

A közúti közlekedés szabályainak változása

a forgalombiztonság és a környezetvédelem javulása érdekében

A 289/2009. (XII. 18.) Korm. rendelet módosította az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet, a KRESZ szabályait, amely módosítások az eredeti szabály szövegébe beépültek, így a módosító rendelet a hatályba lépését követő napon – értelemszerűen – hatályát is veszítette. Az új szabályozás lényege a közlekedésbiztonság javítására és a környezet védelmére összpontosít, ezért a legtöbb módosítás a nehézgépjárművek, a kétkerekűek, a gyalogosok közlekedésére, a környezet védelmének a fokozására irányul. Az alábbi írásunkban megpróbáljuk a közlekedési szakember, de nem a jogalkotó szemszögéből értelmezni a változásokat, amelyet azért is indokoltnak tartunk, mert az internetes portálok blogoló rovataiban, és sajnos sok elektronikus média-közleményben is meglehetősen sok „félremagyarázásra”, félreértelmezésre bukkantunk. Igyekszünk ugyanakkor rámutatni az új szabályozásban még fellelhető, általunk vélt hiányosságokra is.

- 1) Az új KRESZ - sorrendben - első fontos módosítása, hogy az elindulás előtti *kötelező* ellenőrzések közé felvételre került a hatósági jelzések, a rendszámablák meglétének az ellenőrzése is, sokan ugyanis a hatósági jelzések eltávolításával próbálják meg elkerülni a gyorsajtás elleni szankciókat vagy éppen az autópálya-matrica meglétének az ellenőrzését, és ez a járművezetői magatartás már olyan méreteket öltött, hogy a jogszabályalkotás eszközeivel is szükségesnek látszott a beavatkozás. A jogszabály szövegébe külön mondatrészt kellett illeszteni arra vonatkozóan, hogy a hatósági jelzést (rendszámablát) a járművön annak a felszerelésére kijelölt helyen (és nem a szélvédő mögé támasztva) kell tartani.
- 2) A forgalom irányítására és ellenőrzésére felhatalmazott személyek közül indokolt volt a „határőr” törlése, mivel ezt a rendvédelmi szervet egy korábbi jogszabállyal a rendőrségbe olvasztották, mindenképpen indokolt volt ugyanakkor a katasztrófavédelmi hatóság közúti ellenőrének a felvétele, mivel a kárhelyek felszámolásakor, a személy- és vagyonbiztonság megóvása, a további káresemények megelőzése szükségessé teszi, hogy a forgalmat a kárhely-felszámolásért felelős hatóság szakemberei irányítsák (adott esetben korlátozzák, és a jogosultságot ellenőrizzék). Ugyanakkor a „forgalmat ellenőrző közlekedési hatóság ellenőre” megfogalmazás általánosabb, mint a korábbi normaszöveg szerinti „forgalmat ellenőrző Nemzeti Közlekedési Hatóság regionális igazgatósága közúti ellenőre”, hiszen a hatóság a központi hivatalból vagy szükség esetén – erősítésként – más régióból is vezényelhet a helyszínre forgalmat ellenőrző személyt.
- 3) A feladatok sokrétűsége és összetettsége, a minden területen érezhető specializálódási igény szükségessé tette, hogy a közbiztonság, a közrendvédelem, a bűnmegelőzés, a közlekedésbiztonság javításában együttműködő polgárőrség tevékenysége is szakosodjék, ezért külön kiképzést kapnak az úgynevezett közlekedés(rendészet)i polgárőrök, akik tevékenysége értelemszerűen nagyobb részét a közlekedésbiztonság területére koncentrálnak (balesetek helyszínbiztosítása, ezzel összefüggő vagy más célból indokolt forgalomirányítás, stb.), és amely igényt felismerve a polgárőrségről szóló törvényt 2009-ben módosították (2009. évi LXXXIV. Tv.). Indokolt volt tehát, hogy a „jelzőőr” mellé

a „polgárőrt” is felvegyék a jelzőőrével megegyező feladatok ellátása céljából a normaszövegbe.

- 4) Megváltoztatásra kerültek a közúti jelzőtáblákra vonatkozó szabályok is. Ezek egyik legfontosabb eleme, hogy eddig Magyarországon csak „helyhez kötött” közúti jelzőtáblák voltak. A mozgó járművön elhelyezett jelzőtáblák gyakorlatát Európában Németországban kezdték bevezetni: a túlsúlyos, túlméretes járműszerelvényeket kísérő járműveken úgynevezett mozgó közlekedési jelzéseket kezdtek alkalmazni: „Előzni tilos”, „Tehergépkocsival előzni tilos”, „Egyéb veszély” stb. Az úgynevezett speciális fuvarozás szabályainak szigorúbb kidolgozása Magyarországon is megkezdődött. Korábban bevezették a szakkíséretet, és a kísérő gépjárművek vezetőinek most már szaktanfolyami vizsgát is kell tenniük. A legújabb KRESZ módosítás pedig hazánkban is bevezeti a mozgó járművön alkalmazott közúti jelzőtáblákat: ezek rendelkezéseinek a kísérő és a kísért jármű(szerelvény) mellett történő elhaladás közben kell eleget tenni.
- 5) Az új szabályozás szerint a „Kerékpárút” a kétkerekű kerékpárok közlekedésére kijelölt utat jelez (KRESZ 13. §), és nem mondja ki kötelező érvénnyel, hogy a kerékpárok csak a kerékpárúton közlekedhetnek, ami igazából majd csak az 54. § elolvasása után lesz érthető, erről bővebben a 48. pontban írunk majd. Ugyanakkor a jogszabály – ebben a paragrafusban - eltörli a kétkerekű segédmotoros kerékpárokra, a segédmotoros rokkantkocsikra korábban érvényben volt 20 km/h sebességkorlátozást; az új szabályozás a 26. §-ban (Sebesség) szerepel majd, más struktúrában. Az új jogszabály a „Gyalog- és kerékpárút” használatára vonatkozó szabályokat is pontosítja.
- 6) A „Sebességkorlátozás” jelzőtábla mellett időjárás- vagy útviszonyokra utaló kiegészítő tábla a korábbi szabályozásban nem volt. A jól bevált nyugat-európai gyakorlatnak megfelelően azonban indokolt lehet, hogy a sebességkorlátozás csak bizonyos időjárás- vagy útviszonyok (esős, havas) és/vagy útviszonyok (vizes, havas) között legyen érvényben, és ilyen kiegészítő tábla kihelyezéséről az új jogszabály most gondoskodott. Megjegyezni kívánjuk, hogy az újabb, korszerűbb technológiával készült autópálya-burkolatok felülete a korábban megszokott aszfaltfelületekénél keményebb (nagyobb szilárdságú) ugyan, de vizes állapotban annál jóval csúszósabbá válhat, ezért jelentek meg Nyugat-Európában már korábban a hazai jogszabályba most bevezetett kiegészítő jelzések.
- 7) A „Tehergépkocsival előzni tilos” tábla jelentése korábban arról rendelkezett, „hogy az úton a 3500 kg-ot meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsival, valamint vontatóval, mezőgazdasági vontatóval és lassú járművel előzni tilos...”, és egyesek számára aggodalomra adott okot, hogy a jogszabály a járműszerelvénnyel történő előzési tilalomról kifejezetten nem rendelkezett. Ezért ezt az aggályt kiküszöbölendő, az új jogszabályba most belefoglalmazta a jogalkotó, hogy „valamint az ezen járművekből és pótkocsiból álló járműszerelvénnyel előzni tilos”. További ide vonatkozó változás, hogy az új jogszabály a sebességkorlátozáshoz hasonlóan itt is megengedi kiegészítő táblák együttes kihelyezését. Itt azonban a kiegészítő tábla értelemszerűen nem az időjárás- és útviszonyoktól, hanem a tehergépjármű (szerelvény) megengedett legnagyobb össztömegétől teheti függővé az előzési tilalom elrendelését.
- 8) A tehergépkocsikkal kapcsolatban a korábbi jogszabályban sok helyütt gondot okozott, hogy egyes rendelkezések, tilalmak a 2500 kg-ot, míg mások a 3500 kg-ot meg nem haladó, vagy a csak az ezen értékeket meghaladó tehergépkocsikra vonatkoztak. Tekintettel arra, hogy a kisáru-szállító járművek között a 3500 kg

megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó gépkocsik nagy számban elterjedtek (ugyanakkor a „2500 kg-ot meg nem haladó megengedett legnagyobb össztömegű, zárt kocsiszekrényű tehergépkocsik” aránya ezekkel szemben hátrább is szorult), ezek a járművek „B” járműkategóriára érvényes vezetői engedéllyel vezethetők, továbbá a járművek mai korszerű műszaki színvonala nem feltétlenül teszi indokoltá ezt a megkülönböztetést, ugyanakkor a jogszabály betartását, annak ellenőrzését is könnyebbé teszi, az új jogszabályi rendelkezés az előzési tilalom fenntartását a korábbi 2500 kg helyett most a 3500 kg-ot meghaladó, zárt kocsiszekrényű tehergépkocsik számára látja indokoltnak fenntartani.

- 9) Szintén a Nyugatról átvett gyakorlat (Németországban kezdték alkalmazni először), hogy a gépjárművek a környezetvédelmi besorolásnak megfelelően (jellemzően: részecske-kibocsátás) különböző osztályozást és ennek megfelelően különböző színű plaketteket kapnak, amelyek mind a hatósági jelzésen (rendszámablán), mind a gépjármű forgalmi engedélyében jól láthatóak (EUR-osztályok). Az új „Környezetvédelmi övezet (zóna)” jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő táblán a szín azonosítja a környezetvédelmi osztályt, és a zónában közlekedő járművek rendszámablái (az azon elhelyezett plakettek színei) alapján azonnal látható lesz, mely járművek közlekednek a számukra tiltott övezetben. Ha valamely (pl. áru- vagy személyszállító) jármű behajtása az adott területre annak dacára indokolt, hogy a jármű az adott környezetvédelmi osztály feltételeit nem teljesíti, a behajtási tilalom alól az út kezelője felmentést adhat.
- 10) Sorrendben a következő jogszabályi változás bizonyos tilalmi táblák térbeli hatályára vonatkozik, mivel a régi szabályozás szerint több tilalmi tábla hatálya, így a sebességkorlátozásé is, a következő útkereszteződés kezdetéig tartott. Bár a vasúti átjárók megközelítésére vonatkozó generális szabály konkrét sebességértékeket írt elő attól függően, hogy a vasúti átjáró lakott területen belül avagy kívül helyezkedik-e el (amelyet, mint később látni fogjuk, az új jogszabályi rendelkezések megváltoztattak), sok vasúti átjáró elé korábban is kihelyezték az – egyébként a generális szabályozással adekvát sebességhatárt jelző – tilalmi táblákat. Sok esetben előfordult azonban, hogy a következő útkereszteződés csak kilométerekkel távolabb volt, így módosítani kellett a korábbi gyakorlaton, főként azért is, mert a vasúti átjáró megközelítésére vonatkozó tételes jogszabályok is módosultak (vö. 37. pont).
- 11) Az új szabályozás a korábbinál rugalmasabb eszköztárat alkalmaz, és a korábbinál több tilalmi tábla esetében engedi meg, hogy a korlátozás csak bizonyos időszakban álljon fenn. Ezen egyrészt szükségszerű volt változtatni, mert a tilalmi táblák sora a „Környezetvédelmi övezet (zóna)” jelzés bevezetésével most tovább bővült, és a jogalkotó indokoltnak tartotta, hogy ezt a korlátozást is adott esetben feltételhez (időszakhoz) kösse. Másrészt azonban a feltételhez köthető tilalmak köre is bővült, nevezetesen a korlátozás lehetőségének az „Előzni tilos” és a „Tehergépkocsival előzni tilos” tilalmakra vonatkozó kiterjesztésével, amelynek – nagyon helyesen – nyilvánvalóan környezetvédelmi (légszennyezési és zajártalom-csökkentési) okai vannak.
- 12) A gépjárművek behajtási tilalmára vonatkozó előírások hatálya alól feloldozást kapott járművek közül most kimaradtak a „közmű építésére és fenntartására” szolgáló járművek, ugyanakkor a feloldást most a korábbi szabályozással szemben a „Korlátozott forgalmú övezetre (zónára)” is kiterjesztette a jogalkotó.
- 13) A „Mindkét irányból behajtani tilos” táblával jelzett útra a korábbi szabályozás szerint bizonyos feltételek fennállása esetén „konflissal” is szabad volt behajtani. Mivel azonban a „konflis” nem szerepel a KRESZ fogalom-meghatározásai között,

ezért ezt a szót a jogalkotó „állati erővel vont járműre” cserélte, ami szerencsétlenül a járművekkel kapcsolatos fogalom-meghatározások között egy ideje már szintén nem szerepel a KRESZ-ben, de annak az 55. §-a legalább foglalkozik az „állati erővel vont járművekkel”, amelyek között a „konflis” sehol nincs nevesítve. További változás, hogy behajtásra engedélyt az új szabályozás szerint „jogi személyiség nélküli gazdasági társaság” is kaphat, továbbá, hogy engedélyt az NKH regionális igazgatósága helyett most az út kezelője adhat.

- 14) Tovább bővült a járművek forgalmára vonatkozó tilalmi tábláknak a „Lakott terület kezdete” táblákkal együtt történő kihelyezhetőségének a köre is, és ebbe most a „Korlátozott forgalmú övezet (zóna)” táblát is bevonták, amelynek segítségével a nagy forgalmú utak települési átkelési szakaszainak a teljes lakott területre vonatkozó forgalomcsillapítása a korábnál egyszerűbb eszközökkel valósítható meg.
- 15) A „Torlódás” jelzőtáblát a nyugati-európai gyakorlatból vettük át, mert pl. a korszerű autópályák/autóutak távirányítással kezelhető jelzései (is) felhívhatják a figyelmet az adott útszakaszon éppen fennálló torlódásra (útépítés, baleset-helyszínélés).
- 16) A tájékoztatást adó jelzőtáblák köre a „Magánút” jelzőtáblával bővült, amely csak a „Mindkét irányból behajtani tilos” jelzőtáblával együtt helyezhető el, és azt jelzi, hogy az út a közforgalom elől elzárt, tehát a KRESZ szabályai ott nem feltétlenül érvényesek.
- 17) A korábbi szabályozás szerint, ahol a várakozóhely csak kerékpárosok részére volt fenntartva, ezt a „Várakozóhely” közúti jelzőtábla alatti kiegészítő tábla jelezte; az új szabályozásban ez is megengedett és az is, hogy a „Várakozóhely” jelzőtábla (a mozgáskorlátozottakéhoz hasonlóan) önállóan tartalmazza a kerékpár szimbólumot (a 115/a tábla analógiájára az új 112/f ábra).
- 18) A korábbi szabályozás „kerékpársáv” fogalma mellé „Nyitott kerékpársávot” és az azt megjelölő útburkolati jeleket, illetve jelzőtáblákat („Nyitott kerékpársáv vége”) definiál az új szabályozás. Figyelem: míg a régi szabályozás szerint a kerékpársávra más járművel nem volt szabad ráhajtani még kikerülés céljából sem, addig az új szabályozásban a nyitott kerékpársávot igénybe lehet venni, ha az egy irányban vagy egymással szemben közlekedő járművek egymás mellett történő elhaladása ezt szükségessé teszi, sőt, a jobbra bekanyarodást a nyitott kerékpársávról kell végrehajtani. A nyitott kerékpársáv használata esetén az irányváltoztatásra vonatkozó szabályok érvényesek. Nem biztos azonban, hogy ez a szabályozás így megfelel a közlekedés biztonságának: ha a gépjárművek a jobbra bekanyarodáskor a nyitott kerékpársávot kötelesek a bekanyarodásra igénybe venni, akkor ezzel ismét csak a kerékpárosok járművek közötti bujkálására fognak okot adni, jó esetben csak a forgalomirányító fényjelző készülék tilos jelzése esetében!
- 19) Módosultak, kiegészültek az „Útirány előjelző tábla”, az „Útvonal megerősítő tábla” tartalmi és színelemei is.
- 20) Az egyirányú forgalmú úton, ha kiegészítő tábla ezt engedélyezte, kerékpáros a régi szabályozás szerint is közlekedhetett a forgalmi iránnyal szemben, de csak a kijelölt kerékpársávon. Ez az új szabályozásban is megmarad, de kiegészül azzal, hogy a kerékpáros az autóbusz forgalmi sávot is igénybe veheti, ha erre a közúti jelzés utal (ez esetben természetesen csak az autóbusz forgalmával megegyező haladási irányban), ám az egyirányú útra – a jelzőtábla jelzése esetén – a forgalommal szemben az úttest jobb széléhez tartva is közlekedhet, akkor is, ha ott

sem a kerékpárosok által is használható autóbusz forgalmi sáv, sem kerékpársáv nincs.

- 21) Az előretolt kerékpáros felálló helyre a kerékpáros a forgalomirányító fényjelző készülék tilos jelzése alatt eddig is besorolhatott, ha oda a kerékpársávon érkezett és balra kanyarodásra kívánt felkészülni. Az új szabályozás új útburkolati jelet definiál, a kerékpáros nyomot, és az előretolt kerékpáros helyre történő besorolást – a korábbi feltételek fennállása mellett – akkor is megengedi, ha az úton nincs kerékpársáv, hanem a kerékpáros az útkereszteződésbe a felfestett kerékpáros nyomon érkezik.
- 22) Úttest(rész) lezárása esetén az ideiglenesen alkalmazott sárga színű útburkolati jeleket az új szabályozás szerint ki lehet egészíteni, adott esetben helyettesíteni is lehet függőleges jelzőfelülettel és fényvisszaverő prizmával ellátott vagy fényt kibocsátó burkolati jelzőfestékkel, amelyet a közlekedés biztonsága érdekében már eddig is alkalmaztak.
- 23) Ugyancsak a tőlünk nyugatabbra már jól bevált gyakorlatot törvényesíti a KRESZ módosítása, és ezáltal a gépjárművezetőkre fokozottabb büntetőjogi felelősséget ró azáltal, hogy a „Gyermekszállítás”jelzőtáblával megjelölt járművek mellett elhaladni (az ilyen járműveket kikerülni) csak fokozott óvatossággal és mérsékelt sebességgel szabad, ha az ilyen táblákkal megjelölt autóbusz mindkét oldali első és hátsó irányjelzőjét egyidejűleg működteti. Kár, hogy a szabályozásból kimaradt az a (nyugaton szokványos) rendelkezés, hogy az autóbusz vezetője az ilyen jármű mindkét oldali irányjelzőit köteles működtetni, amennyiben a járműről/járműre autóbusz-megállóhelyen utasok szállnak le, illetve fel.
- 24) A gyalogosok és a kerékpárosok által egyaránt használható gyalog- és kerékpárúton a kerékpárosok általában ügyelnek a gyalogosokra, bár viszonylagos nagy sebességükkel olykor veszélyhelyzeteket idézhetnek elő; jóval gyakoribb azonban, hogy a gyalogosok, sokszor észre sem véve, sétálgatás, beszélgetés közben „áttévednek” az út kerékpárosok által használt részére, ezzel közvetlen balesetveszélyt idézve elő. A szabály ezért itt fokozottabb óvatosságra, körültekintésre készíti a gyalogosokat is, hiszen előírja, hogy a gyalogos a kerékpáros forgalmat nem akadályozhatja és nem veszélyeztetheti.
- 25) Az új szabályozás „Haladás az úton” c. paragrafusa kiveszi a kerékpárost azon járművek köréből (állati erővel vont jármű, kézikocsi stb.), amelyekkel „szorosan az úttest jobb széléhez húzódva kell haladni”. Ezt, amint már a médiában is hallottam, sokan úgy értelmezik, hogy a kerékpárosoknak megszűnt a jobbra tartási kötelezettségük. Nem erről van szó! Míg korábban (a régi jogszabály keletkezésekor) a kerékpárt jobbra csak falun (külvárosokban), gépkocsival nem rendelkező személyek használták, és a kerékpárok műszaki állapota, felszereltsége sem volt a maiakéhoz hasonlítható, indokolt volt közlekedésüket szorosan az úttest jobb széléhez kötni. A mai, korszerű kerékpárokat sokan alternatív közlekedési eszközként vagy sportcélokra (is) használják, amelyek a korábbiaknál jóval nagyobb sebességű haladásra képesek; a mai modern szabályozás értelmében már nem indokolt ezeket a közlekedési eszközöket szorosan az úttest jobb szélén történő közlekedésre kötelezni. Természetesen, ha a kerékpár közlekedési jellege folytán „lassan haladó járműnek” minősül, akkor azzal továbbra is szorosan az úttest jobb széléhez húzódva kell közlekedni.
- 26) A „különleges forgalmi sávok” (autóbuszöböl, autóbusz forgalmi sáv, kapaszkodó sáv, gyorsító és lassító sáv, kerékpársáv) jobbra tartási kötelezettség szempontjából való figyelmen kívül hagyására vonatkozó szabálynak most a „nyitott kerékpársávval” szükségszerűen bővülnie kellett.

- 27) Részben hiányosságot szüntet meg, részben új fogalommal bővíti a KRESZ új szabályozása, miszerint nemcsak a járda, a járdasziget és a kerékpárút, hanem a gyalogút, a gyalog- és kerékpárút, a kerékpárút, a nyitott kerékpársáv és a kerékpársáv mellett is tilos úgy elhaladni, hogy a jármű szerkezeti eleme vagy rakománya ezek fölé nyúlják.
- 28) A járművek megengedett sebességhatárait meghatározó paragrafus előírásain több okból is módosítani kellett. Egyrészt itt is megszűnt a különbség a 2500 és a 3500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó tehergépkocsikra vonatkozó szabályozások között (vö. a 8. pontban foglaltakat). Másrészt a kerékpárra korábban vonatkozó 40 km/h-s sebességhatárt éppen a kerékpárok korszerűsödése és a kerékpárt közlekedési eszközként választók nagyobb jogszabályi és fizikai felkészültsége miatt már csak lakott területen belülré tartja fenn az új szabályozás, illetve abban az esetben lakott területen kívüli útszakaszokra is, ha a kerékpárt hajtó nem visel fejkendő sisakot vagy utast szállít; ellenkező esetben a kerékpárosok megengedett legnagyobb sebessége 50 km/h. Ugyancsak ebben a paragrafusban kerülnek szabályozásra a kerékpárúton, a gyalog- és kerékpárúton közlekedő járművek megengedett legnagyobb sebességhatárai a korábbinál logikusabban felépített szerkezetben és némileg módosult sebességhatárokkal.
- 29) Ha a „Sebességkorlátozás” jelzőtábla lakott területen 50 km/h-nál, lakott területen kívül 90 km/h-nál nagyobb sebességet jelez, ez a személygépkocsik és a motorkerékpárok mellett csak azokra az egyéb gépkocsikra vonatkozott, amelyek megengedett legnagyobb össztömege a 2500 kg-t nem haladta meg; ezt a tömeghatárt az új szabályozás itt is 3500 kg-ra emelte (vö. 8. és 28. pontok).
- 30) A bekanyarodásra vonatkozó új szabályozás egy része technikai jellegű. Ha már az új szabályozás megengedi, hogy az egyirányú forgalmú úton a forgalommal szembeni irányban kerékpársávot jelöljenek ki, akkor a rendelkezésnek arra is ki kell térnie, hogy kanyarodás előtti besoroláskor nemcsak az ellenirányba kijelölt autóbussz forgalmi, hanem a kerékpársávot is figyelmen kívül kell hagyni. „Érdemibb” azonban az új szabályozás változása annyiban, hogy míg korábban a kerékpársávot más jármű egyáltalán nem vehette igénybe (sem manőverezésre, sem megállásra, illetve várakozásra), addig az új szabályozás szerint, amennyiben ezt útburkolati jel lehetővé teszi és a kerékpáros forgalmat nem akadályozza, a kanyarodás előtti besorolásra a kerékpársávot nem csak igénybe lehet, de kell is venni. Ugyanakkor benne maradt a jogszabályban az a normaszöveg, hogy kerékpársávon csak kerékpárral szabad közlekedni, ami az új szabályozásnak ellentmond. Helyesebb lett volna, ha az új normaszöveg más jármű besorolását csak a nyitott kerékpársávon engedi meg, bár számomra ez a 18. pontban leírtakat tekintve szintén aggályos.
- 31) Ugyancsak a kanyarodás szabályait pontosítja, illetve a korábbi szabályozás hiányosságait szünteti meg az új KRESZ azon rendelkezése, amely szerint a kanyarodó járművel nem csak az azonos irányban vagy szemben a kerékpársávon és a kerékpárúton haladó, hanem ezek mellett a gyalog- és kerékpárúton haladó kerékpárosnak, és nem csak a járműnek, hanem a gyalogosnak is elsőbbséget kell adni. Ez azért implicite az eddigi szabályozásban is benne volt, mert az azonos irányból vagy szemből érkező kerékpáros részére a kanyarodó járművel eddig is elsőbbséget kellett adni, és ugyanígy a gyalogos részére is. A kanyarodó jármű és a gyalogos viszonylatában ugyanis ez kvázi aszerint minősült, hogy a gyalogos azon az úttesten – a járda (most: a gyalog- és kerékpárút) meghosszabbított vonalában – halad át, amelyre a jármű bekanyarodik; szebb azonban az új szabályozásban, hogy

a kerékpársáv, a kerékpárút mellett a gyalog- és kerékpárút külön is nevesítve lett, hiszen ez külön fogalom. Ugyanakkor, mivel szintén az új szabályozás szerinti új fogalom, a nyitott kerékpársáv megemlítése is indokolt lett volna, ha már annyira pontosan szeretnénk fogalmazni.

- 32) Számomra is logikai hiányosságnak tűnt a korábbi szabályozásban, hogy lakott területen kívül a párhuzamos közlekedésre alkalmas olyan úttesten, amelyen az azonos irányú forgalom számára kettőnél több forgalmi sáv van, a harmadik és további (belső) forgalmi sávokra – a balra bekanyarodás esetét kivéve – ráhajtani csak személygépkocsival volt szabad. Nos, ezt a logikai hiányosságot az új jogszabály megszüntette azáltal, hogy a belső sávokra történő ráhajtást a motorkerékpárok számára is engedélyezte.
- 33) Az új szabályozásban tovább bővült azon járművek köre, amelyek igénybe vehetik az autóbusz forgalmi sávot: a kétkerekű motorkerékpárok és a kétkerekű segédmotoros kerékpárok is közéjük kerültek. Ez mindenképpen a közlekedés biztonságát szolgálja (nem a belső sávokban bujkálnak), és aligha fogják feltartani az autóbuszok forgalmát.
- 34) A körforgalomba történő besorolás szabályainak pontosítása azért fontos, mert e szerint elsősorban a közúti jelzőtáblák és az útburkolati jelek által meghatározott forgalmi sávokba kell besorolni, és csak másodlagos az a kötelezettség, hogy – ilyen jelzések hiányában – mindig a jobboldali (külső) sávból kell a körforgalomba behajtani, ha a jármű vezetője a bekanyarodás helyét követő első bekanyarodási lehetőségnél kívánja a körforgalmú utat elhagyni. Előfordul ugyanis, hogy a körforgalom elhagyása is két sávon lehetséges, és ez esetben roppant balesetveszélyes a korábbi szabályozás szerint kötelező gépjárművezetői magatartás.
- 35) A motorosok, segédmotor-kerékpárosok, kerékpárosok eddig is bujkáltak a többsávú utakon a kocsisorok között, és nem csak a járművek álló helyzetében. Talán kevesebb ilyen veszélyes manőverre kerül sor, ha az új szabályozás a „kulturált előbbre jutást” intézményessé teszi, három feltételhez kötve: csak álló járművek mellett és csak elegendő oldaltávolság esetén van erre lehetőség, továbbá csak akkor, ha a többi járművet az irányváltoztatási szándékukban nem zavarják. Ez a kulturált közlekedő olvasatában azt jelenti, hogy kellő odafigyeléssel, mások zavarása nélkül élni lehet ezzel a lehetőséggel!
- 36) Bizonyos esetekben (mozgásképtelen jármű elszállítása, útfenntartás, úttisztítás stb.) indokolt az autópályák leállósávjainak a használata és az azon történő haladás (a forgalomba való besorolás céljából). Az új jogszabály ezen a területen igyekszik rendet teremteni.
- 37) A vasúti átjáró megközelítése az új szabályozás szerint is fokozott óvatosságot igényel, ám a jármű vezetőjére bízva, a megengedett határokon belül milyen sebességet tart indokoltnak úgy, hogy közben változatlanul eleget tessen körültekintési kötelezettségének. A továbbiakban nincs generális szabályozás – a megengedett értékhatárokon belül – a vasúti átjárók megközelítésére; mind ott, ahol az út kezelője azt indokoltnak tartja, sebességkorlátozó jelzőtáblákat helyezhetnek ki. Ezért kellett gondoskodni az ilyen sebességkorlátozó táblák hatályának külön feloldásáról (vö. 10. pont).
- 38) A lakó-pihenő övezetre vonatkozó módosítások közül mindjárt szembetűnő, hogy itt is megszűnt a különbségtétel a 2500 kg és a 3500 kg megengedett legnagyobb össztömeg-határ között (természetesen az utóbbi javára), továbbá hogy – indokolt módon – engedélyt kapott a motoros tricikli is. Technikai jellegű pontosítás, hogy nem csak az ott lakók, de az oda költözők költöztetését végző, 3500 kg

megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó tehergépkocsik is behajthatnak az ezen táblával jelölt területekre.

- 39) A megállási tilalmak közé a kerékpársáv mellé fel kellett venni a nyitott kerékpársávot, indokolt volt továbbá felvenni a kerékpárutat, valamint a gyalog- és kerékpárutat is.
- 40) Járdán ezután kerékpárral, kétkerekű segédmotoros kerékpárral és kétkerekű motorkerékpárral akkor is meg lehet állni, ha ezt közúti jelzés (jelzőtábla vagy útburkolati jel) külön nem engedi meg; a gyalogosok részére szabadon tartandó útfelületről azonban e járművek vezetőinek (hajtóinak) is gondoskodniuk kell. Az új szabályozás a már régebb óta fennálló gyakorlatot kvázi szentesítette.
- 41) Új szabályozás a figyelmeztető jelzéseket használó járművek vonatkozásában, hogy az egymás melletti forgalmi sávokban haladó, ténylegesen hó-eltakarítást végző és figyelmeztető jelzéseiket használó járműveket tilos megelőzni.
- 42) Átfogalmazásra kerültek a kijelölt gyalogos-átkelőhely megközelítésének a szabályai, bár itt úgy érzem, kissé „fából vaskarika” lett az eredmény. A menetrend szerint közlekedő járművek megállóhelyéről az útestre lépő gyalogosok, az autóbuszra felszálló és leszálló gyermekek testi épségére a járművezetőnek fokozottan ügyelnie kell – az új szabályozás egyértelműbbé teszi a járművezetők büntetőjogi felelősségét az ilyen közlekedési helyzetekben is.
- 43) Az új járműfajta, a mopedautók engedélyezett megjelenése miatt fokozottan ügyelnie kell az új jogszabálynak arra, hogy a gyermekek szállításának a biztonsága az ilyen járművek műszaki kialakításai vagy a használóik „bagatellizáló” szemlélete miatt ne szenvedjen csorbát.
- 44) Kissé fából vaskarikának érzem a zárt utastérrel nem rendelkező motorkerékpáros és utas becsatolt bukósisak viselési kötelezettségére vonatkozó szabályok újrafogalmazását is. A régi szabályozás szerint ugyanis „a zárt utastérrel (vezetőtérrel) nem rendelkező motorkerékpárral és segédmotoros kerékpárral csak abban az esetben szabad közlekedni, ha a vezető és az utas becsatolt motorkerékpár-bukósisakot visel.” Ez a becsatolt bukósisak viselésének a felelősségét egyértelműen a motorkerékpár vezetőjére terheli. Az új szabályozás ezt ekképpen fogalmazta át: „a zárt utastérrel (vezetőtérrel) nem rendelkező motorkerékpáron és segédmotoros kerékpáron utazó személynek becsatolt motorkerékpár-bukósisakot kell viselni.” Ez – látszólag – azt is jelentheti, hogy a becsatolt bukósisak viseléséért az utast is terhelheti a felelősség, tehát ez a motorkerékpár vezetőjéről az utasra hárul – természetesen csak az utas vonatkozásában. Ha ez volt a jogalkotó szándéka (és feltehetően ez volt), akkor miért került az új normaszövegbe a második mondat: „Ilyen járművel csak abban az esetben szabad közlekedni, ha a járművezető és az utas becsatolt motorkerékpár-bukósisakot visel.” Itt a felelősség visszaháramlott a motorkerékpár vezetőjére.
- 45) Átfogalmazásra kerültek a figyelmeztető jelzés használatára vonatkozó szabályok is, továbbá a használatot indokoló tevékenységek köre is pontosításra került. A figyelmeztető jelzés kizárólag az arra feljogosító tevékenység végzése közben működtethető.
- 46) A kerékpárosokra vonatkozó szabályokat a módosítás több ponton érintette (kerékpárút, nyitott kerékpársáv, kerékpáros nyom, haladási sebesség stb.), amelyek között kapcsolódás van. A kerékpárosok közlekedésére vonatkozó szabályok újrafogalmazásakor (KRESZ 54. §) a jogalkotónak ezeket a változásokat ismételtén érintenie kell. Itt került újfent pontosításra az a szabály, hogy a kerékpárosnak „lakott területen kívüli úton, a főútvonalként megjelölt úton

az úttest jobb széléhez húzódva kell közlekedni”, amely szabályozásból a korábbihoz képest két fontos dolog kimaradt: a) nem szorosan az úttest jobb szélén (erről a 25. pontban már írtunk) kell közlekedni; b) lakott területen belül és nem főútvonalon nem kell feltétlenül az úttest széléhez húzódva közlekedni. Ennek már rendkívül negatív visszhangjai vannak az internetes blogokon és sajnos (köztük) a közszolgálati médiában is: ez nem felmentés a jobboldali közlekedés szabályai alól, csupán kissé szabadabb felfogás azzal a megalázó helyzettel szemben, mintha a kerékpárosok mindig csak szorosan az út szélén, a csatornatetőkön, lefolyónyílásokon áthaladva, az autósok által „leszorítottva”, „elnyomva”, „másodlagos állampolgárként” vehetnének részt a közlekedésben. Ezzel a szabályozással természetesen élni kell, nem visszaélni!

- 47) A kerékpárosok lakott területen kívüli főútvonalról vagy kerékpárútról az azzal párhuzamos útra balra továbbra sem kanyarodhatnak, ám változás, hogy ez a tilalom a kerékpársávok esetében már nem áll fenn: a nyitott kerékpársávot más járművek is használhatják, és arról a kerékpáros is bekanyarodhat – mások veszélyeztetése nélkül és az irányváltoztatási szabályok betartásával! Lazítás a szabályokon, hogy kétkerekű kerékpáron már a 16. életévét betöltött személy is szállíthat nem egy tíz éven aluli, hanem egy tíz évnél nem idősebb gyermeket (korábban az előbbi érték 18. életév volt), továbbá hogy 17. életévtől kezdődően kettőnél több kerekű kerékpáron is szállítható egy, kerékpárt nem hajtó utas (életkori korlátozás nélkül) az ilyen kerékpár arra alkalmas részén.
- 48) A kerékpárosokra vonatkozó közlekedési szabályokat a segédmotoros kerékpárookra továbbra is alkalmazni kell, de a segédmotoros kerékpárnak minősített quadok és mopedautók – lévén több nyomon haladó járművek – kivételek ezek alól, továbbá az is, hogy utast csak kétkerekű segédmotoros kerékpáron tilos szállítani. Ahhoz azonban, hogy a három- vagy négykerekű segédmotoros kerékpáron utast lehessen szállítani, a vezetőnek be kell töltenie a 17. életévét. Természetesen az új szabályozás szerint is tilos a kerékpárosnak a gyalogos forgalmat akadályoznia és veszélyeztetnie a gyalog- és kerékpárúton, csak éppen a gyalogosokra vonatkozó e tilalom a KRESZ rájuk vonatkozó 21. §-ában (ld. 24. pont), a kerékpárosokra vonatkozó pedig ebben, az 54. §-ban kerültek megfogalmazásra, amely elegendő volt az internetes blogolóknak (és sajnos, a média képviselőinek is) csupán annak a változásnak a kiragadására, hogy a gyalogosok a kerékpárosok forgalmát nem akadályozhatják és nem veszélyeztetik. További, sokak által félreértelmezett változás, hogy a kerékpárosok nem kötelesek a kerékpárutat, vagy a gyalog-és kerékpárutat igénybe venni, de ez csak abban az esetben igaz, ha az lakott területen belül és nem főútvonalként megjelölt út vonalvezetését követve épült (ami igen ritka hazánkban), továbbá ez esetben is csak akkor, ha az úton kerékpárnyomot is kijelöltek (még ritkább eset).
- 49) Nagyon fontos jogszabályváltozás a járművek eltávolításával kapcsolatban, hogy olyan szabálysértések esetében, amikor a jármű eltávolítására csak a rendőrhatalóság intézkedhetett, most a közterület felügyelet és a közút kezelője is felhatalmazást kapott úgy, hogy emellett a rendőrhatalóságot is természetesen értesíteniük kell.
- 50) Hatósági jelzéssel nem rendelkező járművet főútvonalon eddig sem lehetett tárolni, mellékútvonalon – közterület-használati engedély nélkül – legfeljebb 30 napig; az új szabályozás ezt az időtartamot 10 napra csökkentette. Az elszállításra jogosult hatóságok – a rendőrség, a közút kezelője – mellé a közterület felügyelet is felsorakozott.
- 51) Tekintettel arra, hogy a szabályszegő autósok a hatóságok által a közúti forgalom ellenőrzésére rendszeresített berendezések közúton történő elhelyezését sokszor

kifogásolták, az új szabályozás megpróbálta megfogalmazni az ilyen berendezések közúti elhelyezésére vonatkozó szabályokat, amelyek a korábbi szabályozásban nem szerepeltek.

- 52) Az úttal kapcsolatos fogalmak közé újként került felvételre a „Gyalog- és kerékpárút”, a „Kerékpáros nyom” és a „Nyitott kerékpársáv”.
- 53) Más jogszabályi változások miatt – is – újra kellett fogalmazni néhány olyan közúti járművekkel kapcsolatos fogalmat, mint „motorkerékpár”, a „motoros tricikli”, a „segédmotoros kerékpár”, a „kerékpár”.
- 54) Más jogszabályi változások miatt – is – olyan új fogalmakkal kellett bővíteni a közúti járművekkel kapcsolatos fogalmakat, mint a „quad”, a „mopedautó” és az „iskolabusz”.
- 55) Az út melletti létesítményt jelző táblák családja új táblával: „Közúti forgalom ellenőrzése” gyarapodott.