



Major Róbert

Egységes jogértelmezés a közlekedési balesetek megelőzése érdekében – gondolatok az elsőbbségsértés fogalmának értelmezéséhez

A balesetek elkerülésének alapja az emberi hibák minimálisra szorítása. Ennek számos jogi, műszaki és edukációs lehetősége van, amelyek 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, elsődleges és mögöttes okokkal is adekvát. „Természetesen ez nem jelenti azt, hogy a normaszegés okának megismerése a jogi értelemben vett felelősség kérdését feltétlenül megváltoztatná (azonban a büntetés mértékét esetleg jelentős mértékben befolyásolhatja), csak azt, hogy a hibás magatartás okának felderítése a balesetmegelőzés alappillérét jelenti.”¹

A tudatos szabályszegő magatartások megelőzésének alapvető eszköze a járművezetők tudati befolyásolása, amelynek több szintje lehetséges:²

- ♦ 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;

¹ MAJOR 2012.

² Persze hasonló a helyzet a nem tudatos szabályszegések esetén is, amikor ezek a szintek a hanyagság leküzdésére, az elvárt figyelmi szint tanúsítására irányulnak.

- ♦ elrettentés, amely egyfelől tudatosítja a járművezetőkben, hogy bárhol és bármikor rendőri ellenőrzés alá vonhatók, másfelől egyértelművé teszi, hogy az elkövetett szabályszegés nem maradhat büntetlenül.³

A büntetések visszatartó hatásának elengedhetetlen feltétele azok megfelelő súlya, azaz a büntetés nem lehet sem túl enyhe, sem végrehajthatatlanul súlyos.

Általános reakció a közvélemény, néha a szakmai közvélemény részéről is az, hogy a hatékonyság érdekében jogszabályi módosításokkal a büntetéseket szigorítani kell. Meggyőződésem, hogy a szigorítás önmagában haszontalan, az igazi visszatartó erőt a joghátrány elmaradhatatlansága hordozza magában.

A büntetések elkerülhetetlenségének alapvető feltételei:

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

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

Habár a jogalkotás klasszikus értelemben megelőzi a jogalkalmazást, jelen tanulmányban a jogalkalmazás által orvosolható egyes problémákra világítok rá úgy, hogy az egységes és hatékony jogalkalmazás megteremtéséhez – jogszabályváltozást nem igénylő – megoldási javaslatokat is kínálok.

Egységes és hatékony jogalkalmazás alatt értem, hogy valamennyi jogalkalmazói minőségben eljáró szerv valamennyi szintjén az adott jogszabályi rendelkezésről adott hivatalos véleménnyel rendelkezzen.⁴ Hiszen elfogadhatatlan az, hogy valamely járművezetői szabályszegés, legyen akár egyszerű szabályszegés, könnyű sérüléses baleset vagy bűncselekmény, más-más elbírálás alá essen attól függően, hogy azt hol követték el, vagy melyik hatóság előtt folyik az eljárás.

³ MAJOR–MÉSZÁROS 2020.

⁴ Például a kézben tartott mobil rádiótelefon forgalmi okból álló járműben való használatára vonatkozóan személyesen konzultáltam a bíróság, az ügyészség és a rendőrség illetékeseivel. A bíró szerint forgalmi ok miatt álló járműben lehet telefonálni, az ügyész szerint nem. A rendőrség képviselője az ügyész álláspontjához csatlakozott. Pedig a jogszabály értelmezése megítélésem szerint egyértelmű: személygépkocsiban szabad, motorkerékpáron nem szabad.

„Sajnos a közlekedési bűncselekmények elkövetőivel szemben az ország különböző területein más-más felelősségre vonási és büntetéskiszabási gyakorlat alakult ki. Gyakran előfordul ugyanis, hogy ugyanolyan eredményt előidéző, ugyanazon szabályszegést megalósító, hasonló adottságú vádlott esetében jelentősen eltérő büntetések kiszabására kerül sor, de előfordul az is, hogy a különböző megítélések miatt az adott cselekményért büntetés jár, míg másutt felmentéssel zárul az ügy.”⁵ Ez a problémakör még hangsúlyosabban jelentkezik azokban az esetekben, amikor még az adott járműtípus jogi megítélése is bizonytalan vagy ellentmondásos. A közúti közlekedési eszközök területén az elektromos rollerek esetében általánosan megfigyelhető ez a jelenség,⁶ mivel hiányos a szabályozás, de még a létező szabályozással bíró, de nem általánosan elterjedt közlekedési eszközöknél, mint például a négykerekű motorkerékpároknál⁷ is tapasztalható az ilyen jellegű területi eltérés a szankcionálásban.

A forgalom-ellenőrzést érintő egységes jogalkalmazás alapfeltétele a rendőrség közlekedési szerveinek magas szintű egységes irányítása. Emellett elengedhetetlen a forgalom-ellenőrzési feladatot ellátó rendőrök speciális képzése és folyamatos továbbképzése. A minden területen és minden szinten megkívánt szakértelem feltétele azonban a „rendszerszerűen működő integrált emberierőforrás-gazdálkodás felépítése”, amelynek segítségével kialakítható egy „olyan megbízható szakmai alapon álló jogi környezet, amely – ötvözve a munkakör- és az életpálya-alapú humánmegoldások legjobb elemeit – jogbiztonságot teremt a köztisztviselők és a hivatásos állományúak számára, valamint megismerhető, kiszámítható és átlátható viszonyokat hoz létre”.⁸

A forgalomellenőrzés során érvényesíteni kell azt az elvet is, hogy nem csupán a közlekedési szabály megszegésének tényét, hanem a szabályszegő személyének kilétét is bizonyítani kell, hiszen alapelv, hogy a szabályszegés tényleges elkövetőjének felelősségre vonása szolgálja a prevenciót. Sem a szabálysértési felelősségre vonás, sem a büntetőjogi felelősségre vonás nem csupán a repressziót szolgálja, hanem a speciál- és generálprevenciót is.

A kiszabott szankció – legyen az helyszíni bírság, szabálysértési bírság, vagy bíróság által kiszabott büntetés – nevelő hatása akkor érvényesülhet igazán, ha a szabályszegés tényleges elkövetőjét érinti, és azonos magatartásért mindenki azonos szankcióra számíthat.

⁵ VÁRY 2004.

⁶ FELFÖLDI–HARANGOZÓ 2021.

⁷ HARANGOZÓ–FELFÖLDI 2022.

⁸ SZAKÁCS 2009.

Egységes jogértelmezés

Az egységes és hatékony jogalkalmazás feltétele tehát az egységes jogértelmezés. Ahol a jogalkalmazó – legyen az bíró, ügyész vagy rendőr – olyan jogszabállyal találkozott, amelynek értelmezése a kívánt hatással ellentétes eredményt hoz, vagy amely „jogi kiskapura” utal, esetleg „kijátszható”, kötelezettsége kellene legyen felettes szervén keresztül – a „szolgálati út” betartásával – erről az adott szervezet központi szervét tájékoztatni. E szervezetnek szoros kapcsolatban kellene lenniük a jogalkotási folyamat szereplőivel, és így a feltárt problémákra a lehető legrövidebb időn belül a jogalkotás szintjén lehetne reagálni.⁹ Ugyanakkor súlyos problémának látom a jogértelmezésben előforduló anomáliákat, amelyek viszonylag egyszerűen, jogalkotási beavatkozás nélkül orvosolhatók.

A „*nullum crimen sine lege*” büntetőjogi alapelv szerint csak olyan magatartás miatt lehet valakinek kimondani a bűnösségét, amely magatartást a törvény büntetni rendel. A Btk. közlekedési bűncselekményeinek jelentős része úgynevezett keretdispozíció. A keretdispozíciót tartalommal kitöltő ágazati jogszabály pedig általában a KRESZ jogszabály. Ezért a KRESZ alkalmazásakor is figyelemmel kell lenni a büntetőjogi alelvekre. Ugyanakkor hibás jogalkalmazói gyakorlatot eredményez, ha a jogszabály-értelmezést csupán a nyelvtani értelmezés szintjén végezzük el, mert ez igen gyakran a formális jogértelmezés csapdájába vezet.¹⁰ A formális jogértelmezést egy egyszerű példán keresztül mutatom be. A KRESZ jogszabály 48. § (5) bekezdése az 1997. évi módosítást megelőzően a biztonsági öv használata tekintetében úgy rendelkezett, hogy a járművel akkor szabad közlekedni, ha a személy „*biztonsági öve be van csatolva*”. E szabály formális értelmezésének a veszélye az, hogy jogszerű magatartásnak minősítették és mellőzték a büntetés kiszabását azzal szemben, akinek a biztonsági öve úgy volt becsatolva, hogy a védelmet szolgáló öv a háta mögött volt elvezetve. A vonatkozó jogszabályhely mai szövege szerint a személynek „*a biztonsági öv becsatolásával kell magát rögzíteni*”. Meggyőződésem, hogy amennyiben az eljáró hatóságok a jogértelmezés során nem csupán a szabály formális oldalát, hanem a norma védelmi körét

⁹ Jelenleg – néhány kivételtől eltekintve – az említett szervek jogalkalmazóként a jogalkotásban csak érintőlegesen, véleményezési joggal vesznek részt. Más kérdés, hogy szakmai fórumokon észrevételezhetik a problémákat, amire megítélésem szerint sajnos az elvárhatónál jóval ritkábban kerül sor, pedig a szakmai fórumok, társaságok, egyesületek hatékonyan tudnának fellépni számos kérdésben.

¹⁰ Lásd részletesen: MAJOR 2018: 82–88.

is figyelembe vették volna, a korábbi jogszabálysöveg sem vezethetett volna a „büntetés alóli kibújáshoz”.

A közlekedési szabályok jelentős része – jellegéből adódóan – nem egyértelmű parancsot vagy tilalmat fogalmaz meg (mint például a tilos jelzés jelentése), hanem a járművezetőtől elvárt magatartás mérlegelést kíván. Az ilyen mérlegelést igénylő szabályokat a köznyelv gyakran „gumiparagrafusoknak” nevezi, hiszen valódi tartalma – úgy érzik – a jogalkalmazó megítélésétől függ. Ilyen mérlegelést kívánó szabályokban a következő kifejezésekkel találkozhatunk: „kellő időben”, „fokozott óvatossággal”, „mérsékelt sebességgel”, „az útviszonyoknak megfelelő sebességgel”, „hirtelen fékezés” stb. E kifejezések valódi normatív tartalommal való megtöltése jogalkalmazói feladat. Sajnos kijelenthető, hogy e területen nincs egységes, és ezért nincs hatékony jogalkalmazás.

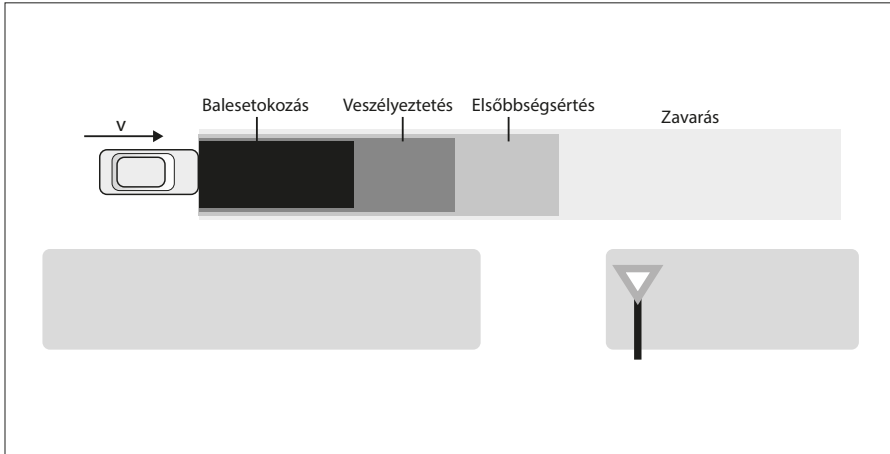
Természetesen – mint feljebb a formális jogértelmezéssel kapcsolatban kifejtettem – a konkrét tilalmat vagy parancsot absztrakt módon megfogalmazó jogszabályt is meg lehet tölteni normatív tartalommal, csak ennek egységesnek kell lennie. Tekintettel azonban a jogbiztonság követelményére, e szabályok normatív tartalommal való megtöltése inkább jogalkotói feladat kell hogy legyen.

A jogalkalmazói egységesség hiányára példaként talán a KRESZ egyik legalapvetőbb rendelkezése hozható fel: az elsőbbség fogalma. A KRESZ III. függelék b) pontja értelmében: „Elsőbbség: továbbhaladási jog a közlekedés más résztvevőjével szemben. Azt a járművet, amelynek elsőbbsége van, az elsőbbségadásra kötelezett nem kényszerítheti haladási irányának vagy sebességének hirtelen megváltoztatására.”

Az elsőbbség tartalma részben statikus, részben dinamikus vonatkozású. Az elsőbbség alapja a jog a továbbhaladáshoz. Ez statikusan, álló résztvevőknél a továbbhaladás elsőnek történő megkezdésére jogosít. Dinamikus viszonyban a közlekedés mozgásban lévő résztvevői esetén pedig kijelöli a mozgásváltoztatásnak azt a mértékét, amely már nem tartozik az elvárt közlekedési együttműködés körébe, vagyis azokat, amelyekre az elsőbbséggel rendelkezők jogszerűen nem kényszeríthetők.

Tartalmát tekintve az elsőbbségi jog másképpen értelmezhető a járművekre és a gyalogosokra. Ehelyütt csak a járművekre vonatkozó elsőbbségi joggal foglalkozom.

A járművezetőt megillető elsőbbségi jogosultság dinamikus vetületében azt jelenti, hogy őt az elsőbbségadásra kötelezett nem kényszerítheti



1. ábra. Az elsőbbségsértési távolság értelmezése

Forrás: a szerző saját szerkesztése

„haladási irányának vagy sebességének hirtelen megváltoztatására”. Ez egyben – a jogok és kötelezettségek egymást kiegészítő rendszerében – azt is jelenti, hogy az elsőbbségi pozícióban közlekedőtől is elvárt az olyan mértékű irány- és sebességváltoztatás, amely „hirtelennek” nem minősül. „A továbbhaladáshoz való jog több vonatkozásban korlátozott. A közúti forgalom nagysága, folyamatosságának a biztosítása szükségessé teszi, hogy az elsőbbséggel rendelkező járművezető segítse elő a célszerűség és észszerűség keretei között azok továbbhaladását, akik e nélkül méltánytalanul hosszú ideig veszteglésre kényszerülnének.”¹¹ „Az elsőbbséggel rendelkező jármű vezetőjének is kellő figyelemmel és körültekintéssel kell az útkereszteződést megközelítenie, mert számítani kell arra, hogy lassításra vagy nem hirtelen kormányzásra kényszerülhet.”¹² Praktikusan ez a jármű sebességétől függő távolsággal jellemezhető, amit az 1. ábra rajza szemléltet: ha az elsőbbségi jog kötelezettje az elsőbbségsértési távolságon belül halad be a jogosult elé, megsértette elsőbbségét, míg ha a veszélyeztetési távolságon belül, akkor veszélyeztetette, vészfékezésre kényszerítette, illetve ha a baleseti távolságon, azaz maximális intenzitással meghatározható féktávolságon belül, akkor a baleset elkerülhetetlen.

¹¹ A KRESZ Útmutatója az 1. függelék III. b) ponthoz.

¹² BH 1994. 580. vö.: BH 1995. 446.

E szilárdnak mondható jogelvre tekintettel további értelmezést a fékezés és irányváltztatás „hirtelen” jellege kíván. A bírói ítélkezési gyakorlatban az elsőbbségi jog tekintetében a fékezés intenzitásának kérdése akkor kerül felszínre, amikor a már bekövetkezett baleset vizsgálata és elemzése során arra a kérdésre keresik a választ, hogy az elsőbbséggel rendelkező – sajnos igen gyakori sebességtúllépése – okozati összefüggésbe hozható-e a balesettel. Az okozati összefüggés akkor állapítható meg – az általánosan elfogadott *conditio sine qua non* módszer szerint –, ha az elsőbbséggel rendelkező szabályszegő magatartásának elmaradása, azaz szabálykövető közlekedése esetén a baleset elmaradt volna. E kérdés megválaszolása szakértői számítás alapján lehetséges. A szakértői számítás eredménye a felhasznált adatoktól függ. Az alapadat pedig nem más, mint az a lassulásérték, amelyet a jogalkalmazó elvár az elsőbbséggel rendelkezőtől. E tekintetben a joggyakorlatban nincs egyetértés.

Az ítélkezők egy része kizárólag a „lassító fékezést” várja el a járművezetőktől, míg mások – figyelemmel a KRESZ 3. § (1) bekezdés c) pontjában megfogalmazott általános balesetelhárítási kötelezettségre – a baleset elhárítása érdekében olyan nagy intenzitású fékezést várnak el, amely egy erőteljes, de még blokkolást nem eredményező, azaz önvészélyeztetéssel nem járó fékezést jelent. Mindemellett a szakértői gyakorlat általában az adott helyen és időben elérhető legnagyobb lassulás felét tekinti a hirtelen fékezés határának. Ez számokban – száraz aszfaltburkolatot feltételezve – azt jelenti, hogy míg az első esetben $2,5 \text{ m/s}^2$ lassulással számoltatják a szakértőt, addig a második esetben ez a lassulásérték $5,5 \text{ m/s}^2$ körül van, míg a legáltalánosabb harmadik esetben $3,5 \text{ m/s}^2$. Ez az adott helyzetben azt jelentheti, hogy a helyszínen hátramaradt fékezési nyom ellenére, amely egyértelműen intenzív fékezésre utal, az ítélet alapja kisebb lassulásértékkel végigvezetett számítás, és így a felmentés. Mindez rendkívül káros, hiszen azt sugallja a járművezetőknek, hogy a sebességtúllépés bocsánatos bűnnek számít.

Ugyancsak az elsőbbségadási kötelezettséggel kapcsolatos probléma az elsőbbséggel rendelkező megtévesztő mértékű sebességtúllépése. A megtévesztő sebesség fogalmát a joggyakorlat az elsőbbséggel rendelkező tekintetében használja, és azt érti alatta, hogy az elsőbbséggel rendelkező olyan nagy sebességgel érkezik a védett úton, illetve védett pozícióban, ami valamilyen ok miatt lehetetlenné teszi, hogy a kötelezett a jogosult részére az elsőbbséget megadja. Minél nagyobb egy jármű sebessége, annál nagyobb az a távolság, amelyről még elsőbbségsértés nélkül a kereszteződésbe be lehet haladni. Az elsőbbség megadásának feltétele, hogy a kötelezett

megbecsülhesse a jogosult jármű sebességét és távolságát. Vitatott azonban az, hogy elvárjuk-e az elsőbbségadásra kötelezett jármű vezetőjétől, hogy az elsőbbséggel rendelkező jármű sebességét minden körülmények között helyesen mérje fel.

A szakértők azt állítják, hogy vannak olyan sebességek és ezzel összefüggő távolságok, amelyekből az emberi percepció nem képes a realitásoknak megfelelő nagyságrendben a sebességet észlelni. Ha valaki egy mozgó tárgy sebességét becsüli meg, arra támaszkodik, hogy a tárgy adott idő alatt mekkora utat tesz meg. Oldalirányú megfigyelés esetén az úthossz relatíve jól becsülhető, ha azonban a tárgy szemből érkezik, a megtett útra csak abból lehet következtetni, hogy a tárgy látható nagysága mekkorát nöött. A messze lévő tárgyakat a megfigyelő kis szög alatt látja, és ha a tőle megszokott időegység elteltével a tárgy észlelhető mérete a távolság miatt még mindig kicsi, nem alakul ki benne az a benyomás, hogy a jármű nagy sebességgel érkezik. Jogi szempontból hozzáteendő, hogy a kötelezettet ebben a tapasztalatában csak megerősíti az, hogy – a bizalmi elv alapján – joggal számíthat arra, hogy a jármű az adott közlekedési térségben legfeljebb a megengedett sebességgel közlekedik.

A jogalkalmazásban az már régóta nem vitatott, hogy az elsőbbségi helyzetben közlekedő jármű a nagy sebessége miatt járhat az út olyan pontján, amely valamilyen objektív körülmény miatt – hóesés, köd, útkanyarulat, bukkanó – az elsőbbségadási kötelezettség helyéről nem észlelhető. Ilyenkor a kötelezettnek forgalmi művelete végrehajtása előtt csak annyi ismerete lehet a *védett* út forgalmáról, hogy – ugyancsak a bizalmi elv alapján – feltételezi, hogy a védett pozícióban közlekedő jármű csak megengedett sebességgel vagy relatív gyorsajtás nélkül érkezik.

„Ha a sebességre visszavezethetően (így pl. útkanyarulat, bukkanó takaró hatása miatt) a jármű kellő körültekintés mellett sem volt észlelhető, avagy, ha az adott sebesség az elsőbbségadásra kötelezett számára megtevéstől volt”,¹³ az észlelés hiánya, illetve a sebességbecslés pontatlansága nem felróható. Ezt az álláspontot a Legfelsőbb Bíróság jogegységi határozatában a bíróságokra nézve kötelezővé tette, így az elvileg része a jogalkalmazásnak: „A közúti közlekedés szabályai szerint elsőbbségadásra kötelezett általában akkor is felelősséggel tartozik az elsőbbségadási szabályok megszegéséért, ha az elsőbbségre jogosult a megengedett sebességet túllépte. Kizárhatja a felelősségét,

¹³ BH 1997. 506.

ha az elsőbbségadási kötelezettsége szempontjából jelentős körülményeket az elsőbbségre jogosult szabályszegése következtében nem észlelhette, vagy ha e körülményekre nézve az elsőbbségre jogosult megtévesztette.”¹⁴

Ennek ellenére rendszeresek az olyan ítéletek, amelyek az elsőbbségi jog primátusa mellett érvelnek, és amelyek a védett úton haladó jármű igen durva sebességtúllépése esetében sem firtatják annak büntetőjogi felelősségét.

A jogalkalmazó számára a megtévesztő sebesség mértékének meghatározása már nem egyszerű feladat. A sebesség becslhetőségének feltételei több tényezőtől függenek (például a megfigyelés irányától, láthatóságtól, a közlekedési környezet viszonyítási pontjaitól, a jármű méreteitől, kiképzésének jellegzetességeitől). Egyértelmű, hogy a sebességbecslés éjjel, lakott területen kívül, szemben közlekedő jármű esetén – különösen az egy fényponttal informáló motorkerékpároknál – szinte lehetetlen. Egy, a 2014–2015-ös években bekövetkezett baleseteket vizsgáló kutatás pedig kimutatta, hogy az összes halálos motoros baleset 48%-ában bizonyíthatóan volt sebességtúllépés a motoros részéről, átlagosan 37 km/h.¹⁵ Egy csillapított közlekedésű zónában a megengedett 30 km/h sebesség helyett annak kétszeresével, 60 km/h sebességgel haladó jármű észlelése nem ütközik olyan nehézségbe, mint az 50 km/h helyett 100 km/h sebességgel haladóé. Azonban a 130 km/h megengedett sebesség helyett már a 190 km/h is felismerhetetlen. Ezért nem lehet egy egységes határt kijelölni a megtévesztő sebesség megítélésékor. Általánosan elfogadott nézet, hogy ha az elsőbbséggel rendelkező a megengedett sebességet a felével túllépi, sebessége már megtévesztő lehet. Az egyértelmű megtévesztőséget mondta ki a bíróság a megengedett kétszeresével közlekedő jármű esetén: „A maradandó fogyatékoságot eredményező közúti baleset gondatlan okozásának vétsége miatt nem állapítható meg a terhelt büntetőjogi felelőssége, ha az elsőbbségadási kötelezettségének eleget téve hajt fel a közútra lakott területen, amelyen az elsőbbséggel bíró motorkerékpáros a megengedett maximális sebesség kétszeresével halad, és a baleset kizárólag a sértett gyorsajtása miatt következik be.”¹⁶

A fent kifejtettek alapján a következő jogalkalmazói ajánlás fogalmazható meg:

A bírói ítéletekben és a szabálysértési határozatokban egyértelművé kell tenni, hogy a sebességtúllépés nem lehet kisebb jelentőségű szabályszegés, mint az elsőbbségadási kötelezettség elmulasztása.

¹⁴ 6/1998 Büntető Jogegységi Határozat.

¹⁵ MÉSZÁROS 2018.

¹⁶ BH 2002. 2.

Az elsőbbségadási kötelezettség szempontjából a büntetőjogi felelősséget a vonatkozó elsőbbségadási kötelezettséget előíró KRESZ szabály mellett a sebességre vonatkozó és a balesetelhárítási kötelezettséget előíró szabályhely is megalapozhatja.

A sebességtúllépéssel közlekedő jogosult

- amennyiben megtévesztő sebességgel haladt, a KRESZ 26. § (sebesség) alapján;
- amennyiben a megengedett sebességet túllépve közlekedett, és a balesetet kis intenzitású fékezéssel elkerülhette volna, a KRESZ 3. § (1) bekezdés c) pont (vétkes közömbösség – balesetelhárítási kötelezettség) alapján;
- amennyiben a megengedett sebességet túllépve közlekedett, de csak hirtelen fékezéssel tudta volna a balesetet elhárítani a KRESZ 3. § (1) bekezdés c) pont (balesetelhárítási kötelezettség) alapján, ha a hirtelen fékezés nem jelent önveszélyeztetést;
- amennyiben a megengedett sebességgel haladt, ugyancsak a KRESZ 3. § (1) bekezdés c) pont (balesetelhárítási kötelezettség) alapján vonható felelősségre.

Ez utóbbi felelősségre vonást a bűnös közömbösség vagy a figyelmetlen, gondatlan vezetés, míg az előzőeket egyértelműen a sebességre vonatkozó előírások betartásának tudatformáló, nevelési eszközökkel való kikényszerítése indokolja.

A fékezés intenzitásával kapcsolatos konkrét értelmezést a műszaki szakértés kezdeményezte, hiszen jogalkalmazói kérdésként az elkerülés lehetősége szerepelt, ám az elvárt fékintenzitás nem. A szakértői gyakorlatban általánosan elfogadott tehát az, hogy amennyiben a baleset elkerüléséhez az elsőbbségi joggal rendelkezőnek az – adott közlekedési környezetben, adott járművel – elérhető legnagyobb átlaglassulási érték felével, vagy annál nagyobb intenzitással kell fékeznie, az elsőbbségsértés megállapítható. A személyjárművek átlagos tulajdonságait tekintve, száraz aszfaltburkolat esetén ez a 3,5 m/s² körüli átlaglassulási értékeket jelenti.

Hangsúlyozottan eltér ettől az a lassulási intenzitás, amelyet a tömegközlekedési járművek esetén hirtelennek célszerű tekinteni. Ezeken a járműveken az utasok állva is utazhatnak, az ülő utasok passzív biztonsági felszereléssel nincsenek védve, sérülékenységük veszélye magasabb. Közlekedési szakemberek különböző intenzitású fékezések hatását vizsgálták a buszon tartózkodók szempontjából, amelynek eredményeként kijelenthetjük, hogy

1. táblázat. *A lassulás hatása
a buszon tartózkodókra*

<i>átlaglassulási érték m/s^2</i>	<i>Eredmény</i>
2,5	kapaszkodó ember képes magát megtartani, még az idősek is
3,0	tárgyak leesnek, erősen kapaszkodó utas állva tud maradni
3,5	tárgyak leesnek az ülésről, igen erősen, a fékezésre felkészülten kell kapaszkodni
4,0	minden tárgy lecsúszik az ülésről, súlyosan veszélyezteteti az álló utasokat

Forrás: DESTÉK et al. 1988.

a $2,5 \text{ m/s}^2$ átlaglassulást eredményező fékezés ezeknél a járműveknél már „hirtelennek” tekinthető.

Megfontolásra javaslom, hogy a „feles” lassulást mint elsőbbségsértési lassulást tekintsük eltúlzottnak, és már alacsonyabb értékben, kisebb fékintenzitással határozzuk meg az elsőbbségsértés tényét. Abban az esetben, ha a joggyakorlat ezt az álláspontot elfogadja, az elsőbbségsértés $2,5 \text{ m/s}^2$ átlaglassulási értéktől megállapítható lehet majd, és ezzel a KRESZ jelenlegi bonyolult dinamikai fogalmi rendszere (zavarás, akadályozás, elsőbbségsértés, veszélyeztetés) is egyszerűsíthető, hiszen az akadályozás dinamikus értelme és az elsőbbségsértés egybemosódna.

Felhasznált irodalom

- DESTEK Miklós et al. (1988): *Elvárhatóság a közlekedésben*. Budapest–Szeged: OKBT–JATE.
- FELFÖLDI Péter – HARANGOZÓ Valentin (2021): Az alternatív közlekedési eszközök budapesti helyzetképe, különös tekintettel az e-rollerekre. *Közbiztonsági Szemle*, 2(1), 9–38.
- HARANGOZÓ Imre László – FELFÖLDI Péter (2022): A négykerekű motorkerékpárok magyarországi szabályozása. *Közbiztonsági Szemle*, 3(2), 51–64.
- MAJOR Róbert (2012): Az oktatás és a nevelés szerepe a közlekedésbiztonság megteremtésében. In HAUZINGER Zoltán – VERHÓCZKI János (szerk.): *Sodorvonalon: Tanulmányok Virányi Gergely 60. születésnapja tiszteletére*. Budapest: MRTT, 189–206.
- MAJOR Róbert (2018): A formális jogértelmezés veszélyei a közlekedés körében. *Belügyi Szemle*, 66(12), 82–88. Online: <https://doi.org/10.38146/BSZ.2018.12.6>
- MAJOR, Róbert – Gábor MÉSZÁROS (2020): Thoughts on Road Traffic Control. *Internal Security*, 12(2), 313–319. Online: <https://doi.org/10.5604/01.3001.0014.6703>
- MÉSZÁROS Gábor (2018): A motorkerékpáros halálos balesetek és a sebességtúllépés összefüggéseinek vizsgálata (2014–2015). *Közlekedéstudományi Szemle*, 68(6), 59–69. Online: <https://doi.org/10.24228/KTSZ.2018.6.5>
- SZAKÁCS Gábor (2009): Az emberierőforrás-gazdálkodás új alapokra helyezésének szükségessége a közigazgatásban és rendészetben. *Rendészeti Szemle*, 57(6), 39–49.
- VÁRY László (2004): A szubjektivitás veszélyei a közlekedési balesetek megítélésében. *Belügyi Szemle*, (1), 109–113.