

MÉSZÁROS GÁBOR

A közlekedésrendészet feladata a közúti közlekedésben Rudnay Béla rendeletétől napjainkig

A magyar rendőrség történetével számos tanulmány, cikk, könyv foglalkozik, hála például az olyan kutatóműhelyeknek, mint a Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság. Kifejezetten a rendőrség közlekedésrendészeti feladatait történeti áttekintésben feldolgozó tematikus tanulmány azonban nem készült, ezért e cikkben áttekintem a rendőrség közlekedésrendészeti feladatait.

Mivel a rendészet nem tartozott a közös ügyek közé, az 1867-es kiegyezés után a magyar területeken új helyzet állt elő. A közbiztonsággal, közrenddel kapcsolatos feladatokat a magyar hatóságoknak kellett átvenniük. A Magyar Királyságban a rendőrségek a városokban tartották fenn a rendet. A rendőrséget az önkormányzatok irányították, kivéve a budapestit és a fiumeit, ahol a rendőrség állami irányítás alatt állt.¹ A törvényhatóságokról szóló *1870. évi XLII. törvény-cikk* 73 városi törvényhatóságot ír le.² Az önkormányzati rendőrségeket 1919-ben államosították, ekkor kerültek központi állami hatalom közvetlen irányítása alá, és ez 1945-ig meg is maradt. A magyar királyi államrendőrséget, majd a magyar királyi rendőrséget 1930-tól a belügyminisztérium irányította.³

Vidéken a csendőrség feladata volt a közbiztonság megteremtése. Az 1881-ben a közbiztonsági szolgálat megszervezéséről szóló *1881. évi III. törvény-cikk* által létrehozott magyar királyi csendőrségnek nem volt önálló rendőri hatalma, a csendőr katonának minősült.⁴

A közlekedésrendészeti feladatok kialakulása

Már annak eldöntése vita tárgya lehet, hogy mikortól kezdődnek a rendőrség közlekedésrendészeti feladatai. Az egyik ilyen kiindulópont lehet *A m. kir.*

1 Parádi Ákos – Parádi József: Rendvédelmünk 1867–1945. Magyar Rendészettudományi Társaság, Budapest, 2012

2 Ernyes Mihály: A magyar rendőrség története. BM Nyomda Kft., Budapest, 2002, 223. o.

3 Parádi Ákos – Parádi József: i. m.

4 Parádi József: A dualizmus kori magyar rendvédelem. Rendvédelem-történeti Füzetek, 2010/21., 72. o.

belügyminister 1897. évi 42.159. számú körrendelete valamennyi törvényhatóságához, a kerékpárokkal való közlekedés szabályozása tárgyában. Ez a körrendelet azonban csak a kerékpáros-közlekedésre vonatkozik, bár a rendőrhatalóságoknak is előír kötelezettségeket, amelyek szerint a kihágások elbírálása a rendőrhatalóság hatáskörébe tartozik. A másik ilyen kiindulópont pedig a Rudnay Béla által „*a székesfőváros területén két vagy több kerekű, személy- és teherszállításra szolgáló automobilokkal közlekedésre nézve*” kiadott rendelete lehet, amely az automobilokra vonatkozóan tartalmazott előírásokat, viszont a hatálya csak a főváros területére terjedt ki.

A tanulmányban a Rudnay-féle rendeletet nevezem ki kiindulópontnak, mivel ez a rendelet komplexen foglalkozik a járművek és a vezetők vizsgáztatásával, a közlekedési szabályok megfogalmazásával, és a szabályok megszegőivel kapcsolatos rendőri szankciókkal is.

A rendőrség közlekedéssel kapcsolatos feladatairól a Budapest-fővárosi rendőrségről szóló *1881. évi XXI. törvénycikk* rendelkezett, a 7. szakaszában foglaltak szerint „*Különösen feladatai közé tartozik a fővárosi rendőrségnek: a szabad közlekedésnek biztosítása utczákon, utakon, téreken, a Dunán – s bármely okból eredett közlekedési akadálynak rögtöni elhárítása*”⁵.

A törvénycikk a fővárosi rendőrség szervezeti felépítésére vonatkozóan nem nevesít külön közlekedési rendőrt, csak első illetve másodosztályú rendőrt, közrendőrt, valamint lovas rendőrt.

E törvénycikk alapján adta ki Rudnay Béla főkapitány a *17902/Fk.I. 1901. számú rendeletét*, amely nemcsak a járművekre és a járművezetőkre vonatkozóan határozott meg előírásokat, hanem a rendőrség részére is. Meghatározta az igazgatásrendészeti feladatokat is, e szerint csak az a jármű hozható forgalomba, amelyet egy bizottság engedélyez, e bizottságnak a főkapitányság kiküldöttje is a tagja, és a használati engedélyt a főkapitányság adja ki. A járművezetők engedélyét is a főkapitányság állította ki, sőt a vizsgadíjakat is a rendőrpénztárnál kellett letétbe helyezni. Évenkénti vizsgálatot írtak elő, áprilisban minden automobilnak meg kellett jelennie felülvizsgálaton.⁶

Bár a rendelet hatálya Budapest területére terjedt ki, arra viszont akkor is, ha valaki nem a főváros területéről érkezik, a rendelet 17. pontja szerint: „*Idegenek autómobiljaikkal a fővárosban közlekedhetnek, de csak abban az esetben, ha a főkapitányságnál jelentkeznek, és ha beigazolják, hogy gépük teljesen jókarban van, ha az automobilvezetésben jártasak...*”⁷

⁵ 1881. évi XXI. törvénycikk a Budapest-fővárosi rendőrségről.

⁶ 17902/Fk.I. 1901. számú rendelet.

⁷ Uo.

A szankciók közül kiemelendő, hogy a pénzbírság és az elzárás mellett „a vezető hajtási jogosítványnak megvonása is, az eset körülményeihez képest, meghatározott időre kimondható”⁸.

A következő fontos rendelet a gépjárművek közúti forgalmáról szóló, a m. kir. belügyminiszter 1910. évi 57.000. számú rendeletével kiadott szabályzat volt. Ez a rendelet már valamennyi törvényhatósághoz és a székesfővárosi m. kir. államrendőrség főkapitányához szól, hatálya kiterjedt a közutakon sávpálya nélkül közlekedő gépjárművekre. A járművekre vonatkozóan műszaki leírást tartalmazott, szabályozta a forgalmi engedély kiadását, a műszaki vizsgáztatást. A feladatok koordinálása továbbra is rendőri feladat volt: „9. §. A gépjármű szakértői megvizsgálását Budapesten és a budapesti kerületben a rendőrhatalóság kiküldött tisztviselőjének közbejöttével a szakértő bizottság elnöke által, a rendőrhatalóság megkeresésére kirendelt szakértő teljesíti. A vizsgálatot az ország többi kerületében ugyancsak a rendőrhatalóság kiküldött tisztviselőjének közbejöttével az ez iránt megkeresett hivatalos kerületi szakértő teljesíti.”⁹

Az engedélyekről a nyilvántartást a 15. § szerint a rendőrség vezette. A rendőrhatalóság a forgalmi engedélyt vissza is vonhatta, ehhez azonban szakértői vélemény kellett.

Külön rendelkeztek a személy- vagy áruszállítást „ipar” keretében gyakorlókról, ennek felügyeletével, a viteldíjjelző működésének ellenőrzésével természetesen a rendőrhatalóságot bízták meg, úgyszintén rendőri feladat volt a rendszámok kiadása és nyilvántartása is.

A vezetői engedély megszerzésére irányuló vizsgára bocsátást is az első fokon eljáró rendőrhatalóságnál kellett kérelmezni. Itt megjelenik egy érdekes elem, a rendőrségnek kellett megállapítania, hogy a vizsgára bocsátás feltételei fennállnak-e, azaz a jelentkező megfelel-e az életkori, orvosi feltételeknek, valamint vizsgálták, hogy vezetése közbiztonsági vagy közrendészeti okokból megbízható-e.¹⁰

Külön fejezet foglalkozott a büntetőrendelkezőkkel. A VIII. fejezetben a rendőrséget nevezték meg eljáró hatóságként, és a szankciókon keresztül a feladatot is meghatározták. A rendőrség feladata lett a közlekedési szabálysértések elbírálása, szankcionálása, az igazgatásrendészeti szabályok ellenőrzése (vezetői engedély, forgalmi engedély), szankcionálása, akár az okmányok el-

8 Uo.

9 A gépjárművek közúti forgalmáról szóló, a m. kir. belügyminiszter 1910. évi 57.000. számú rendeletével kiadott szabályzat.

10 Uo.

vételével, valamint a járművek műszaki ellenőrzése is. Azaz a rendőrségnek szakhatósági, igazgatásrendészeti és hatósági ellenőrzési feladatai is voltak.¹¹

A rendőrségnél a magasabb beosztások eléréséhez szükség volt a gyakornoki vizsga letételére, amelynek során a vizsgázó, ha a feladatai ellátása során szüksége volt rá, választhatta a közgazdasági és közlekedésügyi szakvizsgát. Ezzel a közlekedési feladatok ellátására való felkészítés az oktatásban is megjelent, jelezve a feladat fontosságát.¹²

A növekvő motorizáció, a közlekedésrendészeti feladatok számának növekedése szükségessé tette a rendőrség szervezetében is a változást. 1926. szeptember 9-én a *19135/1926. számú rendelettel* létrejött Budapesten a Közlekedési Osztag, amely a kerékpárososztály külön csoportjaként működött. Innen datáljuk az irányított közlekedést Budapesten.¹³

A következő rendelet, amely a közlekedésrendészeti feladatok ellátását szabályozta, a közúti közlekedés rendjének és a közutakon a közrend fenntartásának egységes szabályozásáról szóló, a *m. kir. belügyminiszternek és m. kir. kereskedelemügyi miniszternek 1929. évi 250.000. B. M. számú rendelete* volt. Ennek a rendeletnek a hatálya már nemcsak a gépjárművekre, hanem a közforgalom céljára szolgáló utakon közlekedő valamennyi járműre kiterjedt. A jogszabályban a közlekedésrendészeti hatóságoknál nevesítették a csendőrséget is a közlekedés rendje és a közrend fenntartására vonatkozó rendelkezések tekintetében. A szakhatósági és igazgatásrendészeti feladatok továbbra is a rendőrség illetékességébe tartoztak.

Új elemként jelent meg a forgalom irányítása, és ahol állandó jelleggel történt a forgalomirányítás, ott a forgalomirányítónak a rendelet alapján külön járdaszívetet kellett építeni. A rendőr szükség esetén, például hidakon a forgalomszabályozás szerinti „jobbra hajtsnál” történő balról előzést balról történő előzésre utasíthatta a járművezetőket. A nagyobb forgalmú városokban pedig a rendőrség jelölhette ki a fő-, illetve a mellékútvonalakat, és az egyirányú utakat is.¹⁴

11 Uo.

12 Parádi József: A magyar állami rendőrség fejlődéstörténeti tapasztalatai 1867–1945. Rendvédelem-történeti Füzetek, 2012/25., 90. o.

13 Flanek Tibor: Nyolcvanöt éve közlekedési osztag. iho.hu, 2011. szeptember 9. <http://iho.hu/hir/nyolcvanot-eve-kozlekedesi-osztag-1109>

14 A közúti közlekedés rendjének és a közutakon a közrend fenntartásának egységes szabályozásáról szóló, a m. kir. belügyminiszternek és m. kir. kereskedelemügyi miniszternek 1929. évi 250.000. B. M. számú rendelete.

Nagyobb járművek vonatkozásában forgalomkorlátozási intézkedéseket is hozhatott a rendőrhatalóság, mind időben, mind útvonalakon korlátozhatta a közlekedést. Ez a városokban történő csoportosan terelt állatokra is vonatkozott.

A rendőrség tehát megjelent a forgalomszervezés, forgalomirányítás és a forgalom korlátozása területén is, a már korábban meghatározott feladatok ellátása mellett: „116. §. (1) A közlekedés rendjének biztosítása, a közforgalom céljára szolgáló utakon a közrend fenntartása, a közlekedés lebonyolításának intézése, a hatósági ellenőrzés, és általában a közúti közlekedéssel kapcsolatos ügyekben e rendelet, egyéb jogszabályok és az általános rendőri jogkör keretén belül minden rendészeti intézkedés (határozathozatal) és rendelkezés a rendőrhatalóságok feladata.”¹⁵

Az igazgatásrendészeti szabályok kiegészítése alapján pedig a rendőri büntetőeljárás során a rendőri büntetőbíró a gépjármű-vezetőt a vezetéstől hat hónapig terjedhető időre el is tilthatta.

Kiemelendő, hogy a jogszabályban megjelent a baleset-megelőzés is, mint általános rendőri feladat. Ugyanez korábban csak *A m. kir. belügyminiszter 1926. évi 160.215. számú körrendeletében* került említésre, amely a *gyermekvédelemről utcai forgalomban* címmel jelent meg.

A rendőrség szervezeti változásairól szóló *6500/1931. ME rendelet* a közlekedésrendészeti feladatokat nem érintette, viszont a magyar királyi kerületi rendőr-főkapitányságok helyére a budapesti székhelyű magyar királyi rendőrség vidéki főkapitánysága lépett.¹⁶

A rendőrség közlekedésrendészeti feladatai 1945 után

1945. május 10-én az *1690/1945. és az 1700/1945. sz. ME rendelettel* feloszlatták a csendőrséget, illetve intézkedtek a rendőrség újjászervezéséről. 1946 őszén létrejöttek a lovas, híradó, gépkocsizó stb. szakszolgálatok, február 2-i hatállyal a Magyar Államrendőrség élére országos főkapitányt neveztek ki. A *274000/1949. sz. BM rendelet* országosan kilenc kerületi főkapitányságot hozott létre. 1950-ig a közrendvédelmi szolgálat feladatait a Magyar Királyi Rendőrség, illetve a Magyar Királyi Csendőrség szolgálati rendszere szerint látták el.¹⁷

¹⁵ Uo.

¹⁶ 6500/1931. ME rendelet a rendőrség szervezeti változásairól.

¹⁷ Parádi József – Öry Károly (szerk.): *A magyar rendvédelem története*. Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történelmi Tudományos Társaság, Budapest, 1995, 109. o.

A második világháború utáni Magyarországon 1950-ben került sor a közlekedés rendjéről, illetve a rendőrség közlekedésrendészeti feladatairól szóló rendelet kiadására, ez volt a 2500/1950. (XII. 1.) BM rendelet a közutakon a közlekedés rendjének és a rend fenntartásának szabályozása tárgyában (KRESZ). Az 1950-ben kiadott KRESZ alakította ki a közlekedésrendészet alapstruktúráját. A közúti közlekedés rendjének biztosításáról szóló 154/1950. (VI. 3.) MT rendelet felhatalmazása alapján pedig a belügyminiszter feladata volt gondoskodni a közlekedésrendészeti szervezet felállításáról és fejlesztéséről. A közúti közlekedés ellenőrzését az ország egész területén kizárólag a rendőrség szervei végezhették.¹⁸

A fővárosban megalakult a közlekedésrendészeti osztály, ahol a szakfeladatokat alosztályok látták el. Ilyen volt a forgalom-ellenőrző, a forgalomirányító, baleset-helyszínelő és vizsgálati, a bírságoló alosztály, illetve a közlekedésszervezési csoport. Vidéken a feladatokat a közlekedési ellenőrzési csoportok látták el.¹⁹

A közlekedésrendészeti feladatokat a kerületi gépjármű-rendőrhatóság látta el, ez a hatóság adta ki a gépjárművek forgalmi engedélyét és vezette róluk a nyilvántartást. Igazgatásrendészeti hatóságként járt el. Kerületi és országos nyilvántartást vezetett, utóbbit a Budapesti Rendőr-főkapitányság kezelte. Továbbra is rendőrhatósági feladat volt a gépjármű-vezetés oktatásának hatósági felügyelete, a gépjármű-vezetői engedélyek nyilvántartása, illetőleg visszavonása, bevonása is. A gépjárművek műszaki berendezéseit közlekedésrendészeti és forgalom-biztonságtechnikai szempontból a rendőrség ellenőrizte. Továbbra is rendőrségi feladat volt a közlekedés rendjének fenntartása, a közúti közlekedés irányítása, hatósági ellenőrzése.²⁰

A jogszabály a rendőrhatóság részére a közlekedés zavartalan és veszélymentes lebonyolítása érdekében rendeletkibocsátási jogkört adott, ez az útvoalak forgalmának szabályozására vonatkozott. A rendelet továbbra is egységes szerkezetben kezelte a közúti közlekedés szabályait, a közúti közlekedésre vonatkozó igazgatásrendészeti szabályokat, illetve a gépjárművek közlekedésben való részvételének műszaki feltételeit, és a gépjárművek vizsgáztatásának feltételeit is.²¹

¹⁸ A közúti közlekedés rendjének biztosításáról szóló 154/1950. (VI. 3.) MT rendelet.

¹⁹ Parádi József – Öry Károly (szerk.): i. m. 125. o.

²⁰ A közutakon a közlekedés rendjének és a rend fenntartásának szabályozásáról szóló 2500/1950. (XII. 1.) BM rendelet.

²¹ Uo.

A közúti közlekedés rendjének szabályozásáról szóló 1/1953. (XII. 4.) BM rendelet az előzőhöz képest nem hozott érdemi változást, a közúti közlekedésre vonatkozó szabályok továbbra is egységes szerkezetben jelentek meg. A változások között szerepel, hogy a jelzőtáblák elhelyezéséről, karbantartásáról a városi, illetve községi tanács végrehajtó bizottsága gondoskodott, az elsőfokú rendőrhatalóság útmutatása alapján.²²

A rendőrségről szóló 1955. évi 22. törvényerejű rendelet meghatározta a rendőrség közlekedésrendészeti feladatait. Ezek: a közúti közlekedés rendjének fenntartása, korlátozások elrendelése, a forgalom irányítása, igazgatásrendészeti feladatok ellátása, nyomozás a közúti, vasúti, vízi és légi közlekedési balesetek ügyében, közlekedési szabálysértés esetén figyelmeztetést alkalmaz, vagy a helyszínen bírságol, baleset-megelőzés, versenyek engedélyezése, a közterületek tisztaságának megőrzése, a közúti, valamint a közutak melletti építkezések engedélyezése és felügyelete.²³

A közúti közlekedés szabályairól szóló 2/1962. (IX. 29.) BM–KPM együttes rendelet részletesen taglalja a megyei (budapesti) rendőr-főkapitányok hatáskörét. Továbbra is rendőrségi feladat maradt a forgalomszervezés terén a főútvonal kijelölése, a korlátozások elrendelése és megszüntetése. Megjelent a közút mentén elhelyezett különböző reklámok szabályozása, ez szintén főkapitányi hatáskör volt. Idetartozott még a túlméretes járművek közlekedésének, a közúton zajló versenyek, rendezvények, a járművezetők tanfolyam nélküli vizsgára bocsátásának, a gépjárművek vizsgára bocsátásának, a külföldi gépjármű-vezetői igazolványok cseréjének engedélyezése, korhatárkedvezmény megadása, egyedileg gyártott járművek forgalomba helyezésének engedélyezése, hajtási engedélyek megszerzésének elrendelése, vasúti átjárók biztosításának elrendelése. Az igazgatásrendészeti feladatok továbbra is rendőrhatalósági hatáskörbe tartoztak. A járművek vizsgáztatásával kapcsolatos feladatokat azonban a KPM autófelügyelet hatáskörébe rendelték.²⁴

A közlekedés rendjének védelme érdekében a rendőrségről szóló 39/1974. (XI. 1.) MT rendeletben is meghatározták a rendőrség feladatait. Ezek a következők voltak: a közúti közlekedés rendjének biztosítása, korlátozások elrendelése, a forgalom irányítása, igazgatásrendészeti feladatok ellátása, nyomozás a hatáskörébe tartozó közúti, vasúti, vízi és légi közlekedési balesetek ügyében, közlekedésszabálysértés esetén figyelmeztetést alkalmaz, vagy a helyszínen bírságol, illetve feljelentést tesz, baleset-megelőzés, versenyek

22 A közúti közlekedés rendjének szabályozásáról szóló 1/1953. (XII. 4.) BM rendelet.

23 A rendőrségről szóló 1955. évi 22. törvényerejű rendelet.

24 A közúti közlekedés szabályairól szóló 2/1962. (IX. 29.) BM–KPM együttes rendelet.

engedélyezése, engedélyezési eljárások lefolytatása. Ezek a feladatok természetesen megfeleltek a más jogszabályokban meghatározottaknak.²⁵

Baleset-megelőzés

A baleset-megelőzés mint rendőri feladat 1972-ben lépett magasabb szintre, amikor is a *2024/1972. számú MT határozattal* létrehozták az Országos Közlekedésbiztonsági Tanácsot. A belügyminiszter és a közlekedési miniszter látta el a vezetési, irányítási feladatokat, a rendőrség pedig a végrehajtásban kapott szerepet. Az OKBT 1973. január 1-jén kezdte meg működését, és egészen 1992-ig folytatta. A *2002/1992. kormányhatározatban* már a balesetek megelőzésére szolgáló közlekedésbiztonsági tevékenység irányítását is a rendőrség kapta feladatul. Ezért az Országos Rendőr-főkapitányság 1992. november 24-én létrehozta a napjainkban is működő Országos Balesetmegelőzési Bizottságot.²⁶

A közlekedésrendészeti feladatok jelentősebb változásai

A közúti közlekedés szabályairól szóló *1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet* már csak a közúti közlekedés szabályozására vonatkozott, az egyéb igazgatásrendészeti, műszaki, vizsgáztatási feladatokról más jogszabályok rendelkeztek.

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény a rendőrségnek is feladatokat szabott. Meghatározta, hogy a közúti közlekedési ellenőrzésnek ki kell terjednie a közúti közlekedés rendjére, a forgalom szabályozására, a szolgáltatások és járművek üzemeltetésének szabályszerűségére, az adott tevékenységhez előírt okmányok, engedélyek, jelzések, felszerelések ellenőrzésére.

Továbbra is rendőrhatalósági feladat volt a közúti forgalomban a járművek műszaki, közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi ellenőrzése. A közúti közlekedési törvényben meghatározott feladatok a rendőrségről szóló *1994. évi XXXIV. törvényben* is megjelentek. A törvény szerint a rendőr a közúti forgalmat irányíthatja, korlátozhatja, szüneteltetheti. A forgalom-ellenőrzés

²⁵ A rendőrségről szóló 39/1974. (XI. 1.) MT rendelet.

²⁶ Gégény István: A magyarországi baleset-megelőzés rövid története az ORFK-OBB előtt. Baleset-megelőzés.eu, 2013. február 1. <http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=671>

során a közlekedési is igazgatásrendészeti jogszabályokat betartatja, a helyszínen elvehet okmányokat, a járműnek vagy a vezetőjének megtilthatja a forgalomban való részvételt, illetve a járművet szükség esetén elszállíthatja.

Sebesség-ellenőrzés

A közúti közlekedés dinamikájának változása új feladatok elé állította a rendőrséget. A balesetek fő oka a gyorsajtás volt, ennek ellenőrzése azonban kezdetben csak szemrevételezéssel, illetve a szolgálati gépjármű sebességéhez történő viszonyítással volt lehetséges. Szükségessé vált a sebesség műszeres ellenőrzése, erre a lengyel gyártmányú Unitra Radar Speed-MeterType RMP-5A készülék használatba vételével nyílt lehetőség. A rendőrség által 1968 és 1972 között használt készülék gyorsajtás esetén jelzést adott, de egy külön fényképezőgép segítségével fényképet is készíthetett.²⁷

A sebesség-ellenőrzés a baleset-megelőzés egyik legfontosabb feladatává vált, a rendőrség ezt a feladatot napjainkban, a VÉDA rendszer bevezetésekor is kiemelten kezeli.

A közúti közlekedés igazgatásának átalakulása

2001. január 1-jén életbe lépett a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 35/2000. (XI. 30.) BM rendelet, ennek nyomán a kezdetektől fennálló közlekedési igazgatási hatósági feladat kikerült az önkormányzat (jegyzője), ezzel a rendőrség feladatai közül. Ez után a vezetői engedélyek kiadása, visszavonása, a járművek forgalomba helyezése, hatósági engedéllyel, jelzéssel (forgalmi engedély, rendszám-tábla) ellátása már nem a rendőrség hatásköre, viszont továbbra is a rendőrség feladatai közé tartozott az okmányok helyszíni elvétele. A közúti közlekedés igazgatási feladatait jelenleg a járási, illetve a megyei kormányhivatalok látják el.

²⁷ Major Róbert – Mészáros Gábor: Forgalom-ellenőrzés. NKE Szolgáltató Kft., Budapest, 2015, 199. o.

Az objektív felelősség bevezetése

A megállítás nélküli sebesség-ellenőrzésnél az esetleges szabálysértés elkövetőjéről az üzembentartónak kellett nyilatkoznia. Az 1999. évi LXIX. törvény 57. § (1) bek. b) pontja alapján azonban arra hivatkozhatott, hogy a jogsértés elkövetésekor a családtagja (hozzátartozója) vezette a gépjárművet, személyéről azonban nem kíván nyilatkozni. Ezt a törvény szerint meg is tehetette, emiatt a szabálysértési eljárásokat rendre megszüntették. Mivel a rendőrség és a közlekedési szakemberek a baleset-megelőzés fontos eszközének tekintették a sebesség-ellenőrzést, amelyek számát éppen a megállítás nélküli ellenőrzésekkel lehetett növelni, szükség volt a jogszabályi háttér átalakítására.

Az egyes közlekedési tárgyú törvények módosításáról szóló 2007. évi CLXXV. törvény módosította a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvényt, és a 21. §-ban 2008. január 1-jétől a sebességtúllépés és egyéb szabálysértések tekintetében bevezette a jármű üzembentartójának objektív felelősségét. A szabálysértési törvény hatálya alól kikerülő eset volt a forgalomirányító fényjelző készülék jelzéseinek figyelmen kívül hagyása, a megengedett legnagyobb sebességre vonatkozó rendelkezések megsértése, a járművel történő megállás és várakozás szabályainak megsértése, a vasúti átjárón való áthaladásra vonatkozó rendelkezések figyelmen kívül hagyása, az autópálya leállósávjának jogosulatlan igénybevétele, a természet védelmére vonatkozó rendelkezések megsértése. Bár az objektív felelősség hatálya alá tartozó szabályszegések köre időről időre változik, a 2008 utáni baleseti statisztikai mutatók javulása egyértelműen igazolja a változtatás szükségességét.

2013. július 1-jétől sor került a megtett úttal arányos elektronikus útdíjszedés bevezetésére, amely a magyar úthálózat (autópályák, autóutak és főutak) kijelölt, összesen 6500 km (2013. december 1-jétől) hosszú szakaszaira vonatkozik. Az autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő, megtett úttal arányos díjról szóló 2013. évi LXVII. törvény szerint az útdíj-ellenőrzési feladatokat a rendőrség végzi.

A rendőrség az objektív felelősség bevezetése után új célokat határozott meg a közlekedésbiztonság növelése érdekében. Az objektív felelősség elve szerint egyes szabályszegések (mint például a sebességtúllépés) esetén már nem kellett megállítani ellenőrzés céljából a szabálytalankodó járműveket, ez pedig automatikussá tette az ellenőrzést és a bírság kiszabását. Forgalom-ellenőrzéskor óránként hat-nyolc szabálytalankodó autóval foglalkozhatott a rendőr, az automata rendszer bevezetése óta az adott útszakaszon közlekedő összes szabálytalankodó jármű, illetve üzembentartó tekintetében intézked-

hettek, és bírságot szabhattak ki. A rendszer továbbfejlesztéseként kiépítették és üzembe helyezték a VÉDA közúti intelligenskamera-hálózatot. A projekt 2012 és 2015 között valósult meg, míg a rendszer éles üzemeltetése 2016. április 5. óta zajlik. A 365 fix telepítésű és 160 változtatható helyű komplex közlekedési ellenőrzési pontból álló rendszer sokrétű ellenőrzést végez. Ehhez kapcsolódik az adatok feldolgozását és rendszerezését végző közlekedésbiztonsági automatizált feldolgozó és információs rendszer. A rendőrség 958 kézi adatrögzítő és információs eszközt kapott. A rendszernek vannak alap- és kiegészítő funkciói. Alapfunkció a sebesség-ellenőrzés, ami lehet automatikus és manuális, a rendszám-felismerés, a forgalomszámlálás, és a forgalomtorlódás észlelése. Kiegészítő funkciók a behajtási tilalomra, a kötelező haladási irányra vonatkozó előírás, a záróvonal-átlépésre, a vasúti átjárón történő áthaladásra, a fényjelző készülék jelzéseire vonatkozó előírás, leálló-, illetve buszsávra vonatkozó szabályok betartásának ellenőrzése, szankcionálása.²⁸

A rendőrség a 2014-ben és 2015-ben kedvezőtlen baleseti statisztikai adatok javulását várja a rendszer bevezetésétől.

Összegzés

A közúti közlekedés biztonsága a motorizált közlekedés megjelenése óta fontos társadalmi érdek. Ennek érvényesítése a kezdetektől elsősorban rendőrségi feladat. Az előbbiekben bemutattam a modern közlekedésrendészeti feladatok kialakulását, fejlődését. A XIX. század végén gyakorlatilag a közlekedéssel kapcsolatos minden tevékenységet a rendőrség, illetve a csendőrség hajtott végre. A különböző jogszabályokban egyre pontosabban határozták meg a hatósági, elsősorban rendőrhatósági feladatokat. A feladatok gyarapodását a rendőrség szervezeti felépítésében is meg kellett jeleníteni. A közlekedés fejlődésével azonban olyan speciális szaktudást igénylő feladattá vált például a járművek műszaki vizsgáztatása, hogy először magát a vizsgáztatást, majd a vizsgák szervezését is más hatóságok hatáskörébe utalták. A rendszerváltozás után társadalmi igény volt, hogy az igazgatásrendészeti feladatok kikerüljenek a rendőrhatóság feladatköréből. 2011 óta ezek az önkormányzat, illetve jelenleg a kormányhivatalok hatáskörébe tartoznak. Az 1970-es években a közlekedés biztonsága érdekében már baleset-megelőzési szervezetet hoztak létre az Országos Közlekedésbiztonsági Tanácsot, felada-

²⁸ <http://www.police.hu/a-rendorsegrol/europai-tamogatások/operatív-programok/veda-kozuti-intelligens-kamerahalozat>

tait 1992-ben az ORFK OBB vette át. A modernebb eszközök és a jogszabályváltozások, no meg a korszerű informatikai rendszerek lehetővé tették, hogy a rendőrség a forgalom-ellenőrzési feladatait részben automatizált eszközök segítségével lássa el. A HU-GO rendszer felügyelete és a VÉDA rendszer üzembe helyezése tovább bővítette a rendőrség feladatait, ennek gazdasági és baleset-megelőzési vonzatai is vannak. Az automatizált ellenőrzés iránti társadalmi ellenérzések jó rendőri kommunikációval és a baleset-megelőzés területén javuló eredmények bemutatásával csökkenthetők.

A korszerű rendőrség közlekedésrendészeti feladatai az elmúlt 125 évben sokat változtak, bizonyos feladatok kikerültek a rendőrség hatásköréből, illetve új feladatok kerültek be. A rendőrség a társadalom, illetve az állam részéről fennálló követelményeknek a mindenkori jogszabályoknak megfelelően, a szervezet képességeit, eszközeit kihasználva kell hogy eleget tegyen, akkor is, ha – álláspontom szerint – olyan feladatok ellátását végzi, amelyek nem szükségszerűen rendőri feladatok, mint például az útdíjellenőrzés. A rendőrség közlekedésrendészeti feladatainak további pontosítása, illetve javítása a jelenlegi jogszabályi, technikai változások eredményeinek hosszú távú vizsgálatával lehetséges.

IRODALOM

Ernyes Mihály: A magyar rendőrség története. BM Nyomda Kft., Budapest, 2002

Flanek Tibor: Nyolcvanöt éve közlekedési osztag. *Iho.hu*, 2011. szeptember 9. <http://iho.hu/hir/nyolcvanot-eve-kozlekedesi-osztag-1109>

Gégény István: A magyarországi baleset-megelőzés rövid története az ORFK-OBB előtt. *Baleset-megelőzés.eu*, 2013. február 1. <http://www.baleset-megelőzes.eu/cikk.php?id=671>

Kollár Nóra (szerk.): A fővárosi rendőrség története 1914-ig. Budapesti Rendőr-főkapitányság, Budapest, 1995

Major Róbert – Mészáros Gábor: Forgalom-ellenőrzés. NKE Szolgáltató Kft., Budapest, 2015

Parádi Ákos – Parádi József: Rendvédelmünk 1867–1945. Magyar Rendészettudományi Társaság, Budapest, 2012

Parádi József – Öry Károly (szerk.): A magyar rendvédelem története. Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság, Budapest, 1995

Parádi József: A dualizmus kori magyar rendvédelem. *Rendvédelem-történeti Füzetek*, 2010/21.

Parádi József: A magyar állami rendőrség fejlődéstörténeti tapasztalatai 1867–1945. *Rendvédelem-történeti Füzetek*, 2012/25.

JOGSZABÁLYOK

1881. évi XXI. törvénycikk a Budapest-fővárosi rendőrségről

A kerékpárokkal való közlekedésről szóló, a m. kir. belügyminister 1897. évi 42.159. számú körrendelete

17902/Fk.I. 1901. számú rendelet

A gépjárművek közúti forgalmáról szóló, a m. kir. belügyminister 1910. évi 57.000. számú rendeletével kiadott szabályzat

A közúti közlekedés rendjének és a közutakon a közrend fenntartásának egységes szabályozásáról szóló, a m. kir. belügyministernek és m. kir. kereskedelemügyi miniszternek 1929. évi 250.000. B. M. számú rendelete

6500/1931. ME rendelet a rendőrség szervezeti változásairól

A magyar államrendőrség felállításáról szóló 1700/1945. (V. 10.) ME rendelet

A rendőrség szervezetének megváltoztatásáról szóló 274000/1949. (II. 19.) BM rendelet

A közúti közlekedés rendjének biztosításáról szóló 154/1950. (VI. 3.) MT rendelet

A közutakon a közlekedés rendjének és a rend fenntartásának szabályozásáról szóló 2500/1950. (XII. 1.) BM rendelet

A közúti közlekedés rendjének szabályozásáról szóló 1/1953. (XII. 4.) BM rendelet

A rendőrségről szóló 1955. évi 22. törvényerejű rendelet

A közúti közlekedés szabályairól szóló 2/1962. (IX. 29.) BM–KPM együttes rendelet

Az állam- és közbitonságról szóló 1974. évi 17. törvényerejű rendelet

A rendőrségről szóló 39/1974. (XI. 1.) MT rendelet

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény

A rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény

A közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 35/2000. (XI. 30.) BM rendelet

Az autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő, megtett úttal arányos díjról szóló 2013. évi LXVII. törvény