szabályainak megállapításához. E felhatalmazás által jöhetett létre az úgynevezett Közlekedési Kódex, pontos nevén „A m. kir. belügyminiszternek és m. kir. kereskedelemügyi miniszternek 1929. évi 25000/1929. B. M. számú rendelete, a közúti közlekedés rendjének és a közutakon a közrend fenntartásának egységes szabályozásáról” (az első KRESZ-törvény), amely nevéből kiindulva – a korábbi jogforrásokhoz képest, azoktól teljes mértékben eltérően – egységes szerkezetbe foglalva, a közutakat használó minden szereplőre kiterjedve állapította meg a közlekedés szabályait. A korábbi jogforrásokhoz képest tehát nem egy-egy eszközt, nem lokálisan vagy az ország bizonyos útjaira kiterjedően és nem is hirtelen felmerült igényeket kielégítve, hanem átfogóan szabályozta a közlekedés rendjét, ezáltal joggal nevezhető az első KRESZ-törvénynek.

A jogszabály 1930. január 1-jén lépett hatályba, hét részből, kilenc fejezetből és 123 szakaszból áll, a rendelkezéseket a függelékben ábrák és minták egészítik ki. A jogszabály az alábbi struktúra szerint épül fel.

A struktúra részletes vázlata alapján a jogszabály igen feszes logikát követ: a részekben belül fejezetek, a fejezeteken belül – nem minden esetben alcímek tagolják a rendelkezéseket, illetve az alcímeket belül – a mai jogszabályszerkesztési rendelkezésektől eltérően további szerkezeti egységek találhatók, amelyeken belül már a konkrét rendelkezések szakaszai (§) vannak.

A jogszabály I. részének II. fejezetében a közlekedés egyes szereplőire vonatkozó szabályokat szereplőnként állapítja meg, a közlekedési eszközök mellett külön kitérve a gyalogosokra és a lóval hajtott eszközökre is. A III. fejezet a közlekedés rendjének – a közlekedés szereplőinek környezetét jelentő – szabályaival foglalkozik, úgymint útvonalakkal, járdákkal, valamint témám szempontjából kiemelt jelentőséggel a közlekedési tájékoztató táblákkal és egyéb tájékoztató jelzésekkel.

A II. rész a közlekedési eszközök (vagyis az I. rész A) alcíme) rendelkezéseit bontja tovább, elsőként – a IV. fejezetben – a gépjárművekre, majd

⁹ 1929. évi XXII. törvénycikk a közlekedés és az átmenő forgalom tárgyában 1923. évben Genfben tartott általános értekezleten megállapított okmányok becikkelyezéséről; 1930. évi XII. törvénycikk a gépjárművek közötti forgalmának szabályozása tárgyában 1926. évi április hó 14-én Párisban aláírt nemzetközi egyezmény becikkelyezéséről.

a különleges gépjárművekre (például mezőgazdasági gépek), ezután a közhasználatú járművekre (tömegközlekedési eszközökre, például társaskocsik) vonatkozó rendelkezéseket állapítja meg. Az V. fejezet a kerékpárokra és a kerékpárosokra vonatkozó szabályokat rögzíti, a VI. fejezet pedig ismét az állati erővel vontatott járműveket tárgyalja. A VII. fejezet különleges abból a szempontból, hogy az Automobilszakértő Bizottság feladatait és a közlekedéssel kapcsolatos feladatait egy cím alatt tárgyalja, így a gépjárművek engedélyeztetésével, forgalomban való részvételének vizsgálatával kapcsolatos rendelkezések egy szűkebb egységben kaptak helyet, a közlekedésszettel kapcsolatos III. részben. Ebbe tartozik még a gépjárművezetői tanfolyamok szabályait tárgyaló VIII. és IX. fejezet, előbbi a magánszervezésű, utóbbi pedig az állami tanfolyamok szabályainak leírásával.

A IV. rész – a jogszabály szűkebb tematikáján már túlmutatva – a közlekedésszabályozási hatóságokat és azok jogköreit írja le, míg az V. rész a közlekedési szabályok megsértése esetén foganatosítható büntető rendelkezéseket tartalmazza, a VI. részben már a jogkollíziók elkerülése végett hatályon kívül helyezett jogszabályok találhatók (köztük több, a dolgozatban is elemzett közlekedési tárgyú rendelettel), végül a VII. rész a hatálybalépés szabályait tárgyalja. A jogszabályt – az ebben az esetben kiemelt jelentőségű – függelék és minták zárják. Az alábbiakban a jogszabály ezen egyes részei és fejezetei közül mutatom be a dolgozat tematikájához illeszkedők főbb intézkedéseit.

A közúti közlekedés rendjének általános érvényű szabályai

A fejezet olyan alapvető rendelkezéseket tesz, mint hogy a közutakat mindenki szabadon használhatja (2. §), azonban csak arra alkalmas járművel. A jogszabály 1941-es módosítását követően vidéken 1941. július 6-tól, Budapesten november 9-től lépett életbe a jobbra hajtás. Magyarországon a közutakról és vámokról szóló 1890. évi I. törvény 107. §-a értelmében „minden járművel balra kell hajtani, szembejövő járműnek balra kell kitérni, az előtte haladóknak pedig jobbról kell eléje kerülni”.¹⁰ A Magyar Közlekedési Kormányzat 1939 júniusában a jobb oldali közlekedésre való áttérésről döntött, de a II. világháború kitörése miatt két évvel elhalasztották. 1941 júniusában megjelent a belügyminiszter erre vonatkozó rendelete. Július 6-án reggel 3 órától lépett életbe az új közlekedési

¹⁰ 1890. évi I. törvénycikk a közutakról és vámokról, 107. §.

rend, Nagy-Budapest és környéke kivételével. November 9-én hajnali 3 órakor már itt is életbe lépett a jobb oldali közlekedési rend. Négy hónap alatt sikerült elvégezni azokat a munkálatokat, amelyek feltételei voltak a hajtási irány megváltoztatásának. A járművek vezetőivel kapcsolatos követelmények közt a józan-ságot, illetve a jogszabály egyéb rendelkezéseinek betartását jelöli meg.¹¹ Habár a jogszabály egy későbbi helyén tételes sebességhatárokat állapít meg, a jelen részben is úgy rendelkezik, hogy a járműveket olyan sebességgel kell vezetni, amely a közlekedésbiztonságot a leginkább garantálja – ma ezt úgy mondanánk, hogy az útviszonyoknak megfelelően. A kitérés és az előzés szabályai kapcsán értelemszerűen a bal oldali közlekedés szabályaihoz illeszkedő rendelkezéseket állapít meg a jogszabály.¹²

Az útkeresztezések és útelágazások kapcsán a fordulás íveit (jobbra nagy ívben, balra kis ívben) is szabályozta a rendelet,¹³ illetve széles körben állapította meg a hangjelzések használatának kötelezettségét; ennek oka az volt, hogy a közlekedők ebben az időben még nem voltak megfelelően hozzászokva a – kor technikai színvonalához képest – gyorsan haladó közlekedési eszközökhöz és az egyre nagyobb forgalmú közlekedéshez. Ebben az időben még a gépjárművek esetében is nagy szerepük volt a karjelzéseknek, a vezetőik (és a hatósági szereplők) ilyen módon kommunikáltak egymással a közlekedés során, ezért a jogszabály is részletesen szabályozza ezeket.¹⁴

A gyalogosokkal kapcsolatos szabályozás¹⁵ mai szemmel nézve is modern szemléletű volt, a járdán való közlekedés, a gyalogosok úttesten való átkelése a modern korral egyezően lett szabályozva, némi túlszabályozás is érződik azonban a gyalogosok egymás közti kitérése és a csoportos járdahasználat tilalma tárgyában. Az állatok közlekedésben való részvétele kapcsán a jogszabály a lovaglást és az állatok hajtását tárgyalja röviden,¹⁶ a leginkább egyértelmű, védelmet szolgáló kötelezések formájában.

¹¹ 25000/1929. B. M. számú rendelet, 4. §.

¹² 25000/1929. B. M. számú rendelet, 5–7 §.

¹³ 25000/1929. B. M. számú rendelet, 8. §.

¹⁴ 25000/1929. B. M. számú rendelet, 10–11. §.

¹⁵ 25000/1929. B. M. számú rendelet, 19–23. §.

¹⁶ 25000/1929. B. M. számú rendelet, 24–25. §.

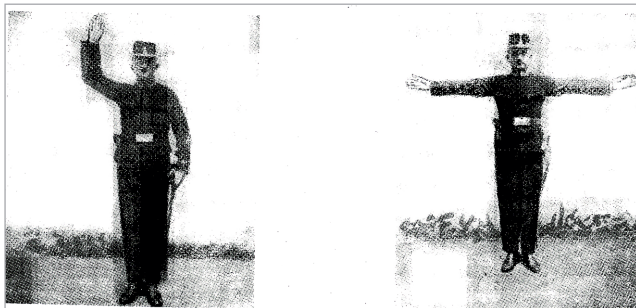
A közlekedési rend biztosítása

A közlekedési rend biztosítása témakörének a jogszabály külön fejezetet szentel, amelyben tárgyalja többek között a fő- és mellékútvonalak rendőrség általi kijelölésének lehetőségét,¹⁷ hasonlóan az egyirányú utak kijelöléséhez¹⁸ és a párhuzamos haladáshoz.¹⁹

A jelen fejezet jellemzően az önkormányzatokra vonatkozó feladatokat is megállapít, így például játszóterek létesítését és járdák építését írja elő; a közlekedés rendjének kialakítását tehát egyrészt a megfelelő szabályok kialakításával, másrészt az ehhez szükséges infrastruktúra helyi szinten való kiépítésével kívánja garantálni.

Rendőri jelzések

A forgalom irányítását még a II. világháború után is évtizedeken át kézzel, irányítótornyokból végezték. Úgy gondolták, hogy a közlekedők jobban betartják a szabályokat, ha rendőr felügyeli őket.



2. ábra: Rendőri jelzések I.

Forrás: A 250.000/1929. B. M. számú rendelet eredeti illusztrációja

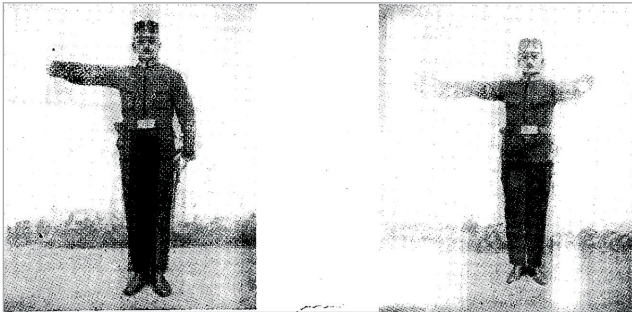
¹⁷ 25000/1929. B. M. számú rendelet, 27. §.

¹⁸ 25000/1929. B. M. számú rendelet, 28. §.

¹⁹ 25000/1929. B. M. számú rendelet, 29. §.

A jogszabály a közlekedés irányítására szolgáló, minden közlekedő számára kötelező jelzések illusztrálását is tartalmazza; a rendőri jelzések alapvetően ebben a korszakban is a forgalom irányítására szolgáltak, a főleg gépjárművel közlekedők számára adott utasítások a közlekedés rendjét a legtöbb esetben az útkereszteződésekben tartották fenn – a jogszabály szerint „ahol a közlekedés rendje megköveteli”.²⁰ Az irányítás megvalósulhat fény- vagy karjelzéssel, a minták illusztrációja utóbbiakat sorolja fel.

A 2. ábra bal oldalán látható karjelzés az „Állj!” jelzése, amellyel a rendőr a felé haladó gépjárművet készteni megállásra jobb karjának függőleges felemelésével, a legtöbb esetben merőleges átmenő forgalom okán.²¹ A jobb oldali karjelzés a szabad útvonal jelzése, két felemelt karral az útkereszteződések haladási irányát mutatja.



3. ábra: Rendőri jelzések 2.

Forrás: A 250.000/1929. B. M. számú rendelet eredeti illusztrációja

A jogszabály mintái közt található további rendőri jelzések közül a 3. ábra bal oldalán látható karjelzés – a megelőző jelzéshez hasonlóan – a szabad útvonal jelzése, a jelen jelzés azonban nem útkereszteződésekben, hanem egyéb helyeken érvényes, és értelemszerűen a jobb kar kinyújtása vállmagasságban a jobb, a bal kar kinyújtása vállmagasságban pedig a bal irányba való haladás lehetőségét jelöli.²² Az ábra jobb oldalán látható jelzés az íves („ívben”) fordulás jelzése,

²⁰ 25000/1929. B. M. számú rendelet, 11. § (1) bekezdés.

²¹ 25000/1929. B. M. számú rendelet, 11. § (4) bekezdés a) pont.

²² 25000/1929. B. M. számú rendelet, 11. § (4) bekezdés b) pont.

ekkor a rendőr egyik karját vállmagasságban vízszintesen nyújtja ki, másik karját szintén vállmagasságban vízszintesen előrenyújtja, ezzel jelölve a fordulás ívét.²³

Összefoglalás

Dolgozatomban a hazai közlekedés írott jogi dokumentumait elemeztem a 19. század végétől az első KRESZ-törvényként aposztrofált jogszabályig. Az e korszakot felölelő fejlődési ívről összességében elmondható, hogy az autók számának növekedésével arányosan, azzal párhuzamosan a szabályozás minősége jelentősen fejlődött, a hazai közlekedési szabályozás élenjáró jellegét pedig többek közt az is bizonyítja, hogy az első KRESZ-törvény egy évvel megelőzte a közlekedés terén akkor jóval fejlettebb Nagy-Britannia hasonló szabályozását (The Highway Code), amely 1931-ben lépett hatályba. A KRESZ a hatálybalépése után 16 alkalommal módosult. Kezdetben azonban a közlekedés szabályozása még nem általában véve a közlekedés rendjének kialakítása céljával történt: a közutakon viszonylag gyorsan mentek végbe olyan korszakos változások, amelyek korábban nem voltak tapasztalhatók. A városokba irányuló népvándorlás a városi lakosságot, így a közlekedők számát is jelentősen megnövelte, a korabeli technológiai fejlődés pedig új közlekedési eszközöket hozott a közlekedésbe. Megjelentek a tömegközlekedési eszközök őseit jelentő társaskocsik (omnibuszok), kerékpárok, majd jelentős technológiai ugrásként a gépjárművek és a motorkerékpárok. Mindezen változások – a lakosság és a közlekedők megnövekedett száma, illetve a közlekedésben részt vevő járművek sokasodása – mellett vagy éppen azok következményeiként egyre több baleset történt az utakon, a baleseteknél pedig számos olyan szituáció és bizonytalanság övezte a közlekedést, amely egyre inkább arra sarkallta a jogalkotót, hogy több figyelmet fordítson a közlekedés szabályozására. Ezt hivatott segíteni az első közlekedési lámpa is, amelyet 1926. december 23-án helyeztek üzembe Budapesten. A „villanyrendőrt” a Nagykorút és a Rákóczi út kereszteződésében állították fel, a Blaha Lujza téren, a főváros egyik legnagyobb csomópontjánál.

A közlekedés szabályozása a kezdetekkor még a problémák gyors kezelésére irányult: az omnibuszok megjelenése után röviddel kiadták az omnibuszok szabályozását elvégezni hivatott rendeletet; hasonlóan a kerékpárok megjelenéséhez és szabályozásához.

²³ 25000/1929. B. M. számú rendelet, 11. § (4) bekezdés c) pont.

Országos szabályozás hiányában a közlekedés biztonságának garantálása egy időszakban a zsúfoltabb városok feladatává vált: Budapest és a nagyobb hazai városok is rendelkeztek önálló szabályozással több, a közlekedést érintő tárgykör és jármű vonatkozásában. Az országos szintű, egységes, a közlekedés minden szereplőjére kiterjedő szabályozás azonban a 20. századra már elengedhetlenné vált, ezt erősítette az ország nemzetközi egyezményekben való részessége is. A KRESZ szabályai a legtöbb közforgalommal rendelkező ország szabályaival sok tekintetben hasonlóak vagy azonosak, de nem egységesek! Az Európai Unió tagállamainak nemzeti előírásai között legalább 40 kisebb-nagyobb eltérés van (sebességhatárok, illetve a közúti jelzések alkalmazása terén).

Végül 1929-ben történt meg a közlekedésre vonatkozó szabályok kodifikálása és az egységes Közlekedési Kódexben való megjelenése.

Az első KRESZ-törvény (közlekedési kódex) – habár e kifejezés abban a korban még ismeretlen volt – logikus szerkezetben, járművek, okmányok, jelzések, hatóságok és számos egyéb logika szerint állapította meg azokat a szabályokat, amelyek a nemzetközi egyezményekhez illeszkedve meghatározták a közlekedés rendjét az egész ország területén. A szabályozás mélyebb vizsgálata alapján kijelenthető, hogy a jogszabály nemcsak saját korában volt úttörő, de rendelkezései máig hatóan érvényesnek bizonyulnak a KRESZ-szabályozásban.

Időtállóságát erősíti meg az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól: „A közúti közlekedés biztonsága fontos társadalmi érdek. A biztonságos és zavartalan közlekedés alapvető feltétele, hogy a közlekedési szabályokat mindenki megtartsa és számíthasson arra, hogy azokat mások is megtartják. Emellett szükséges az is, hogy a közlekedés résztvevői előzékenyek és türelmesek legyenek egymással szemben [...]”

A KRESZ változása, a technikai kultúra fejlődése és az egyre újabb eszközök között szoros összefüggés van, de sajnos sok esetben a KRESZ többéves késéssel követi a változásokat, nem veszi figyelembe a jelenkor kihívásait. Például a járművezetőknek csak 1998 óta nem szabad mobiltelefont kézben tartva használni. Az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) 3. § (2) bekezdése 1998. január 1-jei hatállyal vezette be a mobiltelefon használatára vonatkozó előírásokat.

Felhasznált irodalom

- Boros Jenő: Úrvezetők. *NOL.hu*, 2001. szeptember 5. Online: <http://nol.hu/archivum/archiv-28756-18039>
- Engi József: A közúti közlekedés szervezési és vezetési vázlata. II. rész. A 19. század végétől az első világháborúig. *Belvedere Meridionale*, 12. (2000), 1–2. 110–127.
- Kósa László: A közúti közlekedés rendjének szabályozása 1872-től napjainkig, különös tekintettel Budapestre. *Rendvédelem-történeti Füzetek*, 9. (1999), 10. 77–87.
- Major Róbert: *A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira*. Doktori (PhD) értekezés. Pécs, Pécsi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kar Doktori Iskola, 2009.
- Pásztor Mihály: *A közvilágítás alakulása Budapesten*. Budapest, Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala, 1930.

Jogi források

1890. évi I. törvénycikk a közutakról és vámokról
1929. évi XXII. törvénycikk a közlekedés és az átmenő forgalom tárgyában 1923. évben Genfben tartott általános értekezleten megállapított okmányok becikkelyezéséről
1930. évi XII. törvénycikk a gépjárművek közúti forgalmának szabályozása tárgyában
1926. évi április hó 14-én Párisban aláírt nemzetközi egyezmény becikkelyezéséről 2228/1884. (VI. 30.) BM sz. rendelet
- 594/1886. sz. közgyűlési szabályrendelet a társaskocsik (omnibuszok) közlekedésének első szabályozásáról
- A fővárosi Törvényhatóság 1890/387. sz. szabályrendelete a kerékpárrali közlekedés korlátozása tárgyában
- A m. kir. belügyminiszter 42159/1897. számú B. M. rendelete
- 17902/Fk. I. 1901. számú rendelet A székesfőváros területén két vagy többkerékű, személy- és teherszállításra szolgáló automobillal közlekedésre nézve
- A m. kir. belügyminiszter 1910. évi 57.000. számú rendeletével kiadott szabályzat a gépjárművek közúti forgalmáról
- A m. kir. belügyminiszternek és m. kir. kereskedelemügyi miniszternek 1929. évi 250.000/1929. B. M. számú rendelete, a közúti közlekedés rendjének és a közutakon a közrend fenntartásának egységes szabályozásáról
- 61/2009. (XII. 14.) IRM rendelet a jogszabályszerkesztésről
- Convention with Respect to the International Circulation of Motor Vehicles. Paris, 1909