



Major Róbert¹

Közlekedéskriminológiai gondolatok (egy ítélet margójára)

Közlekedéstudomány, kriminológia

A közlekedéstudomány, a modern felfogás szerint, a műszaki tudományterületen belüli tudományág, míg a kriminológia tudománya mint társadalomtudomány kétségtől az állam- és jogtudományok területéhez kötődik. A közlekedéstudomány számos más tudományággal együttműködve foglalkozik a közlekedés jelenségeivel, azok elemzésével. Feladata a nyert összefüggések segítségével a kielégítendő követelmények specifikálása, majd ennek birtokában, tudományos vizsgálatok végrehajtásával a felmerült követelményeket kielégítő eljárások, eszközök, berendezések kimunkálása.² A közlekedéstudomány ugyanakkor alkalmazott tudomány is, hiszen az alaptudományok által feltárt eredményeket a gyakorlatban jelentkező problémák megoldása érdekében hasznosítja.³ A kriminológia tudománya a bűnözéssel és az egyes bűncselekményekkel mint társadalmi jelenségekkel foglalkozik. A kriminológia öt tárgypontot vesz célba: a bűncselekményt, az elkövetőt, az áldozatot, a cselekmény szituációját és az intézményrendszert, amelyet a társadalom a bűnözés ellenében működtet.⁴ A kriminológia e sorok szerzőjének meggyőződése szerint a bűnügyi tudományok rendszerének kiemelkedő eleme. Vitán felül áll, hogy rendkívüli erőfeszítésekkel és tudományos eredmények felhasználásával büszkén fel lehet deríteni bűncselekmények elkövetőit, jogi megoldásokkal precízen minősíteni lehet cselekedeteiket, illetve szankciókat lehet az elkövetőkkel szemben alkalmazni, természetesen ezt is tudományos megalapozottsággal és felelősségteljesen. Mégis megfogalmazható

¹ Rendőr ezredes; tanszékvezető egyetemi docens, Nemzeti Közszerzői Egyetem Rendészettudományi Kar Közbiztonsági Tanszék. Kapcsolat: major.robert@uni-nke.hu.

² Kovács Ferenc: *Közlekedéstan*. Győr, Széchenyi István Főiskola Közlekedési és Gépészmérnöki Intézet, 2002. 6.1.

³ Major Róbert: *Közlekedésszervezés*. Budapest, NKE Szolgáltató, 2016. 17.

⁴ Németh Zsolt: A kriminológia fogalma, feladata. In Barabás A. Tünde (szerk.): *Alkalmazott kriminológia*. Budapest, Dialóg Campus, 2020a. 24.

a kérdés: lehetséges-e annál nagyobb eredménye egy bűnügyi tudománynak, mint hogy a bűncselekményt el sem követik? Nyilván nem, így joggal nevezhetjük a kriminológiát a bűnügyi tudományok királynőjének.

A szakkriminológia felöleli a különböző bűncselekménycsoportokra, az egyes bűncselekményekre és az elkövetőikre vonatkozó kriminogén jellemzőket, ismereteket ad az egyes bűncselekmény-kategóriák alakulásáról, megadja az elemzésükhöz, értékelésükhöz szükséges információkat, az egyes bűncselekményi formációk, illetve elkövetői kategóriák konkrét okságát és a hatékony megelőzés lehetőségeit és feladatait.⁵

Közlekedési bűnözés, baleset, szabályszegés

A közlekedéskriminológia a közlekedési bűncselekményekkel, a közlekedési devianciákkal foglalkozik, és alapvetően a közlekedési bűncselekmények megelőzésének lehetőségeit kutatja. A közlekedési bűncselekmények jelentős része balesetokozást jelent, és így közlekedési szabályszegéssel lehet megvalósítani. Ebből következően a közlekedési bűncselekmények megelőzése tulajdonképpen balesetmegelőzést jelent, ami végső soron nem más, mint arra törekvés, hogy a közlekedési résztvevők betartsák a rájuk vonatkozó közlekedési szabályokat.⁶

A balesetek jogi oldalról vizsgált oka általában egyértelműen beazonosítható a szabályszegés megnevezésével. Ha azonban nem csupán a jogtudomány szemüvegén keresztül vizsgáljuk a baleseteket, hanem annál lényegesen szélesebb körben, akkor azt is vizsgálhatjuk, hogy a konkrét szabályszegésen túl milyen körülmények vezettek a balesethez, azaz tulajdonképpen mi okozta a szabályszegő magatartást.

A baleseti okkutatásnak már korai időszakában kialakult az a felfogás, hogy a közlekedési rendszer ember-jármű-környezet hármas felépítése szerint csoportosítsák a baleseteket előidéző okokat. Így alakult ki a mai napig elfogadott felosztás:

- a közlekedő ember hibája mint baleseti ok,
- a közlekedésben részt vevő jármű hibája mint baleseti ok és
- a közlekedés környezetében lévő hiba mint baleseti ok.⁷

⁵ Németh Zsolt: A kriminológia helye és szerepe a tudományok rendszerében. In Barabás A. Tünde (szerk.): *Alkalmazott kriminológia*. Budapest, Dialóg Campus, 2020b. 50.

⁶ Természetesen vannak olyan közlekedési bűncselekmények, amelyek nem jelentenek balesetokozást (például járművezetés ittas állapotban), ugyanakkor ezen bűncselekmények alapja szintén közlekedési szabályszegés, amely szabályszegés kétségtelenül baleseti kockázatot fokozó körülmény.

⁷ Major Róbert: *A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira*. PhD-értekezés. Pécs, PTE ÁJK Doktori Iskola, 2009. 78.

Hatékony balesetmegelőzési munka elképzelhetetlen megfelelő szintű és színvonalú adatelemzés nélkül: „a balesetmegelőzés alapja az egzakt balesetanalízis.”⁸

A megelőzés alapfeladatát szem előtt tartva az emberi hibák hátterét is fel kell tární. Nyilvánvalóan hibás, szabályszegő magatartást jelent, ha a járművezető a fényjelző készülék tilos jelzése ellenére nem áll meg a kereszteződésben. Helytelen volna ugyanakkor eleve azt feltételezni, hogy a járművezető hibás magatartásával nem lehet mit kezdeni: bár ismerte, mégis megszegte a szabályt, és vétett a hozzá tartozó kötelező magatartásforma ellen is. Az emberi hibáknak is van magyarázata, még ha ennek felismerése olykor nem is egyszerű feladat. Természetesen ez nem jelenti azt, hogy a normaszegés okának megismerése a jogi értelemben vett felelősség kérdését feltétlenül megváltoztatná (azonban a büntetés mértékét esetleg jelentősen befolyásolhatja), csak azt, hogy a hibás magatartás okának felderítése a baleset-megelőzés alappillérét jelenti. A szabályszegés okának feltárása nélkül az eredményes megelőzés szinte biztosan kizárt. A balesetek megelőzése érdekében tett beavatkozásnak – az okok függvényében – érintenie kell akár a közlekedő embert, akár a közlekedésben részt vevő járművet, akár a közlekedés környezetét, esetleg a felsoroltak közül egynél többet vagy valamennyit. E beavatkozások lehetnek jogi természetűek, illetve műszaki természetűek is.

A balesetmegelőzés jogi eszközei

Az eszközök hatékonysága attól függ, hogy a tudatos járművezetői szabályszegések vagy a gondatlan járművezetői hibás magatartások elkerülése érdekében alkalmazzuk. Rendkívül fontos kitétel, hogy eredmény csak akkor várható, ha a beavatkozás célirányos, mégpedig a feltárt okokkal adekvát. A tudatos szabályszegő magatartások megelőzésének alapvető eszköze a járművezetők tudati befolyásolása, amelynek több szintje lehetséges:⁹

- oktatás, amely segít a veszélyes helyzetek felismerésében, a veszélyes helyzetek megfelelő kezelésében;
- nevelés, amely alapvető eszköze az agresszivitás elkerülésének, illetve a szabálykövető magatartás értéként való elfogadásának;
- elrettentés, amely egyfelől tudatosítja a járművezetőkben, hogy bárhol és bármikor rendőri ellenőrzés alá vonhatók, másfelől egyértelművé teszi, hogy az elkövetett szabályszegés nem maradhat büntetlenül.

⁸ Irk Ferenc – Klobusitzky György: *Bevezetés a közlekedési ismeretekbe*. Budapest, RTF, 2006. 8.

⁹ Nyilvánvalóan hasonló a helyzet a nem tudatos szabályszegések esetén is, amikor ezek a szintek a hanyagság leküzdésére, az elvárt figyelmi szint tanúsítására irányulnak.

A szankció célja kétségtelenül a prevenció kell hogy legyen, és azt nem szabad öncélúan alkalmazni. Minden egyes elkövetőnél meg kell találni a számára megfelelő visszatartó erővel bíró szankciót.¹⁰ Meggyőződésem, hogy a legszélesebb társadalmi körben a figyelmeztetésnek, illetve a figyelmeztetéshez kapcsolódó attitűdformáló beavatkozásoknak van leginkább hatása, hiszen a „nem büntetésnek” is megvan a maga értelme.¹¹

Sajnos azonban vannak olyan társadalmi, így közlekedésben részt vevő csoportok, amelyek tagjainak gátlástalan magatartását fel kell ismerni, és ilyen esetekben nem volna szabad visszariadni a jelenleg alkalmazható legszigorúbb szankcióknál szigorúbbnak tűnő, de a személyiséget mélyebben érintő intézkedésektől, például a jármű elkobzásától sem.¹² A szankció individualizálása ellen hat ugyanakkor az objektív felelősség elvére épülő rendszer is,¹³ amely bár hatékonynak bizonyult a balesetek visszaszorításában, az újdonság ereje hatásának elmúltával, a 2008-as bevezetést követő negyedik évtől, a baleseti számok már nem javultak tovább.¹⁴ A nem motorizált közlekedők szabálykövetési hajlandóságára pedig az objektív felelősség rendszere nincs is hatással, a körükben megállapítható baleseti számok, illetve arányok nem is javultak a kívánt ütemben.¹⁵

A büntetésekkel kapcsolatban megfigyelhető a közvélemény, néha a szakmai közvélemény részéről is az az igény, hogy a hatékonyság érdekében jogszabályi módosításokkal a büntetéseket szigorítani kell. Meggyőződésem, hogy a szigorítás önmagában haszontalan, az igazi visszatartó erőt a büntetések elmaradhatatlansága hordozza magában.

A büntetések elkerülhetetlenségének alapvető feltételei:

- egységes és hatékony jogalkalmazás;
- egyértelműen értelmezhető és a modern közlekedéshez, a modern társadalomhoz alkalmazkodó jogszabályi környezet.

¹⁰ A büntetés általában elkerülő aktivitást eredményez, és a személyiség valamely részfunkcióját érinti, ami miatt célszerű lenne olyan eljárás alkalmazása, amely a személyiség egészét érintve, olyan belső változásokat eredményez, amely pozitív irányba képes a személyiség egészét elmozdítani. Aranyos Judit – Major Róbert: Kezelő jellegű intézkedés megalkotása a közlekedési bűncselekmények körében. *Belügyi Szemle*, 53. (2005), 4. 21.

¹¹ Vókó György: A büntetési teóriák racionalitásai. *Büntetőjogi Szemle*, (2012), 1. 38.

¹² Szlovéniában például a harmadik ittas vezetés esetében élnék ezzel az intézkedéssel.

¹³ Ismerünk olyan személyeket, akik a családi költségvetésbe eleve betervezik az abban a hónapban várható sebességtúllépés miatt kiszabott közigazgatási bírság összegét – így a hivatkozott büntetés prevenció hatásáról nemigen beszélhetünk.

¹⁴ A személyi sérüléssel járó közúti közlekedési balesetek száma: 2007-ben: 20 635; 2008-ban: 19 174; 2009-ben: 17 864; 2010-ben: 16 308; 2011-ben: 15 827; 2012-ben: 15 147; 2013-ban: 15 691. Forrás: KSH.

¹⁵ Felföldi Péter: Mikromobilitás és balesetek a budapesti közutakon. In Péter Erzsébet (szerk.): *IV. Turizmus és Biztonság Nemzetközi Tudományos Konferencia*. Nagykanizsa, Pannon Egyetem Nagykanizsai Kampusz, 2020. 127.

Mindkét feltétel megléte vagy hiánya nyomon követhető a forgalom-ellenőrzést végző vagy szabálysértési, illetve közigazgatási hatóságként eljáró rendőrségen, és persze a bíróságokon is.

Habár a jogalkotás klasszikus értelemben megelőzi a jogalkalmazási folyamatot, e tisztelgő írásban – terjedelmi korlátokra is tekintettel – csupán a jogi eszközök kategóriájába sorolható jogalkalmazásról lesz szó, ott is a jogalkalmazói felelősségre kívánom felhívni a figyelmet, egy konkrét KRESZ-szabály értelmezésével kapcsolatban.

A jogalkalmazás felelőssége abban áll, hogy még a látszatát is kerülni kellene annak a helyzetnek, hogy a közlekedési devianciát megvalósító, és ezzel mások életét, testi épségét közvetlenül veszélyeztető vagy sértő személyek tekintetében a jogalkalmazónak, jogértelmezési problémák miatt, a szankció elmaradásáról kell döntenie.

Követési távolság és a vakvezetés tilalma

A gyakorlatban több olyan balesettel találkozunk, amelyek esetében a KRESZ-szabályszegés alapján történő felelősségmegállapítás nem esik egybe a társadalom, illetve a „józan ész” elvárásával. Konkrétan: a társadalom által elvárt marasztalás helyett felmentő ítélet születik.

Példaként azt az esetet hozzuk, amikor egy álló járműnek hátulról nekiütköző jármű vezetője, bizonyos esetekben, felmentésre számíthat. Ezen esetek azok, amelyekben a járművezető megfelelő követési távolságot tartva közlekedik ugyan, de a követett jármű valamely akadályt – általában forgalmi ok miatt álló járművet – későn, féktávolságon belül észlelve fékezés (és a szükségszerű ütközés) helyett hirtelen irányváltoztatással kerül ki, majd a mögötte haladó jármű az akadálynak ütközik. A problémát az okozza, hogy a mögöttes jármű vezetője megfelelő követési távolságot tartott ugyan, mert ha az elől haladó jármű fékezve megáll, ő is képes lett volna járművét megállítani,¹⁶ ám az elől haladó jármű vezetőjének magatartása miatt a mögöttes jármű rendelkezésére álló távolság hirtelen eltűnt, így az ütközés elkerülhetetlenné vált. A bírói gyakorlat a követési távolság megtartása mellett a szabályos közlekedés körében várható akadályhoz igazított sebesség alkalmazását várja el. A bíróság ítéleti tényállásának lényege szerint a terhelt az autópálya belső sávjában kb. 100-120 km/h sebességgel vezette személygépkocsiját. Ugyanebben az időben közvetlenül a terhelt előtt „haladó,

¹⁶ KRESZ 27. § (1) bekezdés: Járművel másik járművet csak olyan távolságban szabad követni, amely elegendő ahhoz, hogy az elől haladó jármű mögött – ennek hirtelen fékezése esetében is – meg lehessen állni.

zárt felépítményű, így takaró hatást kifejtő jármű a külső forgalmi sávba átváltott”, aminek következtében a terhelt az általa 100-120 km/h sebességgel a belső forgalmi sávban vezetett személygépkocsival a belső sávban baleset miatt tartózkodó sértettet elütötte. Az eljárás során megállapítást nyert, hogy a terhelt a követési távolságra vonatkozó szabályt nem szegte meg, az előtte haladó zárt felépítményű gépkocsi hirtelen fékezése esetén meg tudott volna mögötte állni. A bíróság jogi érvelése szerint:

„A követési távolság az egymás mögött haladó járművek kapcsolatára vonatkozik, a haladó jármű és az előtte álló jármű viszonyára nem. A relatív sebességtúllépés csak abban az esetben állapítható meg, ha a jármű vezetője olyan akadály előtt nem tud ennek következtében megállni, amelyre az adott körülmények között számítani kell. [...] baleset releváns oka az, hogy a terhelt a baleset bekövetkezését megelőzően az előtte haladó, zárt felépítményű jármű mögött olyan sebességgel haladt, hogy annak a forgalmi szituáció alakulásából fakadó, váratlan kihaladását követően a forgalmi sávjában előtte álló és számára ekkor láthatóvá vált gépkocsi mögött már megállni nem tudott, és azt mellette a sávból kihaladva balról kívánta elkerülni, itt ütötte el a korábban ugyancsak nem észlelt sértettet. [...] A terhelt sebességválasztása az adott körülmények között a KRESZ 26. § (4) bekezdése¹⁷ alapján akkor volna felróható, ha az előtte haladó gépjármű sávváltását követően előtte felbukkanó álló gépjárművekre, illetve ezek mellett tartózkodó gyalogosra számítani kellett. A Kúria ezt a kérdést döntötte el nemlegesén. [...] E kiterjesztő értelmezés életszerűtlen, és a forgalom ütemét túrheterogénül lassító közlekedési magatartáshoz vezetne. A forgalomban – akár közlekedési okból is – rendkívüli helyzet, váratlan akadályt képező körülmények kialakulása mindig várható, ezért a járművek sebességét általánosan jóval a megengedett sebességhatárok alatt kellene tartani.”¹⁸

A felmentés alapja tehát az volt, hogy az autópálya belső forgalmi sávjában álló járműre és mellette tartózkodó gyalogosra nem kell számítani.¹⁹

Ezzel az érveléssel sajnos szinte pártoljuk a haladási sebességüket és ezzel párhuzamosan általában a követési távolságukat nem a biztonságos mértékhez igazító járművezetőket, ami meggyőződésem szerint csupán a helytelen jogszabály-értelmezésre vezethető vissza, ugyanakkor nagymértékben aláássa a közlekedésbiztonság érdekében kifejtett egyéb törekvéseinket. Az a jogi érvelés pedig, hogy egy közlekedési szabály betartása életszerűtlen, meglehetősen furcsának nevezhető.

¹⁷ KRESZ 26. § (4) bekezdés: A jármű sebességét az (1)–(3) bekezdésben említett sebességhatárokon belül úgy kell megválasztani, hogy a vezető járművét meg tudja állítani az általa belátott távolságon belül és minden olyan akadály előtt, amelyre az adott körülmények között számítani kell.

¹⁸ BH 2014. 230.

¹⁹ Csak megjegyezzük, hogy minden olyan ítélet, amely a rendőrség által a baleset helyszínén megállapított szabályszegéstől, okozó személytől, okozó járművétől eltérő tényállást állapít meg, megváltoztatja a közlekedési baleseti statisztikai adatokat, ami azonban már nem kerül visszacsatolásra a KSH rendszerébe, így a KSH adatainak elemzésekor e jelenségre is figyelemmel kell lenni. Mészáros Gábor: A közlekedési baleset-megelőzés rendszerének információs folyamatai. *Magyar Rendészet*, 17. (2017), 2. 133.

Az idézett indokolás szerint nyugodtan haladhat úgy egy járművezető, hogy az előtte lévő nagy méretű járműtől nem látja be féktávolságát, azaz vakon vezet. Pontosan úgy, mintha ködben a látótávolságnál nagyobb féktávolsághoz tartozó sebességgel haladna. Az érvelésnek az a része, hogy a követési távolság csak két mozgó jármű között értelmezhető, illetve hogy a sebességválasztás és a követési távolság kérdésköre szorosan összefügg, teljes mértékben helytálló. A KRESZ 26 § (4) bekezdésében foglaltak helyes alkalmazásához ugyanakkor elengedhetetlen a „belátott távolság” fogalmának a Bécsi Közúti Közlekedési Egyezmény szerinti értelmezése: a vezető olyan sebességgel haladhat, hogy „járművét képes legyen megállítani előre irányuló látásának határain belül”.²⁰ A járművezető előre irányuló látásának határát a belátható útszakasz legtávolabbi pontjával azonosíthatjuk. Így a beláthatóság tulajdonképpen nem is lehet korlátozott, mert az minden pillanatban egy adott objektív körülmény. A jármű előtt belátható útszakasz általában több száz méter, amelyet az út vízszintes vagy függőleges vonalvezetése határoz meg. Különleges eset a hivatkozott nagy méretű jármű követése, amely nagy méretű jármű hirtelen kihaladása hirtelen felbukkanó akadályt tehet láthatóvá. Figyelemmel arra, hogy a nagy méretű jármű mögött haladó jármű – bár megfelelő követési távolsággal közlekedik – előre irányuló látásának határain belül nem képes járművét megállítani, azaz a féktávolságát nem látja be, ezzel jogszabályszegő módon közlekedik. Mindezekre tekintettel a 26. § (4) bekezdés első fordulata alapján meg kell követelni a féktávolság mindenkor belátását, így átláthatatlan jármű követése esetén, vagyis abban az esetben, ha a járművezető nem látja át az előtte haladó jármű előtti területet, a követési távolság helyett féktávolság megtartását. Az idézett jogesetben az, hogy az autópálya belső sávjában álló járműre kellett-e számítani, vagy sem, teljesen irreleváns körülmény, így marasztaló ítéletnek lenne helye.²¹ A 26. § (4) bekezdésének első fordulata – beláthatósági akadályt jelentő jármű követése esetén – egy speciális követési távolságot előíró szabályban testesül meg: a követési távolságnak a szokásosnál nagyobbnak, legalább a féktávolságnak megfelelő térköznek kell lennie. A közúti közlekedés dinamikus jellegére figyelemmel természetesen ezt a távolságot rendkívül rövid ideig, csupán addig kell megtartani, amíg a járművezető a követett jármű előtti térrészt nem látja be, amíg a jármű mellett nem lát el, vagy azon nem lát át.

²⁰ A Bécsi Egyezmény (1980. évi 3. tvr. az 1968. évi november hó 8. napján Bécsben aláírásra megnyitott Közúti Közlekedési Egyezmény kihirdetéséről) 13. cikk 1. pontjának második mondata.

²¹ Külön vizsgálendő körülmény az is, hogy a kialakult helyzet csupán szabályszegő magatartás eredménye lehet-e, vagy pedig pontosan ugyanaz a szituáció előfordulhat-e szabálykövetés esetén is. Valójában tehát nem a konkrét akadály elvárhatóságát, hanem az „általában elvárhatóság” kérdéskörét kell vizsgálni.

Összegzés

A baleset-megelőzési törekvések egyik kulcsfontosságú eleme az egységes és hatékony jogalkalmazás. Aki közlekedési jogsértést követ el, számíthasson retorzióra. Amennyiben a jogalkalmazó jogszabály-értelmezési problémák miatt a joggal elvárt marasztaló ítélet helyett felmentést lát helyesnek, azt az üzenetet közvetíti a társadalom felé, hogy „magatartásodnak nem lesz következménye”. Mintha a mai világban megfelelkezni a jogszabály-értelmezés klasszikus szintjeiről, leragadva a nyelvtani értelmezésnél, ami nagyon gyakran formális jogértelmezéshez és ezáltal téves következtetésekhöz vezet.²² A probléma a KRESZ-jogszabály számos rendelkezése értelmezésénél felmerül. Példaként a 26. § (4) bekezdését emeltük ki, amely szabály két tagmondatból áll, és az „és” kötőszó alapján egy mellérendelő mondat szerkezetéről van szó, azaz mindkét tagmondatnak egyszerre kell érvényesülnie. Ez azonban tartalmi ellentmondást jelent, hiszen az első tagmondat azt követeli meg, hogy a járművezető minden – akár extrém – akadály előtt is képes legyen járművét megállítani, míg a második tagmondat csak olyan akadályok esetén követeli meg ugyanezt, amely akadályok várhatóak. A nyelvtani értelmezési szintről továbblépve megállapíthatjuk, hogy a két tagmondatban írt kötelezettség teljesítése úgy valósulhat meg, ha a két kötelezettséget más-más forgalmi helyzetre vonatkoztatjuk. Nevezetesen nappal, jó látási viszonyok között az első tagmondat érvényesül, azaz a járművezetőnek minden akadály előtt képesnek kell lennie járműve megállítására (csupán a váratlanság miatti reakcióidő-növekményt írhatjuk javára). Éjszaka, korlátozott látási viszonyok között pedig, a belátható útszakaszon található olyan akadályok előtt kell tudnia megállni, amelyekre az adott körülmények között számítani kell. Az ítélkezési gyakorlat kidolgozta és egyértelműen, konzekvensen alkalmazza a várható akadály fogalmi meghatározását. Az az akadály várható, arra az akadályra kell a járművezetőnek számítani, amely a reál vonatkozó jogszabályi kötelezettségeknek megfelel.²³ Praktikusan ez azt jelenti, hogy az „akadály” ott van, ahol a jogszabályi előírások szerint lehet, úgy van kivilágítva, ahogy kell, olyan fényvisszaverő eszközök vannak rajta, amelyeket a jogszabály megkövetel. Ezért nem kell számítani például autópályán gyalogosra, úton fekvő emberre, kivilágítatlan kerékpárra stb.

Annak kimondása, hogy nappal, jó látási viszonyok között is csupán a várható akadályok esetében szükséges a jármű megállításának képessége, nem csupán jogalkalmazói tévedés, hanem konkrétan ellentétes a nemzetközi egyezményen alapuló KRESZ-jogszabály szövegével.

²² Major Róbert: A formális jogértelmezés veszélyei a közlekedés körében. *Belügyi Szemle*, 66. (2018), 12. 82–88.

²³ Babinyecz Ferenc: *Gondolatok az elvárhatóságról. A közlekedési jogalkalmazás egyes kérdései*. [H. n.], Közlekedési Bírák Egyesülete, 1998. 175.

Irodalomjegyzék

- Aranyos Judit – Major Róbert: Kezelő jellegű intézkedés megalkotása a közlekedési bűncselekmények körében. *Belügyi Szemle*, 53. (2005), 4. 32–52.
- Babinyecz Ferenc: *Gondolatok az elvárhatóságról. A közlekedési jogalkalmazás egyes kérdései*. [H. n.], Közlekedési Bírák Egyesülete, 1998.
- Felföldi Péter: Mikromobilitás és balesetek a budapesti közutakon. In Péter Erzsébet (szerk.): *IV. Turizmus és Biztonság Nemzetközi Tudományos Konferencia*. Nagykanizsa, Pannon Egyetem Nagykanizsai Kampusz, 2020.
- Irk Ferenc – Klobusitzky György: *Bevezetés a közlekedési ismeretekbe*. Budapest, RTF, 2006.
- Kovács Ferenc: *Közlekedéstan*. Győr, Széchenyi István Főiskola Közlekedési és Gépészmérnöki Intézet, 2002.
- Major Róbert: *A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira*. PhD-értekezés. Pécs, PTE ÁJK Doktori Iskola, 2009.
- Major Róbert: *Közlekedésrendészet*. Budapest, NKE Szolgáltató, 2016.
- Major Róbert: A formális jogértelmezés veszélyei a közlekedés körében. *Belügyi Szemle*, 66. (2018), 12. 82–88. Online: <http://doi.org/10.38146/BSZ.2018.12.6>
- Mészáros Gábor: A közlekedési baleset-megelőzés rendszerének információs folyamatai. *Magyar Rendészet*, 17. (2017), 2. 129–139.
- Németh Zsolt: A kriminológia fogalma, feladata. In Barabás A. Tünde (szerk.): *Alkalmazott kriminológia*. Budapest, Dialóg Campus, 2020a. 23–37.
- Németh Zsolt: A kriminológia helye és szerepe a tudományok rendszerében. In Barabás A. Tünde (szerk.): *Alkalmazott kriminológia*. Budapest, Dialóg Campus, 2020b. 39–54.
- Vókó György: A büntetési teóriák racionalitásai. *Büntetőjogi Szemle*, (2012), 1. 36–50. Online: https://ujbtk.hu/wp-content/uploads/PDF_EPUB/vgy_a_buntetesi_teoriak.pdf