

A közlekedés néhány időszerű kérdése

Dr. Gábor László t. főhadnagy, Fővárosi Bírósági tanácselnök

A korszerűen motorizált Magyar Néphadsereg igen sok gépjárművezetőt foglalkoztat, akik rendszeresen részt vesznek a közúti forgalomban és akik éppen ezért kell hogy ismerjék mindazokat a közlekedési szabályokat, elvi és gyakorlati kérdéseket, amelyek a közlekedés biztonságát érintik és befolyásolják, mert másként nem ismerhetik fel azokat a nehézségeket és veszélyeket, amelyek őket a közúti közlekedésük során érhetik.

Minden olyan forgalmi helyzetre, amely a járművezetőre veszélyt jelenthet természetesen nem mutathatunk rá, mert erre a cikk korlátozott terjedelme nem nyújt lehetőséget. De igyekszünk rámutatni azokra a legfontosabb jelenségekre, amelyek közúti közlekedésünket jelenleg kedvezőtlenül befolyásolják, amelyek közlekedésünk biztonságát a legnagyobb mértékben veszélyeztetik. A honvédségi gépkocsivezetők általában fiatal emberek, sokan közülük még nem rendelkeznek megfelelő gépkocsivezetői gyakorlattal és tapasztalattal, éppen ezért továbbképzésük szükséges és indokolt.

Célunk elsősorban a gépkocsivezetők kiképzőinek tájékoztatása és olyan tapasztalatok átadása, amelyek – a kiképzésben felhasználva – a honvédségi gépjárművek közúton való közlekedésének biztonságát fokozhatják.

Köztudott, hogy a jelenleg érvényben levő KRESZ – az 1/1975./II. 5. KPM-BM számú együttes rendelet –, igen sok fontos változtatást vezetett be. Több a forgalmat érintő rendelkezése alapjaiban eltér a régi szabályozástól. A szövegezése egyszerűsége és közérthetősége törekszik, csak az alapvető forgalmi helyzeteket szabályozza. Azokat a forgalmi helyzeteket amelyek ritkán fordulnak elő érinti és ezeknek a megoldását az alapvető közlekedési elvek és szabályok alkalmazásával a járművezetőkre bizza. Azt az alapvető közlekedési elvet hangoztatja, hogy a járművezetőknek az adott forgalmi helyzetben, a szükséges figyelemmel és elővigyázatossággal úgy kell közlekedni, hogy a személy és vagyonbiztonságot ne veszélyeztessék, másokat indokolatlanul ne zavarjanak és az út használatában indokolatlanul ne akadályozzanak.

Minden olyan forgalmi helyzetet amely a gyakorlatban előfordulhat, nem is lehet egy rendeletben szabályozni, mert az életben – a gyakorlati közlekedésben –, előforduló helyzetek sokasága és változatossága olyan nagy, hogy azok mindenikének a szabályozása rendkívüli mértékben felduzzasztaná és megnehezítené a szabályozást, áttekinthetetlenné és megtanulhatatlanná tenné a szabályokat.

Ezért olyan esetekben amikor egy forgalmi helyzet konkrét rendelkezés alapján nem oldható meg, az általános közlekedési elveket – a jobbkézsabályt, a jobbra tartási kötelezettséget, a veszélyeztetés tilalmát, a jelzésekhez való alkalmazkodási kötelezettséget, az előzékeny, udvarias és türelmes közlekedésre való törekvést stb. kell a közlekedésben alapul venni és azokhoz kell alkalmazkodni.

Így kell megoldani azokat a helyzeteket is, amelyeket újabban „tisztázatlan forgalmi helyzetek”-nek nevezünk és amelyekkel a gyakorlatban is találkozhatunk.

Az alábbiakban a katonai járművezetők ismereteinek a bővítése érdekében igyekszünk rámutatni azokra a legjelentősebb és legveszélyesebb közlekedési szabálysértésekre, amelyek a gyakorlatban a legtöbb balesetet okozzák. Igen nagy mértékben fokozná a közlekedés biztonságát, ha a járművezetők ezeket a szabályokat a gyakorlatban helyesen és következetesen alkalmaznák.

Köztudott, hogy a KRESZ jelentősen szűkítette a gyalogosok áthaladási elsőbbségét és megszüntette a megállási kötelezettséget is, ha az úttesten egyedül, vagy csoportosan gyermekek, koruk, testi fogyatékoságuk, vagy más ok miatt, a saját biztonságukra ügyelni felismerhetően nem képes személyek haladnak át. A jelenlegi KRESZ a gyalogosok áthaladási elsőbbségét csak a kijelölt gyalogátkelőhelyen és a kanyarodó járművekkel szemben tartotta fenn, ha a jármű kanyarodik arra az útra, amelyen a gyalogos halad át. A járművezetőnek azonban most is fokozottan ügyelni kell a villamos megállóhelynél levő járdaszívet és az ehhez közelebb eső járda között áthaladó gyalogosokra, az egyedül vagy csoportosan haladó, vagy áthaladó gyermekekre, a koruk, testi fogyatékoságuk vagy más ok miatt a saját biztonságukra ügyelni felismerhetően nem képes személyekre. A „fokozottan ügyelni kell” rendelkezés alatt azt kell érteni, hogy a járművezető minden tőle telhetőt köteles megtenni az ilyen személyek biztonsága érdekében. Azokat a helyeket ahol ilyen személyek haladnak vagy áthaladnak, fokozott figyelemmel és szükség esetén a sebesség csökkentésével is kötelesek megközelíteni.

A közlekedés alakulását figyelve és az utóbbi hónapokban bekövetkezett közlekedési baleseteket is értékelve, úgy tűnik, hogy a gyalogosok közlekedését szabályozó és a gyalogosok közlekedésének biztonságát érintő közlekedési szabályokat, a gyakorlatban a gyalogosok és a járművezetők közül sokan, nem tartják be. A járművezetők közül többen csak a szabályok formális alkalmazására törekszenek, a gyalogosok közül pedig sokan – különösen az idősebb gyalogosok – változatlanul a régi szabályok szerint közlekednek, beidegzett módon haladnak át az úttesten, mások türelmetlenségükben szándékosan is megsértik az úttesten való áthaladás szabályait és ezáltal a közlekedési balesetek bekövetkezésének a veszélyét fokozzák.

Annak, hogy a gyalogosok közlekedésében az új rendelkezések ellenére sem következett be lényeges változás, egyik oka az, hogy a gyalogosok – különösen az idős emberek – nem ismerik kellően az új szabályokat, mások a beidegzett mozgásoktól nem tudnak elszakadni. Sokan – különösen az idősebb emberek – éppen kedvezőtlen egészségi és fizikai állapotuk, rossz látásuk és hallásuk, megviselt idegállapotuk, legyengült reflexműködésük miatt teremtik meg a baleseti veszélyt.

A járművezetők a gyalogosok közlekedésével kapcsolatos szabályokat ismerik. A hivatásos gépjárművezetők kötelezően vizsgát tettek, de a magán-

gépjárművezetők jelentős része is tanfolyamokon vett részt és vizsgát tett. A járművezetők azonban a gyakorlati közlekedésben nem gondolnak mindig arra, hogy a gyalogosok részben koruk miatt, részben felkészületlenségük miatt, velük szemben hátrányos helyzetben vannak, hogy a gyalogosok között vannak szórakozott, figyelmetlen és beteg emberek, akik emiatt a saját biztonságukra nem tudnak vigyázni és ezért nem mindig tanúsítanak olyan magatartást, amely alkalmas a baleseti veszély megelőzésére. Ezért a gyalogosok közlekedésének a biztonságára elsősorban a járművezetők kötelesek vigyázni.

A kijelölt gyalogosátkelőhelyen haladó gyalogosnak változatlanul elsőbbsége van a járművekkel szemben. Ez az elsőbbség azt jelenti, hogy a járművezetők ezeket a helyeket csak fokozott óvatossággal és mérsékelt sebességgel közelíthetik meg, úgy hogy ha a baleset megelőzése érdekében szükséges, meg is tudjanak állni, és eleget tudjanak tenni elsőbbségadási kötelezettségüknek. Az ítélkezési gyakorlat évek óta egységes álláspontot képvisel abban, hogy a járművezető a kijelölt gyalogosátkelőhelyet csak „biztonságos sebességgel”, tehát olyan sebességgel közelítheti meg, amely mellett az adott út-, látási és forgalmi viszonyok, a jármű és a járművezető pillanatnyi adottságainak és állapotának a figyelembe vétele mellett, képes a fenti kötelezettségének a teljesítésére.

A KRESZ alapján az ítélkezési gyakorlat elvárja a járművezetőtől azt is, hogy azokat a helyeket ahol a gyalogosnak áthaladási elsőbbsége van, olyan sebességgel közelítse meg, hogy azzal a gyalogosokat ne tévessze meg.

Ahhoz, hogy a gépkocsivezető ezeket a kötelezettségeket teljesíteni tudja, elsősorban az adott közlekedési körülményekkel kell tisztában lennie, pontosan és jól be kell látnia a kijelölt gyalogosátkelőhely teljes terjedelmét és annak környékét. A józan ész által diktált módon elsősorban azt köteles vizsgálni, hogy a kijelölt gyalogosátkelőhelyen van-e gyalogos; vagy annak közvetlen közelében van-e a kijelölt gyalogosátkelőhely felé irányuló gyalogosforgalom. Ha a kijelölt gyalogosátkelőhelyen vagy annak környékén az átkelőhely irányába haladó forgalmat lát, a sebességet olyan mértékűre köteles lecsökkenteni, amely mellett a gyalogos biztonságát nem veszélyezteti. Ha a gyalogosforgalom megkívánja, a járművezető a járművet a kijelölt gyalogosátkelőhely előtt megállítani is köteles.

Bár a jelenlegi KRESZ lényegesen leszűkítette a gyalogosok úttesten való áthaladásának az elsőbbségét és megszüntette a gyermekek, idős és beteg gyalogosok közlekedésének a biztosítására korábban előírt megállási kötelezettséget, és ebből arra lehetett következtetni, hogy a kijelölt gyalogosátkelőhelyek tiszteletbentartása a járművezetők részéről fokozódni fog, az új rendelkezések bevezetése után ez a feltételezés nem vált valóra, a gyalogosok biztonságát illetően a járművezetők közlekedésében nem következett be olyan változás, amely jelentősen fokozta volna a gyalogosok biztonságát.

Budapesten az összes balesetek közel 43%-át az elmúlt évben a gyalogosok elütései tették ki.

A KRESZ rendelkezései ellenére igen gyakran történnek súlyos közlekedési balesetek a kijelölt gyalogosátkelőhelyeken. Elsősorban az idős, 65–80 éves emberek válnak ilyen balesetek áldozataivá. Az ítélkezési gyakorlatból megállapíthatóan az ilyen jellegű balesetek oka elsősorban az, hogy a járművezetők elszámítják magukat. Látják a zebrán haladó, vagy a zebra felé közeledő gyalogost, de arra számítanak, hogy amíg ők elérik a zebrát, a gyalogos kikerül a jármű útjából, vagy megáll és szabad utat biztosít a járműnek. Ezért sok eset-

ben a jármű sebességét nem csökkentik, olyan sebességgel közelítik meg a zebrát, amely nem teszi lehetővé a váratlanul felmerülő veszély elhárítását. A gépkocsivezetők számításai a legtöbb esetben nem válnak be. A gyalogos nem látja a gépkocsit, ezért nem áll meg, lassítja vagy gyorsítja a sebességét és ezzel megzavarja a gépkocsivezetőt, gyakran váratlanul megfordul és visszafelé szaladva kerül a gépkocsi elé. Igen sok esetben a zebra széleinél álló gyalogos csoportból válik ki olyan személy, aki még át akar haladni az úttesten, és akinek az elütését a gépkocsivezető már nem tudja megelőzni.

Az utóbbi időben igen sok súlyos közlekedési baleset azért következett be a zebrán, mert a járművezetők ezeket a helyeket nem a biztonságos sebességgel közelítették meg, máskor nagy sebességgel hajtottak rá a zebrára, annak ellenére, hogy a zebra egyik vagy másik oldalát, a szembejövő, vagy a gépkocsival egy irányba, a másik forgalmi sávban haladó jármű takarása miatt nem látták be és a gyalogos a takart oldalról került váratlanul a gépkocsi elé.

Több súlyos közlekedési baleset következett be azért is, mert párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten, a kijelölt gyalogosátkelőhelyen vagy közvetlenül előtte kísérelték meg a járművezetők a másik jármű előzését, vagy a zebra előtt lassító jármű mellett, a másik forgalmi sávban még megkísérelték az elhaladást. Az ilyen forgalmi művelet mindig rendkívül veszélyes, mert a járművezető a másik jármű takarása miatt, a zebrát teljes szélességében nem látja be, nem tud meggyőződni a gyalogos jelenlétéről és amikor őt meglátja, már rendszerint féktávolságon belül van és így a jármű már nem állítható meg.

Az ilyen jellegű balesetet okozó gépkocsivezetők rendszerint azzal védekeznek, hogy a gyalogos váratlanul és féktávolságon belül került a gépkocsijuk elé és ezzel a védekezéssel igyekeznek a balesetért való felelősséget elhárítani.

Az ilyen védekezés azonban rendszerint eredménytelen, mert a gépkocsivezetők szabálytalan közlekedésükkel – azzal, hogy a megfelelően be nem látott kijelölt gyalogosátkelőhelyet, meg nem engedett, és nem biztonságos sebességgel közelítették meg – maguk teremtették meg a baleset közvetlen veszélyét.

Nagyon fontos új rendelkezése a KRESZ-nek az a szabály, hogy lakott területen belül, a járművek vezetői kötelesek az elindulási szándékot jelző, menetrend szerint közlekedő autóbussznak és trolibusznak a megállóhelyről való elindulását – ha ezt hirtelen fékezés nélkül megtehetik – lassítással, szükség esetén megállással is lehetővé tenni. Ez a szabály a tömegközlekezési járművek zavartalan közlekedését kívánja biztosítani és ennek a célnak az elérése csak akkor várható, ha a megállóból elindulni kívánó és a forgalomban folyamatosan haladó járművek vezetői tudatosan alkalmazzák az idevonatkozó előírásokat.

A KRESZ rendelkezése értelmében az autóbusz és a trolibusz vezetője a megállóba történt beérkezés, az utasok le- és felszállása után, a jármű összes ajtajait becsukni köteles és csak ezután jelezheti elindulási szándékát. A biztonság érdekében azonban, az elindulási szándék jelzése után néhány pillanatig még ki kell várnia, hogy a mögötte közlekedő járművek vezetői közül azok akik lassítással vagy megállással már nem képesek biztosítani az autóbusz vagy a trolibusz kiindulását, el tudjanak mellette haladni, azok pedig akik képesek erre, meg tudják tenni a szükséges intézkedéseket.

Ha a tömegközlekedési jármű vezetője nem jár el kellő gondossággal és az elindulás jelzése után valamilyen okból nem tud elindulni, maga mögött torlódást, közlekedési dugót okozhat. Abban az esetben pedig, ha a jelzés után

azonnal elindul, anélkül, hogy kivárná azoknak a járműveknek az elhaladását, amelyek vezetői nem tudják biztosítani a tömegközlekedési jármű elindulását, súlyos közlekedési baleset következhet be.

Az új rendelkezés bevezetése óta eltelt idő alatt, több súlyos közlekedési baleset következett be azért, mert egyes járművezetők ezeket a szabályokat nem alkalmazzák a gyakorlatban tudatosan. Egyes tömegközlekedési járművek vezetői, az indulási irányjelzés megadása után azonnal és anélkül indulnak ki, hogy meggyőződnének az elindulás veszélytelenségéről, és az is gyakori, hogy egyes járművezetők megkísérlik az induló autóbusz vagy trolibusz melletti elhaladást, amikor lassítással képesek lennének biztosítani a tömegközlekedési jármű biztonságos kiindulását a megállóból.

A KRESZ-nek említett rendelkezését tudatosan és következetesen kell a gyakorlatban alkalmazni és ellenőrizni, mert csak ily módon érhető el az a célkitűzés, amelynek érdekében a rendelkezést megalkották.

Az ítélkezési gyakorlat azt mutatja, hogy a közlekedési balesetek okai között változatlanul nagy szerepet játszik az ittasság. Az 1976. évi közlekedési baleseti statisztika adataiból megállapítható, hogy az elmúlt évben az ittasság okából bekövetkezett balesetek száma 1975. évhez viszonyítottn kb. 20 százalékkal csökkent, a személyi sérüléssel járó közlekedési balesetek kb. 16-17%-a következett be ittasság okából. E kedvezőnek értékelhető jelenség mellett azonban, megállapítható az is, hogy az utóbbi évben emelkedett azoknak a járművezetőknek a száma, akik szeszes italtól súlyosabban befolyásolt állapotban okozták a balesetet.

A gyakorlat azt mutatja, hogy a járművezetők, a szeszes ital fogyasztásának és ebben az állapotban való járművezetésnek a tilalmát nem értékelik reálisan. Még mindig vannak olyan járművezetők, akik azt állítják, hogy kisebb mennyiségű szeszes ital nem befolyásolja a vezetés biztonságát, mások azt hangoztatják, hogy ők még ittasan is képesek biztonságosan vezetni.

A közúti közlekedés szabályai – az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet, a KRESZ –, azt írja elő, hogy járművet csak az vezethet, aki a vezetési képességekre hátrányosan ható szer befolyása alatt nem áll és szervezetében nincs szeszes ital fogyasztásából származó alkohol. Az ítélkezési gyakorlat a vezetési képességekre hátrányosan ható szer alatt elsősorban a kábítószereket és a gyógyszereket érti. Nem vezethet járművet tehát az, aki a figyelési és koncentrációs képességet csökkentő kábítószer vagy gyógyszer hatása alatt áll. Az a személy, aki nagyobb mennyiségű gyógyszert vett be, aki altatás vagy fájdalomcsillapító injekció után kábult állapotban van, vagy akinek a rosszullete még tart, el sem indulhat a járművel. Helyes ha a közúti közlekedésben nem vesz részt olyan személy sem, aki számára ismeretlen gyógyszert vett be, kivéve, ha orvostól tudja, hogy a gyógyszernek nincs a vezetési képességeket érintő hatása.

Az a járművezető, aki a vezetési képességet csökkentő szer hatása alatt vesz részt a közlekedésben, vagy aki vezetés közben észleli magán ezek kedvezőtlen hatását és ennek ellenére tovább vezet, ha emiatt baleset következik be, a baleset okozásáért büntetőjogilag is felelősséggel tartozik.

A KRESZ a járművezetők részére – ideértve a lovaskösi hajtót és a motorkerékpárost is –, a legteljesebb alkoholtilalmat írja elő. Téves tehát az a szemlélet, hogy kisebb mennyiségű szeszes ital – egy-két pohár sör, vagy egy-két dl bor – elfogyasztása után még szabad járművet vezetni.

A tilalom szempontjából teljesen közömbös az, hogy a vezető mikor és milyen szeszes italt fogyasztott, ha a szervezetében a szeszesital-fogyasztásból származó alkohol még kimutatható. A vezetés tehát akkor is tilos, ha a vezető sokkal korábban – esetleg 8–10 órával korábban is –, fogyasztotta a szeszes italt, olyan mennyiségben, melynek alkoholtartalma még a szervezetében van.

A KRESZ-nek azon tilalmát, hogy járművet nem szabad vezetni annak, akinek a szervezetében szeszesital-fogyasztásából származó alkohol van, az ítélezési gyakorlat tágan értelmezi. A „szeszes ital” kifejezés alatt mindazokat az italokat és ételeket érti, amelyek alkoholt tartalmaznak. Tilos tehát rumos vagy konyakos meggyet, süteményeket, étvágygerjesztő alkoholos italokat fogyasztani olyan mennyiségben és olyan időben, amikor a járművezető tudja, hogy részt fog venni a közúti forgalomban és a szervezetben ezek alkoholtartalma még kimutatható.

Hazánk ítélezési gyakorlata, a szeszes italtól befolyásoltság alsó határát – az enyhe befolyásoltság legalacsonyabb fokát –, ez idő szerint 0,8 ezrelékes – mintegy 40 gramm alkohol – határában állapítja meg. Az enyhe befolyásoltság felső határa 1,5 ezrelék, ettől 2,5 ezrelékig a befolyásoltság közepes fokú, ezen felül pedig súlyos fokú.

Az alkohol nem mindig és nem mindenkinél vált ki azonos hatást. Az alkoholtűrőképesség egyénenként változik, sőt az sem kizárt, hogy ugyanannál az egyénnél, megváltozott körülmények között eltérő hatást eredményez. Jogilag ezért nem kizárt az alkoholos befolyásoltság megállapítása olyan esetben, amikor a járművezető vérében 0,8 ezrelékes alkoholkoncentrációnál alacsonyabb mértékű befolyásoltság mutatható ki, de az ittasság klinikai tünetei és a konkrét ügyben feltárt egyéb adatokból megállapítható, hogy a szeszesital-fogyasztás valamilyen mértékben szerepet játszott a közlekedési baleset bekövetkezésében.

Az alkoholos befolyásoltság tudatzavart eredményez. A tudatzavart pedig a mi büntető jogunk, a büntethetőség akadályai között, büntethetőséget kizáró okként értékeli.

Ez a rendelkezés azonban nem alkalmazható annak javára, aki a cselekményt önhibájából eredő ittas vagy bódult állapotban követte el. A mi büntető jogunk rendelkezései szerint az ittas állapotban való bűnelkövetés nem érinti a bűnösséget és nemcsak, hogy nem vonja maga után a felmentést vagy a büntetés mértékének a csökkentését, de a közlekedési bűncselekményeket egyenesen súlyosabban minősíti és ilyen esetekben súlyosabb büntetés kiszabását írja elő.

Miután a járművezetők egyrésze – és ezek közül is elsősorban a fiatalabb járművezetők – nincsenek tisztában az ittas állapotban baleset okozás büntetőjogi következményeivel, elsősorban az ilyen bűncselekmények elkövetésétől való visszatartás és a nevelés érvényesülése érdekében elmondjuk azt is, hogy ha a járművezető a közúton halálos eredményű közlekedési balesetet okoz, és a baleset bekövetkezésénél az ittasságnak is szerepe volt – ha a járművezető a balesetkor szeszes italtól befolyásolt állapotban volt –, a Büntető Törvénykönyv rendelkezései értelmében az egyébként 1 évtől 5 évig terjedő szabadságvesztés helyett, 2 évtől 8 évig terjedő szabadságvesztéssel büntethető. Súlyos testi sértés okozása esetében pedig az egyébként 2 évi szabadságvesztés helyett, ilyen esetekben 3 évig terjedő szabadságvesztést lehet kiszabni.

Az ítélezési gyakorlat azonban, a járművezető ittas állapotát akkor is durva szabálysértésnek és súlyosbító körülményként értékeli és súlyosabb bün-

tetést szab ki, ha az ittasság mértéke nem éri el a szeszes italtól befolyásoltság alsó határát (0,8 ezreléket).

Miután a KRESZ meghatározása szerint a kerékpár, a segédmotoros kerékpár és a lovaskocsi is járműnek minősül, ezeket a járműveket is csak olyan személy vezetheti, akinek a szervezetében nincs szeszesital-fogyasztásból eredő alkohol. Tilos tehát az említett járművek vezetése előtt közvetlenül, vagy vezetése közben a legcsekélyebb mennyiségben is szeszesital-fogyasztani, szeszes italtól befolyásolt állapotban ezeket a járműveket vezetni illetve hajtani, vagy olyan időben közlekedni ezekkel a járművekkel, amikor a járművezető szervezetében, korábbi szeszesital-fogyasztásból eredő alkohol van.

Ha az említett járművek vezetői vagy a lovaskocsi hajtói ezeket az előírásokat nem tartják be és ittasan közlekedési balesetet okoznak, ugyanolyan büntetéssel büntetendők, mint a gépkocsivezetők.

A ma érvényes büntetőjogi rendelkezések szerint bármilyen járműnek szeszes italtól befolyásolt állapotban való vezetése a közúton, egy évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő, akkor is ha az ittas állapotban való vezetésen túl, semmiféle más eredmény nem következik be.

A Büntető Törvénykönyv azt is előírja, hogy egyes szándékos közlekedési bűncselekmények elkövetése esetén mellékbüntetésként járművezetéstől eltiltást is alkalmazni kell, a gondatlanul elkövetett közlekedési bűncselekmények megállapítás esetében pedig alkalmazni lehet. Ez azt jelenti, hogy a járművezetőt el lehet tiltani a járművezetéstől hat hónaptól tíz évig terjedő időtartalmra, és ha az eltiltás tartama eléri az 1 évet, a vezetői engedély csak újabb vizsga letétele után kapható vissza.

A gépjárművezető súlyos következményekkel számolhat akkor is, ha ittas állapotban vezet közúton gépjárművet, de ittassága nem éri el a befolyásoltság mértékét (0,8 ezreléket). Ebben az esetben, ha gépjárművezetés közben, vagy közvetlenül vezetést előtt fogyasztotta a szeszes italt, a büntetés 5000 Ft-ig terjedő pénzbírság.

Az ittas állapotban való járművezetésnek tehát súlyos következményei lehetnek. Kérdés, hogy érdemes-e kockázatot vállalni, a vezetés biztonságát, – a járművezető szabadságát és vezetési engedélyét kockáztatni, azért a pillanatnyi örömeért és élvezetért, amit az ittas állapotban való vezetés nyújthat.

Az utóbbi években mind gyakrabban fordult elő, hogy egyes gépkocsivezetők a baleset bekövetkezése után, de még a rendőrségnek a baleset helyszínére érkezése előtt, a baleset helyszínén, az ott jelenlevők és nézelődők szeme láttára elővettek egy üveg bort vagy pálinkát a gépkocsiból és abból fogyasztottak. Előfordult az is, hogy a szeszes ital elfogyasztására felhívták a jelenlevők figyelmét, néhány ember nevét felírták és utaltak arra, hogy tanúként fogják őket megjelölni annak bizonyítására, hogy a szeszes italt a baleset bekövetkezése után fogyasztották. Az ilyen gépkocsivezetők a rendőrségi eljárás során és a bírósági eljárásban rendszerint tagadták, hogy a baleset előtt szeszes italt fogyasztottak volna, vagy legfeljebb jelentéktelen mennyiségű szeszes ital elfogyasztását ismerték be. Azzal védekeztek, hogy a szeszes italt a baleset bekövetkezése folytán felzaklatott és feszült idegállapotukban fogyasztották el, képtelenek voltak helyesen gondolkodni, mert feszült idegállapotuk megnyugtatósa miatt volt szükségük a szeszes italra.

Az ilyen védekezés nem vezet eredményre, mindig igen alapos gyanú merül fel arra, hogy a gépkocsivezető a baleset után azért fogyasztotta a szeszes italt, mert ezzel akarta leplezni azt, hogy korábban is fogyasztott szeszes italt és a baleset annak eredményeként következett be. Olyan esetekben, amikor közvetlenül a baleset után, majd ezt követően egy órán belül lehetőség nyílik a vérvételre és a vérvizsgálat elvégezhető, az ilyen védekezés rendszerint megcáfolható. Ha a vizsgálat azért nem végezhető el, mert a gépkocsivezető elhagyja a baleset helyszínét, a korábbi szeszes ital hatása alatti vezetés ugyan nem bizonyítható, de ebben az esetben sem jár jól a gépkocsivezető, mert ilyenkor a baleset helyszínének elhagyásával újabb bűncselekményt követ el.

A hasonló nehézségek megelőzése érdekében a KRESZ olyan rendelkezést tartalmaz, amely kimondja: olyan balesetnél, amikor rendőri intézkedés válik szükségessé, a rendőri intézkedés megtörténteig a vezetőnek szeszes italt fogyasztania tilos. E rendelkezés alatt azt kell érteni, hogy amíg a rendőrség a baleset helyszínére nem érkezik ki és amíg a vizsgálatot nem fejezi be, addig a gépkocsivezető semmiféle szeszes italt nem fogyaszthat. Ha a gépkocsivezető ennek ellenére szeszes italt fogyaszt, ő maga teremti meg saját maga ellen az alapos gyanút arra, hogy korábban is szeszes ital hatása alatt állt és a „ráívás” csupán ennek leplezését szolgálta.

Ezen túl a „ráívás” közlekedési szabálysértést is képez és pénzbírsággal büntetendő.

Mint a fentiekből megállapítható, a szeszes ital hatása alatti vezetésnek súlyos büntetőjogi és anyagi-jogi következményei is lehetnek és ezért tartózkodni kell a járművek vezetése közben a szeszesital-fogyasztástól, illetve tilos járművet vezetni annak, akinek a szervezetében szeszesital-fogyasztásából eredő alkohol van.

A korábban érvényben volt KRESZ előírta, hogy a balra bekanyarodni kíván jármű vezetője, elsőbbséget volt köteles adni, az ellenkező irányból (szemből) érkező, egyenes irányban tovább haladó vagy jobbra bekanyarodó járműnek, de nem tartalmazott olyan előírást, hogy a balra bekanyarodni szándékozó jármű vezetője, a bekanyarodás tényleges megkezdése előtt, köteles lett volna ismételten hátratekinteni és meggyőződni arról, hogy balról járművének előzését vagy kikerülését másik jármű nem kezdte-e meg.

A balra bekanyarodás vagy megfordulás rendkívül veszélyes forgalmi művelet, ez a művelet igen sok súlyos közlekedési baleset bekövetkezéséhez vezet, ha azt nem végzik kellő figyelemmel és körültekintéssel. Ezért az itélkezési gyakorlat már évekkal ezelőtt olyan állásfoglalást hozott és tartott fenn, amely szerint a balra bekanyarodni szándékozó jármű vezetője, közvetlenül a tényleges balra kanyarodás előtt ismételten köteles volt meggyőződni arról, hogy járművének előzésébe nem kezdett-e más jármű? Ha igen, abban az esetben elsőbbséget volt köteles biztosítani a vele egy irányban mozgó, az előzést már megkezdett és őt balról előzni szándékozó járműnek (BH. 4125.).

Az új KRESZ, ezt a kötelezettséget csak részben tartotta fenn, azzal a változtatással írta elő, hogy a balra bekanyarodni szándékozó jármű vezetőjét csak párhuzamos közlekedésre nem alkalmas úton terheli ez a kötelezettség. Ez a szabály értelemszerűen vonatkozik az úton megforduló jármű vezetőjére is. E változtatás azért indokolt, mert a párhuzamos közlekedésre alkalmas úton – akár jelölve vannak a forgalmi sávok, akár nem –, a balra bekanyarodni szándékozó jármű a tényleges kanyarodás megkezdése előtt a belső sávban he-

lyezkedik el és ezzel lehetővé teszi azt, hogy a mellette elhaladni kívánó járművek a jobboldali sávban közlekedjenek. Ilyen esetekben csak jobbról szabad megelőzni azt a járművet, amely a balra bekanyarodási szándékát irányjelzéssel jelezte és az úttesten a balra bekanyarodás előírásainak megfelelően helyezkedik el. De mindezekon túl, a párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten tilos az úttest felezővonalát – a balra bekanyarodás és megfordulás esetét kivéve – átlépni.

Az ilyen forgalmi rendelkezések mellett szükségtelen lett volna a kétszeres hátránézési kötelezettséget, illetve a balra bekanyarodni szándékozó jármű vezetőjének az ismételt hátránézési kötelezettségét fenntartani a párhuzamos közlekedésre alkalmas úton is, mert ez jelentősen késleltetné a balra bekanyarodást és ezáltal lassítaná a forgalmat, és mert ennek a rendelkezésnek a fenntartása indokolatlanul védelmezné a szabálytalanul közlekedő, az ilyen forgalmi helyzetben tilos módon közlekedő jármű vezetőjét.

Ennek a rendelkezésnek a tudatos és következetes betartása rendkívül fontos, mert az új rendelkezések értelmében most már megengedett az előzés útkereszteződésben és közvetlenül az útkereszteződés előtt is, ha a járműnek, a keresztező úton bármelyik irányból érkező járművel szemben elsőbbsége van, s így a kereszteződésben való előzések száma jelentős mértékben megnőtt és ezáltal a baleseti veszély fokozódott.

Itt kell megemlítenünk azt a rendkívül nagy baleseti veszélyt előidéző járművezetői magatartást, hogy balra bekanyarodás esetén gyakran kisívbén végzik a bekanyarodást. Ez a magatartás azért veszélyes, mert ezáltal lerövidül a bekanyarodó jármű útja és a szembejövő vagy az előző jármű vezetője erre nem számítván, megtévesztettsége folytán váratlanul kerül érintkezésbe a balra bekanyarodó járművel.

Rendkívül sok szabályszegést követnek el a járművezetők a párhuzamos közlekedés gyakorlati alkalmazásánál. Az érvényben levő KRESZ igen sok újítást vezetett be a párhuzamos közlekedés szabályainak a meghatározásával. A szabályozás alapvető újítása, hogy a jobbra tartási kötelezettséget általánosságban előírja és olyan úttesten is kötelezővé teszi, amely a párhuzamos közlekedésre is alkalmas. Előírja, hogy olyan úttesten is, amely a párhuzamos közlekedésre is alkalmas, amelyen tehát az azonos irányú forgalom számára két vagy több forgalmi sáv van, általában a külső, a jobb oldali forgalmi sávban kell közlekedni. A belső forgalmi sávra, vagy sávokra csak az előzés, a balra bekanyarodás vagy megfordulás céljából szabad ráhajtani.

Ez alól az alaprendelkezés alól csak néhány kivétel van és ezek teremtik meg a párhuzamos közlekedés lehetőségét.

A KRESZ úgy rendelkezik, hogy az olyan úttesten, ahol a forgalmi sávok nincsenek útburkolati jellel megjelölve, de az úttest párhuzamos közlekedésre alkalmas – mert az azonos irányú forgalom számára legalább $2 \times 2,50 - 2,75$ méter szélességű és legalább 500–600 méter hosszúságú útrész áll rendelkezésre –, mindaddig a jobb szélső forgalmi sávban kell folyamatosan közlekedni, amíg az üres és csak a balra bekanyarodás, illetőleg a megfordulás céljából, a megengedett helyeken és e műveletek szabályainak a betartása mellett szabad a belső forgalmi sávra ráhajtani.

Ha a jobb oldali sávban haladó jármű, egy ugyanitt haladó járművet ér utól és azt meg kívánja előzni, az előzést a feltételek megléte esetén és az előzési szabályok betartása mellett a belső forgalmi sávban elvégezheti, de a

külső sávban haladó jármű melletti elhaladás után, újra irányjelzést adva, köteles visszatérni a külső forgalmi sávba úgy, hogy a visszatéréssel a megelőzőtt járművet haladásában ne veszélyeztesse és ne zavarja.

Abban az esetben azonban, ha személygépkocsival, vagy lakott területen belül távolsági, illetve gyorsjáratú autóbusszal a vezető több járművet kíván előzni, megmaradhat a belső forgalmi sávban, akkor is ha a külső sávban a járművek nem közvetlenül egymás mögött, hanem egymástól távolabb közlekednek, de azonnal abba kell hagyni a folyamatos előzést és vissza kell térni a jobb oldali forgalmi sávba, ha a jármű haladásával az ugyanabban a sávban közlekedő járműveket haladásukban akadályozná vagy lassításra kényszerítené.

Ezzel a témával kapcsolatosan merül fel az az elvi kérdés, hogy olyan útesteten ahol két forgalmi sáv áll rendelkezésre és ahol a belső forgalmi sávban olyan lassan haladó jármű közlekedik, amely akadályozza a többi járműveket haladásukban, szabad-e az ilyen járművet, a jobb oldali forgalmi sávba való behaladással megelőzni? A kérdés azért merül fel, mert a KRESZ rendelkezése értelmében az előzést balról szabad végrehajtani és mert azok között az esetek között amikor jobbról is szabad előzni, a KRESZ ezt a változatot nem említi meg.

Ebben a kérdésben az elmélet még egységes álláspontot nem képvisel, de többségében a gyakorlatban is rendszeresen alkalmazott, azt az álláspontot képviseli, hogy ilyen esetekben az elől lassan haladó jármű melletti jobb sávban való elhaladást nem előzésnek, hanem sávvaltoztatásnak tekinti és ezért megengedettnek tartja. Természetesen tiltja a forgalmi sávok gyakori változtatását, a gyorsabb haladás érdekében.

A párhuzamos közlekedés jelenlegi szabályai szerint, ha a személygépkocsi vagy a távolsági, illetve gyorsjáratú autóbusz az előzés befejezése után nem tud visszatérni a jobb oldali forgalmi sávba, mert az telített, abban az esetben ezek a járművek folyamatosan tovább haladhatnak a belső forgalmi sávban mindaddig, amíg a jobb oldali – a külső – forgalmi sávba való visszatérés lehetősége megnyílik. Minden más jármű azonban, csak az előzés, a kikerülés és a szabályszerű besorolás céljából haladhat átmenetileg a belső forgalmi sávban.

Abban az esetben azonban, ha a párhuzamos közlekedésre alkalmas útesteten kettőnél több forgalmi sáv van, a korábban említett szabályok értelemszerű alkalmazása mellett, a második forgalmi sávban bármilyen járművel szabad közlekedni, de a harmadik vagy ha van, a további forgalmi sávokra – a balra kanyarodás esetét kivéve – csak személygépkocsival szabad ráhajtani. Ezeket a további forgalmi sávokat más járművek még előzés vagy kikerülés céljából sem vehetik igénybe.

A párhuzamos közlekedés egyik alapszabálya a sávtartási kötelezettség. Ez azt jelenti, hogy a forgalmi sávokat a gyorsabb előrehaladás érdekében kis távolságokon belül nem szabad változtatni, mert az ilyen közlekedés veszélyes.

De jelenti azt is, hogy ha a forgalom sűrűsége miatt a forgalmi sávokban összefüggő járműoszlopok alakultak ki, ezeket megbontani és forgalmi sávot változtatni csak akkor szabad, ha a jármű vezetője a járműoszlopból ki akar válni, ha bekanyarodásra vagy megállásra kíván felkészülni.

A régi KRESZ megengedte a párhuzamos közlekedést minden olyan úton, ahol a menetirány szerinti jobb oldalon több forgalmi sáv állt rendelkezésre és

bár a jobbratartási kötelezettséget szintén alapelveként tartotta fenn, párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten, a jobbra tartási kötelezettséget nem írta elő.

Bár több mint egy év telt el az új szabályok bevezetése óta, úgy tűnik, hogy a párhuzamos közlekedés új szabályai a gyakorlatban még nem érvényesülnek teljességükben. A járművezetők a gyakorlati közlekedésben még nem alkalmazzák tudatosan ezeket az új szabályokat. Különösen azokon az úttesteken ahol a forgalmi sávok nincsenek útburkolati jelekkel megjelölve, a közlekedés sokszor teljesen ötletszerűen, bizonytalanul zajlik. Autóbuszok, tehergépkocsik, sőt motorkerékpárok is, gyakran a belső forgalmi sávban közlekednek folyamatosan, akkor is ha a jobb oldali sáv szabad. Ennek a jelenségnek az az oka, hogy a járművezetők attól félnek, hogy a jobb oldali sávban akadályokba ütközhetnek és emiatt folyamatos haladásuk megszakad, a belső forgalmi sáv telítettsége miatt pedig, oda csak nehezen tudnak visszatérni.

A gépkocsivezetők oktatása során szerzett tapasztalatokból arra lehet következtetni, hogy a járművezetők még nem ismerik megbízhatóan a párhuzamos közlekedés szabályait. De levonható az a következtetés is, hogy egyes járművezetők tudatosan azért nem alkalmazzák az új szabályokat, mert attól tartanak, hogy ezek alkalmazása által hátrányba kerülnének azokkal a járművezetőkkel szemben, akik a szabályokat nem tartják be.

A párhuzamos közlekedés új szabályai, éppen úgy mint a KRESZ többi megváltozott szabályai, közlekedésünk fejlesztését és biztonságának a növelését célozzák. Minden gépkocsivezető érdeke tehát a szabályok betartása, mert csak így biztosítható a balesetmentes közlekedés.

A KRESZ egyik legfontosabb, a biztonságos közlekedés alapfeltételét jelentő szabálya az, hogy járművet csak az vezethet, aki a jármű biztonságos vezetésére képes állapotban van, aki a vezetési képességre hátrányosan ható szerbefolyása alatt nem áll, és szervezetében nincs szeszital-fogyasztásából származó alkohol.

A szeszital-fogyasztásával és az ilyen állapotban való vezetés kérdéseivel fentebb már részletesen foglalkoztunk, a „biztonságos vezetésre képes állapot” fogalma azonban részletesebb magyarázatot igényel.

A közlekedési ítélkezési gyakorlatban, a konkrét ügyek elbírálása során gyakran merül fel az a kérdés, hogy a „biztonságos vezetésre képes állapot” fogalma alatt, mit kell érteni? Melyek azok a vezető személyében, testi vagy lelki adottságaiban rejlő fogyatékoságok, amelyek a vezetés biztonságát csökkentik és amelyek fennforgása esetén tilos járművet vezetni?

A járművezetők általában ismerik azt a szabályt, hogy „járművet az vezethet, aki a jármű vezetésére képes állapotban van” de mert e rendelkezés csak általános tilalmat állapít meg és nem konkretizálja azt, hogy ez alatt milyen testi vagy lelki fogyatékoságokat kell érteni, ennek a rendelkezésnek nem tulajdonítanak nagy jelentőséget, a tilalmat majdnem kizárólag a szeszital-fogyasztására szűkítik le és a gyakorlatban alig vannak tekintettel más, a biztonságot csökkentő vagy kizáró állapotokra.

Az említett tilalomnak ilyen értelmű szemlélete helytelen és veszélyes.

Abból a tényből, hogy a KRESZ a szeszital-fogyasztásának a kérdésével külön foglalkozik, nem kétséges, hogy az említett tilalom minden más olyan esetre vonatkozik, amely a biztonságos vezetésre képes állapotot befolyásolhatja.

Anélkül, hogy a teljességre törekednénk, vegyük számba azokat a leggyakrabban előforduló testi és lelki állapotokat, amelyek alkalmasak a biztonságos vezetésre képes állapot befolyásolására, amelyek rontják a járművezető vezetési képességeit.

Már említettük, hogy a KRESZ nem sorolja fel még példálózva sem azokat a testi vagy lelki fogyatékoságokat, amelyek a biztonságos vezetésre képtelen állapot előidézői lehetnek. Erre nem is lenne lehetőség, hiszen az ember vezetési képességét sokféle biológiai, fiziológiai és pszichikai tényező befolyásolhatja, sőt az embertől független külső tényezők is korlátozhatják az ember vezetési képességeit.

Biztonságos vezetésre képtelen állapotot idézhet elő a vezető időleges testi fogyatékosága, végtagjainak, érzékszerveinek a vezetési műveletek elvégzésében való időleges korlátozottsága (a vezető időleges látási, hallási zavara), beteg, lázas állapota (magas vérnyomása, cukorbetegsége stb.), idegfáradtsága, felzaklatott idegállapota, ingerlékenysége, türelmetlensége, az időjárás tényezőknél az egyes érzékeny idegzetű személyekre tett kedvezőtlen hatása, különböző gyógyszerek hatása alatti állapot, az ösztönélet zavarai, a vezető testi fáradtsága, kimerültsége stb. Az ilyen testi vagy lelki zavarral küzdő vezetőnek nem szabad járművet vezetni, mert ilyen állapotban nincs a biztonságos vezetésre képes állapotban.

A gyakorlatban többször előfordul, hogy a vezető rendkívüli fáradtsága vagy kimerültsége miatt vezetés közben elalszik és emiatt súlyos baleset következik be.

Az elalvás miatt bekövetkezett közlekedési balesetért, a járművezető általában felelősséggel tartozik, az ilyen állapotban való vezetés rendkívül veszélyes és durva szabálysértést képez. Tudott dolog ugyanis, hogy az elalvást megelőzően a járművezető fizikai és pszichikai állapotában jelentkeznek olyan jelenségek, amelyekből a járművezető képes felismerni a biztonságos vezetésre képtelen állapotát. A járművezetőnek ezekre a jelenségekre fel kell figyelnie és ennek megfelelően kell cselekednie. Ilyen esetekben a gépkocsival meg kell állnia, különböző frissítő mozgásokkal, esetleg rövid alvással, vagy tornával, esetleg mosakodással kell a fáradtságot leküzdeni és az elalvást megakadályozni.

A tapasztalat azt mutatja, hogy a gépkocsivezetők világszerte – s így hazánkban is –, fáradtságuk, felzaklatott idegállapotuk, néha alkoholfogyasztásuk hatásának ellensúlyozására gyógyszereket használnak és ezektől várják a biztonságos vezetést akadályozó tünetek megszűnését. Ezek a gyógyszerek azonban nem mindig váltják ki a várt hatást, hanem gyakran éppen ellentétesen hatnak, a vezetőben félelmi, bizonytalansági, határozatlansági érzést váltanak ki és ezzel nemhogy csökkentik, de fokozzák a baleseti veszélyt.

A járművezető akkor jár el helyesen, és akkor előzheti meg a baleseteket, ha a biztonságos vezetésre képtelen állapotban meg sem kezdi a vezetést, vagy ha a vezetés biztonságát csökkentő állapot vezetés közben lép fel és azt menet közben észleli magán, a járművet leállítja és mindaddig nem vezet tovább, amíg ez az állapot meg nem szűnik.

Persze tudatában vagyunk annak, hogy a szolgálatban levő gépkocsivezető nem minden esetben tehet eleget az ilyen kívánalomnak. Annyit azonban mindenképpen el kell várnunk a járművezetőtől, hogy ha ilyen állapot lép fel, azt felettes parancsnokának jelentse, aki indokolt esetben megteszi majd a szükséges intézkedéseket. Ez a kötelezettség azért is terheli a járművezetőt, mert a KRESZ

előírja, hogy a jármű üzemtartója nem engedheti meg a jármű vezetését olyan személynek, aki a biztonságos vezetésre képtelen állapotban van, s így az üzemtartó is felelősséggel tartozik azért, ha a járművezető kezdőzetlen egészségi állapota miatt következik be a közlekedési baleset.

A KRESZ pontosan meghatározza az előzés szabályait és az előzési tilalmakat. Ennek ellenére igen sokan előznek szabálytalanul és igen sok közlekedési baleset következik be az előzési szabályok be nem tartása, vagy helytelen alkalmazása miatt.

Miután az előzés általában nagyobb sebességgel történik, egyike a legveszélyesebb és legsúlyosabb baleseteket eredményező forgalmi műveleteknek. E cikk terjedelme nem teszi lehetővé, hogy az előzés során bekövetkezett balesetek minden változatára rámutassunk, ezért csupán az előzés során a leggyakrabban bekövetkező balesetekre kívánjuk felhívni a figyelmet.

A közlekedési baleseti statisztikából és az ítélkezési gyakorlatból az állapítható meg, hogy az előzés közben bekövetkezett balesetek egyik leggyakoribb oka az, hogy az előzésben levő járművek, előzés közben nem tartanak megfelelő oldaltávolságot a megelőzendő járművek melletti elhaladásuk során. Különösen feltűnő, hogy ilyen esetekben igen sok kerékpáros, vagy segédmotorkerékpáros szenved súlyos balesetet, annak ellenére, hogy ezek a járművek aránylag lassan haladnak, az úttesten kevés helyet foglalnak el, megelőzésük rövid idő alatt és rövid távon elvégezhető és ezért gyakorlatilag ezeknek a járműveknek a megelőzése nem kellene, hogy különösebb veszéllyel járjon.

Ezeknek a járműveknek a gyakori balesete azért következik be, mert sokszor nem az úttest szélén közlekednek, nem tartanak határozott irányt, gyakran kacsáznak az úttesten, nem figyelik a mögöttük levő forgalmat, sokszor hirtelen és váratlanul változtatnak irányt anélkül, hogy megfelelő irányjelzést adtak volna, gyakran nincsenek kivilágítva, sokszor több kerékpáros egymás mellett közlekedik, máskor a kerékpárosok ittasan vesznek részt a közlekedésben.

De a kerékpárosok előzése közben bekövetkezett balesetekért, a legtöbb esetben a járművezetők felelőssége is megállapítható, mert a járművezetők igen gyakran, annak ellenére, hogy az úttest szélessége és forgalmi viszonyai lehetővé teszik, előzés közben nem tartanak megfelelő oldaltávolságot, olyan közelségben haladnak el a megelőzendő kerékpárosok vagy segédmotoros kerékpárosok mellett, olyan közelségben végzik el az előzést, hogy a kerékpáros váratlan és néha alig észlelhető megingása, irányváltottatása vagy az egyenes irányból való kilengése, már veszélyes helyzetet teremt.

Az ítélkezési gyakorlatból azt a következtetést is le lehet vonni, hogy az ilyen jellegű közlekedési balesetek elkövetői általában a fiatalabb gépkocsivezetők, akik hajlamosabbak a kockázatvállalásra, akik még nem rendelkeznek megfelelő vezetési tapasztalatokkal.

A kerékpárosok és segédmotoros kerékpárosok megelőzésénél számítani kell azokra a szabálytalanságokra, figyelmenlenségekre amelyek a kerékpárosok szabálytalan vezetése folytán felmerülhetnek és – a KRESZ kötelező rendelkezésére is tekintettel – ezeknek a járműveknek az előzése közben olyan oldaltávolságot kell tartani, amely mellett az előzés biztonságosan elvégezhető. Különösen lakott területen kívül, vidéken vagy kisebb helységekből kell nagy figyelmet tanúsítani, mert ezeken a helyeken kevesebb közlekedési gyakorlattal rendelkező idősebb kerékpárosokkal, vagy kerékpározó gyermekekkel lehet találkozni.

A KRESZ meghatározza, hogy az egyes járművek, különböző helyeken és útviszonyok mellett milyen sebességgel közlekedhetnek. A gyakorlatból az a következtetés is levonható, hogy a járművezetők igen gyakran sértik meg a sebességgel kapcsolatos közlekedési szabályokat és emiatt igen sok súlyos baleset következik be. A gyorsajtás – a meghatározott sebesség vagy a biztonságos sebesség határainak a túllépése – a leggyakoribb baleseti ok és sajnos az ez okból bekövetkezett balesetek általában a legsúlyosabb kimenetelűek, miután a nagy sebességgel bekövetkezett ütközés általában nagy romboló erőt fejt ki.

Az ilyen okból bekövetkezett balesetek tényleges oka rendszerint az, hogy a gépkocsivezetők egyrésze a gépjármű sebességét nem alkalmazza tudatosan az adott forgalmi, látási és útviszonyokhoz, a vezető és a jármű pillanatnyi adottságaihoz. Nem mindig fordítanak kellő figyelmet a biztonságos sebesség megválasztására, nem veszik kellően figyelembe az úttest forgalmát, állapotát, vonalvezetését, méreteit, nincsenek tekintettel az úttest lejtésére. Sok baleset – különösen télen –, azért következik be mert a gépjárművezetők nincsenek tekintettel az időjárási viszonyokra, a sötétedésre, az úttest síkos állapotára. Ködben, nagy szélben vagy hóesésben olyan sebességgel közlekednek, amelynek a féktávolságát nem látják be és ezért a váratlan akadály előtt, vagy veszélyben megzavarodnak, elvesztik vezetési biztonságukat és hibás vezetési műveletet hajtanak végre.

Sok gépkocsivezető nem ismeri kellően gépkocsijának műszaki adottságait, nincs tisztában a gépkocsi állapotából – különösen a gumik kopott állapotából – eredő veszéllyel. Mások hibás műszaki állapotban levő gépkocsival vesznek részt a forgalomban. A gyorsajtás oka gyakran a gépkocsivezető ittas állapota. Ilyenkor a balesetveszély sokszorosára nő.

Sokan – különösen a fiatalabb és tapasztalatlanabb gépkocsivezetők nincsenek tisztában a túlzott sebesség használatából eredő veszély mértékével, nem ismerik az észlelési idő, a fékút fogalmát, a fékezés határfokát különböző útviszonyok és terhelési viszonyok mellett. A fiatalabb gépkocsivezetők gyakran nincsenek tisztában a saját képességeikkel, azokat túlbecsülik, hajlamosak a kockázatvállalásra, a veszélyek lebecsülésére. Ezek a körülmények és jellemvonások motiválják a leggyakrabban a gyorsajtást.

A közúti közlekedésben a jármű sebességét mindig tudatosan az út-, a látási és a forgalmi viszonyokhoz kell alakítani úgy, hogy a vezető a járművet meg tudja állítani az általa belátott távolságon belül és minden olyan akadály előtt, amelyre az adott körülmények között számítani kell.

A Magyar Néphadsereg gépkocsivezetői nem elszigetelten közlekednek, hanem részesek a közúti forgalomnak. Sokszor igen nehéz feltételek mellett látják el feladataikat. A közlekedés biztonsága és zavartalansága fontos társadalmi érdek, melynek biztosítása minden gépjárművezető feladata és kötelessége, ez alól a katonai gépkocsivezetők sem kivételek. Feladataikat azonban csak megfelelő felkészültséggel és lelkiismeretességgel tudják elvégezni. Ehhez a törekvéshez kívánunk e cikk leközlésével hozzájárulni.