

JOGI FÓRUM PUBLIKÁCIÓ

**Elvárhatóság kérdései a közlekedési büntetőjogban.
(lassulás és reakcióidő)**

Szerző: dr. Karasz Zsuzsanna

2015. november 10.

Kecskemét

I. Az elvárható lassítás

A közlekedési bűncselekmények keretdiszpozícióit kitöltő egyik jogszabály a KRESZ, mely számos rendelkezése szól az elvárható közlekedési magatartásról a kanyarodás, a hátramenet végzése, az előzés, az útkereszteződés, gyalogos-átkelőhely megközelítése, stb. esetére. A közlekedési balesetek túlnyomó többsége járművek ütközése, illetve jármű és gyalogos „találkozása” során következik be. A baleset okának a vizsgálatakor nélkülözhetetlen a baleset előzményeinek a rekonstruálása, így többek között a járművek sebességének, a járművezetői magatartások szemügyre vétele, mivel ebből is következtetések vonhatóak le a baleset okára vonatkozóan, különös figyelemmel a balesetben részesek által tanúsított magatartások elvárható volta tekintetében. Ezek egy részének a vizsgálata szakértelmet igénylő kérdés, másrészt inkább jogkérdés, bírói mérlegelést igénylő kérdés. Kihangsúlyozandó azonban, hogy a nyomozó hatóságnak kiemelkedő szerepe van a baleset utáni „nyomok” , adatok rögzítésében, hiszen csak az összes adat, körülmény, nyom birtokában lehetséges megalapozottan döntést hozni. Egy adat, nyom hiánya, vagy nem pontos rögzítése már bizonytalan kiindulási alapot ad, mely pontatlan, bizonytalan következtetések levonását és esetlegesen további téves döntése sorozatát vonhatja maga után.

A baleset elemzése során számos körülményt vizsgálni kell, mint például az adott közlekedési szituációra vonatkozó KRESZ rendelkezést, a balesetben részesekre vonatkozó jogszabályi előírásokat és azok betartását, a járművek sebességét stb.. A járművek a baleset előtt a járművezető által meghatározott sebességgel haladnak (ütközés előtti haladási sebesség), majd általában az ütközés előtt vagy közben a megállás érdekében lassítanak, vagy fékeznek (ütközési sebesség). A lassítás mértékét a „lassulás” fogalma fejezi ki, amely az időegység alatt bekövetkező sebességkülönbséggel egyenlő. Amíg gond nélkül közlekedik a járművezető, addig fel sem merül benne, hogy különböző közlekedési szituációkban mekkora lassítást használ. Más a helyzet akkor, ha baleset történik, ilyenkor a lassulás vizsgálata nélkülözhetetlen. Erre vonatkozóan a jogalkalmazók gépjármű-szakértők vesznek igénybe. A szakértők túlnyomó többségben az adott körülmények között lehetséges legnagyobb lassulást állapítják meg, e körben azt vizsgálják szakértői módszerekkel, hogy a járművezető a fizikailag lehetséges legrövidebb idő alatt állt-e meg, késedelem a járművezető részéről történt-e.¹

¹ Közlekedési Bírák Egyesülete: A közlekedési jogalkalmazás egyes kérdései, Kecskemét, Közlekedés Bírák Egyesülete a kiadó, 1998, 175-180. oldalai

Mi várható el a járművezetőtől? Jogalkalmazói körben elterjed felfogás szerint ha valaki csak lassítással elkerülhető közvetlen veszélyt ismer fel (mint például a gyalogos elébe szalad a járdáról), akkor a járművezetőtől az azonnali fékezés az elvárt magatartás, nem pedig annak mérlegelése, hogy a közvetlen fékezéssel nem hoz-e más közlekedésben részt vevőt veszélyhelyzetbe. Nem veszélyhelyzetben ugyanakkor a jogszabály is tiltja a másokat potenciálisan veszélyeztető, megtevesztő intenzitású (hirtelen fékezés tilalma) fékezést. Miért is van ennek jelentősége? Mert vizsgálni kell baleset esetén, hogy lassító fékezéssel elhárítható/elkerülhető lett volna-e az ütközés. Ugyanis a KRESZ rendelkezése szerint bizonyos esetekben lassító fékezésre az elsőbbségi helyzetben lévő vezető a baleset elhárítása érdekében köteles, ugyanakkor a másokat veszélyeztető vészfékezésre nem.

1/a.) Az üzemszerű lassulás és a sebesség összevetése.

A fentiekből jól látható, hogy kétféle, minőségileg és számszerűségében is eltérő fékezés létezik: üzemszerű fékezés és vészfékezés. „A járművek sebességcsökkentésével kapcsolatban háromféle „lassulásról” :

- 1.) lassulás mindenkori pillanatnyi értéke,
- 2.) lassulás valamely adott időtartamra vonatkoztatott átlagos értéke,
- 3.) lassulás valamely adott úthosszra vonatkoztatott átlagos értéke.

Az első minőségileg is eltér az utóbbi kettőtől, az utóbbi kettő pedig számszerűen is eltér egymástól. Ezért ha valaki a járműlassulás számértékre hivatkozik bizonyítékként, akkor minden esetben, amikor ennek valakire nézve következmény lehet, tisztázni kell, hogy melyik fenti három lassulásról van szó.

Mindemellett rögzítendő az a tény is, hogy amikor lassulásra hivatkozom, akkor az útra vonatkoztatott átlagos lassulásra gondolok, amennyiben nem, akkor ezt kifejezetten kiemelem”.²

Az üzemszerű lassulás mértékének nincs alsó objektív határa. A járművezető maga dönt arról, hogy mikor és hol kezd fékezni, és sem jogszabály, sem valamilyen fizikai törvényszerűség nem kötelezi a fékhatás meghatározott küszöbértékének az elérésére. Az üzemszerű lassulásnak azonban létezik felső határa, mivel növekedése egyszer csak átvált a vészfékezésbe. Ez a felső határ azonban nem objektív, hanem emberi megítéléstől függ.

² Destek Miklós, Draskóczy Magda, Irk Ferenc, Roszmsz András : Elvárhatóság a közlekedésben, Budapest-Szeged, 1988.,9-13. oldalai

A felső határ szubjektív volta azonban nem jelenti azt, hogy megállapodásszerűen ne lehetne és ne kellene azt számszerűsíteni. Műszaki szakemberek tudják azt meghatározni megfelelő adatok birtokában (mint például száraz úton, a gumiabroncs és a jármű típusának ismeretében), hogy mekkora sebességgel lehet áthaladni, vagy kanyarodni.

A sebesség és a lassulás szubjektív minősítése elviekben egyforma is lehetne, gyakorlatilag azonban nem az. Mi ennek az oka? A járművek sebességének az adott körülményekhez képest „kis” vagy „nagy” voltát minden, a közlekedés bármely ágával foglalkozó szakember maga is tudja számszerűsíteni, hiszen például amikor egy adott útkanyarulatban érzi, hogy mi az a sebesség amivel a kanyart még be tudja venni, ekkor rátekint a sebességmérőre és máris tudja, hogy a szubjektív megítélése szerint számszerűen mennyi az üzemszerűnek tekinthető sebesség felső határa. Ugyanakkor egész más a helyzet a lassulás megítélésénél. Egyrészt, mert a lassulás nem valami stacionárius állapot (mint a sebesség), amit aránylag hosszú ideig lehet megfigyelni, hanem csak néhány másodpercig, másrészt a gépjárművek nem rendelkeznek beépített lassulásmérővel, így a járművezető sem tudja a lassulást számszerűsíteni ellentétben a sebességgel vagy a távolsággal.³

l/b.) Az üzemszerű lassítás számszerűsítése.

Az üzemszerű lassítás felső határának a meghatározása egyértelműen megfelelő szakmai ismereteket kíván, e körben számos kísérletet végeztek már, melyek során személygépkocsi, tehergépjármű és autóbusz lassítását vizsgálták. „Ezek eredményeként az alábbi tapasztalatok kerültek levonásra:

- a járművezetőt soha, sehol nem szabad olyan nagy átlagos lassulásra kényszeríteni, ami már saját vagy mások életét, testi épségét veszélyeztetheti,
- a vezetőkre kényszerített átlagos lassulás legfeljebb akkora lehet, amekkorát még az együtt közlekedő járműfajták közül a legérzékenyebb is elvisel,
- a még eltűrhető legnagyobb átlagos lassulás számértéke élesen nem határozható meg, megadása szubjektív döntés, elhatározás kérdése,
- ez az érték nem lehet nagyobb annál, amit napjaink szellemileg, testileg ép, felnőtt közlekedő lakosságának a túlnyomó része még eltűrhető, megvalósítható maximumnak tart,
- a helyes számérték további kísérletekkel még finomítható.

³ Destek Miklós, Draskóczy Magda, Irk Ferenc, Roszmusz András :Elvárhatóság a közlekedésben, Budapest-Szeged, 1988.,15,17. oldalai

A fenti szempontok és az elvégzett kísérletek alapján a folyamatos közlekedésben, hangsúlyozottan nem veszélyhelyzetben az útra vonatkoztatott átlagos lassulás üzemszerűnek, másokat nem veszélyeztetőnek tekintendő akkor, ha értéke nem haladja meg a $2,5 \text{ m/s}^2$ -et. Ez annyit jelent, hogy 50 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi a fékpedál lenyomásától kezdve legalább 39 méteren áll meg, a 60 km/h sebességű pedig 56 méteren. a lassulás pedig annyira állandó amennyire azt a vezető meg tudja valósítani. Ez tehát az üzemszerű lassulás felső határa”.⁴

„A folyamatos közlekedésben az útra vonatkoztatott átlagos lassulás bizonyosan veszélyeztethet másokat, ha értéke nagyobb vagy egyenlő $3,5 \text{ m/s}^2$ -nél. Ez akkor következik be, ha 50 km/h sebességgel közlekedő jármű a fékpedál megérintésétől kezdve 28 méteren belül áll meg, vagy a 60 km/h sebességű jármű pedig 40 méteren belül áll meg, még akkor is, ha a lassulás közben annyira állandó amennyire ezt a vezető képes megvalósítani. Ez tehát a veszélyesnek minősülő átlagos lassulás alsó határa.

Összegezve elmondható, hogy az átlagos lassulás $2,5$ - $3,5 \text{ m/s}^2$ értéktartomány között van, ez az ún. „szürke zóna”. Nagyobb mint az elvárható lassulás, de kisebb mint a várhatólag már veszélyeztető lassulás. Ezért ezt eltűrhető lassulásnak kell tekinteni. Természetesen a mindenkori közlekedési helyzettől (járművezetőtől, járműtől, közlekedési partnertől stb.) függ, hogy minek kell tekinteni.”⁵

II. Felismerési reakció

A sebesség mellett a járművezető által a közlekedési szituációban tanúsított magatartás, a váratlanul felmerülő helyzetre adott válaszreakciója és ezen magatartás végrehajtásának ideje. Reakcióidő alatt az inger megjelenésétől a reakció kezdetéig tartó időtartamot értjük. Az inger megjelenése objektív, egyéntől független tény. A reakcióidőnek három szakasza ismeretes.

Az első szakasz hossza az inger egyértelműségétől, jól felismerhetőségétől és attól, hogy inger - amire a járművezetőnek reagálnia kell - milyen szögtávolságban jelenik meg a vezető pillanatnyi tekintési

⁴ Destek Miklós, Draskóczy Magda, Irk Ferenc, Roszmusz András :Elvárhatóság a közlekedésben, Budapest-Szeged, 1988.,43-45.olalai

⁵ Destek Miklós, Draskóczy Magda, Irk Ferenc, Roszmusz András :Elvárhatóság a közlekedésben, Budapest-Szeged, 1988.,47. oldala

irányától, a „pásztázás” során mikor esik rá a tekintet. A második a döntési fázis hossza a lehetséges válaszok számtól és a döntés nehézségi fokától függ és igen nagy egyéni eltéréseket mutat.

A harmadik szakasz a mozgásválasz kivitelezésének időigénye. Ennek a szakasznak az időtartama viszonylag rövid és az előző kettőhöz képest nem nagy az egyéni eltérések jelentősége.

Ige nagy szerepe van a közlekedésben az inger megjelenése és az inger felismerése között eltelő időnek, ezért is hívhatjuk ezt inkább „felismerési” reakcióidőnek. Ez a fogalom a reakcióidő definíciójának azt az elemét hangsúlyozza, amely szerint a reakcióidő nemcsak az inger felismerésének kezdetétől a reakció kezdetéig terjed, hanem az inger megjelenése és az inger felismerésének kezdete közötti, a látómező pásztázását, a különféle információk gyűjtését és szűrését tartalmazó időt is.

Az igazságügyi szakértők amikor reakcióidőről beszélnek, akkor erre a felismerési reakcióidőre gondolnak.

Mind hazánkban, mind külföldön az elmélet és a gyakorlati szakemberek között számos vitát vált ki a felismerési reakcióidő terjedelme. Hazánkban az Igazságügyi Szakértői Intézet módszertani levele az iránymutató, mely szerint az egészséges, józan, kipihent embereknél az átlagos reakcióidő a közlekedési helyzetben 0,7 másodperc körül van.⁶

II/a.) A reakcióidővel kapcsolatos „problematikus kérdések”

A tényleges vagy elvárható felismerési reakcióidő pontos meghatározása annak mérési nehézségeiből adódik. A laboratóriumi vizsgálatok erre teljesen alkalmatlanok, mert ott a valós közlekedési étellel azonos vagy akárcsak ahhoz hasonló körülményeket nem lehet teremteni. Ugyanis az ilyen körülmények között végzett kísérletek azt mutatták, hogy a reakcióidő jóval magasabbnak bizonyultak és a helyzettől, valamint az egyénektől függően nagy szóródást mutattak. Ugyanakkor az biztosan megállapítható volt, hogy az ingerek egyértelműek, jól észrevehetőek voltak és a vizsgált személyek teljes figyelemmel koncentráltak, viszont tették ezt úgy, hogy más tevékenységet eközben nem végeztek ellentétben a valósággal. Az is bebizonyosodott, hogy a legnagyobb bizonytalansági tényező a veszély felismerésnek szakaszából ered.

⁶ Destek Miklós, Draskóczy Magda, Irk Ferenc, Roszmusz András :Elvárhatóság a közlekedésben, Budapest-Szeged, 1988.49,51. oldalai, valamint Igazságügyi Közlöny 1981/12. szám 302-306. oldalai

Johansson és Rumer végezte el az azóta és számos kísérlettel alátámasztott vizsgálatot, melynek a legfontosabb megállapítása volt, hogy amennyiben a járművezetőnek szóló akusztikus inger váratlanul jelent meg, a résztvevők eredményeinek 90 %-át figyelembe véve a felismerése reakcióidő 2 másodpercre nőtt. Más, ugyancsak kísérleti szituációban végzett vizsgálatok bebizonyították, hogy az éjszakai felismerési reakcióidő ennél lényegesen hosszabb.⁷

A téves megítélés abból adódik, hogy egyrészt a laboratóriumi vizsgálatok eredményeit alkalmazhatónak vélték a mindennapi életre is, másrészt sokáig nem akarták figyelembe venni az egyes emberek közötti egyéni eltéréseket. Lényegében mind a mai napig megoldhatatlan feladatnak tűnik a valós élet váratlan helyzeteihez hasonló vagy azzal közel azonos szituációkat produkálni és ilyen körülmények között vizsgálni a reakcióidőt. Emiatt nagyon nehéz abban a kérdésben állást foglalni, hogy a járművezetőt késedelem terheli-e, vagyis az, hogy indokolatlanul késve reagált-e a váratlanul felbukkanó a közlekedési helyzetre. De ugyanemmiatt szinte lehetetlen a közlekedési balesetek utólagos bizonyítási kísérlettel történő rekonstruálása, hiszen ott már a résztvevők- legyen akár tanúk, vagy egyéb résztvevők - egy előre várt helyzetre készülnek fel, tudják mit kell nézni, várni és erre rákoncentrálhatnak.

A 0,7 másodperces felismerési reakcióidő nem feltétlenül tartható. Miért? Egyrészt, mert a felismerési reakcióidő hosszúságát a gyakorlatban alapvetően befolyásolja, hogy a járművezető mennyire van felkészülve arra, hogy gyors reagálást igénylő helyzetbe kerül, vagyis mennyire lepődik meg vagy ijed meg a helyzettől. Ugyanakkor azt is hangsúlyozni kell, hogy a felismerési reakcióidő hosszát meghatározó pszichofiziológiai jellemzők kivétel nélkül minden embernél szerepet játszanak, azonban egy esetleges döntési, cselekvési késedelem alkalmával nem szolgálnak az egyén számára feltétlenül mentségül, vagy nem okvetlenül jelentenek enyhítő körülményként. Az azonban elmondható, hogy az emberek túlnyomó többsége elvárhatóan viselkedik és a felismerési reakcióideje is hosszabb, mint a fenti átlagos reakcióidő érték.

⁷ Johansson.G.-Rumar.K.:Driver's brake reaction times Human factors 1971/15. szám 23-27. oldalai

A szakemberek egy csoportja szerint az is megállapítható, hogy a felismerési reakcióidő három ismertetett szakasza közül az első hossza a legmeghatározóbb, s ez befolyásolja alapvetően a második kettőt, de különösen a döntési fázis hosszát.

Álláspontjuk szerint a 0,7 másodperces reakcióidő csak abban az esetben fogadható el, amennyiben a járművezető előre várja és tudja a veszélyhelyzetet. Ez azonban nem lehetséges, mivel a vezető nem tudja hogy hol és mikor kerül ebbe a veszélyhelyzetbe. Több szakembercsoport többféle, a fentiekől eltérő reakcióidőre tett javaslatot, de egyik sem vált általánosan elfogadottá.

Ugyanakkor az általánosan elfogadottá vált vélemény, hogy az éjszakai reakcióidő hosszabb, mint a nappali, másrészt a váratlan és a várható veszélyek között célszerű különbséget tenni.

Az Igazságügyi Műszaki Szakértői Intézet ezzel kapcsolatos módszertani levele (amely a 0,7 másodperces reakcióidőt vesz kiindulási alapul és a szakértők is ezzel a kiindulási alappal dolgoznak legtöbb esetben) is számos vitát vált ki. Egyesek szerint nem elfogadható, főként abban az esetben amikor az átlagostól eltérő reakcióidő megállapítása látszik indokoltnak. De nyilvánvalóan a szakértők is elfogadott egységes számtani adatokkal tudnak dolgozni, amíg attól eltérő nem kerül általánosan elfogadottá.

Felmerült egyébként e körben annak az igénye, hogy a 0,7 másodperces reakcióidő egy kiindulási alap legyen, azonban a szakértők többféle felismerési reakcióidővel számoljanak és a bírák feladat lenne az összes baleseti körülmény figyelembevételével a helyeset kiválasztani.”⁸

Összefoglalva elmondhatóak az alábbi törvényszerűségek:

- a felismerési reakcióidő legfontosabb részegysége (részideje) a felismerési idő. Ez az időtartam azonban mérhetően nem választható le a felismerési reakcióidőről,
- a felismerési reakcióidő hosszát minden, a közlekedésben résztvevő járművezetőre és a közlekedési szituációra vonatkoztatva egyetlen számértékkel nem lehet megadni,

⁸ Destek Miklós, Draskóczy Magda, Irk Ferenc, Roszmusz András :Elvárhatóság a közlekedésben, Budapest-Szeged,(kiadó nem ismert), 1988.,53,55,61. oldalai

- a reakcióidő hossza változó egyrészt annak függvényében, hogy a reakciót igénylő szituáció előrelátható-e vagy váratlan, másrészt aszerint, hogy a szituáció jól felismerhető-e,
- éjszaka a felismerési reakcióidő hosszabb a nappalinnál,
- a felismerési reakcióidő előrelátható értéke nem lehet kisebb annál, mint amit a járművezetők túlnyomó többsége teljesíteni képes,
- a helyes számérték további kísérletekkel finomítható, amíg ezek más eredményt nem hoznak, addig az eddigi kutatás eredményeit kell elfogadni és használni, melyek az alábbiak:

A felismerési reakcióidő egyszerű válaszreakciót igénylő esetben nappal 1,0-1,5 másodperc, éjjel 1,5-2,0 másodperc, mérlegelést igénylő esetben nappal 1,5-2,0, éjjel 2,-2,5 másodperc. Különösen bonyolult esetben ennél hosszabb időt is elfogadhatónak kell tekinteni. De kivételes képességű személyek esetében ennél alacsonyabb értékek is elképzelhetők.⁹

Az sem mellőzhető tényező, hogy a közlekedési balesetek esetén a hatóságoknak a fenti értékhatárokon belül, az ügy összes körülményeinek a figyelembevételével, egyedi megítélés alapján kell kiválasztani az adott személyre vonatkozó számértéket.

A fenti két témakör is jól rávilágított arra, hogy a jogalkalmazók helyzete mennyire nem egyszerű és mennyire széleskörűen és részletesen kell vizsgálni egy baleseti szituációban a résztvevők magatartását és az egyéb körülményeket. A fentiekhez hasonló számos nehezen behatárolható, „bizonytalan” körülmény is felmerülhet egy-egy baleset elemzése során, mint például a látás, láthatóság, az elvárható reakció, a gyalogos átkelőhelyek megközelítésének stb. kérdéskörei. Ezek kapcsán szükség van a szakemberek és a jogalkalmazók rendszeres szakmai találkozóiira (mint például a Közlekedési Jogi Egyesület által tartott konferenciák).

⁹ Destek Miklós, Draskóczy Magda, Irk Ferenc, Roszmosz András :Elvárhatóság a közlekedésben, Budapest-Szeged, 1988.63-65 oldalai,

Felhasznált irodalomjegyzék:

- 1.) Destek Miklós, Draskóczy Magda, Irk Ferenc, Roszmusz András :Elvárhatóság a közlekedésben, Budapest-Szeged,(kiadó nem ismert), 1988.
- 2.) Közlekedési Bírák Egyesülete: A közlekedési jogalkalmazás egyes kérdései,Kecskemét, Közlekedés Bírák Egyesülete a kiadó, 1998.
- 3.) Igazságügyi Közlöny 1981/12. szám 302-306. oldalai
- 4.) Johansson.G.-Rumar.K.:Driver's brake reaction times Human factors 1971/15. szám 23-27. oldalai

Felhasznált jogszabályok jegyzéke:

- 4.) 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet A közúti közlekedés szabályairól szóló rendelet (KRESZ)