

Kari Tudományos Diákköri Konferencia  
Nemzeti Közszolgálati Egyetem  
Rendészettudományi Kar  
2022. november 7.

---

**Rés a Pajzson**  
**A megkülönböztető jelzésekkel történő visszaélésekről és  
lehetséges megoldásukról**

Jelige: *Rés a Pajzson*

Pályamunka lezárásának időpontja: 2022.09.

2022.

## 1. TARTALOMJEGYZÉK

|                                                                                           |            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Címloldal.....                                                                            | 1.         |
| <b>1. TARTALOMJEGYZÉK.....</b>                                                            | <b>2.</b>  |
| <b>2. BEVEZETÉS.....</b>                                                                  | <b>3.</b>  |
| 2.1. A dolgozat témája.....                                                               | 3.         |
| 2.2. Fogalmi áttekintés.....                                                              | 4.         |
| <b>3. A VISSZAÉLÉSEKRŐL.....</b>                                                          | <b>5.</b>  |
| 3.1. Létezik és megannyi.....                                                             | 5.         |
| 3.2. Egy a sok közül.....                                                                 | 5-6.       |
| 3.3. Még egy a sok közül.....                                                             | 7.         |
| 3.4. Kérdések.....                                                                        | 8.         |
| 3.5. Következtetések.....                                                                 | 8.         |
| 3.6. Beszerzési lehetőség.....                                                            | 8.         |
| 3.7. Általános saját tapasztalatom.....                                                   | 9.         |
| 3.8. A definícióról és a szükségességről.....                                             | 9.         |
| <b>4. RÉS A PAJZSON.....</b>                                                              | <b>10.</b> |
| 4.1. A „felszerelt-ség”, mint a probléma forrása.....                                     | 10-11.     |
| 4.2. Megkülönböztető jelzés gépjárműre szerelése, az engedély nélküli átalakítás.....     | 12-14.     |
| 4.3. Az elérni kívánt eredmény.....                                                       | 14-17.     |
| <b>5. A JOGSZABÁLYVÁLTOZTATÁSOKRŐL.....</b>                                               | <b>18.</b> |
| 5.1. Ötletek a „Rész” befoltozására.....                                                  | 18.        |
| 5.2. 6/1990. (IV.12) KÖHÉM rendelet.....                                                  | 18-22.     |
| 5.3. 326/2011.(XIII.28.) Kormányrendelet.....                                             | 23.        |
| 5.4. 12/2007.(III.13.) IRM rendelet, a „felszereltség” fogalmának kibővítése.....         | 24-25.     |
| 5.5. A színmeghatározással kapcsolatos változtatási javaslat.....                         | 26-27.     |
| 5.6. 1/1975.(II.5.) KPM-BM együttes rendelet.....                                         | 28.        |
| <b>6. JOGSULTSÁGOK EMELÉSÉRŐL.....</b>                                                    | <b>29.</b> |
| 6.1. A sebességmérési ügyek elkerülése érdekében.....                                     | 29.        |
| 6.2. A Megkülönböztető jelzés jogosultságainak kiterjesztése.....                         | 29.        |
| 6.3. A „Felvezető” és a „Követő” járművek fogalmának és jogosultságaiknak bevezetése..... | 30-32.     |
| 6.4. Az „Átvevő” jármű fogalmának és jogosultságainak bevezetése.....                     | 32.        |
| 6.5. Flottaszinkronizáció.....                                                            | 33-34.     |
| <b>7. ÖSSZEFOGLALÁS.....</b>                                                              | <b>35.</b> |
| <b>8. FELHASZNÁLT IRODALO.....</b>                                                        | <b>36.</b> |
| 8.1. Írott irodalom.....                                                                  | 36.        |
| 8.2. Internetes irodalom.....                                                             | 37.        |

## **2. BEVEZETÉS**

### **2.1. A dolgozat témája**

A jelen tanulmány arra tesz kísérletet, hogy tisztázza a megkülönböztető jelzésekkel kapcsolatos fogalmakat, továbbá azt taglalja, hogy az ilyen jelzéseket használó járművek közlekedése milyen hatással van a többi közlekedőre, az ilyen jelzésekkel milyen módon lehet visszaélni, tekintettel a visszaélések és a jogszabály körüli kiskapukra. Továbbá kísérletet tesz jogszabályváltoztatási javaslatokra a napjainkban felmerülő problémák orvoslása érdekében. Ezekhez felhasznál megtörtént valós eseményeket, saját intézkedéseket és szemléltetés céljából lehetséges eseményeket példának véve.

Az eddigi szakmai munkásságom során kimagasló mennyiségű megkülönböztető fény vagy hangjelzéssel rendelkező járműveket vontam intézkedés alá. Ennek hála - pozitív irányból nézve - rákényszerültem a vonatkozó jogszabályok beható áttekintésére, amit összevettem a valóságban megjelenő járművekkel és az azokra felszerelt fényjelző berendezésekkel. Azt a következtetést vontam le, hogy kevesen tartják be kifogástalanul a jogszabályokat, hiszen kevés célirányos rendőri ellenőrzést hajtanak végre a megkülönböztető jelzések ellenőrzése érdekében. Ezért választottam a tudományos diákköri dolgozatom témájának a megkülönböztető jelzések témáját, vizsgálatát, tovább gondolását.

Fontos témának gondolom amiatt is, mivel megkülönböztető jelzést csak olyan járművekre engedélyez a hatóság, amelynek a feladatuk ellátáshoz ez elengedhetetlen, ezért a zavartalan tovább haladásuk biztosítása kiemelt jelentőségű.

A témában még forrásként tekintek Mészáros Gergely „A megkülönböztető jelzések szerepe a közlekedésben” című szakdolgozatra, amely a megkülönböztető jelzések használatáról, láthatóságáról, a közlekedésben kiváltott emberi hozzáállásról értekezik.

## 2.2. „Fogalmi áttekintés”

A megkülönböztető jelzés fogalmát az 12/2007. (III. 13.) IRM rendelet 1.§/a pontja, az alapvető rendelkezések között tisztázza. Ennek alapján: „megkülönböztető fényjelzést és hangjelzést adó készülék (a továbbiakban: megkülönböztető jelzést adó készülék): a gépjárműre szerelt rögzített vagy mozgatható üzemmódú (mobil), villogó kék vagy kék-vörös fényjelzést adó berendezés, és a sziréna, vagy a váltakozó hangmagasságú hangjelzést adó berendezés”.<sup>1</sup>

Kiemelendő, hogy a rendeletben megfogalmazott fogalomban az „és” szót, tehát megkülönböztető jelzésnek, a hang és fényjelzés együttes használatát tekintjük. A fent említett jelzések felszerelésének részletes szabályozásáról a 12/2017 (III.13.) IRM rendelet gondoskodik, a jogszabály taxatív felsorolja, hogy milyen feltételek megléte esetén melyik szerv jogosult ilyen jelzés birtokába jutni, valamint hogy milyen tényezők fennállása esetén jogosult a megkülönböztető jelzés használatára. A megkülönböztető és figyelmeztető jelzések engedélyezésében, felszerelésében, valamint e készülékek használatának ellenőrzésében a „megkülönböztető és figyelmeztető jelzést adó készülékek felszerelése és használata engedélyezésével, illetve ellenőrzésével összefüggő rendőri feladatokról 59/2010-es ORFK utasítás<sup>2</sup> az irányadó.

A megkülönböztető jelzésekkel kapcsolatos egyéb, műszaki követelményekről a 6/1990 (IV.12.) KöHÉM rendelet rendelkezik. Ezen jogszabályban részletesen le van írva, hogy a megkülönböztető lámpa fényének milyen körülmények között, mekkora távolságból kell észlelhetőnek lennie, valamint a fényjelző berendezések felszerelésének helyére és darabszámára, valamint működtetési követelményeire is pontos meghatározást tartalmaz. A dolgozatomban későbbi fejezetében ezekkel a rendeletekkel bővebben is foglalkozni fogok, mivel álláspontom szerint finomhangolásra szorulnak.

Fontos megemlíteni, hogy a különböző megkülönböztető jelzés használatára feljogosított szervek járművei csak akkor közlekedhetnek ilyen jelzés használata mellett, ha ez a feladat jellege, a forgalmi viszonyok ezt kifejezetten szükségessé teszik. Egyéb esetben nem használhatják, mivel a megkülönböztető jelzéssel való közlekedés jelentős beavatkozást jelent a mindennapi, átlagos közlekedésbe.

---

<sup>1</sup> 12/2007.(III.13.)IRM rendelet 1.§ a)

<sup>2</sup> 59/2010-es ORFK utasítás, a megkülönböztető és figyelmeztető jelzést adó készülékek felszerelése és használata engedélyezésével, illetve ellenőrzésével összefüggő rendőri feladatokról

### 3. A VISSZAÉLÉSEKRŐL

#### 3.1. Létezik és megannyi

A jelenleg hatályban lévő jogszabályok tényállásaiban megfogalmazottak miatt rengeteg visszaélés lehetséges a megkülönböztető fény- és hangjelzések használatával és birtoklásával összefüggésben. Értendő ez együtt és külön-külön is. Ezen visszaélések a civil emberek számára legtöbb esetben nem szembetűnő, ám szakmai szempontból, rendőri szemmel vérlázító, hogy bizonyos magánemberek köre a megkülönböztető jelzések birtoklását vagy használatát bagatellizáló módon sajátjának és jogkövetkezmény nélkülinek tekinti.

Véleményem szerint ennek az az oka, hogy a felsőkategóriás, jelleg nélküli, lesötétített ablaküvegű, kormányzati járművekre nagyon hasonlító gépjárművekre a Magyar Rendőrség jóhiszemű járőrei csekély figyelmet fordítanak, így azok ellenőrzés alá sem vonódnak.

Ezen magatartás azért vált lehetségessé és azért maradt mai napig fenn, mert a jogszabályok egymáshoz képest harmónia nélkül, következetlenül fogalmaznak, vagy nem tökéletesen egyértelműen, a fejlődés irányát és sebességét nem követik, valamint az azokban rejlő „kiskapuk” elkövetése nem von maga után semmilyen visszatartó erejű jogkövetkezményt.

Összefoglalva tehát elmondható, hogy a lebukás veszélye ugyanolyan kicsi, ha nem kisebb, mint a szankció mértéke.

#### 3.2. Egy a sok közül - Napjaink „kitalált” példája

A fentiekben leírtak megértése érdekében vegyük példának az olyan járművet, amely az úgynevezett szélvédő közepén elhelyezett (feltapasztott) „tolófénnyel” (1. ábra) <sup>3</sup>van ellátva, valamint egy középszerű szirénával. A tolófény szivargyújtóról van működtetve, míg a sziréna egyszerűen el van helyezve a motortérben, rákötve egy hangtölcsérre, aminek a működtető gombja be van vezetve a vezetőülésig. A felsorolt eszközök mindenki számára beszerezhető Budapesten, a Szentmihályi úton található kereskedési üzletek egyikében, valamint megrendelhető az internetről kb 3000-6000 Ft-ért darabja. (Ebay, Ali Express).



1. ábra

---

<sup>3</sup> A szerző saját készítésű képe

Az említett jármű vezetője működteti a megkülönböztető fényjelzést és olykor-olykor a hangjelzést is. Tehát jelenlegi szabályozás szerint csak kéken, vagy kéken és vörösén villogó fényjelzést ad ki, valamint valamilyen váltakozó hangmagasságú hangot, szirénát). Járművezetőnk az „A” pontból kíván eljutni a „B” pontba. Az útvonalon több nagyobb kereszteződésen halad át, majd egy több sávú útra ér, ahol tömött oszlopokban haladnak a járművek, lassú tempóval, olykor meg-meg állnak, párhuzamos közlekedésre alkalmas helyen két sávban közlekednek 0 és 18 km/h közötti sebességgel, vagyis a csúcsforgalomban araszolnak. A megkülönböztető fényjelzés színeit látván a járművek visszapillantó tükrében, valamint a hangjelzést hallván, jogkövető állampolgárokként a sávok széléhez sorolnak, ezzel biztonsági folyosót kialakítva a megkülönböztető jelzéseket működtető járműnek.

A jármű elhalad a sorok között, és folytatja az útját, majd idővel eléri a tervezett útvonalának a végét, a „B” pontot, ami jelen példa szerint legyen 22 kilométer megtett út, s annak végcélja egy étterem parkolója. A járműből egy jól öltözött öltönyös férfi és egy hozzá illő dekoratív nő száll ki, majd bemennek a „B” pontnál található étterembe.

A jármű útja során megannyi tilos jelzésen ment keresztül, a kötelező haladási irány-, és az útburkolati jelzéseket teljesen figyelmen kívül hagyva, járműveket úgymond „letolva” az útról. Több kereszteződésben vészfékezést is hajtott végre egy-két járművezető, hogy eleget tudjon tenni a megkülönböztető jelzéseket használó jármű zavartalan továbbhaladás biztosításának érdekében.

Tegyük föl, hogy a jármű vezetőjét rendőrségi IPL rendszerben lekérdezzük. A személy nem rendelkezik PAV1 jogosultsággal, sőt PAV1 alkalmatlanságot mutat rendszer, jól látható, hogy nem volt sem élet, sem vagyonbiztonság veszélyben, nem delegációs feladatellátásról van szó, teljesen civil állampolgár, aki előbb akart odaérni a kívánt helyszínre, egy számára kiválasztott étterembe.

### 3.3. Még egy a sok közül - „fiktív” példa képpel:

2022-es év egyik hónapjában közlekedési zárásban vettem részt. Egy kereszteződésben zárási feladatot láttunk el járőrtársammal, aminek a végrehajtása megkönnyíthető volt technikai eszközökkel, amit ki is használtunk, így egyikőnk jelenléte nélkülözhetővé vált. A forgalom menetét figyelve meghallottunk egy szirénát, ám sehol nem láttunk hozzá párosítható megkülönböztető fényjelzéseket. Majd észrevettünk egy fehér színű motorkerékpárt, aminek dobozán OMSZ logójához hasonlító matrica (2. ábra)<sup>4</sup> volt elhelyezve. A váltakozó hangmagasságot az előttünk elhaladó motorkerékpár irányából észleltük.

Megkülönböztető fény és hangjelzés együttes használatával a jármű és vezetője után indultam, majd intézkedés alá vontam. A motorkerékpár egy 125 köbcm-es, magántulajdonban lévő, megkülönböztető jelzésekkel kapcsolatban engedéllyel nem rendelkező jármű volt, akinek vezetője semmiféle PAV jogosultsággal nem rendelkezett. A motorkerékpárra 1 db hangtölcsér volt felszerelve házilag, aminek a működtetéséhez egy nyomógombos kulcstartóra szerelhető távirányítót (3. ábra)<sup>5</sup> használt.



2. ábra<sup>6</sup>



3. ábra<sup>7</sup>

<sup>4</sup> A szerző saját készítésű képe

<sup>5</sup> A szerző saját készítésű képe

<sup>6</sup> A szerző saját készítésű képe

<sup>7</sup> A szerző saját készítésű képe

### 3.4. Kérdések

- Milyen jogsértéseket valósítottak meg a példában szereplő járművezetők?
- Napjainkban ki ellenőrzi, hogy milyen jogosultsággal és milyen indokból használják a megkülönböztető jelzéseket?
- Mekkora anyagi vonzata van ezen eszköznek és hol szerezhető be?
- Ki és hogyan szerelte fel a fényjelzést vagy hangjelzést, ha egyáltalán szerelni szükségeltetett?
- Vajon a jelenlegi jogszabályok az ilyen „feltapasztós” módszerrel történt felhelyezést, felszerelésnek minősítik-e?
- A csak hangjelzés használata miért nem minősül ilyen esetben megkülönböztető jelzés használatának és így engedély nélküli vezetésnek?
- Van-e lehetősége a rendőrségnek ellenőrizni az ilyen jellegű feltehetőleg jogsértő eseményt?

### 3.5. Következtetések

Abban az esetben, ha senki nem ellenőrzi a megkülönböztető jelzésekkel rendelkező járművek közlekedését, a jelzés használatának jogosultságát, vagy magát az eszközök kereskedelmi forgalomban történő árusítását, azoknak be-, vagy felszerelését, akkor egy idő után számolni kell azzal, hogy a nem jogkövető állampolgárok használni fogják a „kitudja” honnan vásárolt engedély/ellenőrzöttség nélküli eszközeit.

Véleményem és tapasztalatom szerint, visszatartó erejű jogkövetkezmény kilátásba helyezése nélkül elvárhatatlan a minden oldalú jogkövetés, valamint az így közlekedők jogosultságainak ellenőrzésére nagyobb hangsúly fordítását szorgalmaznám.

### 3.6. Beszerzési lehetőség

Fentebb említettem, hogy internet segítségével mind a megkülönböztető hang mind a fény megrendelhető relatív alacsony áron. Ki kell egészítenem azzal, hogy a kívánt eszközöket Budapesten is személyesen megvásárolhatja magának bárki kisebb kereskedelmi forgalmazónál, ahol az eladó nem kér jogosultságot igazoló iratot, hogy milyen céllal vásároljuk azt, vagy milyen fajta gépjárműre fogjuk felszerelni.

### **3.7. Általános saját tapasztalatom**

A 2016. évtől kezdtem el célirányosan foglalkozni a megkülönböztető jelzésekkel és azok használatával, a 2022. évre nem elhanyagolható mennyiségű tapasztalatot szereztem ezzel kapcsolatban, és megállapítottam, hogy megszámlálhatatlanul sok a látens visszaélés.

Ehhez hozzá kell tenni, hogy bizonyos jogszabályellenesség az életszerűség irányába tolódik el. Ilyen például a megkülönböztető fényjelzés elhelyezésének jogszabályban leírt magasságon túli vagy alatti felhelyezése, vagy kettőnél több kiegészítő lámpa felszerelése, illetve azok helyének szabad megválasztása a jobb láthatóság érdekében, aminek következtében a szimmetrikusság sem teljesül.

Tehát a példákra feltett kérdések sokrétűsége rámutat arra, hogy napjainkban a megkülönböztető jelzéssel való visszaélésre óriási lehetőség nyílik, és ha a jogszabályok hézagjai teremtenek lehetőséget, akkor arra elkövető is jelentkezni látszik, mivel nem minden állampolgár jogkövető.

### **3.8. A definícióról és a szükségességről**

A jelenleg hatályos jogszabályok a megkülönböztető jelzések egészét a teljesség igénye nélkül határozzák meg. A megkülönböztetés, mint szó magában foglalja a különlegességet, rámutat valamiféle fontosságra, utal egy bizonyos hierarchiára

A közúti közlekedésben részt vevők körében a megkülönböztető jelzéseket használó jármű a hierarchia csúcsán helyezkedik el, tehát külön figyelmet kell rá szentelni, és elsőbbséget-zavartalan tovább haladást kell az azt használóknak biztosítani. Egy időleges alá-fölé rendeltségi viszony alakul ki, a megszokottól eltérő közlekedési viszony jön létre, vagy kellene létrejönnie. Ez önmagában is megbontja az általános közúti közlekedés folyamatát.

A fent leírtak miatt fontosnak tartom, hogy a megkülönböztető jelzések jellemzői, műszaki és használati követelményei, különlegességének fontossága, működése közbeni jelentésének félreérthetatlensége tisztázva és pontosítva legyen. Ennek egyrészt az az oka, hogy mindenki, aki a közlekedésben részt vesz, pontosan azt értse, amit jelent és semmilyen körülmények között ne érthessen mást. Másrészt azon járművezetők, akik a megkülönböztető jelzéseket használják, (valamilyen formában a birtokukba kerül), szigorúbb megkötésekkel kell a jogkövetés mederébe terelni és ott tartani, mert jelenleg a „kiskapuk” száma túl sok. Az ember találékony és keresi a joghézagokat sajátos céljai elérése érdekében.

#### 4. „RÉS A PAJZSON”

##### 4.1. a „felszereltség”, mint a probléma forrása-

A Rendőrség állományában töltött több éves szolgálatellátásom során sok esetben fogatosítottam intézkedést megkülönböztető jelzésekkel rendelkező járművekkel és vezetőivel szemben, így ezzel kapcsolatban meglehetősen sokoldalú tapasztalatot sikerült szereznem, amelyek alapos átgondolása révén jutottam el a következőkhöz.

Vizsgáljuk meg a jogszabály leírását a felszereltséggel kapcsolatban: „Hova? Hogyan? Működtetési üzemmódot tekintve? „kérdések szem előtt tartásával.

- A „Hova?” kérdésre a válasz tehát, a 12/2007.(III.13.) IRM rendelet szerint kizárólag „gépjárműre”.<sup>8</sup>
- A gépjármű az 1/1975. (II.5) KPM-BM együttes rendelet szerint: olyan jármű, amelyet beépített erőgép hajt. A mezőgazdasági vontató, a lassú jármű, a segédmotoros kerékpár és a villamos azonban nem minősül gépjárműnek.<sup>9</sup>
- A „Hogyan?” kérdésre a 12/2007.(III.13.) IRM rendelet<sup>10</sup> szerint „szerel”-éssel a válasz.
- A „Működtetési üzemmódot tekintve?” kérdésre a 12/2007.(III.13.) IRM rendelet szerint a „rögzített üzemmódú vagy mozgatható üzemmódú” a válasz.

Tehát megkülönböztető jelzésnek akkor minősülhet egy eszköz, ha a többi kritériumon kívül ezekre a kérdésekre biztosan azt állíthatjuk, hogy így került elhelyezésre és gépjárműnek minősül az a jármű, amire fel lett szerelve.

Tovább elemezve a fentiek kimondható, hogy a jogszabály a szereléssel történő rögzített üzemmódot illetve a szereléssel történő mozgatható üzemmódot ugyanúgy „szerelt”-nek tekinti, vagyis egyenlő megkötéseknek és feltételeknek kellene vonatkoznia rájuk. Értelmezve a fentiek kimondhatóvá válik, hogy a mozgatható és a rögzített üzemmódú eszközök között nem kellene különbséget tenni.

További kérdéseket von maga után az is, hogy a jogszabály nem fejt ki, hogy a gépjárművek melyik része minősül „gépjárműre szereltnek”. Tehát a jármű belső tere, a hűtőrács, a motorháztető, a csomagtér, csomagtartó, hátsó ablakok, az oldalsó ablakok, a felépítmény, vagy a lökhárítók stb. ebből a szempontból

<sup>8</sup> 12/2007.(III.13.) IRM rendelet 1.§ a)

<sup>9</sup> 1/1975. (II.5) KPM-BM együttes rendelet, II. A közúti járművekkel kapcsolatos fogalmak b)

<sup>10</sup> 12/2007.(III.13.) IRM rendelet 1.§ a)

pontosan minek minősülnek?

Ha egy jogszabály kógens, akkor azt úgy kell értelmezni, hogy amit szabályoz azt csak úgy szabad.

Tehát ha feltételeket határoz meg (Mit szabad és a „mi” az pontosan minek minősül), akkor nem értelmezhető másképpen.

A magyar értelmező kéziszótárban a következőket olvashatjuk: „Felszerelés: (főnév): Valamely eszköznek, készüléknek, szerkezetnek, gépnek használati helyére való helyezése, felállítása, használatra, működésre kész állapotba helyezése.”<sup>11</sup>

E szerint, ha rendeltetésének megfelelően használható és működik, bármely pontjára legyen is rögzítve a készülék, bármilyen megoldással, akkor az fel van szerelve a gépjárműre, így felszereltségnek minősül. Gyakorlatban a fenti elemzéshez képest az értelmezés teljesen másképp ölt testet.

Az elmélet és a gyakorlat között meghúzódó különbség miatt úgy vélem a fejlődést és az újabbnál újabb frappáns megoldásokat nem követi a jogalkalmazás. Továbbá a jogszabály nincs felkészülve az effajta jogsértésekre. Önmagában semelyik jogszabály nem képes a fejlődésre, ezért is tartom kiemelten fontosnak a megkülönböztető jelzésekkel foglalkozó jogszabályok felülvizsgálatát és összehangolását. Továbbá személyes tapasztalatom, hogy kollégáim azon járműveket, amelyekben jól látható, hogy megkülönböztető fényjelzés van elhelyezve, -jelleg nélküli-, nem ellenőrzik, vagy a jóhiszeműség elvét szem előtt tartva azt a következtetést vonják le, hogy a járművek vezetői rendvédelmi dolgozók, ezért nem szükséges közlekedésrendészeti ellenőrzés alá vonni, ami miatt a járművezetők felbátorodhatnak a jogsértések további elkövetésével kapcsolatban.

---

<sup>11</sup> <https://mek.oszk.hu/adatbazis/magyar-nyelv-ertelmezo-szotara/kereses.php?kereses=felszerel%C3%A9s>

#### 4.2. Megkülönböztető jelzés gépjárműre szerelése, az engedély nélküli átalakítás

Alapvetően az 5/1990 KÖHÉM (IV. 12.) rendelet 2.§ 3. bekezdés határozza meg azt, hogy mi nem minősül engedély nélküli átalakításnak, valamint a bekezdés g) pontja kifejezetten a megkülönböztető jelzésekkel kapcsolatban értekezik.

Figyelemmel kell azonban lenni arra, hogy milyen feltételeket ad meg. A „külön jogszabályban<sup>12</sup>” a 12/2007. IRM rendeletre utal, amiben benne foglaltatik a felszereltség, mint kritérium.

Ahogy az előzőekben kifejtettem, a fel-szerelt-séget és a jogalkalmazást összehasonlítva, arra a következtetésre jutottam, hogy az 5/1990 KÖHÉM (IV. 12.) rendelet 2.§ 3. bekezdés g) pontja nem alkalmazható azokon a megkülönböztető jelzéssel rendelkező -szerelt állapotban- járműveknél, amelyeknél a jelzőberendezés a jármű burkolaton belül helyezkedik el úgy, mint elsődleges vagy kiegészítő fényjelzés. Ha így lenne, akkor a „be”-szereltségről is írna a jogszabály.

Továbbá mivel az 5/1990 KÖHÉM (IV. 12.) rendelet a gépkocsira felszereltséget<sup>13</sup> írja elő, az 12/2007. IRM rendelet a gépjárműre<sup>14</sup> szereltség pontos kritériumait határozza meg, így ellentmondanak egymásnak. Ezt ki is fejem a következőkben.

Az 5/1990 KÖHÉM (IV. 12.) rendelet értelmezése szerint a bármelyik motorkerékpárra szerelt megkülönböztető jelzések engedély nélküli átalakításnak minősülnek, hiszen a jogszabály gépkocsik körénél határozza meg, hogy mi nem minősül engedély nélküli átalakításnak. A kógens jogszabályi rendelkezés miatt ebből az következik, hogy minden más esetben engedély nélküli átalakításnak kell tekinteni. A fentiekhez magyarázatául szolgáljon, hogy az 1/1975. KPM-BM együttes rendeletben a fogalmak között megtalálható:

- Gépkocsi: olyan gépjármű, melynek négy vagy több kereke van; a négykerekű motorkerékpár azonban nem gépkocsi.<sup>15</sup>
- Motorkerékpár: a külön jogszabályban L3e járműkategóriába sorolt kétkerekű oldalkocsi nélküli, L4e járműkategóriába sorolt oldalkocsival rendelkező jármű, továbbá a motoros tricikli.<sup>16</sup>

Tehát a motorkerékpár nem gépkocsi, így a motorkerékpárookra nem alkalmazható az 5/1990 KÖHÉM (IV. 12.) KÖHÉM rendelet megkülönböztető

<sup>12</sup> 5/1990 KÖHÉM (IV. 12.) rendelet 2.§ 3.

<sup>13</sup> 5/1990 KÖHÉM (IV. 12.) rendelet 2.§ 3. g)

<sup>14</sup> 12/2007. IRM rendelet 1. §

<sup>15</sup> 1/1975. KPM-BM együttes rendelet, II. A közúti járművekkel kapcsolatos fogalmak c)

<sup>16</sup> 1/1975. KPM-BM együttes rendelet, II. A közúti járművekkel kapcsolatos fogalmak j)

jelzésekkel kapcsolatos rendelkezései.

A fent leírtak úgy vélem rámutat, hogy szükséges a jogszabályok harmonizációja. A jogszabályok értelmezése szerint a gépkocsi burkolaton kívül kell felszerelni a megkülönböztető fény és hangjelzést kiadni képes eszközt, vagy úgy kell kiegészítő lámpákat beszerezni, hogy azt a rendőri ellenőrzés során csak rongálással vagy szereléssel lehessen eltávolítani. Hiszen, ha szerelés vagy az eszköz rongálása nélkül eltávolítható egy berendezés, akkor nem beszélhetünk felszereltségről.

Melyik járműnek helyezkedik el a jelzésadásra alkalmas berendezése saját burkolaton kívül? Természetesen sok ilyen hivatásos jármű van a forgalomban. Pl.: OMSZ esetkocsik, Katasztfavédelm járművei, Katonai Rendészet járművei, Rendőrség járművei, stb. A közös ezekben a járművekben, hogy rendeltetésük a hivatásos szolgálatellátás vagy azonnali beavatkozásra rendszeresítették és nagy részük rendelkezik fényhíddal, vagy régebbi járműtípusoknál jellegében fényhídra hasonlító felszerelt megkülönböztető fényjelzéssel, és jól látható megkülönböztető hangjelzés kiadására alkalmas berendezéssel, valamint szolgálati jelleggel ellátott matricákkal, feliratokkal és/vagy festéssel.

Összefoglalva tehát az a következtetés vonható le, hogy azok a járművek, amelyekben a megkülönböztető jelzések a burkolaton belül találhatóak, azokról nem rendelkezik a jogszabály, mivel a járműbe való beszereltségről semmilyen leírás nem található. (A 12/2007. (III.13.) IRM rendelet 1. §-a és a 5/1990 KÖHÉM (IV. 12.) rendelet leírja, hogy annak gépjárműre szereltnek kell lennie.)

Ezt a logikát követve semelyik nem fényhidas, de a járműbe valamilyen módon elhelyezett kiegészítő megkülönböztető jelzés nem minősül felszerelt megkülönböztető jelzésnek?

Továbbá a Közlekedési Hatósággal történt közös rendőrségi intézkedéseim során egyértelművé vált, hogy amennyiben a megkülönböztető jelzés a jármű vagy az eszköz rongálása nélkül eltávolítható, vagy a rögzítettséget szerelési eszközzel el lehet távolítani, úgy az nem minősíthető a közlekedésbiztonságra hátrányosan ható berendezésnek, valamint nem tekinthető engedély nélküli átalakításnak sem.

Felmerül a kérdés, hogy jól van-e ez így? Úgy vélem, a leírtak jól szemléltetik a hatályos jogszabályok hiányosságát, a felszereltség definíciójának pontosításának szükségességét, amit én úgy neveztem el, hogy:

**„Rés a pajzson”.(4. ábra)<sup>17</sup>**

---

<sup>17</sup> A szerző saját szerkesztésű képe

# A jogszabályok védőpajzsa



4. ábra

## 4.3. Az elérni kívánt eredmény

Elemezve az előző fejezetekben kifejtetteket, vizsgáljuk meg más szempontból a felszereltséget. Valóban nem hasonlítható össze egy jármű tetejére felszerelt megkülönböztető jelzés kiadására alkalmas fényhíd, egy -az előbbihez képest sokkal kisebb- mágnestalpás megkülönböztető fényjelzéssel. Ám érdemes fontolóra venni azt a tényt, hogy alapvetően mindkettővel pontosan ugyanaz az eredmény érhető el a közúti közlekedésben. Úgy vélem az elérhető eredmény az egyik legfontosabb tényező, amit a megkülönböztető jelzésekkel kapcsolatban vizsgálni érdemes.

És mi az eredmény? A továbbhaladás jogának megszerzése. Pl.: egy fényhíddal felszerelt például orvosi ügyeleti jármű pontosan ugyanolyan gyorsan fog „A” pontból a „B” pontba érni, mint egy jelleg nélküli mobil megkülönböztető fényjelzéssel „felszerelt” bármilyen más jármű, és ez esetben tekintsünk el a járművezető egyéni vezetési képességeitől. Továbbá pontosan ugyanazon szabályokat szegheti meg mindkettő. Hiszen a megkülönböztető jelzések használatának célja, hogy továbbhaladási jogot érvényesíthessen az annak használója, az okozott eredmény pedig a közlekedésben részt vevők viselkedésében nyilvánul meg. Tehát e járművezetők valahogy reagálnak a kapott ingerre, félrehúzóddással, megállással, vagy egy kereszteződésben pont hogy elindulással, behaladással.

Ezen elgondolás alapján vegyünk példának egy felső-középkategóriás fekete színű gépkocsit. Kereskedelmi forgalomban megvásárolunk 3 db kék-vörös színnel villogó zseblámpát, aminek a fénykibocsátási felülete 15 cm átmérőjű kör darabonként, majd ezek közül kettőt ragasztószalaggal a járművünk szélvédője

mögé elhelyezzük, hogy azok kisebb-nagyobb erőhatásra ne mozdulhassanak el. Illetve a harmadikat akciókamera tartóra ráerősítjük, aminek az alján ahhoz tartozó ragasztóval a jármű tetejére erősítjük. A jármű riasztójának hangtölcsérének kábeleit hozzákötünk egy bluetooth speaker-t, aminek hangszórókábel kimenetét a hangtölcsér bemenetéhez kötjük. Az eszközre rácsatlakozva telefonunkkal bármilyen hang kiadására alkalmassá tesszük a hangtölcsért, így rendelkezve a sziréna hangjával megkülönböztető hangjelzést kapunk.

Ezek után a kék-vörös színnel villogó úgynevezett „sufni” tolófényünket felkapcsoljuk, telefonunk segítségével bekapcsoljuk a kedvenc sziréna hangunkat, és mint egy megkülönböztető jelzéseket használó jármű, kikövetelhetjük magunknak a továbbhaladás jogát a közúti forgalomban.

Ez a példa a legköltséghatékonyabb, legegyszerűbb, és megjelenésben a legprimitívebb megoldás. Az avatatlan, tapasztalatlan szemnek,- vagyis a közlekedésben részt vevő állampolgárnak- csak akkor fog feltűnni az eset furcsasága és kivitelezési minőségtelensége, ha már a példában szereplő jármű elhaladt mellette, vagy akkor sem.

Vajon az általam leírt példa megkülönböztető jelzésnek és engedély nélküli átalakításnak minősülhet a hatályos jogszabályok szerint? Sajnos kimondható, hogy nem, hiszen a fények nincsenek felszerelve, a hangjelzés kiadását pedig saját telefonunkkal vezéreljük, ami így nincs beszerelve. Bármilyen engedélyhez kötött? Nem, hiszen a „sufni tuningos” zseblámpákról és a riasztó tölcseréről beszélünk.

Jogszabályi előírás műszaki feltételének megfelel? Úgyszintén nem.

Elérhető vele a megkülönböztető jelzéseknek járó eredmény? Úgy vélem igen. Mi lehet az oka ennek? Véleményem szerint az, hogy a közlekedésben résztvevő emberek alapvetően jóhiszeműek, nem bírálják felül a megkülönböztető jelzést.

Ezzel az általam kitalált egyszerű példával szemléltetni kívántam, hogy mennyire fontos vizsgálni az eszköz által elérhető eredményt illetve, hogy jelenleg ez így ebben a formában megtehető.

A fenti példát változtassuk meg úgy, hogy a gépkocsi csak a zseblámpák fényeit működteti és tegyük fel, hogy nem bluetooth speakert, hanem airhorn-t szereltünk be a járműbe, amit olykor-olykor pár másodpercig működteünk. Ideális esetben minden járművezető továbbhaladási jogot fog biztosítani ennek a gépkocsinak.

Ebben az értelemben tehát nem az a lényeg, hogy mi van a jármű tetején és

az milyen eljárással lett oda rögzítve/szerelve, hanem hogy milyen eredmény érhető el egy adott eszközzel. Egy darab megkülönböztető jelzés kiadására alkalmas berendezés jelzése pontosan ugyanazt jelenti, mint a több darab berendezése. A jól lathatóságot vagy észlelhetőséget nem vizsgálva.

Valamint elengedhetetlen megemlíteni, hogy fenti példa esetében a világító és fényjelző berendezésekről érkező 6/1990 KÖHÉM (IV. 12.) rendelet 37.§ került csak megszégésre.

Amennyiben egy civil járművezető, ha megkülönböztető fényjelzést lát, és mellé megkülönböztető hangjelzés párosul, vagy ahogy fentebb említettem bizonyos esetekben hangkürt (airhorn), akkor jogkövető állampolgárként nem kérdőjelezi meg, hogy valóban jogosan használja-e azt bárki. Képességeihez mérten megteszi a tőle telhetőt, hogy zavartalan tovább haladást biztosítson. Véleményem szerint ez így van rendjén.

Felmerül a kérdés, hogy a jogalkotó miért tesz különbséget szervízben/otthon/vagy bárhol máshol történt beépítés/felszerelés között? Miért a felszereltség köre határozza meg a jogsértést és a szankciót, és miért nem az eszköz által elérhető eredmény tekintetében teszi azt meg?

Ahhoz, hogy a megkülönböztető jelzések megkérdőjelezhetetlenül speciálisnak minősülhessenek, továbbá hogy használata/birtoklása/árusítása szigorú jogszabályokhoz legyenek kötve és azok ellenőrizhetővé váljanak, úgy vélem szükség van a jelenlegi jogszabályok megváltoztatására, kiegészítésére, fogalmak tisztázására, finomhangolásra. Ezt a következő fejezetben részletesen kifejtem.

A 2012. évi II. TV.223.§-ban megtalálható a megkülönböztető jelzésekkel kapcsolatos szabálysértésnek minősítés, ám a közterületen való birtoklást, felhelyezést/felszerelést említi.

A jogszabály 223.§-ának a) pontja<sup>18</sup> szerint a járműre felszerelés (felhelyezés) azt jelenti, hogy a gépjárműre kell felszerelni vagy felhelyezni az eszközt. Pontosán melyik része minősül felszerelésnek és melyik része felhelyezésnek. Úgy vélem a jogszabály kiegészítésre szorul.

A b) pont<sup>19</sup>, leírja, az engedély nélküli birtoklás szabálysértésnek minősítését.

Mi fogadható el engedélynek azon kívül, ha be van jegyezve a

---

<sup>18</sup> 2012. évi II. TV.223.§ a)

<sup>19</sup> 2012. évi II. TV.223.§ b)

megkülönböztető jelzésre jogosultság a forgalmi engedélybe? Engedélyek alól kivételeket a 12/2007.(III.13) IRM rendelet 3.§-a taxatíve leírja, ám itt megint a felszerelésről értekezik. Sokadik alkalommal felüti a fejét a „felszerelés” szó értelmezési kérdése.

Vizsgáljuk meg a megkülönböztető fényjelzéssel szerelt jármű közlekedését a vezető oldaláról.

Amennyiben a jármű közlekedése során annak vezetője csak a fényjelzéseket működteti, a kiszemelt A pontból elindul, majd rendőri intézkedés alá vonódik, a járművezetővel szemben nem lehet megkülönböztető jelzéssel való közlekedés miatt, engedély nélküli vezetés szabálysértés elkövetéséért feljelentéssel élni.

Ennek az egyik oka, hogy csupán a kék vagy kék-vörös fény használata nem minősül megkülönböztető jelzés használatának, -ahogyan a szakdolgozatom elején is leírtam- mivel a 12/2007.(III.13) IRM rendelet egyértelműen a megkülönböztető fény és hang együttes használatát definiálja megkülönböztető jelzésnek. Felhívom a figyelmet az „és” szóra, aminek a ”vagy” szóra kicserélésével ez a napjainkban létező probléma felszámolásra kerülhetne.

## **5. A JOGSZABÁLYVÁLTOZTATÁSOKRÓL**

### **5.1. Ötletek a „Rés” befoltozására**

Ahogy az előző fejezetekben kifejtettem, a megfelelő alkalmazhatóság és ellenőrizhetőség, a fogalmak tisztázása érdekében a jelenlegi jogszabályok felülvizsgálatát látom szükségesnek.

Napjainkban a megkülönböztető jelzésekről az 5/1990. (IV.12.) KÖHÉM rendelet, a 6/1990. (IV.12.) KÖHÉM rendelet, a 326/2011. (XIII. 28.) kormányrendelet, a 12/2007.(III.13.) IRM rendelet, az 1/1975. (II.5) KPM-BM együttes rendelet, a 2012. évi II. Tv., és az 1988. évi I. Tv. határoz meg feltételeket, jogosultságokat, közlekedési magatartásokat, műszaki feltételeket, minősítéseket.

Ebben a részben kifejtem, hogy a jelenlegi jogszabályokban milyen kisebb változtatásokat látok szükségesnek ahhoz, hogy összhangba kerülhessen a megkülönböztető jelzések köre a fejlődő világgal és az előző fejezetekben kifejtettekkel kapcsolatban.

### **5.2. 6/1990. (IV.12.) KÖHÉM: 66.§ (továbbiakban MR)**

(2) A megkülönböztető lámpa fényének nappal, a ráeső napfényben legalább 150 méterről, sötétben, tiszta időben pedig - a jármű távolsági fényszórójának bekapcsolt állapotában is - legalább 300 méterről határozottan felismerhetőnek kell lennie. A megkülönböztető lámpa kék, vagy kizárólag egyidejűleg bekapcsolható kék és piros villogó fényt bocsáthat ki.<sup>20</sup>

A megkülönböztető jelzéssel kapcsolatban említett jogszabálmódosítási javaslat megvalósításához a következő szövegszerű javaslatot fogalmaztam meg:

(2) A megkülönböztető lámpa fényének nappal, a ráeső napfényben legalább 150 méterről, sötétben, tiszta időben pedig - a jármű távolsági fényszórójának bekapcsolt állapotában is - legalább 300 méterről határozottan felismerhetőnek kell lennie.

A megkülönböztető lámpa a 12/2007.(III.13.) IRM rendeletben meghatározott színű villogó fényt bocsáthat ki, továbbá álló járművön vagy a rendőrség által meghatározott feladat végrehajtása érdekében e villogást folyamatos világításra át lehet kapcsolni. A csak folyamatos világításra átkapcsolt üzemmódot kizárólag a belügyminisztérium, által üzemben tartott járműveken szabad használni és működtetni.

---

<sup>20</sup> 6/1990. (IV.12.) KÖHÉM: 66.§

Fontossága: A megkülönböztető fényjelzést jelenleg (többek között rendőrségi) járművekbe úgy szerelték fel, hogy azokat nem feltétlenül egyidejűleg lehet felkapcsolni, több billenőkapcsoló megnyomásával érhető el a járművön a lámpák egyidejű működtetése.(pl. rendőrmotor elülső és totemlámpái) Minél több lehetőség közül választhat a jelzést alkalmazó, annál jobban tud alkalmazkodni egy helyzethez, a különböző lámpák felkapcsolása vagy lekapcsolása révén.

Például: éjszaka, közlekedési zárásnál, szolgálati érdekből tilos helyen történő megállásnál, várakozásnál, amikor a megkülönböztető fényjelzés villogása nem létfontosságú. Így indokolatlan mértéken felül nem zavarja a többi közlekedésben résztvevőt, gyalogosokat, vagy magát a helyszínen lévő intézkedést foganatosító hivatásos állományú személyeket.

Amennyiben kiterjesztésre kerülne a megkülönböztető fényjelzések színéinek köre, úgy e jogszabály változtatása összhangba kerülne a 12/2007.(III.13) IRM rendeletben meghatározásra kerülő színskombinációival, amikről a következők szakaszokban írok le.

(3) A megkülönböztető lámpát a járművön a lehető legmagasabban és úgy kell elhelyezni, hogy annak fénye minden irányban látható legyen.<sup>21</sup>

Jogszabáymódosítási javaslat megvalósításához a következő szövegszerű javaslatot fogalmaztam meg:

(3) A megkülönböztető lámpát a kiegészítő lámpákkal együttvéve a járművön vagy a járműben úgy kell elhelyezni, hogy azok együttes fényei használat közben minden irányban felismerhető és látható legyen.

Fontosága: A forgalomban lévő járművek nagy része a jogszabályban meghatározottaknál több kiegészítő lámpával vannak felszerelve, továbbá olykor nem meghatározható, hogy melyik az úgynevezett „elsődleges” megkülönböztető fényjelző lámpa, így ezen jogszabályi változtatás kiemeli meghatározását az elsődleges lámpának, tisztázza a láthatóságot, és jogszabályi megfelelést biztosít a jelenleg forgalomban lévő összes így felszerelt járműnek, amik az ésszerűséget és a jól láthatóságot tartják fontosnak.

---

<sup>21</sup> 6/1990. (IV.12.) KÖHÉM: 66.§ (3)

Továbbá megjegyezném, hogy az előző fejezetekben összefoglaltam a jogszabályi ellentmondásokat, ahol van, hogy a gépkocsit van, ahol a gépjárművet említi a jogszabály, itt viszont a jármű került meghatározásra.

Az MR szerint pl egy kerékpáron is lehet megkülönböztető jelzés, míg a fent említett jogszabályok szerint nem.

Jelenleg az OMSZ esetkocsik, buszok, nagyobb méretű járművek, motorkerékpárok, stb nem tudnak eleget tenni a jogszabályban meghatározottaknak. Vagy nem látszik minden irányból az egyetlen elsődleges lámpa, vagy nincs meghatározott elsődleges lámpa, vagy jogszabályba ütközően kettőnél több a kiegészítő lámpa, vagy a kiegészítő lámpák nem a meghatározott helyen vannak elhelyezve.

(4) A megkülönböztető fény- és hangjelzés használatára jogosult jármű elején 1 vagy 2 db kiegészítő megkülönböztető lámpát is el lehet helyezni. Ezek átvilágított felületének felső széle 1,50 méternél magasabban nem lehet.<sup>22</sup>

Jogszabáymódosítási javaslat megvalósításához a következő szövegszerű javaslatot fogalmaztam meg:

(4) A megkülönböztető fény- és hangjelzés használatára jogosult járművön kiegészítő megkülönböztető lámpákat is el szabad helyezni.

Fontossága: A kiegészítő lámpáknak a mennyiségét lekorlátozni 2 db-ra véleményem szerint idejét múlt elképzelés.

A megkülönböztető fényjelzés darabszáma a jobb észlelhetőségéhez szorosan kapcsolható, továbbá a jelenleg megkülönböztető fényjelzéssel felszerelt járművek elenyésző része felel meg a hatályos jogszabályoknak. Pl.: OMSZ esetkocsikon legalább 6 kiegészítő lámpa van és nem meghatározható melyik az elsődleges megkülönböztető lámpa. Rendőrségi civil jellegű járművekben legalább 5 db kiegészítő lámpa van elhelyezve (elöl 3 db, hátul 2 db beszerelve). Rendőrségi vagy OMSZ szolgálati motorkerékpárokon **(5.ábra.)**<sup>23</sup>különállóan 5db (legalább 2d elülső, 2db oldalsó és 1 db totemlámpa) kapcsolható megkülönböztető fényjelzések vannak felszerelve. Delegációban részt vevő kísérő járműveken legalább 5-6 db van elhelyezve. OMSZ és a Katasztrófavédelem járművein a 4-5 kiegészítő lámpán kívül a visszapillantó tükrökön is elhelyeznek plusz 1-1 lámpát.

---

<sup>22</sup> 6/1990. (IV.12.) KÖHÉM: 66.§ (4)

<sup>23</sup> A szerző saját készítésű képe



5. ábra

Az, hogy a kiegészítő lámpákat milyen magasságra lehet felhelyezni óriási korlátozást jelent, hiszen nem minden jármű ugyanolyan paraméterekkel vagy lehetőségekkel rendelkezik. A cél, hogy mindenki számára egyértelmű legyen, jobban láthatóvá váljon a megkülönböztető fény. Az effajta korlátozás e cél elérése elé görget akadályt.

(5) A megkülönböztető lámpa elektromos kapcsolásának olyannak kell lennie, hogy e lámpa a vezetőülésből minden más világító és fényjelző berendezéstől függetlenül - és a járművön lévő összes megkülönböztető lámpa csak együtt - legyen bekapcsolható. A megkülönböztető és a figyelmeztető jelzés használatára egyaránt jogosult gépjárművön a figyelmeztető lámpa csak hátrafelé sugározhat ki borostyánsárga fényt és az elektromos kapcsolásának olyannak kell lennie, hogy a megkülönböztető lámpa és a figyelmeztető lámpa együttesen ne legyen bekapcsolható.<sup>24</sup>

Jogszabálmódosítási javaslat megvalósításához a következő szövegszerű javaslatot fogalmaztam meg:

(5) A megkülönböztető lámpa elektromos kapcsolásának olyannak kell lennie, hogy e lámpa a vezetőülésből minden más világító és fényjelző berendezéstől függetlenül legyen bekapcsolható.

A megkülönböztető és a figyelmeztető jelzés használatára egyaránt jogosult gépjárművön a figyelmeztető lámpának működtetésének során a megkülönböztető fényektől elkülönülten észlelhetőnek kell lennie.

<sup>24</sup> 6/1990. (IV.12.) KÖHÉM: 66.§ (5)

Fontossága: A fentiekben már kifejtett indok mellett, a rendőr szolgálatellátása során végrehajtani kívánt feladata határozhatja meg, hogy melyik megkülönböztető fényjelzést szükséges működtetni, tehát az, hogy a jogszabály korlátozza működtetésének szabályait, beszűkíti használatának lehetőségeit. Engedje meg a jogszabály, a különféle kapcsolások lehetőségét, de szigorúan tisztázza az észlelhetőséget, és a másfajta működtetésre hívja fel a figyelmet.

Véleményem és eddigi tapasztalatom szerint az egyszerre működtetés nem befolyásolja negatívan az észlelhetőséget és nem okoz az állampolgárok gondolkodásában zavart.

### 5.3. 326/2011. (XIII. 28.) Kormányrendelet

Javaslat a 326/2011. (XIII. 28.) Kormányrendelet 97.§ (1) bekezdés f) pontjának (vagy egy másik de újabb pontjának) bevezetésére.

Jogszabálmódosítási javaslat megvalósításához a következő szövegszerű javaslatot fogalmaztam meg:

97. § (1) Az ellenőrző hatósági személy a hatósági engedélyt és jelzést a helyszínen elveszi, ha<sup>25</sup>

f) a jármű engedély nélküli átalakítását a rendőrhatalóság helyszíni intézkedése során kétséget kizáróan megállapítja, hogy megkülönböztető jelzéssel összefüggésben valósították meg és az eszközök elvétele nem lehetséges a jármű lefoglalása nélkül.

Fontossága: Eddigi intézkedéseim során úgy tapasztaltam, hogy az intézkedés alá vont személyek a forgalmi engedély helyszíni elvételét szinte semmilyen jogkövetkezménynek nem tekintik. Tudomásul veszik, hogy szabálysértési feljelentés fog készülni velük szemben, de ettől még a járműjükkel ugyanolyan tevékenységet fognak végezni. Amennyiben a rendszám a járművön marad, a következő időszakban külső szemlélőnek (még a hatóságnak is) nem fog feltűnni, hogy azzal a járművel megkülönböztető jelzéssel kapcsolatos szabálysértést követtek el és eljárás van a járművel és vezetőjével szemben. Mivel a rendszám a járművön maradt, ezért az ismétlet lebukás veszélye minimális.

A tapasztalatom és az azóta kialakult véleményem szerint az a személy, aki megkülönböztető jelzéssel valamilyen módon visszaél, attól nem várható el, hogy a következőkben is jogkövető lesz. Úgy vélem a jogszabály szigorítása, az intézkedő rendőr jogosultságainak kiterjesztése a jogszabályi finomhangolással eredményesebbé tenné az effajta szabálysértés elleni küzdelmet.

---

<sup>25</sup> 326/2011. (XIII. 28.) Kormányrendelet 97.§ (1)

#### 5.4. 12/2007.(III.13.) IRM rendelet, a „felszereltség” fogalmának kibővítése

Felszereltség:

1. § E rendelet alkalmazásában

a) megkülönböztető fényjelzést és hangjelzést adó készülék (a továbbiakban: megkülönböztető jelzést adó készülék): a gépjárműre szerelt rögzített vagy mozgatható üzemmódú (mobil), villogó kék vagy kék-vörös fényjelzést adó berendezés, és a sziréna, vagy a váltakozó hangmagasságú hangjelzést adó berendezés<sup>26</sup>

Jogszabálmódosítási javaslat megvalósításához a következő szövegszerű javaslatot fogalmaztam meg:

Felszereltség:

1. § E rendelet alkalmazásában

a) megkülönböztető fényjelzést vagy a megkülönböztető hangjelzést adó készülék (a továbbiakban: megkülönböztető jelzést adó készülék): a gépjárműre szerelt vagy rögzített, gépjármű belső terébe felszerelt vagy oda más módon rögzített, e rendelet által meghatározott színű, villogó fényjelzés kiadására alkalmas berendezés, és a sziréna, vagy a váltakozó hangmagasságú hangjelzést adó berendezés.

Továbbá minden olyan járműbe vagy járműre szerelt villogó fényjelzést kiadni képes berendezés, amely az utánzás jellege és kivitelezése miatt megtévesztésre alkalmas módon hasonlít a megkülönböztető jelzést kiadni képes készülékre valamint annak tulajdonságaira – ide nem értve a kizárólag figyelmeztető jelzést adó készüléket – színskombinációra tekintet nélkül.

Fontossága: A felszereltség fogalma a rendeletben egy elavult, könnyedén megkerülhető, kijátszható megfogalmazást tartalmaz. Tapasztalatom szerint a megkülönböztető jelzések -legyen az akár hangjelzés, vagy bármilyen fényjelzés-mibenlétét sokkal bővebben kell kifejteni, azok utánzását pedig ellehetetleníteni. Így minimalizálni lehet az azokkal történő visszaélést.

Több alkalommal fogatosítottam intézkedést szélvédő mögé feltapasztott „tolófénnyel”, vagy mágnestalpas fényhíddal rendelkező járművel szemben, amelyeken a kék-vörös színen kívül megtalálható és bekapcsolható volt ugyanazon készüléken belül teljesen más színskombináció. Ezeket a fényjelző berendezéseket

---

<sup>26</sup> 12/2007.(III.13.) IRM rendelet 1.§

úgynevezett „dual-fényes”, illetve „trikolor” elnevezésű fényjelző készülékeknek hívják, amelyeknél a tápegység kábelben lévő működtető kapcsolón több állást lehetett kiválasztani, vagy több nyomó illetve billenőkapcsolóval volt ellátva. Ennek következtében a kék, vagy kék-vörös színt felváltotta, kék-zöld, kék-sárga, piros-sárga, csak sárga, csak kék, csak zöld, illetve ezekkel kombinálva fehér szín.

Megkülönböztető jelzésnek és engedély nélküli átalakításnak is minősül a „gépjárműre szerelt vagy rögzített, gépjármű belső terébe felszerelt vagy oda más módon rögzített” berendezés, ha:

- az eszköz és tartozéka vagy a jármű rongálása nélkül a helyszínen eltávolítható/levehető
- szerelési eszközök használatával eltávolító -ideiglenesen feltapasztott (mágnessel, konzollal, vákuummal a járműre/járműbe rögzített)

Szerelési eszközök: Eszköz használata, amely olyan eljárás, ami tekeréssel, csavarással, lecsúsztatással, pattintással történő eltávolítást von maga után. Pl.: Csavarhúzó, villáskulcs, tapadókorongos rögzítés eltávolítása.

Jármű belső tere: A motortér, az utastér, a raktér, a csomagter és az ezeket összekötő vagy ezekkel közvetlen kapcsolatban álló-, a jármű külső burkolata által határolt tér, továbbá a rögzítőrúdként alkalmazott eszköztartó.

Fontossága: Elejét veszi a jövőbeni visszaéléseknek, és a folyamatban lévők kiszűrését is, ha a megkülönböztető jelzés járműben tartásán kívül minden más esetet szigorúan engedély nélküli átalakításnak és szabálysértésnek minősít.

### 5.5. Színmeghatározással kapcsolatos változtatási javaslat:

A 12/2007.(III.13.) IRM rendeletben, az „Alapvető rendelkezések” közé illeszkedik a következő:

Jogszabáymódosítási javaslat megvalósításához a következő szövegszerű javaslatot fogalmaztam meg:

A megkülönböztető fényjelzés elsődleges színe kék vagy vörös. Ezen színekhez kiegészítésnek saját színükön kívül a zöld vagy fehér színt lehet alkalmazni. A vörös szín önmagában nem, csak kiegészített színnel alkalmazható.”

Fontossága: Az önmagában kék megkülönböztető fényjelzést eddig is engedte a jogszabály, ám önmagában a vörös színt, mint megkülönböztető fényjelzést nem. Pl. Szerbiában a megkülönböztető jelzéssel rendelkező közfeladatot ellátó járművek (rendőrség, mentőszolgálat) a szolgálatellátásuk során folyamatosan működtetik a csak kék színű megkülönböztető fényjelzésüket. Autópályákon minden pihenőben, minden üzemanyag töltőállomáson a nap minden órájában közterületi jelenlétet biztosítanak és az ott vagy arra közlekedők figyelmét felhívják, hogy rendőrségi forgalom felügyelet történik. Ez nemcsak megnyugtató, biztonságérzetet adó, hanem preventív jellegű is.

Amennyiben lehetőség lenne az alapszín kiterjesztésére, úgy az azokkal történő visszaélés teljesen megszűnne, hiszen onnantól kezdve nem merülhet fel kérdés a villogást kiadó készülék mibenlétéről.

Továbbá kiegészítő színnek a 2 fő szín mellé zöld vagy fehér szín bevezetése, a jobban elkülönülés érdekében meggondolandó. Napjainkban is több külföldi példa létezik a színek kombinációk használatára. Ilyenre jó példa az Amerikai Egyesült

Államok egyik városa, Chicago, ahol a tűzoltóság és a katasztrófavédelem beavatkozó járművein található kiegészítő lámpák zölden villognak.

A zöld színt a vörössel párosítva komplementerszínt kapunk, aminek jelentése, hogy egymás mellett alkalmazva, egymást kiemelő hatást gyakorolnak a másokra. Tehát azok jobban észlelhetővé és figyelemfelkeltővé válnak.

A fehér színt a fő színnel párosítva mindenképpen egy észrevehetőbb kombinációt kapunk, hiszen a fehér az egyik legjobban alkalmazható kontrasztszín.

Továbbá a 6/1990. KöHÉM rendeletben, „A világító és fényjelző berendezések alkalmazására és működésére vonatkozó üzemeltetési műszaki feltételek” része alatt:

- 37. § (1) kimondja: „A járművön csak olyan fajta, olyan színű, oly módon elhelyezett és annyi világító-, illetőleg fényjelző berendezést szabad alkalmazni, amilyent és amennyit a rendelet előír vagy megenged. Ez a rendelkezés nem vonatkozik az olyan világítóberendezésekre, amelyeknek a fénye a jármű üzemszerű használata során kívülről sem közvetlenül, sem közvetve nem látható (pl. csomagtér-megvilágító lámpa, szerelőlámpa), továbbá azokra a világító-, illetőleg fényjelző berendezésekre, amelyeket a világító- és fényjelző berendezések elhelyezése tekintetében jóváhagyási jellel \* ellátott járműveken gyárilag helyeztek el.”<sup>27</sup>

- (5) Előre piros, hátra fehér fényt - a hátrameneti lámpa, a munkahelymegvilágító lámpa, taxi vészjelző lámpája, továbbá a jármű belső világítására szolgáló lámpa kivételével - világító és fényjelző berendezés nem bocsáthat ki és nem verhet vissza.<sup>28</sup>

- (6) Villogó fényt a világító, illetőleg fényjelző berendezés - az irányjelző, a megkülönböztető lámpa, a figyelmeztető lámpa, a taxi vészjelző lámpája, továbbá a visszajelző lámpák kivételével - nem bocsáthat ki. A villogó fényű lámpa villogásának egyenletesnek, jól érzékelhetőnek, a villogások számának percenként  $90 \pm 30$ -nak kell lennie. Az első felvillanásnak a bekapcsolást követően legfeljebb 1 másodpercen belül kell bekövetkeznie.<sup>29</sup>

Amely jogszabályi szakaszok a színkombinációk kiterjesztésével harmóniában állna.

---

<sup>27</sup> 6/1990. KöHÉM rendelet 37.§ (1)

<sup>28</sup> 6/1990. KöHÉM rendelet 37.§ (5)

<sup>29</sup> 6/1990. KöHÉM rendelet 37.§ (6)

## **5.6. 1/1975(II.5) KPM-BM együttes rendelet**

42.§ (1) A megkülönböztető jelzéseket (villogó kék fényjelzést és szirénát vagy váltakozó hangmagasságú más hangjelzést) használó gépjármű, illetőleg minden ilyen gépjárművekkal kísért (közrefogott) zárt csoportban haladó, megkülönböztető fényjelzést használó gépjármű részére minden járművel, minden helyzetben elsőbbséget kell adni, és akadálytalan továbbhaladását - félrehúzóddással és a szükséghez képest megállással - lehetővé kell tenni.<sup>30</sup>

Jogszabálmódosítási javaslat megvalósításához a következő szövegszerű javaslatot fogalmaztam meg:

42.§ (1) A megkülönböztető jelzéseket (a külön rendeletben meghatározott színnel villogó fényjelzést és szirénát vagy váltakozó hangmagasságú más hangjelzést) használó gépjármű, illetőleg minden ilyen gépjárművekkal kísért (közrefogott) zárt csoportban haladó, megkülönböztető fényjelzést használó gépjármű részére minden járművel, minden helyzetben elsőbbséget kell adni, és akadálytalan tovább haladását - félrehúzóddással és a szükséghez képest megállással - lehetővé kell tenni.

Fontossága: A megkülönböztető fényjelzés nem csak a villogó kék fényjelzés és sziréna vagy váltakozó hangmagasságú más hangjelzés.

---

<sup>30</sup> 1/1975(II.5) KPM-BM együttes rendelet 42.§ (1)

## **6. JOGOSULTSÁGOK EMELÉSÉRŐL**

### **6.1. A sebességméréses ügyek elkerülése érdekében**

Továbbiakban a megkülönböztető fényjelzések fő berendezését fel kell szerelni olyan fényjelző résszel, amely a megkülönböztető fényjelzés bekapcsolásával egyidejűleg működésbe lép, és amelynek színikibocsátása kék, vagy vörös színű. A megkülönböztető fényjelzés e része nem bocsáthat ki villogó fényt, továbbá e fényjelzésnek csak előre és hátra kell világítania. A megkülönböztető jelzések adására alkalmas berendezéseket és azok tartozékait minősítési jelzéssel fel kell tüntetni.

Fontossága: A folyamatosan világító fényjelzés megelőzheti a különböző sebességellenőrző rendszerekből adódó adminisztrációs/ fegyelmi ügyek megindítását. A villogás magával vonja azt a lehetőséget, hogy a sebességellenőrző berendezés elkészített képein nem fog látszani, hogy működött a megkülönböztető fényjelzés. Csökkentve ezzel a bürokrácia terhelését.

### **6.2. Megkülönböztető fényjelzés jogosultságának kiterjesztése**

E gondolat mögött az a feltevés áll, hogy a megkülönböztető fényjelzéssel lehetősége legyen a járművezetőnek minden KRESZ szabály megszegésére úgy, mint jelenleg a megkülönböztető fény és hang együttes használatával.

Álláspontom szerint megfelelő képzettséggel, felkészültséggel, és helyzetfelismerési képességgel egy megkülönböztető fény és hangjelzés használatára jogosult járművezetőnek lehessen mozgástere azzal kapcsolatban, hogy az említett jelzések különálló használatáról.

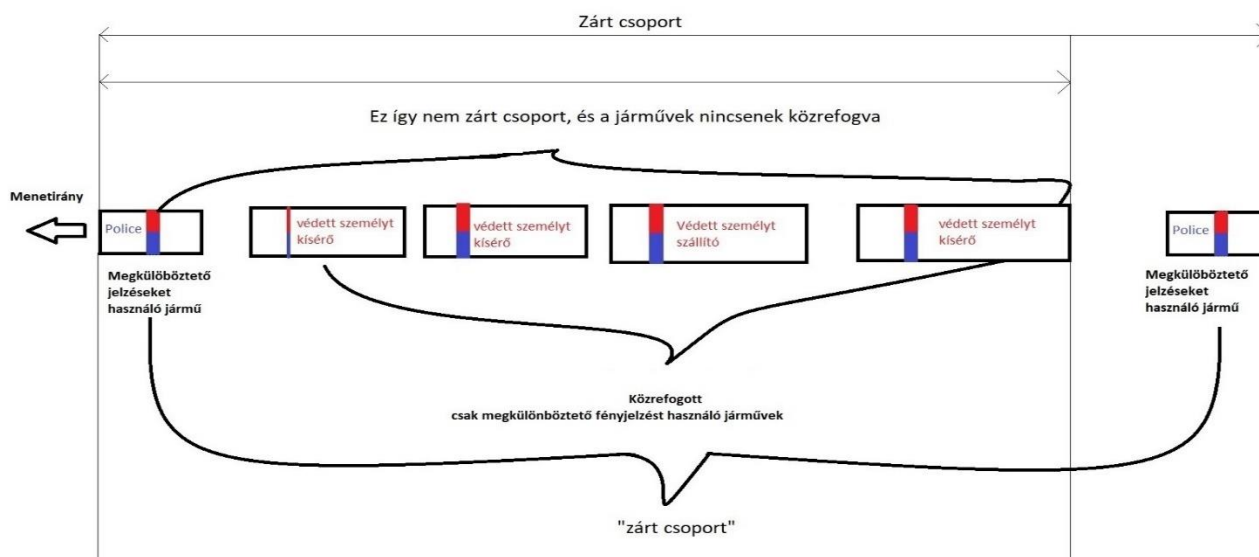
Ha a megkülönböztető jelzéseket használnak meg kell győződnie, hogy neki megadták a zavartalan áthaladás jogát, a járművezetőknek pedig meg kell teremteni a feltételeket, hogy áthaladhasson a megkülönböztető jelzéseket használó jármű, akkor indokolatlannak tűnik a tiltás.

Megjegyezném, hogy a megkülönböztető fényjelzés alkalmazása, a hangjelzés nélkül, sokkal fokozottabb körütekintést igényel. Valamint olyan esetekben lenne célszerű alkalmazni, amikor a jármű vezetője tudja, hogy közlekedési szabályt fog szegni, és fokozott figyelemmel teszi ezt, illetve valamilyen cél elérése érdekében az indokolt, hogy ne használja a hangjelzést. Pl. lakótelepen éjszakai órákban, közvetlen közelben nincs közlekedő jármű, zárt menetoszlopban.

### 6.3. A „Felvezető” és a „Követő” járművek fogalmának és jogosultságainak bevezetése:

Szükségesnek látom a nem zárt menetoszlopban (6.ábra)<sup>31</sup> közlekedő, ám megkülönböztető jelzéssel közlekedő járművet követő járművek jogosultságot adni. Szolgálatellátásom során több alkalommal kellett olyan halasztást nem tűrő tevékenységet folytatnom, amely együtt járt azzal, hogy civil gépkocsit vagy figyelmeztető jelzéssel rendelkező járművet (műszaki mentésben résztvevő elszállító járművet) kellett felvezetnem egyik pontból a másikba. Mivel az általam vezetett rendőrségi motorkerékpáron működtettem a megkülönböztető jelzéseket, a továbbhaladás számomra nem volt kérdéses, ám a mögöttem haladó járművet sokszor nem akarták elengedni a forgalomban részt vevő járművezetők. Ezen tapasztalatok miatt is tartom fontosnak a felvezető és követő jármű jogosultságainak bevezetését.

A megkülönböztető jelzéseket használó jármű (továbbiakban: felvezető jármű) közvetlenül utána haladó figyelmeztető jelzést vagy elakadás jelzőket működtető jármű (továbbiakban: követő jármű) részére az előtte haladó felvezető jármű jogosultságai irányadóak. A követő jármű zavartalan áthaladását a közlekedésben részt vevőknek biztosítani kell, amennyiben az kétséget kizáróan megállapítható, hogy követő járműről van szó.



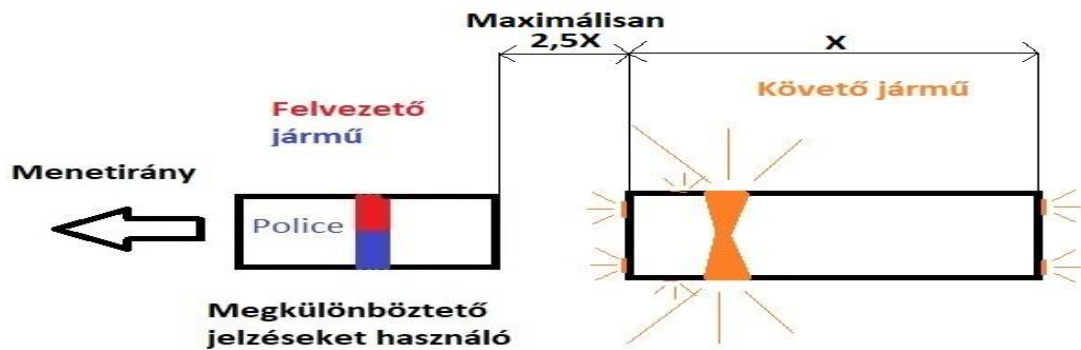
6. ábra

<sup>31</sup> A szerző által készített ábra

A „Felvezető” (7.ábra) <sup>32</sup>jármű csak BM-tulajdonban lévő vagy BM üzemben tartott jármű lehet, illetve csak hivatásos állományú személy vezetheti.

Fontossága: A jelenlegi jogszabályok valójában nem engedik meg, hogy egy nem megkülönböztető jelzéssel felszerelt jármű jogszerűen kövessen egy azt felvezető megkülönböztető jelzéssel felszerelt és használó járművet, illetve a zárt csoportban közlekedő járművek között van egy jármű, amelyiken nincs, vagy valamilyen oknál fogva nem működik a megkülönböztető lámpa, akkor onnantól kezdve nem beszélhetünk zárt csoportról.

Valamint a rendőrség állományában szolgálatot teljesítő rendőr mellé beosztott személy, ha külön járművel lát el szolgálatot bármilyen okból, akkor ő nem rendelkezik semmilyen jogosultsággal, ami példának okáért a sebességtúllépést, vagy a KRESZ szabályainak megszegését engedné.



7. ábra

Tehát e jármű a sebességet túllépheti, a tilos jelzésen áthaladhat, stb. Amennyiben a két jármű egymás közötti távolsága oly mértékben megnő, hogy a közlekedésben résztvevők részére nem megállapítható/ felismerhető, hogy felvezető és az azt követő járművek csoportjáról van szó, akkor a követő járműnek az előzőekben adott többletjogosultságai elvesznek. Ez a távolság számszerűsítve a követő jármű teljes hosszának két és félszerese. Úgy vélem ezt a távolságot józan ésszel minden járművezető képes felmérni, és a megfelelő döntést meghozni.

A követő járművek száma a felvezető jármű számának kétszerese lehet. A 6m hosszúságot meghaladó követő jármű esetén a felvezető jármű számával megegyező számú lehet.

Ez eredményezhetné, hogy például egy baleset helyszínére az elszállító autót (autómentő) jogszerűen lehetne felvezetni-odakísérni, vagy rendőrmotoros szolgálat mellé beosztott motoros polgárőri szolgálatot ellátó személy, ha a feladat

<sup>32</sup> A szerző által készített ábra

úgy kívánja, akkor követhesse a megkülönböztető fény és hangjelzést használó járművet, megszeghesse a felvezető jármű által megszegett szabályokat. Ilyen szükségszerű szabályszegések lehetnek például a sebességtúllépés, a tilos jelzésen való áthaladás, záróvonalon való áthaladás, forgalommal szemben lévő közlekedés, forgalomtól elzárt területen megállás, kötelező haladási irány megszegése, behajtani tilos tábla figyelmen kívül hagyása, stb.

#### **6.4. Az „Átvevő” jármű fogalmának és jogosultságainak bevezetése:**

Figyelmeztető jelzéssel felszerelt járművek, amennyiben szolgálati, vagy egyéb feladat miatt beosztásra kerülnek megkülönböztető jelzéseket használó jármű szolgálati feladatellátására -közlekedésrendészeti, forgalomfelügyeleti, biztosítási, kíséresi feladat -, úgy az átvevő jármű és vezetője kapjon jogosultságot az említett feladat további folytatásához.

Példa.: Rendőrségi jármű halad előre, megkülönböztető jelzések használatával ott található kereszteződésbe behalad, az ott lévő forgalmat egy vagy több irányból megzárja, majd érkezik egy figyelmeztető jelzést használó jármű, aki a rendőr mellé van beosztva, átveszi a kereszteződésben lévő zárási feladatot, és fenntartja a rendőr által előzőekben meghatározottakat. Kiemelten fontosnak bizonyul az ilyen feladatot átvevő jármű és vezetőjének feladata pl. baleset helyszínére vezető útvonalnak az elterelésénél, kereszteződések zárásánál, forgalmi irányok megtiltásánál, gyalogos, kerékpáros, motoros vonulások rendezvények biztosításánál.

## 6.5. Flottaszinkronizáció

A megkülönböztető fényjelzéssel felszerelt járművek villogásának frekvenciája eltérhet. Ennek több okai is lehet. Nem ugyan arról a gyártmányról vagy kiadásról van szó, nem ugyanabban az időben lett bekapcsolva, elektronikai hiba vagy előregedés miatt a villogási sebessége egy eszköznek módosulhat, stb. Véleményem szerint a flottaszinkronizációnak elsődlegesen a Rendőrség, Honvédség járműveinél lenne/lehetne főképpen szerepe.

Az egységes megjelenés érdekében érdemes megfontolni, hogy az azonos feladatot ellátó megkülönböztető fényjelzést használó járműveknek, amelyek egy helyen tartózkodnak vagy haladnak, ugyanolyan ütemben villoghassanak a működtetett fényjelzéseik. Az egységes megjelenés ilyen szempontból főként az úgynevezett delegációs járműveknél lehetne szembetűnő. De nem hanyagolható el az azonos helyen tartózkodó, ugyanazon feladatot végrehajtó rendőri, honvédségi, mentőszolgálati járművek sem.

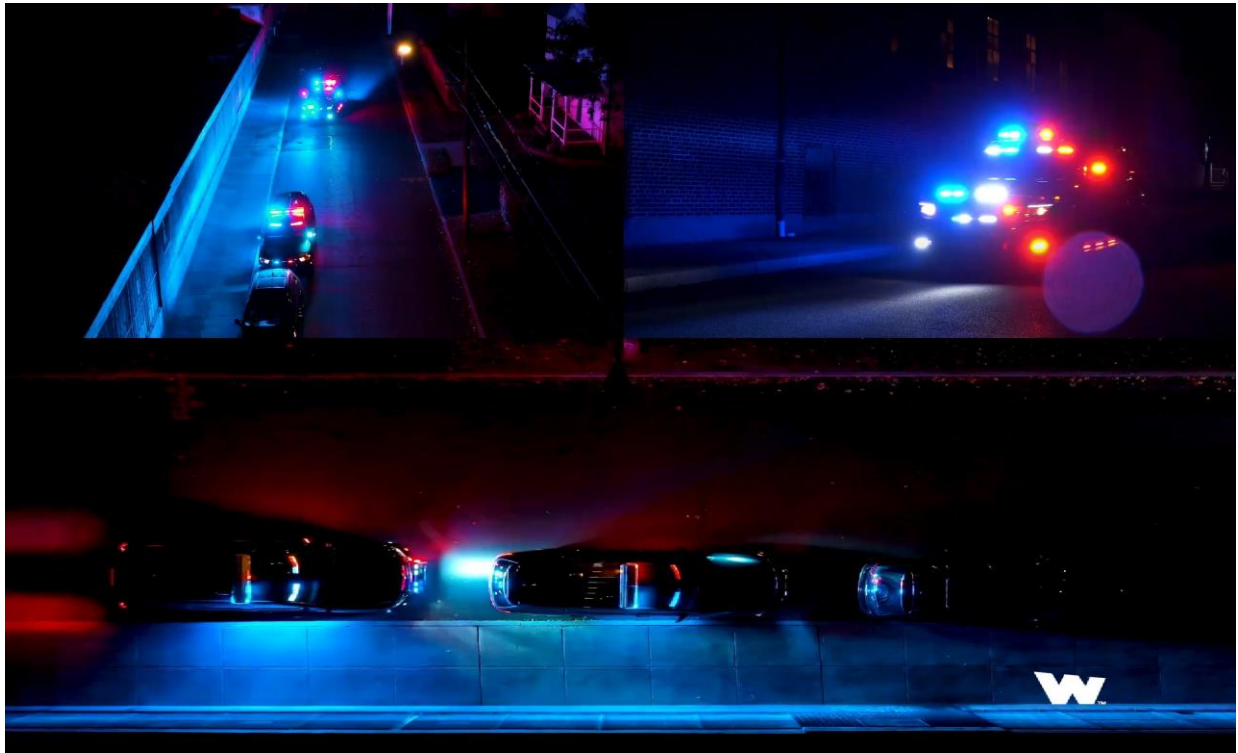
Ennek jelentősége az úgynevezett „karácsonyfa” jelleg elkerülése, a közlekedők kellőnél jobbani zavarásának minimalizálása, valamint a delegációs járművek vagy egyéb többrésztvevős járművek vonulási megjelenésének feljavítása. Egységes és jó benyomást kelt, ha minden megkülönböztető fényjelzéssel ellátott jármű ugyanúgy villog.

Továbbá egy álló helyzetben lévő, megkülönböztető fényjelzést működtető jármű önmagára vonja a járművezetők figyelmét, éjszakai látási viszonyok között pedig, amint elhalad mellette, a villogó fény még el is vakíthatja pár másodpercre a vezetőt. Képzeljük ezt el, ha kettőnél több és többfajta jármű teszi mindezt, például egy baleset helyszínén. A sok villogó fény miatt a megkülönböztető fény átvált zavaró tényezőre. E miatt a flottaszinkronizáció mellett, úgy vélem a fényjelzések működésének beállításain is lehetne változtatni, mégpedig úgy, hogy a fényhidak jelzései egyfajta éjszakai módba válnak, ahol a villogást felváltja a folyamatos világítás, ami mellé párosul egyfajta részlegesen és lassú tempóban pulzáló fényjelzés. Ennek erőssége nem ér fel a villogás által kibocsátott fényerősséggel valamint kevesebb a fénymennyiség is, ám mégis észlelhető és tökéletesen megkülönböztethető marad. Megjegyezném, hogy ezt kizárólag álló járműveken lenne célszerű alkalmazni.

(8.ábra)<sup>33</sup>

---

<sup>33</sup> CenCom Core™ – <https://www.youtube.com/watch?v=KNfXp2oFmaw>  
A szerző maga által kivágott és összeállított kép.



8. ábra

## 7. ÖSSZEFOGLALÁS

A dolgozatomban arra törekedtem, hogy rávilágítsak a megkülönböztető jelzést használó járművek közlekedésben betöltött kiemelt szerepére, észlelhetőségére és a napjainkban fellelhető visszaélések lehetőségeire, valamint annak sokaságára. Továbbá célomnak tűztem ki, hogy rávilágítsak a tapasztalatomból eredő következtetésekre, a jogszabályok rendszerében megtalálható hézagokra, esetenkénti félreérthetőségeire. A szakdolgozatom elkészítéséhez túlnyomó részt a Rendőrség állományában töltött tiszthelyettesi tapasztalataimból merítettem példákat és ötleteket, amiket saját intézkedéseimből emeltem át.

Úgy vélem a jogszabályoknak megkerülhetetlen pajzsként kellene működniük, a lehető legkevesebb áthatolhatósági lehetőséggel, így jutottam el arra a döntésre, hogy a szakdolgozatom címének a „Rés a pajzson”-t adom.

Az egyéni tapasztalatokra támaszkodva a szakdolgozat kísérletet tesz a meglévő szabályok finomhangolására, jövőbeni ötletek adására, amelynek során több konkrét jogszabálmódosítási javaslattal álltam elő, és felhívtam fontosságukra a figyelmet. Megkíséreltem felhívni a figyelmet a jogszabályban szereplő felszereltség szó körül lévő értelmezési ellentmondásokra, amely tüzetes ismerete alapján a megkülönböztető jelzés szabályozása kijátszhatóvá válik, a való életben pedig jogosultnak tűnő előny szerezhető a közúti közlekedésben.

Továbbá a napjainkban is működő felvezető és követő jármű fogalmát és jogosultságait kívántam megfogalmazni, továbbá a flottaszinkronizáció bevezetésével teret adni, az egységes megjelenéshez, ami technikai fejlődést is vonhat maga után.

## 8. FELHASZNÁLT IRODALOM

### 8.1. Írott irodalom

- Fülöp Ágnes, Major Róbert: A KRESZ értelmezése a joggyakorlatban, Budapest, 2005, HVG ORAC Lap-és Könyvkiadó Kft.
- Fülöp Ágnes, Fülöp Natasa, Major Róbert: A KRESZ értelmezése a joggyakorlatban Harmadik, hatályosított, bővített kiadás. Budapest, 2014, HVG ORAC Lap-és Könyvkiadó Kft.
- Fülöp Ágnes, Fülöp Natasa, Major Róbert: A KRESZ értelmezése a joggyakorlatban Negyedik, hatályosított, bővített kiadás. HVG ORAC Lap-és Könyvkiadó Kft. (2021)
- Dr. Melegh Gábor: A reakcióidő a közlekedésben. 1995., A Közlekedési Bírák Egyesülete
- Dr. Melegh Gábor: Gyalogosok és járművezetők közötti konfliktusok főbb jellemzői a baleset vizsgálatának tükrében. 1988, A Közlekedési Bírák Egyesülete
- Dr. Réti László: Ember-jármű-út. Budapest, 1977, KJK Kiadó
- Babinyecz Ferenc: Gondolatok az elvárhatóságról. In: A közlekedési jogalkalmazás egyes kérdései. 1998, Közlekedési Bírák Egyesülete.
- Dr. Schillinger Rezső: Gépjármű-közlekedési ismeretek I-II. Budapest, 1992, Tankönyvkiadó
- Dr. Derényi Gábor: A gépjárművezetés egészségügyi kockázata. Budapest 1988. Népszava Kiadó.
- Dr. Irik Ferenc: A közlekedésbiztonság kontrollja, 2003. Belügyi Szemle, 2004/1.
- Dr. Lévai Zoltán: Gépjárművek szerkezetana. Budapest, 1990, Tankönyvkiadó Vállalat.
- Dr. Györgyi Kálmán: Okozati összefüggés és újabb fejlemények az okozatosság tanában. In: A közlekedési jogalkalmazás egyes kérdései. 1988, A Közlekedési Bírák Egyesülete
- Gráfel A. (2013) Vezetéstechnikai képzés szerepe a rendőrségen belül. Egyetemiszakdolgozat, Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar.
- Rusz D. & Berek L. (2016): A megkülönböztető jelzést használó járművek közlekedésbaleseteinek elemzése. *Hadmérnök*, 11 (3): 4-12. / [http://hadmernok.hu/163\\_01\\_rusz.php](http://hadmernok.hu/163_01_rusz.php) /
- Rusz D. (2015) „B” : A közúti biztonság és a megkülönböztető fényjelzések. *Hadmérnök*, 10(1): 24-34 / [http://hadmernok.hu/151\\_03\\_ruszd.pdf](http://hadmernok.hu/151_03_ruszd.pdf) /
- Rusz D. (2015) „A”: A megkülönböztető jelzések jogszabályi háttere és aktualitása. *Hadmérnök*, 10(3): 43-55 / [http://hadmernok.hu/153\\_04\\_ruszd.pdf](http://hadmernok.hu/153_04_ruszd.pdf) /
- Szabó S. T. (2014): A közérdekű feladatokat ellátó szervezetek állományának komplex felkészítése a biztonságos közlekedésre. PhD értekezés, Nemzeti Közszolgálati Egyetem Hadtudományi Iskola. DOI: 10.17625/NKE.2014.004
- Vági P. (2015) A baleset-megelőzéssel kapcsolatos pedagógiai munka rendőrspecifikus feladatai. Egyetemi szakdolgozat, Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar.
- Mészáros Gergely, A megkülönböztető jelzések szerepe a közlekedésben, Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar, Szakdolgozat

## 8.2. Internetes irodalom

- 326/2011.(XII.28.) Korm. rend.:  
<https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1100326.kor>
- 5/1990.(IV.12.) KöHÉM rendelet:  
<https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=99000005.koh>
- 6/1990.(IV.12.) KöHÉM rendelet:  
<https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=99000006.koh>
- 12/2007. (III.13.) IRM rendelet:  
<https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a0700012.irm>
- 1/1975.(II.5.) KPM-BM együttes rendelet:  
<https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=97500001.kpm>
- 1988.évi I. Tv.: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=98800001.tv>
- 56/2010. (OT.33.): <https://www.police.hu/sites/default/files/ot33.pdf>
- 24/2005. (IV. 21.) GKM rendelet:  
<https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a0500024.gkm>
- <http://www.baleset-megelozes.eu>
- <http://www.youtube.com/watch?v=xAl6XSXgMPc>
- Flottaszinkronizáció:  
<https://www.youtube.com/watch?v=y6sYkzhVtcc>  
<https://www.youtube.com/watch?v=KNfXp2oFmaw>
- 59/2010.(OT.33.) ORFK utasítás