

PÉCSI TUDOMÁNYEGYETEM
ÁLLAM- ÉS JOGTUDOMÁNYI KAR
DOKTORI ISKOLA

Dr. Major Róbert

A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös
tekintettel a *rendőrség*
lehetőségeire és korlátaira

A doktori értekezés tézisei

Témavezető:

Dr. Irk Ferenc
egyetemi tanár,
a MTA doktora

PÉCS 2009

I. rész

A kutatási feladat

A közlekedési szükséglet, mint személyek és dolgok **helyváltoztatási igénye** gyakorlatilag egyidős az emberiséggel. A **közlekedésbiztonság** kérdése ugyanakkor csak a modern, korszerű közlekedés kialakulásakor került felszínre. A közlekedési rendszert, az ember-jármű-környezet harmóniáját hibák bonthatják meg, melyek eredménye a baleset. *„Miért ismétlődnek a balesetek? Mert nem ismerjük fel a kockázatot, mert nem ismerjük az előidéző okokat, mert nem teszünk azok megszüntetéséért, mert nem osztjuk meg a tapasztalatainkat.”*¹

Dolgozatom elkészítésének alapvető célja annak feltárása, hogy a közúti közlekedésben miként lehet felismerni a baleseti kockázatot, hogyan lehet megismerni az előidéző okokat, s elsősorban miként lehet a baleseti okként felmerült körülményeket megszüntetni.

A közúti közlekedés fejlődése akkor lendült meg, amikor a megfelelő gépkocsit megalkották, ez kis tömegű motort, könnyű kezelhetőséget és biztonságos üzemelést jelent. A XIX. és XX. század fordulóján alakult ki az a gépkocsitípus, mely tulajdonképpen a mai járművek jellemzőivel rendelkezett. Így az első világháborúig már a közúthálózat fejlesztése is napirendre került.

A fejlődés második szakaszának tekinthető időszakban – az első világháború után – a vasúti közlekedés pangása és a közúti közlekedés nagyarányú fejlődése következett. A hajózás részaránya folyami hajózás területén csökkent, míg a tengeri hajózás teljesítménye folyamatosan növekedett. A légi közlekedés intenzív fejlődése is ebben az időszakban indult be, ám jelentősége csekély. A XX. század végétől a vasúti közlekedés reneszánszát éli a nagy távolságú személy és teherszállítás valamint az elővárosi közlekedés tekintetében.

Napjainkban a fejlődés fő irányai a járművek kapacitásnövekedésében, a járművek motorteljesítményének növekedésében, a járműpark differenciálódásában, a kombinált szállítási formák terjedésében, illetve a számítógépek adta lehetőségek kihasználásával a közlekedés komplex irányításában rejlenek.

A közlekedési rendszer alapvetően az **ember-jármű-környezet** hármására épül, melyet a közúti közlekedésben korábban az ember-jármű-út megfogalmazással jelöltek. A közlekedés pályáját, az

¹ A Közlekedésbiztonsági Szervezet mottója, www.kbsz.hu

utat vizsgálva azonban be kell látnunk, hogy a vizsgálatot nem csak az útpályára, hanem arra a teljes térre ki kell terjeszteni, amely térben, vagy amely térből a járművezetőt ingerek érik. A közlekedés környezetébe tartoznak tehát a forgalom irányítására szolgáló jelzőrendszerek (jelzőtáblák, fényjelző készülékek) és más forgalomtechnikai eszközök, az út műtárgyai, a közvilágítás, és tulajdonképpen az időjárás-, a látási- és a fényviszonyok is.

A közlekedési rendszer hatékony működése jelentős mértékben a járművek műszaki jellemzőitől, a járművek üzemeltetésének hatékonyságától függ.

Nem vitás azonban, hogy az ember-jármű-környezet rendszer központi eleme maga az ember. Az a tudomány, mely a munkát végző embert, mint a munkahelyén meglévő gépek és a munkahelyi környezetének hatása alatt dolgozó személyt, e hatásokra tekintettel vizsgálja: az ergonómia.

Az **ergonómia** feladata e tekintetben az ember-jármű-környezet – fent említett – harmóniájának biztosítása. A kezdeti gyakorlat szerint az embertől vártuk el, hogy alkalmazkodjon a járművezetés, mint munkavégzés követelményeihez. Azt, hogy az ember nem egy tökéletesen működő „észlelő- és végrehajtógép”, csak a modern közösségi közlekedés kialakulásakor bekövetkezett katasztrófák nyomán ismerték fel. Így ma már a törekvés megfordult, és az emberhez próbálják adaptálni a járművet és a közlekedés környezetét. A közúti járművek számának drasztikus növekedésével és a forgalom növekedésével a járműgyárak figyelme a jármű belsejének ergonómikus kialakítására irányult. *„A több órás vezetés során nem közömbös, hogy az ember milyen kényelmi viszonyok között ül, miként éri el a kezelőszerveket, milyen zaj, hőmérséklet vagy éppenséggel rezonancia-hatások érik”*²

Az ergonómia azon túl, hogy a járművek külső- belső kialakításával a zaj- és rezgésvédelemmel kapcsolatos, kihat az úttervezésre és a forgalomtechnika kiépítésére is. Az utak megtervezésekor, az út vonalvezetésénél, az útmenti létesítmények, korlátok elhelyezésénél, növényzet telepítésénél az ergonómia által kidolgozott elvek érvényesülnek. Ugyancsak az ergonómia hatása megmutatkozik az egyes forgalmi áramlatok megfelelő vezetésekor, a közúti jelzések elhelyezésekor, a fényjelző berendezések kialakításakor, a parkolók, és pihenőhelyek létrehozásakor.

Magyarázatot és bizonyítást nem igényel az a tény, hogy a közlekedésben – ezen belül a közúti közlekedésben – **működési zavarok** viszonylag gyakran előfordulnak. E zavarok általában

² Irk Ferenc: Közlekedés-kriminológia, főiskolai jegyzet, Rendőrtiszti Főiskola, 2006

balesetben nyilvánulnak meg. Nyilvánvaló az is, hogy a közlekedők célja az, hogy magát a helyváltoztatást gyorsan és biztonságosan tudják végrehajtani. A biztonságos kifejezés itt azt jelenti, hogy a közlekedési szükségletet, legyen az áruszállítási, vagy személyszállítási szükséglet, az elvárt szintnek megfelelően kerüljön kielégítésre. Praktikusan a szállított áru hiánytalanul és rongálódás-mentesen, időben, a közlekedő ember sérülésmentesen és a lehető legrövidebb időn belül a célállomásra jusson. A közlekedés ember-jármű-környezet rendszerének valamennyi elemében megjelenhetnek hibák, melyek a közlekedés biztonságát negatívan befolyásolják, azaz balesetet idézhetnek elő.

Az összes közlekedési mód közül **a közúti közlekedés a legveszélyesebb és az emberi életet tekintve a legdrágább.** A közúti balesetek – tekintettel az emberi teljesítőképesség hatáira – az élet velejárói, ám a balesetek száma, és a bekövetkezett balesetek kimenetele nem tekinthető elfogadhatónak. A közúti balesetek megelőzésének témaköre még napjainkra sem érte el a megfelelő hangsúlyt, hiszen Európa szerte a közvélemény számára teljesen elfogadott a baleseti szint, teljesen elfogadott az, hogy Európa útjain naponta gyakorlatilag ugyanannyi ember hal meg, mint egy közepes hatótávolságú repülőgép szerencsétlensége során.

Ennek ellenére a közutak biztonsága erősen foglalkoztatja Európa közlekedőit, vizsgálatok szerint a többség jobban fél a közúti balesetektől, mint a súlyos betegségektől.³

A járművezetők körében végzett vizsgálatok szerint az európai gépkocsivezetők szigorúbb közlekedésbiztonsági intézkedéseket – például jobb minőségű utakat, jobb gépkocsivezetőképzést, a közlekedési szabályok betartatását, a gépjárművek biztonságának ellenőrzését és közúti közlekedésbiztonsági kampányokat – szeretnék.⁴

Az Európai Unió az 1990-es évektől kezdte felszínre hozni a közlekedésbiztonság témáját. A Maastrichti Szerződésig az EU nem rendelkezett egyértelmű jogi hatáskörrel a közúti közlekedésbiztonság területén, így nehezen is tudott intézkedéseket kidolgozni. Ennek ellenére az egységes belső piac létrehozásával lehetővé vált, hogy – különösen a műszaki szabványosítás

³ A BVA franciaországi közvélemény-kutatása szerint, amelyet a *Journal du Dimanche* 2001. január 21-i számában jelentetett meg, a franciákban a közúti balesetek keltik az egyik legnagyobb aggodalmat, és ez még a súlyos betegségeket, az élelmiszerektől való félelmet stb. is megelőzi.

⁴ Social Attitude to Road Traffic Risk in Europe, A közúti közlekedés veszélyeivel kapcsolatos társadalmi attitűdök Európában c. projektek; (továbbiakban SARTRE) a SARTRE felmérés 1992-es első szakaszában 15 ország, 1997-ben végzett második szakaszában 19 ország – köztük Magyarország - vett részt.

terén – több mint 50 irányelvvel (pl. biztonsági övek kötelező használata, veszélyes áruk szállítása, sebességkorlátozó eszközök használata a tehergépjárművekben, szabványos járművezetői engedélyek és valamennyi jármű szabványos műszaki alkalmassági vizsgálata), segítse elő a biztonságos gépjárműalkatrészek és szerelvények fejlesztését.⁵

A Maastrichti Szerződés végül jogi eszközöket biztosított az EU számára a keretek kialakításához és a közúti közlekedésbiztonság területét érintő intézkedések megtételéhez.⁶ A Szerződésben biztosított új jogkörök ellenére egyes tagállamok máig nem hajlandók belátni, hogy a megfelelő európai közúti közlekedésbiztonsági politikára nyilvánvaló szükség van és a szubszidiaritás elvére való hivatkozás megnehezíti a Közösség fellépését.⁷

„Az Európai Uniónak a következő 10 évben azt a nagyratörő célt kell elérnie, hogy felére csökkenti a közúti balesetek halálos áldozatainak számát; ezt az emberi és a műszaki tényezőkre egyaránt tekintettel lévő és a transz-európai úthálózatot biztonságosabb hálózattá tevő összehangolt intézkedésekkel kell elérni.”⁸ A 2000-2010 közötti időszakra felállított célkitűzésre reagálva Magyarország – akkor, amikor a balesetszám, és a mortalitás is jelentősen növekvő tendenciát mutatott – saját vállalásként 30%-os csökkenést határozott meg.

Kutatásom arra irányult, hogy a közlekedésben előforduló hibákat, azok okait feltárjam, és konkrét javaslatokat tegyek Magyarország közlekedésbiztonságának javítása, a közlekedéspolitikában meghatározott biztonsági célkitűzések elérése érdekében.

⁵ Például rendelkezések a többretegű szélvédőüvegek felszerelésének szabványosításáról, minden utas számára biztonsági öv felszerelésének szabványosításáról, szabványos oldalsó és elülső védelem, fékberendezések szabványosítása.

⁶ Az Európai Unióról szóló Szerződéssel módosított EK Szerződés 71. cikke.

⁷ A véralkoholszint törvényes felső határának megállapítására vonatkozó, első ízben 1988-ban előterjesztett javaslat 24-szer bukott meg a Tanács elnökségeinek asztalán. A kérdést sohasem sikerült eredményesen lezárni. 2001. január 17-én a Bizottság elfogadott egy ajánlást az eredeti javaslat fő célkitűzéseiről és azok finomításáról. (Az egyes államokban érvényes véralkohol határértékeket a 8. számú melléklet táblázata tartalmazza.)

⁸ Az Európai Közösségek Bizottsága által elfogadott és megjelentetett Fehér Könyv: Európai közlekedéspolitikai 2010-ig: itt az idő dönteni, Brüsszel, 2001. szeptember 12. COM(2001)370.

II. rész

Az elvégzett vizsgálatok, elemzések, a feldolgozás módszerei,

A kutatási cél elérése érdekében statisztikai elemzésen alapuló feltáró jellegű vizsgálatokat végeztem a közlekedési balesetek bekövetkezésének okairól, összehasonlító elemzésekkel rávilágítottam Magyarország közlekedésbiztonsága reális értékelésének lehetőségeire.

A klasszikus külföldi és hazai szakirodalom mellett tanulmányoztam a legfrissebb felelhető tudományos munkákat.

A megalapozott tapasztalatok levonása érdekében jogtörténeti elemzéseket végeztem illetve számos külföldi jogalkalmazói és jogalkotói megoldást megvizsgáltam.

Tanulmányoztam az értekezés szempontjából fontos nemzetközi és hazai dokumentumokat.

Rendszereztem azon meglévő lehetőségeket, melyek a modern közúti közlekedés évszázados fejlődése alatt a közlekedési balesetek elkerülése érdekében kialakultak.

Mindemellett felhasználtam évtizedes tapasztalataimat, melyeket konkrét baleseti ügyekben folytatott vizsgálatok, tudományos kutatásaim, illetőleg számos közlekedésbiztonsági projektben való részvételem alapoztak meg. Számos példán keresztül mutattam be a beavatkozáshoz indokként megjelölt elméleti elvárás és a ténylegesen kialakult gyakorlat hatás relációját.

Dolgozatom *első részében* a közlekedés fejlődésének és fő jellemzőinek, valamint a baleset fogalmának bemutatását követően részletesen elemeztem a közlekedési balesetek statisztikai adatait, kiemelve számos olyan szempontot, mely a megelőzés területén alkalmazható beavatkozások tekintetében relevánsnak tekintendő. Magyarország közlekedésbiztonsági helyzetének értékelésekor elengedhetetlen a **nemzetközi összehasonlítás**. Az EU a közlekedésbiztonság értékelésekor, a számtalan bemutatott és többnyire összehasonlításra is alkalmas mutatószám közül kiemelten fontosnak tartja a közúti közlekedési balesetekben életüket veszített személyek számát. Az értékelés alapját képező, és így az országok rangsorát felállítani képes mutatószám a közúti balesetekben meghaltak számának a lakosságszámhoz viszonyított aránya. E sorrendben Magyarország mögött csupán néhány „keleti” állam található. Ugyan ez a megállapítás tehető, ha az egymillió személygépkocsira, illetve az egymilliárd utaskilométerre vonatkozó relatív halálozási adatokat vizsgáljuk, azzal, hogy ez utóbbi sorrendjében Magyarország mögött csupán Bulgária és Románia áll.

A vizsgálatok alapján ki lehet jelteni, hogy Németország, Franciaország, vagy a skandináv államok sikerei nem a véletlennek köszönhetők. Persze a közlekedési rendszerben a folyamatok jelentős részben sztochasztikusak, ám egy-egy véletlenszerű tömegszerencsétlenség csupán a helyi statisztikai adatokban okozhat torzulást, az országok összehasonlításánál már irreleváns.

Ugyanakkor egyre valószínűbb, hogy a Fehér Könyv által meghatározott 50 %-os baleseti halálozási csökkentést, a jelentősnek nevezhető eredmények ellenére – a jelenlegi adatok ismeretében talán egyedül Németország kivételével – egyik tagállam sem lesz képes teljesíteni. Ez azonban nem lehet mentség arra, hogy **Magyarország ez idő tájt – a 2008. évben bekövetkezett változásig – romló tendenciát produkált**, s ma még csak remélhetjük, hogy ez utóbbi változás egy korábbi tendencia megfordulását jelenti, nem pedig egy rövid periódusú, átmeneti javulásról beszélhetünk csupán.

Dolgozatom *második részében* részletesen bemutattam a balesetmegelőzési tevékenység kialakulását és fejlődését, különösen azt, hogy miként jutott el a tudomány az ismeretek gyarapításán valamint a statisztikai adatfelvételen, és értékelésen keresztül a baleseti okok rendszerezéséhez. A **baleseti okkutatás** kiindulópontja az a felismerés volt, hogy az ember képtelen folyamatosan teljes figyelemmel végezni tevékenységét, és szükségszerűen hibázik, ám az egyes személyek rendkívül eltérő valószínűséggel keveredtek baleseti helyzetbe: voltak akik sohasem hibáztak, és voltak akik szinte rendszeresen balesetet szenvedtek el. A balesethez vezető okok vizsgálata során megfigyelhető volt az is, hogy a balesetek a közlekedési hálózatot tekintve nem egyenletes eloszlással következnek be, és nem is csak a forgalomnagysághoz igazodó valószínűséggel. Vannak a közlekedési hálózatnak olyan pontjai (pl. rövid útszakaszok, csomópontok), ahol a balesetek jóval nagyobb számban fordulnak elő, mint a hálózat más, hasonló paraméterekkel rendelkező pontjain. Ezeket a pontokat nevezzük baleseti gócpontoknak. A **baleseti góckutatás** az okkutatás egyik jelentős területévé vált, melynek – fontosságára tekintettel – külön fejezetet szenteltem.

A baleseti okkutatás és a baleseti góckutatás eredményeinek értékelése után meghatározhatók azon *beavatkozási területek*, melyek alkalmasak arra, hogy a járművezetőt akár tudati, akár tudatalatti szinten visszatartsák a balesethez vezető szabályszegésektől. A járművezetésben olyan járműveket, olyan környezetet, olyan körülményeket kell biztosítani, hogy a hibázás lehetősége minimális legyen.

A közlekedésbiztonsági beavatkozások – e logika szerint – alapvetően három területet ölelnek fel:

- a mérnöki tevékenységet, mely alatt sokszor csak a forgalomszervezést értik,
- a forgalomellenőrzést, mely a szabálykövető magatartás kikényszerítésének alapvető eszköze,
- az oktatást, mely nem csak a tényleges oktatást, hanem a biztonságos közlekedésre nevelést is magában foglalja.

A beavatkozási területek angol elnevezése után a „3E” megjelöléssel illetett (**Engineering – mérnöki tevékenység, Enforcement – ellenőrzés, Education – oktatás, nevelés**) szisztéma nem csupán a feltárt közlekedésbiztonsági problémák kezelésére alkalmas, hanem a megtörtént beavatkozások elemzésére is.

Külön fejezetben részletesen mutattam be, hogy a mérnöki tevékenység nem csupán a forgalomszervezést jelenti, hanem magában foglalja a közlekedésépítést, és a járműtechnikát is.

Az oktatás és a biztonságos közlekedésre nevelés kérdéskörével szintén részletesen külön fejezetben foglalkoztam, kitérve a gépjárművezető képzésre, és a továbbképzés lehetőségeire, az óvodai és iskolai nevelésre, valamint a propagandatevékenységre is.

Dolgozatom *harmadik részét* a balesetmegelőzési rendszer harmadik pillérének, az Enforcement területének, a **közlekedésben hibázó résztvevők kiszűrése** módszereinek, taktikáinak, és technikáinak szenteltem. Az Alkotmányból levezetve határoztam meg a közlekedésrendészet fogalmát és feladatait, melyek a **közlekedési hatósági és rendészeti feladatellátás, a közlekedési feltételek figyelemmel kísérése, a közlekedésbiztonság felügyelete és fenntartása**. Ugyanakkor vallom, hogy a közlekedésbiztonság megteremtése – hasonlóan a közbiztonsághoz – nem rendészeti feladat, az csupán széleskörű társadalmi együttműködéssel valósítható meg, s csak **a társadalom által – egyéb intézményrendszerei igénybevételével is – kialakított közrend, közbiztonság és közlekedésbiztonság védelme a rendészet feladata**.

A rendőrség, mint a közúti közlekedés rendjének ellenőrzésére jogosult hatóság közlekedésrendészeti szervei fejlődéstörténetének, és a szervezet mai felépítésének bemutatása után részletesen ismertettem az állami balesetmegelőzés rendszerének történetét, illetőleg az ORFK-OBB működését. Alapvető jelentőségűnek tartom a közlekedésbiztonság növelésének lehetőségeit illetően a közlekedésrendészeti szolgálat, vezető beosztást betöltő tagjainak véleményét. E véleményeket firtató kérdőívre és annak értékelésére nagy hangsúlyt fektettem.

A rendőri forgalomellenőrzés módszertanának bemutatását követően összefoglaltam a rendőri ellenőrzéseknél használt technikai eszközök jellemzőit és az ezekből fakadó alkalmazási korlátokat, és rávilágítottam arra, hogy a technikai eszközök területén is több lehetőséget látok a hatékonyság növelésére.

Mindemellett a rendőrség tevékenységnek jelentős korlátai az egységes és hatékony jogalkalmazás hiányában rejlenek, mely kritérium megvalósítása túlmutat a rendőrség keretein.

Dolgozatom *negyedik részében* a megelőzés jogi lehetőségeit mutattam be. Az oktatás, nevelés mellett a szabálykövetés kikényszerítésének alapvető eszköze az elrettentés, mely egyfelől tudatosítja a járművezetőkben, hogy bárhol és bármikor rendőri ellenőrzés alá vonhatók, másfelől egyértelművé teszi, hogy az elkövetett szabályszegés nem maradhat büntetlenül.

Gyakori reakció a közvélemény, sőt néha a szakmai közvélemény részéről is, 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 feltétele az egységes és hatékony jogalkalmazás mellett az egyértelműen értelmezhető és a modern közlekedéshez, a modern társadalomhoz alkalmazkodó jogszabályi környezet. Éppen ezért dolgozatom e részében – az általában szokásostól eltérő sorrendben – először a jogalkalmazásban rejlő – jogszabálymódosítás nélkül is elérhető – lehetőségeket mutattam be, majd külön fejezetben az elkerülhetetlennek tűnő jogalkotási teendőket tárgyaltam.

III. rész

A tudományos eredmények összefoglalása, azok hasznosítása illetve a hasznosítás lehetőségei

A balesetek okai és helyszínei összefüggéseinek feltárását követheti a balesetek megelőzése érdekében történő **beavatkozás**. A beavatkozásnak – az okok függvényében – érintenie kell akár közlekedő embert, akár a közlekedésben részt vevő járművet, akár a közlekedés környezetét, esetleg a felsoroltak közül egynél többet vagy valamennyit. A beavatkozás szintjei pedig a „3E” rendszernek megfelelően forgalomszervezés, vagy más mérnöki munka, oktatás-nevelés, illetőleg forgalomellenőrzés, vagy ezek kombinációi lehetnek.

Dolgozatomban a beavatkozás szintjei, azaz módszerei szerint vettem soron a lehetőségeket és fogalmaztam meg konkrét javaslataimat.

Az értekezés tézisei:

Megállapításaimat – a doktori alprogram címének megfelelően – két területre bontva mutatom be. Egyfelől megállapításokat és javaslatokat teszek a balesetmegelőzés jogon kívüli eszközei, másfelől a megelőzés jogi eszközei tekintetében. Mindkét területen az értekezés szerkezetének megfelelően, tematikusan csoportosítva foglalom össze a téziseket.

A/ A balesetmegelőzés jogon kívüli eszközei

I. A mérnöki tevékenység körében

1. **Bizonyítottam** az útépitési jellemzők és a forgalomtechnikai kialakítások szoros összefüggését a bekövetkezett balesetekkel. **Rendszerbe foglaltam** az út kiépítésével, az egyes csomópontok és szabad útszakaszok forgalomtechnikai kialakításával, valamint a területi forgalomszabályozással kapcsolatos balesetmegelőzési jellegű lehetőségeket. (9.1. fejezet)

2. **Feltártam**, hogy súlyos veszélyeket rejt magában, ha az adott útszakasz, terület, vagy csomópont forgalmi rendje, elsősorban a járművek számára megengedett legnagyobb sebesség előírása nincs adekvát kapcsolatban a kiépítési jellemzőkkel. (9.1. fejezet)
3. Konkrét forgalomtechnikát érintő **javaslataim**:
 - a. A kereszteződések és útszakaszok forgalmi rendjének a tényleges kiépítéshez való igazítása, az út kiépítéséhez igazodó sebesség engedélyezése, a csillapított közlekedésű övezetek helyes kialakítása; (9.1. fejezet)
 - b. A forgalmi rendnek a forgalom szokásos áramlási igényeihez való igazítása; (9.1. fejezet)
 - c. Az elsőbbségadási kötelezettségre felhívó jelzőtáblák kihelyezési gyakorlatának felülvizsgálata; (9.1.2.2. fejezet)
 - d. A forgalomirányító fényjelző készülékek kiépítésének, és programozásának hatékonyabbá tétele, a balesetveszélyt magában rejtő kialakítások felülvizsgálata; (9.1.2.3. fejezet)
 - e. A körforgalmú csomópontokban bekövetkező balesetek elkerülése érdekében a járműáramlatok fonódásmentes átvezetésének biztosítása; (9.1.2.4. fejezet)
 - f. A vasúti átjárók biztonságosabb kialakítása; (9.1.2.5. fejezet)
 - g. A minimális számú közlekedési jelzéssel történő szabályozás elvének előtérbe helyezése; (9.1.3. fejezet)
 - h. A korlátozó és veszélyt jelző táblák kihelyezési gyakorlatának felülvizsgálata; (9.1.3. fejezet)
 - i. A gyalogosok védelme érdekében a gyalogosátkelőhely útkereszteződésben való elhelyezésének felülvizsgálata, emelt szintű gyalogos átkelőhelyek kiépítése, illetve a gyalogosok önvédelmét segítő útburkolati jelek alkalmazása; (9.1.4.5. fejezet)
 - j. Az útburkolati jelek gyakoribb és hatékonyabb, valamint teljesen újszerű alkalmazása. (9.1.5. fejezet)
4. **Rendszereztem** a járműtechnikát érintő balesetmegelőző, aktív és baleseti kárkövetkezményt csökkentő, passzív biztonsági berendezések alkalmazásának lehetőségeit, s már itt **feltártam**, hogy a passzív biztonsági eszközök használati aránya elsősorban rendészeti eszközökkel fokozható. (9.2. fejezet)

II. Az oktatás, nevelés körében

1. **Feltártam**, hogy a járművezető képzés és vizsgáztatása a mechanikus jogszabályismeretre épül. (10.1. fejezet)
2. **Javaslatot tettem** a képzési és vizsgáztatási rendszer átalakítására, abból a célból, hogy a képzés során a közlekedésbiztonság szempontjából fontos beállítódások és attitűdök is fejlődjenek, és a hangsúly a veszélyhelyzetek felismerésére és elhárítási lehetőségeire helyeződjön:
 - a. a fenti cél elérése érdekében szükségesnek látszik szimulátoros tréning bevezetése, (10.1.2. fejezet)
 - b. a kezdő vezetői engedély rendszerének átalakítása (10.1.3. fejezet)
 - c. az időszakos továbbképzés bevezetése. (10.1.3. fejezet)
3. **Feltártam**, hogy az óvodás- és iskoláskorú gyermekek kulturált és biztonságos közlekedésre nevelése tekintetében a jogalkotói akarat szélesebb körű megvalósulása szükséges. (10.2. fejezet)
4. Együttműködést érintő **javaslatokat tettem** a pedagógusok nevelőmunkájának bővítésére, melynek hatékonyságát erőteljesen segíti, ha a pedagógusok továbbképzési rendszerében akkreditált képzésként szerepelnének ilyen jellegű kurzusok, (10.2. fejezet)
5. **Megállapítottam**, hogy a propaganda tevékenység hatékonysága csak összehangolt és szakszerű helyi és országos kampányok végigvitelével érhető el. (10.3. fejezet)

III. A rendőrségi forgalomellenőrzés körében

1. **Bizonyítottam**, hogy a közlekedésrendészetet érintő szervezeti változások, a gyakran ötletszerű átszervezések, illetőleg önmagában a személyi állomány növelése nem eredményezi a hatékonyság fokozódását. (11.2. fejezet)
2. **Megállapítottam**, hogy a közlekedésrendészet területén dolgozó szakemberek szerint szükség van egy önálló, profiltiszta, központi (megyei vagy regionális) irányítású, megfelelő létszámú és technikailag jól felszerelt közlekedésrendészeti szolgálatra, vagy önálló közlekedési rendőrségre, ugyanakkor **bemutattam**, hogy jelenleg a

közlekedésrendészeti szolgálat kis létszámkerettel, kevés technikai felszereléssel, illetőleg jelentős szervezési problémák mellett próbál helytállni, mely körülmény a hatékonyság gátját jelenti. (11.4.1. és 11.4.2. fejezet)

3. **Megállapítottam**, hogy a közlekedésbiztonság megteremtése – hasonlóan a közbiztonsághoz – nem rendészeti feladat, az csupán széleskörű társadalmi együttműködéssel valósítható meg, s csak a társadalom által – egyéb intézményrendszerei igénybevételével is – kialakított közrend, közbiztonság és közlekedésbiztonság védelme a rendészet feladata. (11.1. fejezet)
4. **Rendszereztem** a rendőri forgalomellenőrzéshez használt technikai eszközöket és módszereket. (12.2. fejezet)
5. **Bizonyítottam**, hogy a forgalomellenőrzés során
 - a. a kontrollt **a baleseti okokként megjelölt szabályszegésekre kell fókuszálni**, szakítva az általános szűrőpróbaszerű ellenőrzési gyakorlattal,
 - b. a kontrollt ki kell terjeszteni az úgynevezett **„irritáló” szabályszegő magatartások** kiszűrésére,
 - c. a kontrollt erősíteni kell **a passzív biztonsági eszközök** használatának tekintetében,
 - d. a kontroll során **nevelő célzatú tájékoztatást** kell adni,
 - e. tudatosítani kell a járművezetőkben, hogy **bárhon és bármikor** ellenőrzés alá vonhatók. (12.2. fejezet)
6. Konkrét **javaslatot** tettem
 - a. a rendőrség forgalomellenőrzési tevékenysége során alkalmazandó hatékony taktikai eljárásokra, (12.2.3. fejezet)
 - b. új technikai eszközök kifejlesztésére, kialakítására és használatára a jelenleg ellenőrizhetetlen, ám rendkívül balesetveszélyes szabályszegések bizonyítására, így a szabályszegők időben való kiszűrése lehetőségének megteremtésére, (12.2.3. fejezet)
 - c. a szakaszos átlagsebesség mérésének megteremtésére a meglévő – autópályadíj fizetését ellenőrző – kamerarendszer felhasználásával. (12.2.1. fejezet)

7. Kísérleti eredményekkel **bizonyítottam**, hogy az alkohol emberi szervezetben való felszívódásának bizonytalanságai miatt az ellenőrzés, és így a hatékony jogalkalmazás a jelenlegi jogszabályi környezetben rendkívül nehezen valósítható meg. (12.2.6. fejezet)
8. **Javaslatokat fogalmaztam meg** az ittas és bódult járművezetés bizonyításának megkönnyítésére. (12.2.6. fejezet)
9. A forgalomellenőrzésre és a szabályszegések szankcionálására vonatkozó jogszabályok tekintetében **feltártam** a rendőrség hatékony ellenőrző, s ezáltal balesetmegelőző tevékenységét jelentősen gátló körülményeket. (13.fejezet)

B/ A balesetmegelőzés jogi eszközei

1. **Bizonyítottam**, hogy a balesetek megelőzése érdekében alkalmazott jogi eszközöknek jelentős hatással kell lenniük a közlekedők tudatformálására, s e jogi eszközöknek visszatartó hatással kell rendelkezniük, mely nem csupán a büntetési tételek szigorításában rejlik, hanem valójában a szankció elmaradhatatlanságában.
2. **Feltártam**, hogy a büntetések elkerülhetetlenségének alapvető feltétele az egységes és hatékony jogalkalmazás, valamint az egyértelműen értelmezhető és a modern közlekedéshez, a modern társadalomhoz alkalmazkodó jogszabályi környezet.
3. Az egységes jogértelmezés és jogalkalmazás tekintetében megfogalmazott **konkrét javaslataim**:
 - a. Az elsőbbségi jog és az elsőbbségadási kötelezettség, valamint a balesetelhárítási kötelezettség körében elvárt főkintenzitások egységesítése érdekében az értekezésben megfogalmazott ajánlás elfogadása; (14.2. fejezet)
 - b. A vakvezetés tilalmára vonatkozó, és a követési távolságra vonatkozó szabály összehangolt értelmezése; (14.2. fejezet)
 - c. A büntetőjogi okozatosság vizsgálatakor a rizikófokozás tilma elméletének elfogadása; (14.3. fejezet)
 - d. A büntető törvénykönyv „befolyásoltság” fogalmának valóban szubjektumhoz igazított értelmezése. (14.3. fejezet)

4. Kutatásaimmal és elemzéseimmel **bizonyítottam**, hogy több tekintetben az egységes és hatékony jogalkalmazás csak a jogszabályi környezet megváltoztatásával érhető el. (13. fejezet)
5. A büntető jogszabályokat érintő jogalkotási **javaslataim**:
 - a. A járművezetés ittas vagy bódult állapotban bűncselekmény tekintetében az ittas és bódult vezetés fogalmát a befolyásoltság kifejezés helyett, **meghatározott mértékű vér- és lég-alkoholkoncentrációhoz kell kötni**. (15.2.3. fejezet)
 - b. A járművezetés ittas vagy bódult állapotban bűncselekmény tényállását úgy kell átfogalmazni, hogy a szervezetbe került etilalkohol meghatározott mennyisége ne a cselekmény elkövetésekor, hanem – egyfajta veszélyeztetési bűncselekményként – a **mintavétel idején** legyen jelen. (15.2.3. fejezet)
 - c. A közúti baleset gondatlan okozása bűncselekmény tekintetében a biológiai típusú sértő eredmények mellett minősítő körülményként kell megfogalmazni azt, hogy súlyosabban büntetendő az a járművezető, aki a **közlekedés biztonságára különösen veszélyes szabályszegéssel** (elsősorban: sebességtúllépés, tilos jelzésen való áthaladás, gyalogátkelőhelyen való közlekedés szabályainak megszegése, stb.) okoz balesetet. (15.2.4. fejezet)
 - d. A **cserbenhagyás** tényállását át kell alakítani. Egyfelől kriminalizálni javaslom a személyi sérülés veszélyével nem járó baleset helyszínének elhagyását, másfelől és a segítségnyújtás elmulasztása tényállásának alanyi köréből kiemelni javaslom a közlekedési balesettel érintet jármű vezetőjét, akit cserbenhagyás elkövetőjeként javaslok felelősségre vonni (igazodva ezzel a köznap szóhasználathoz is). (15.2.5. fejezet)
 - e. Az új cserbenhagyás tényállását ki kell egészíteni az önkéntes elállás illetőleg a tevékeny megbánás jogintézményeihez hasonló **büntethetőséget megszüntető okkal**, melyben azt javaslom megfogalmazni, hogy nem büntethető cserbenhagyás miatt, aki a baleset helyszínére a sértett helyszínen tartózkodásának ideje alatt kötelezettsége teljesítése céljából önként visszatér, feltéve, hogy a cserbenhagyáson túl nem tett semmi olyat, ami a baleset eredeti körülményeinek felderítését megnehezítené. (15.2.5. fejezet)

6. A KRESZ jogszabályt érintő jogalkotási **javaslataim**:
- a. Általános **jogszabályi sebességkorlátozás** bevezetése az időjárási körülményekre tekintettel: ha az útfelület vizes, nedves autópályán 110, autóúton 90 km/h maximális sebesség engedélyezhető. (15.6. fejezet)
 - b. Keskeny, rossz minőségű utakon szintén generális **jogszabályi sebességkorlátozás** bevezetése, mely köthető az úttesten látható útburkolati jelekhez. Amennyiben az úton az úttest menetirány szerinti jobb és bal oldalának elválasztására szolgáló útburkolati jel nincs, akkor a megengedett sebesség 70 km/h. (15.6. fejezet)
 - c. A fokozott óvatosság és a mérsékelt sebesség **elvárás konkretizálása** például a gyalogosátkelőhely megközelítésekor. Amennyiben a gyalogosátkelőhelynél – a jogszabályban meghatározott helyen – áthaladni szándékozó gyalogos van, 30 km/h sebességre kell lassítani. (15.6. fejezet)
 - d. Az útkereszteződés korlátozást feloldó hatásának újragondolása. (12.2.1. és 15.6. fejezet)
 - e. A követési távolság követési időközéként való értelmezése és így a minimális követési időköz jogszabályi meghatározása, mellyel lehetővé válik a jelentős baleseti forrásként kezelhető szabályszegés műszeres ellenőrzése, s így a szabály betartásának kikényszerítése. (15.6. fejezet)
7. **Javaslatot fogalmaztam meg** a közúti közlekedési *balesetelemző team* intézményének létrehozására, mely képes a büntető, vagy a szabálysértési – tehát a felelősségkereső – eljárástól függetlenül a balesetet úgy kivizsgálni, hogy ténylegesen a megelőzés szempontjai kerüljenek a felszínre. A balesetelemző team olyan javaslatokat, szakmai ajánlásokat fogalmazhatna meg, melyek alapján a „3E” lehetőségeire épülő beavatkozások közül egyértelműen megtalálható, hogy az adott helyszínen melyek optimálisak, s így a bevezetett intézkedések ténylegesen a balesetek megelőzését szolgálnák. (15.7. fejezet)
8. **Megállapítottam**, hogy szükség van minden közlekedésbiztonságot érintő intézkedés esetén – csakúgy, mint minden koncepciót tartalmazó megfontolt döntésnél – **előzetes és utólagos hatáselemzésre**. E nélkül megalapozott döntés nem hozható. (8. fejezet, 9.1.2.5. fejezet, 15.4. fejezet és 16. fejezet)

Az értekezés hasznosíthatósága

Az értekezés téziseinek elfogadása jelentősen javíthatja Magyarország közlekedésbiztonsági helyzetét.

A közlekedésbiztonság kérdéskörének interdiszciplináris jellegéből következően a dolgozat segítséget nyújt a közlekedési rendszert működtető műszaki szakemberek és a közlekedési balesetekben „ítélkező” jogászok e területen való eligazodásához, továbbá a műszaki és jogi összefüggések megértéséhez.

Az értekezés segítséget nyújt azon kutatók számára, akik egyfelől a közlekedésbiztonság egy-egy részterülete tekintetében mélyebb elemzéseket kívánnak végezni, másfelől azoknak, akik az egyes területek összefüggéseit kívánják vizsgálni.

Az értekezés alkalmas arra, hogy oktatási segédanyagként, illetve forrásmunkaként hasznosítható legyen a felsőoktatás jogi és műszaki intézményeiben, különösen a közlekedésmérnöki, a rendészeti és a kriminológiai képzésekben.

IV. rész

A dolgozat témaköréből készült publikációk jegyzéke

- Frontális ütközések (Társszerző: Klobusitzky György)
RTF, Rendvédelmi füzetek 2000/42. szám
- Sebességcsökkentés vasúti átjáróban?
Belügyi Szemle 2001. évi 9. szám 125. oldal.
- Közlekedési balesetek helyszíni szemléje
RTF Főiskolai jegyzet, 2002.
- A közlekedési bűncselekmények
PTE ÁJK Szakdolgozat, 2003.
- Az ittas járművezetésről és a cserbenhagyásról - a közlekedési bűncselekmények
újra kodifikálásához
Belügyi Szemle, 2004. évi 1. szám
- A közlekedési bűncselekmények kodifikációja (Társszerzők: Dr. Fülöp Ágnes,
Dr. Irk Ferenc)
I. rész: Dr. Major Róbert: A közlekedési büntetőjogi kodifikáció múltja
Büntetőjogi kodifikáció, 2004. évi 1. szám
- A közlekedési bűncselekmények kodifikációja (Társszerzők: Dr. Fülöp Ágnes,
Dr. Irk Ferenc)
II. rész: Kodifikációs javaslatok a Btk. XIII. fejezetéhez - I. rész
Büntetőjogi kodifikáció, 2004. évi 2. szám
- A közlekedési bűncselekmények kodifikációja (Társszerzők: Dr. Fülöp Ágnes,
Dr. Irk Ferenc)
III. rész: Kodifikációs javaslatok a Btk. XIII. fejezetéhez - II. rész
Büntetőjogi kodifikáció, 2004. évi 3. szám
- A jelzőlámpa és a balesetmegelőzés
PhD tanulmányok 2, PTE ÁJK, Pécs, 2004
- A járművezetők egészségi alkalmasságának megállapításáról
Autóvezető, 2005. évi 1. szám

- A gépjárművezetői alkalmassá tétel jogi és pszichológiai kérdései
(társszerző: Aranyos Judit)
Autóvezető, 2005. évi 1. szám
- Gondolatok a bizonyítás szabadságáról
Ügyészek Lapja 2005. évi 2. szám
- Kezelő jellegű intézkedés megalkotás a közlekedési bűncselekmények körében
(társszerző: Aranyos Judit)
Belügyi Szemle 2005. évi 4. szám
- A KRESZ értelmezése a joggyakorlatban
(társszerző: Dr. Fülöp Ágnes)
HVG-ORAC Lap és Könyvkiadó Kft., 2005
- ÖN hogyan döntene? A közlekedésrendészeti munka erősségei és gyengeségei
(társszerző: Dr. Irk Ferenc)
Magyar Rendészet 2006. évi 3. szám
- A balesetmegelőzési tevékenység, helyzete, jövőképe
(társszerző: Dr. Irk Ferenc)
Rendvédelmi Füzetek 2006. évi 1-2. szám
- Közlekedésbiztonsági ismeretek
(Társszerző: Dr. Irk Ferenc, Klobusitzky György)
RTF, főiskolai jegyzet, 2007.
- Kábítószer és közlekedésrendészet
In: Dr. Rácz József (szerk.): Rendészeti Ismeretek a Kábítószer-problémával kapcsolatban, Nemzeti Kábítószerügyi Koordinációs Bizottság, Országos Bűnmegelőzési Bizottság, Budapest, 2009