

JOGI FÓRUM PUBLIKÁCIÓ

Gondolatok a KRESZ 3. § (2) bekezdésének margójára

Szerző:

dr. Keszler Ágnes

Budapest,

2014. szeptember 30.

Bevezető

A KRESZ 3. § (2) bekezdése szerint

A gépkocsi vezetője menet közben kézben tartott mobil rádiótelefont nem használhat. A kétkerekű, továbbá gépkocsinak nem minősülő háromkerekű jármű vezetője menet közben - ideértve a forgalmi okból történő megállást is - kézben tartott mobil rádiótelefont nem használhat.

E rendelkezés 1998. január 1. napján lépett hatályba, amikor még csak egyszerű mobiltelefon-készülékek léteztek, amelyeket leginkább telefonálásra, sms küldésére használtak.

Mára a mobilkészülékek ugrásszerű fejlődésen mentek át, és számtalan funkcióval rendelkeznek: a komolyabb okostelefonok mind a mobiltelefont, mind a személyi számítógépet, mind a határidő naplót, naptárat, mind a navigációs rendszert, mind az mp3 lejátszót, mind a számológépet és még számtalan hasznos funkciót foglalnak magukba.

Általánosságban elmondható, hogy a jogszabályok és azok értelmezése nem tart lépést a technika fejlődésével.

Jelen írásban arra szeretnék rávilágítani, hogy a KRESZ 3. § (2) bekezdésének szövegezését és értelmezését a technikai fejlődés, a gyakorlat már túlhaladta, a fenti hivatkozott rendelkezés számos esetben indokolatlan korlátozásokat eredményez, sok olyan magatartást pedig nem fed le, amelyek a kézben tartott mobiltelefon használathoz hasonlóan a vezetés biztonságát veszélyeztetik.

Miért volt indokolt e rendelkezés bevezetése?

1998-ban a mobiltelefonok használata kezdett elterjedni, ezzel együtt pedig vezetés közben is egyre gyakrabban használták ezeket az akkoriban csak telefonálásra, szöveges üzenetek küldésére alkalmas készülékeket. A mobiltelefon vezetés közbeni használata azért lehet a vezetés biztonságára nézve veszélyes tevékenység, mivel a forgalomtól, a vezetéstől elvonja a vezető figyelmet.

„A kézben tartott mobiltelefon használata elvonja a vezető figyelmét, növeli a reakcióidejét, nagy a baleset veszélye” írja Perjámosy István az „Emelt bírság telefonálásért” címen a kisalfold.hu weblapon 2010. augusztus hó 27. napján megjelent írásában.

„Egy kanadai tanulmány kimutatta, hogy a mobiltelefon használata vezetés közben legalább annyira veszélyes, mint ittasan vezetni.” [Mobiltelefon - Barát vagy ellenség? (<http://wol.jw.org/hu/wol/d/r17/lp-h/102005094>)]

A jogalkotó célja e rendelkezés bevezetésével az volt, hogy a vezetés biztonságát különösen veszélyeztető magatartások közül a mobiltelefon vezetés közbeni használatát visszaszorítsa, büntesse.

Milyen szabálysértést valósít meg a KRESZ 3. § (2) bekezdésének megszegője?

A mobiltelefonok vezetés közbeni tiltására vonatkozó rendelkezést a 104/1997. (VI. 18.) Korm. rendelet illesztette be a KRESZ általános rendelkezései közé, amely 1998. január hó 1. napján lépett életbe.

A hatályba lépésétől fogva a KRESZ 3. § (2) bekezdésének megszegése korábban a szabálysértésekről szóló 1999. évi LXIX. törvény, valamint az egyes szabálysértésekről szóló 218/1999. (XII. 28.) Korm. rendelet szerinti a közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése szabálysértést valósította meg, amely miatt figyelmeztetést, helyszíni- vagy pénzbírságot lehetett kiszabni, valamint közlekedési előéleti pontot alkalmaztak.

A mobiltelefonok elterjedése - és az ezzel kapcsolatos szabálysértések elszaporodása - miatt 2009. augusztus 1. napjával a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény módosult, vele együtt pedig hatályba lépett a közúti árufuvarozáshoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírsággal összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. (VII.29.) Korm. rendelet. A rendelet értelmében a kézben tartott mobiltelefon vezetés közbeni használata közigazgatási bírsággal lett sújtandó, amelynek összegét a kormányrendelet az elkövetés helyéhez igazolva az alábbiak szerint állapította meg: lakott területen belül 10.000, lakott területen kívül 15.000, autópályán vagy autópályán 20.000 forint. A közigazgatási bírság mellett nem alkalmaztak közlekedési előéleti pontot.

2012. április 15. napjával lépett hatályba a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény (a továbbiakban Szabs. tv.), vele együtt pedig a 63/2012 (IV. 2.) számú kormányrendelet, amely bizonyos szabálysértések elkövetéséhez meghatározott összegű, kötelezően alkalmazandó helyszíni- illetve pénzbírság kiszabását rendelte. E Kormányrendelet 6. számú mellékelt 1. pontja szerint, aki a KRESZ 3. § (2) bekezdését megszegi, 10.000 forint helyszíni-, illetve 20.000 forint pénzbírsággal sújtandó, immár függetlenül az elkövetés helyétől. Figyelmeztetést a jogszabály szó szerinti értelmezése alapján nem lehet alkalmazni. Ezen felül a KRESZ 3. § (2) bekezdésének megszegéséért 3 közlekedési előéleti pont „jár”.

Milyen magatartásokat ölel fel a KRESZ 3. § (2) bekezdése?

A KRESZ 3. § (2) bekezdése minden a gépjárművek vezetése (haladása) közbeni mobiltelefon használatot büntetni rendel. A „menet közben” kifejezés a gépkocsik esetén a forgalmi okból történő megállás, illetve a „félreállítás” esetében a mobiltelefon használatot nem tekinti büntetendő tevékenységnek.

Mint ahogy az a fenti rendelkezésekből kiolvasható, a kerékpárosokra, robogósokra, motorosokra a gépjárműveknél jóval szigorúbb szabályozás vonatkozik, mivel esetükben a forgalmi okból történő megállás közben is tilos a mobiltelefon használata.

Mit is jelent a „kézben tartott mobiltelefon használata”?

A KRESZ 3. § (2) bekezdésének értelmezése és a hozzá kapcsolódó jogirodalom végtelenül szegényes, az iránymutató bírósági döntések közül mindössze egy foglalkozik a „kézben tartott mobiltelefon használata” fogalmának értelmezésével.

A Kúria a KGD 2014. 28. számú döntésében (amely korábban KGD 2013. 59. szám alatt is megjelent) az alábbiak szerint értelmezi a kézben tartott mobiltelefon használatának fogalmát.

A KRESZ 3. § (2) bekezdésében foglalt szabálysértést a mobiltelefon vezetés közben történő kézben tartása nem valósítja meg. A szabályszegés megvalósulásához szükséges az is, hogy a gépjárművezető a kézben tartott mobiltelefon valamely funkcióját használja. Vezetés közbeni telefonhasználat megtiltása a közlekedés biztonságát szolgálja, mert a mobiltelefon használata elvonhatja gépjárművezető figyelmét, és veszélyhelyzet alakulhat ki. A veszélyhelyzet kialakulása bármely rövid időtartamú mobiltelefon használat elegendő, így a mobiltelefon egyik gombjának megnyomásának időtartama is, ezért a KRESZ 3. § (2) bekezdése nem értelmezhető úgy, hogy csak a vezetés közben kézben tartott mobiltelefonon való beszélgetés és szöveges üzenet írása tiltott. (...) a mobiltelefon használata mind a telefonhívás fogadását, illetve kezdeményezését vagy a fogadás visszautasítását felöleli, hiszen a mobiltelefon használata mind azt jelenti, hogy a gépjárművezető vezetés közben a mobiltelefon egyes funkcióját igénybe veszi.

Véleményem szerint ezen értelmezés rendkívül szigorúan, szorosan értelmezi a „használat” fogalmát. Amennyiben ezen értelmezésből indulunk ki, és sem a hívás indítása, sem kezdeményezése, sem fogadása nem engedélyezett, a kihangosító készülék használatával telefonálók elestek attól a lehetőségtől, hogy habár a telefonjukat beszélgetés közben nem is tartják a kezükben, azon szabályosan, büntetlenül hívást fogadjanak, vagy kezdeményezzenek vezetés közben, hiszen ehhez a telefon gombjának megnyomására, valamely funkciójának használatára volna szükség.

Milyen magatartásokra terjed ki a KRESZ 3. § (2) bekezdése, és mely magatartások nem tartoznak e körbe?

E rendelkezés bevezetésével a jogalkotó célja kétségtelenül az volt, hogy a közlekedés biztonságára veszélyes, a figyelmet elterelő tevékenységeket visszaszorítsa, szankcionálja.

1998-ban még igen kezdetleges mobiltelefon-készülékek voltak, amelyek méretükben is lényegesen nagyobbak voltak, mint a jelenleg használatos készülékek, valamint az általuk lebonyolított telefon-, illetőleg üzenet forgalom is sokkal szerényebb volt, mint manapság. Akkoriban még nem számított hétköznapi esetnek, hogy valakinek megcsörrent a telefonja, vagy kapott egy üzenetet, így a figyelmet is sokkal inkább fel tudta kelteni, magára tudta vonni a készülék hangja - akár vezetés közben is. A hatályba lépés körül tehát komoly figyelemelterelő tényezőként lehetett a vezetés közben használt mobiltelefonnal számolni, így indokolt volt annak tiltása, visszaszorítása.

Napjainkban azonban, amikor számtalan egyéb, mobiltelefonhoz hasonlatos, további hasznos funkciókat is magukban foglaló készülékek is használatban vannak, a KRESZ 3. § (2) bekezdésének megfogalmazása nem alkalmas arra, hogy az összes, a vezetést hátrányosan befolyásoló, figyelemelterelő tevékenységet felölelje. Indokolatlanul tiltja továbbá a mobiltelefonok egyéb, nem a telefonáláshoz, hanem például a vezetéshez szorosan kapcsolódó funkcióinak használatát (pl: navigáció).

A véleményem szerint e rendelkezést a technika fejlődése már rég túlhaladta.

Az elmúlt több mint másfél évtizedben a technika rohamos fejlődésnek indult, az okostelefonok berobbanásával a mobiltelefonok jóval többet jelentenek, mint egy telefonálásra, szöveges üzenetek küldésére alkalmas készüléket. A mostani okostelefonok sok esetben a vezetést kifejezetten segítő alkalmazásokkal is rendelkeznek, mint például a térkép, vagy a navigáció.

A navigációs funkció betöltésére régóta kaphatók navigációs készülékek, amelyek érintőképernyővel ellátva a szélvédőhöz vagy a műszerfalhoz rögzítve igazítanak el útvonalunkon. Sok gépkocsiban már beépített navigációs rendszer működik, amelyeket érintőképernyős panelek vagy a fedélzeti számítógép más alkalmazási felületén keresztül lehet programozni. Mondanom sem kell, hogy egy úti cél vezetés közbeni beprogramozása, vagy módosítása milyen hosszadalmas, és komoly figyelmet igénylő folyamat. E közben (ha nincs a vezető mellett „mitfahrer”) a vezető

tekintetét nem az útra, hanem a készülék kijelzőjére összpontosítja, egyik kezét is arra használja, hogy az úti célt betáplálja vagy módosítsa...

És e cselekedete nem esik a tiltott magatartások közé, csak akkor, ha mindezt mobiltelefonon keresztül teszi meg.

Amikor a rádiót átprogramozzuk, új rádióállomást keresünk, vagy a készülékben korábban kazettát, ma pedig inkább lemezt, pendrive-ot, vagy memóriakártyát cseréljük, e magatartásunk szintúgy elvonja a vezetéstől a figyelmünket. Ez viszont ugyancsak nem esik a büntetendő figyelemelterelő magatartások körébe.

De ha csak arra a gyakori esetre gondolunk, mikor valaki vezetés közben beszélget, és közben gondolatai nem a vezetés, hanem a beszélgetés körül forognak, a figyelme akkor is megosztott. Mennyiben más az az eset, ha valaki a beszélgetést mobiltelefonon, kihangosítón keresztül bonyolítja, mint amikor a vezető a járműben ülő személlyel beszélget? A figyelem mindkét esetben megoszlik a vezetés és a beszélgetés témája között. Az élő beszélgetés értelemszerűen nem büntetendő, míg ha valakivel a vezető mobiltelefonon keresztül beszélget, és ehhez a készüléket kezében tartja, vagy megnyom rajta egy gombot, az már a tiltott magatartások közé tartozik.

Hasonlóan figyelemelterelő tevékenység, ha valaki cigarettát szív vezetés közben: a cigaretta elővétele, a rágyújtás, a hamuzás mind olyan mozdulatok, amelyek elterelik a figyelmet, egy kezét pedig tartósan elvonnak a vezetéstől, ezáltal veszélyhelyzetet idézhetnek elő. De amennyiben egy szendvicset fogyasztunk el, és utána palackból iszunk rá valamit, szintúgy a kezünket használjuk, és figyelmünk is elterelődik a vezetésről, a forgalomról. Arról nem is beszélve, ha a reggeli készülődés egyes momentumait (borotválkozás, sminkelés) a kocsiban ejtjük meg...

És a példákat vég nélkül lehetne sorolni...

Miért e jogalkotói önkény, hogy a fent felsorolt, a közlekedés biztonsága szempontjából egyaránt veszélyhelyzet előidézésére alkalmas tevékenységek közül kizárólag a mobiltelefon kézzel való használatát rendeli büntetni, míg minden más, nem kevésbé veszélyes tevékenység felett a jogalkotó látszólag szemet huny?

Miért korlátozza a jogalkotó a mobiltelefonra a tilalom alá eső használati eszközöket? Hiszen más elektronikai eszközök, pl. laptop, tablet, mp3-lejátszó, diktafon, navigációs készülék vezetés közbeni használata éppúgy eltereli a vezető figyelmét, nem beszélve arról, hogy e technikai készülékek megjelenésükben, használatukban gyakran hasonlítanak a mobiltelefonra.

Ellentmondásosnak tartom a Kúria fent idézett döntésében a „használat” kifejezésének értelmezését is, amikor úgy fogalmaz, hogy tilos a hívás elutasítása és a hívás fogadása még akkor is, ha a beszélgetés közben nem tartjuk a készüléket a kezünkben, hanem azt valamilyen módon kihangosítjuk, és csak a hívás fogadásának, elutasításának, kezdeményezésének idejére vesszük azt kézbe. Adva van egy olyan mobiltelefon, amely bluetooth-on keresztül kommunikál a gépjármű kihangosító készülékével. Amennyiben a gépkocsi erre alkalmas, nem is kell a készüléket kézbe venni, hogy a telefonhívást fogadjuk, vagy elutasítjuk, esetleg hívást kezdeményezzük, mindezt a gépjármű fedélzeti számítógépén vagy a rádióján keresztül megtehetjük.

Tehát, ha a mellettünk „heverő”, vagy a műszerfalhoz, szélvédőhöz erősített telefonon megnyomjuk a „zöld” vagy a „piros” gombot, és fogadjuk vagy elutasítjuk a hívást, az büntetendő - még akkor is, ha egyébként ki is van hangosítva a készülékünk. Míg abban az esetben, ha a fedélzeti számítógépen, vagy a rádión nyomunk meg egy gombot ugyanezen célból, és fogadjuk, elutasítjuk a hívást, vagy hívást kezdeményezünk, akkor az nem büntetendő. Mennyiben is különbözik akkor a két magatartása vezetés biztonságának szempontjából? Mennyivel veszélyesebb a mobiltelefonon megnyomni egy gombot, vagy kezünket a kijelzőn végigsimítani, mint a rádión vagy a fedélzeti számítógépen, esetleg a kormányon egy gombot megnyomni ugyanezen célból?

Amennyiben a mobiltelefonunkat navigációs készülékként használjuk, akkor annak programozása büntetendő (hiszen eközben esetleg a kezünkben tartott mobiltelefon egy funkcióját használjuk), míg amennyiben mindezt a navigációs készüléken keresztül tesszük, akkor nem követünk el szabálysértést? A megjelenésében is hasonló két készülék használata között milyen különbség fedezhető fel, amely indokolja a jogalkotónak ezt a megkülönböztetését?

Ezekre a kérdésekre a mai szabályozás nem ad választ. Az egyes technikai eszközöket használók pedig bizonytalanságban vannak, hogy a jogalkotó célját - vagyis hogy a vezetés közben figyelmünket más tevékenységgel ne vonjuk el a vezetéstől - mi is szolgálja valójában?

A szabálysértés elkövetése bizonyíthatóságának nehézségei

A kézben tartott mobiltelefon használatának tényét a hatóságoknak viszonylag nehéz bizonyítani, és az elkövetők is csak igen szűk körben tudták az „ártatlanságukat” hitelt érdemlően igazolni. A Kúria döntését megelőzően a szabálysértési vagy közigazgatási eljárásban a mobiltelefon használatának tényét biztos módon lehetett bizonyítani vagy cáfolni a mobilszolgáltatótól kikért a híváslistával, amelyből meg lehetett állapítani, hogy az adott időpontban kezdeményeztek-e vagy fogadtak-e hívást az adott számról, illetőleg küldtek-e szöveges üzenetet.

A jelenleg iránymutató értelmezés alapján azonban azt már kevés bizonyítani, hogy a rendőri intézkedés pillanatában nem telefonáltak, illetőleg nem küldtek vagy fogadtak üzenetet, mert a használat fogalma ennél jóval tágabb értelmezést nyert, az sokkal több mindent felölel, mint a hívás fogadását, elutasítását, vagy kezdeményezését.

A rendőrök - amennyiben a helyszínen az elkövető a felelősségét nem ismeri el, és nem kerül sor helyszíni bírság kiszabására, hanem feljelentés születik - jelentésben rögzítik a helyszínen látottakat, tapasztaltakat. A későbbi eljárásban a tényállás bizonyításához általában csak az ily módon született rendőri jelentés, valamint az elkövető nyilatkozata áll rendelkezésre - és gyakran egymással ellentmondásban.

A rendőri jelentésben foglaltakkal szemben pedig az elkövető - a később eljárás alá vont személy - sok esetben váltig állítja, hogy nem is volt a kezében mobiltelefon: hiszen csak a begyulladt fogához tartott jégakkut, vagy a diktafont, a pénztárcát, a noteszt, a telefon töltőjét nézték az intézkedő rendőrök mobiltelefonnak.

Ilyen esetben a szabálysértési hatóság vagy a bíróság az egymásnak ellentmondó bizonyítékok alapján nem tud mást tenni, mint hogy az eljárást bizonyítottság hiányában megszünteti - hiszen a kétségtelenül nem bizonyított tény nem lehet az eljárás alá vont személy terhére értékelni.

Záró gondolatok

Ha a fenti Kúriai döntés tartalmát annak szelleme felől vizsgáljuk, akkor azt kell látnunk, hogy tilos minden olyan tevékenység, amely vezetés közben a vezető kezét igénybe veszi, valamilyen technikai eszköz használatával jár együtt, és elvonja a vezető figyelmét a vezetéstől.

Vajon a Kúria ezzel a döntésével tényleg azt kívánta sugallni, hogy semmilyen olyan eszközt nem lehet használni, „nyomogatni”, amely a vezető figyelmét a vezetéstől elvonja? Tehát a navigációba nem programozhatjuk be az úti célt, vagy módosíthatunk rajta? Nem állíthatunk be a rádión egy másik állomást? Nem cserélhetjük ki a kazettát, lemezt a lejátszóba? Nem nullázhatjuk le a kilométeróra állást? - mert ezen esetekben mind-mind valamilyen készüléket használunk, és figyelmünk elterelődik a vezetésről?

Véleményem szerint ez a jellegű értelmezés indokolatlan szigorítást eredményez. Felmerül az a kérdés, hogy akkor számtalan, a gépjárműben már széria-felszerelésként is megtalálható egyéb technikai eszköz (mint a rádió, a kazettás magnó, a cd vagy mp3 lejátszó, a beépített navigáció, a fedélzeti számítógép, a kilométeróra számláló) gombjainak, vagy kijelző panelének használata is büntetendő, hiszen eközben ugyanolyan mozdulatokat teszünk, mint amelyet a Kúria jelen döntésében a mobiltelefon esetében büntetni rendelt.

Minek alapján döntött úgy a jogalkotó, hogy ezen tevékenységek közül kizárólag a mobiltelefon használatát kezeli ennyire szigorúan, és más figyelemelterelő, esetleg még veszélyesebb magatartásokat pedig nem von be a jogszabály által üldözendő magatartások körébe? Miért ez a megkülönböztetés? Miért differenciál a jogalkotó az egyéb technikai eszközök és a mobiltelefon között?

Ezt az anomáliát egy másmilyen jellegű szabályozással lehetne megoldani. Le kellene szögezni, hogy a KRESZ általánosnak mondható bevezető rendelkezései milyen célt szolgálnak, és e jogalkotói célnak mely szövegértelmezés, illetőleg milyen módosított jogszabály-szöveg felel meg leginkább. Felül kellene tehát vizsgálni, hogy a jogalkotó milyen jellegű magatartásokat kíván büntetni, és mely magatartások felett „huny szemet”.

Célszerű lenne egy olyan megfogalmazás alkalmazása, amely felölel minden olyan technikai eszközt, amely nem szerves része a járműnek, és közvetlenül nem kapcsolódik a vezetéshez (laptop, tablet, rádió, cd-, mp3-lejátszó), amelyek használata elvonhatja a figyelmet a vezetéstől, és alkalmas lehet veszélyhelyzet előidézésére. Természetesen a túl általános megfogalmazás lényegesen kibővítheti a szankcionálandó eseteket, a szabályos és az üldözendő magatartások közötti átmeneti, szürke sávba tartozó magatartások körét is lényegesen szélesebben húzhatja meg, amely jogértelmezési nehézséget, jogbizonytalanságot eredményezhet, és esetleg visszaélésekre, túlkapásokra adhat alapot.

Azt le lehet szögezni, hogy jelen formájában a KRESZ 3. § (2) bekezdése nem alkalmas arra, hogy a jogalkotó által szándékozott, a közlekedés biztonságát veszélyeztető magatartási kört lefedje. A jelenleg is hatályban lévő szöveg elavult, célját nem éri el, mivel sok a vezetéstől a figyelmet elvonó magatartást nem ölel fel, sok esetben pedig - véleményem szerint - indokolatlan korlátozásokat eredményez a mobiltelefonok vezetés közbeni használata körében. 1998. óta a technika óriási fejlődésen ment keresztül, új eszközök és új funkciók jelentek meg, a vezetés közbeni figyelemelterelő tevékenységek köre jóval színesebb annál, minthogy a telefonunkon keresztül beszéljünk valakivel, vagy üzeneteket küldjünk. Az élet túlnőtt a jelenleg hatályos megfogalmazáson, amely után csak jóval lemaradva kullog a KRESZ fenti rendelkezése.