A sebességtúllépés szankcionálása Magyarországon európai összehasonlításban

Bírságküszöbök, ellenőrzési intenzitás és elrettentő hatás

Sanctioning Speeding in Hungary in a European Comparison

Fine Thresholds, Enforcement Intensity and Deterrence

MÉSZÁROS Gábor[1]

Bevezetés: A sebesség-ellenőrzés a közlekedésrendészeti feladatok, a közlekedésbiztonság javításának egyik fontos alapeleme; a felderítés eredményessége és a szankció mértéke együtt biztosíthatja, hogy a járművezetők betartsák a sebességhatárokat.
Cél: A tanulmány fő célja, hogy a magyar sebességtúllépési bírságolási rendszert európai összehasonlításban vizsgálja, különös tekintettel a közigazgatási bírságolás belépési küszöbére, a szankciók szerkezetére és az ellenőrzés intenzitására.
Módszertan: A kutatás összehasonlító jogi elemzést, hivatalos európai és magyar statisztikai forrásokat, valamint a sebesség-ellenőrzés elrettentő hatásáról szóló nemzetközi és hazai szakirodalmat integrálja.
Eredmények: Az eredmények szerint az európai rendszerek jelentős része már kisebb sebességtúllépés esetén is szankciót alkalmaz, míg a magyar objektív felelősségi rendszerben a közigazgatási bírság küszöbe a megengedett sebességtől függően 15 km/h, illetve 20 km/h feletti túllépéshez kapcsolódik. Az összehasonlítás azt is jelzi, hogy Magyarország ellenőrzési intenzitása több nyugat-európai államénál alacsonyabb. A szakirodalom alapján az észlelt lebukási valószínűség és a szankció bizonyossága rendszerint erősebb magatartásformáló tényező, mint a bírság összegének önmagában történő emelése.

[1] Dr., PhD, r. alezredes, egyetemi docens, Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar Közbiztonsági Tanszék, e-mail: meszaros.gabor@uni-nke.hu

Konklúzió: A tanulmány ezért a magyar rendszer felülvizsgálatakor a bírságküszöb mérséklése mellett a felderítési valószínűség, az automatizált és szakaszalapú ellenőrzés, valamint a következetes jogérvényesítés erősítését tekinti indokoltnak.
Kulcsszavak: sebességtúllépés, gyorshajtás, közlekedésrendészet, közigazgatási bírság, sebesség-ellenőrzés
Introduction: Speed enforcement constitutes a fundamental component of traffic law enforcement and road safety improvement. The effectiveness of detection, combined with the severity of sanctions, can contribute to ensuring compliance with statutory speed limits among drivers.
Objective: The primary objective of this study is to examine the Hungarian system of sanctions for speeding violations from a European comparative perspective, with particular emphasis on the threshold for the imposition of administrative fines, the structure of sanctions, and the intensity of enforcement.
Methodology: The study integrates comparative legal analysis, official European and Hungarian statistical sources, and international and Hungarian scholarly literature on the deterrent effect of speed enforcement.
Results: The findings indicate that a substantial proportion of European systems impose sanctions even for relatively minor speeding violations, whereas under the Hungarian system of strict liability, the threshold for the imposition of an administrative fine is linked to exceeding the prescribed speed limit by more than 15 km/h or 20 km/h, depending on the applicable speed limit. The comparison also indicates that the intensity of speed enforcement in Hungary is lower than in several Western European countries. According to the relevant literature, the perceived probability of detection and the certainty of sanctions generally constitute stronger behavioural determinants than an increase in the amount of the fine alone.
Conclusion: Accordingly, in reviewing the Hungarian system, the study considers it justified to complement a reduction in the threshold for imposing administrative fines with measures aimed at increasing the probability of detection, expanding automated and average-speed enforcement, and strengthening consistent enforcement of the law.
Keywords: speeding, speed enforcement, traffic policing, administrative fine, speed control

Bevezetés

Az Európai Bizottság 2026-os országjelentése szerint Magyarország 2024-ben 52 közúti halálesetet regisztrált egymillió lakosra, szemben a 45 körüli uniós átlaggal (European Commission 2026a). A 2025-ös legfrissebb adat 48 közúti halálesetet regisztrált egymillió lakosra, ami ebben az évben is meghaladta a 43 fős uniós átlagot (KRESZváltozás 2026). A gyorshajtás pedig a közúti közlekedés egyik legfontosabb magatartási kockázati

tényezője (Mooren–Grzebieta–Job 2013). A sebesség nemcsak a baleset bekövetkezésének valószínűségét, hanem az ütközés energiáján keresztül annak következményeit is befolyásolja. A magyar közlekedésbiztonsági adatok alapján a nem megfelelő sebesség tartósan a kiemelt baleseti okok között szerepel.

A kérdés 2026 nyarán a hazai közlekedéspolitikai vitában is hangsúlyosan megjelent. Vitézy Dávid közlekedési és beruházási miniszter a sebesség-ellenőrzés és a szankciórendszer több elemének újragondolását vetette fel: az átlagsebesség-mérés alkalmazását, a visszaeső és extrém gyorshajtók szigorúbb kezelését, továbbá a közigazgatási eljárásban alkalmazott sebességküszöb szigorításának vizsgálatát (Zách 2026a). A szabályozás felülvizsgálata ezért nem pusztán elméleti kérdés, hanem aktuális jogpolitikai folyamat.

A tanulmány célja annak vizsgálata, hogy a magyar sebességtúllépési szankciórendszer miként helyezhető el az európai gyakorlatban. A központi hipotézis kettős: egyrészt a magyar objektív felelősségi bírságolás belépési küszöbe több európai rendszerhez képest megengedő; másrészt a hazai ellenőrzés/felderítés intenzitása nem éri el több, magas automatizáltságú nyugat-európai ország szintjét. A tanulmány további kérdése, hogy a visszatartó hatás szempontjából a bírság összege vagy inkább a lebukás észlelt valószínűsége és a szankció bizonyossága tekinthető meghatározónak.

Módszertan és fogalmi keretek

A kutatás összehasonlító jogi és szakirodalmi elemzés. Az ország-összehasonlítás alapját a vizsgált európai államok hivatalos jogszabályai, rendőrségi és közlekedési hatósági forrásai, továbbá az Európai Bizottság közlekedésbiztonsági jelentései adják. A szankciók összevetésekor három dimenziót különítek el: a bírságolás belépési küszöbét, a szankció súlyosságának növekedési logikáját, valamint a kiegészítő jogkövetkezményeket – így a büntetőpontot, a vezetési jogosultság felfüggesztését, illetve kirívó esetben a jármű lefoglalását vagy elkobzását.

Módszertani szempontból lényeges, hogy az európai országok nem azonos statisztikai egységeket közölnek. Az uniós országok gyakorlata az automata sebesség-ellenőrzések esetében vegyes. A többség alkalmazza az úgynevezett üzembentartói felelősséget, egyes országok (Németország, Svédország) a hatóság feladatának szabják meg a vezető kilétének felderítését, míg Ausztriában az üzembentartónak kell megneveznie a járművezetőt. A felderített gyorshajtás, a kibocsátott bírság, a kamerával rögzített esemény és a rendőri intézkedés nem minden adatbázisban azonos fogalom. Ezért a nyers darabszámok helyett lehetőség szerint a lakosságarányos, illetve azonos definícióra épülő európai mutatókat kell előnyben részesíteni.

Magyarországon a 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. melléklete nem a mérőeszköz technikai hibahatárát, hanem azt a jogszabályi küszöböt határozza meg, amelynek átlépése esetén az üzembentartóval szemben objektív felelősségi alapon közigazgatási bírságot kell kiszabni. A tanulmány ezért a továbbiakban a *közigazgatási bírságküszöb* vagy *bírságküszöb* kifejezést használja.

A magyar bírságolási rendszer sajátosságai

A magyar rendszer alapja a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény objektív felelősségi konstrukciója és a 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet. A 2026-ban hatályos első bírságsáv összege 50 000 forint, a legmagasabb sávé 468 000 forint [410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet, 1. melléklet].

Ez a konstrukció világos és automatizálható, ugyanakkor közlekedésbiztonsági szempontból sajátos ösztönzőt teremt. Az automatikus ellenőrzésben a kisebb – de a KRESZ szerint ettől még jogellenes – túllépések nem érik el az objektív közigazgatási bírság küszöbét. Egy 50 km/h-s korlátozásnál tehát az objektív felelősségi bírság csak a 15 km/h-t meghaladó túllépési sávban indul, 130 km/h-s esetében pedig a hatályos rendelet 100 km/h feletti kategóriájából következően 20 km/h feletti túllépésnél. Ez autópályán azt eredményezi, hogy a járművek szinte mindegyike a megengedett sebesség felett halad, ha a haladást nem gátolja torlódás (Mészáros–Felföldi 2021). Ez a szabályozási logika a legtöbb európai rendszerhez képest magas belépési küszöböt jelent, ahol a bírság már néhány km/h-s – a mérési korrekciót meghaladó – túllépésnél megjelenik. A magas belépési küszöb azonban azt eredményezheti, hogy a járművezetők a sebesség megválasztásakor ehhez igazodnak, nem a megengedett legnagyobb sebességhez (Fleiter–Watson 2006). Az 1. táblázatban feltüntettem az egyes országok sebesség-ellenőrzési gyakorlatát. Ebben szerepel az az adat is, hogy az egyes országok az automata, megállítás nélküli sebesség-ellenőrzésnél milyen küszöbértéktől bírságolnak. Lettország, Litvánia, Románia és Bulgária esetében ez az érték +10 km/h, minden más országban már +1 km/h vagy a mérési hibahatár, maximum +5 km/h értéktől szankcionálják a szabályszegést. Meg kell említeni, hogy a magyar rendőrség szabálysértési bírságot szabhat ki a közigazgatási bírság hatálya alá nem tartozó, a közigazgatási bírsághoz tartozó minimális sebességtúllépés alsó értékét el nem érő szabályszegő magatartás esetén, azonban ez csak a megállításos sebesség-ellenőrzés során történhet így, szükséges feltétel a járművezető személyének azonosítása.

A magyar rendőrség az utóbbi években bővítette az automatizált ellenőrzést, és rendszeresen részt vesz a ROADPOL sebesség-ellenőrzési akcióiban. A 2025-ös Speedmarathon 24 órája alatt 1300 helyszínen 333 321 járművet ellenőriztek és 6017 gyorshajtót észleltek (ORFK Kommunikációs Szolgálat 2025). A rendőrségi kommunikáció következetesen baleset-megelőzési eszközként kezeli a sebesség-ellenőrzést. A nagy akciók ugyanakkor önmagukban nem válaszolják meg azt, hogy az év egészében egy átlagos járművezető mekkora észlelt lebukási valószínűséggel számol.

Európai szankciós modellek

Az európai rendszerek nem rendezhetők egyetlen skálára. A vizsgált országok alapján legalább négy, egymással részben átfedő logika azonosítható. Az első a fix vagy sávos pénzbírság, amelyben a sebességtúllépés növekedésével a bírság mellett büntetőpont vagy vezetéstől eltiltás is megjelenhet. A második a kilométerenként vagy nagyon finom sávokban

emelkedő tarifa. A harmadik a százalékos túllépéshez kötött logika. A negyedik a jövedelemarányos szankcionálás, amelynek legismertebb európai példája Finnország.

Belgiumban[2] az első sebességtúllépési tartomány után kilométerenként emelkedő pótlék kapcsolódhat a bírsághoz; Észtország automatikus kamerás eljárásában a figyelmeztető bírság a határ feletti kilométerekhez igazodik. Németországban a *Bußgeldkatalog* szűk km/h-s sávokban emeli a szankciót, Hollandiában pedig a közlekedési jogsértések közigazgatási végrehajtását a WAHV (Wet Mulder) rendszere és az ahhoz kapcsolódó tarifák strukturálják. E rendszerek közös jellemzője, hogy az automatikus szankcionálás a magyar objektív felelősségi küszöbnél kisebb túllépésekre is kiterjedhet.

Cipruson a szankciós rendszerben a sebességhatár százalékos túllépése is meghatározó, míg Dániában a *vanvidskørsel,* vagyis a kirívóan veszélyes járművezetés egyik küszöbe a megengedett sebesség több mint 100%-os túllépése 100 km/h feletti tényleges sebesség mellett; önálló küszöb a legalább 200 km/h-s sebesség is (Fyns Politi 2021). A dán rendszer különösen szigorú következménye, hogy ilyen esetekben a jármű lefoglalása, majd bírósági döntéssel elkobzása akkor is felmerülhet, ha a jármű nem a vezető tulajdona (Færdselsloven).

Ausztria 2024. március 1-jétől a kirívó gyorshajtás legsúlyosabb eseteiben ideiglenes járműlefoglalást és meghatározott feltételek mellett elkobzást is lehetővé tesz. A szabályozás a lakott területen és azon kívül mért jelentős túllépésekhez több hónapos vezetésijogosultság-elvonást kapcsol, és a visszaesést különösen súlyosan értékeli (StVO § 99c). Finnországban a súlyosabb gyorshajtás napi pénzbírsággá alakulhat, amelynek egységértéke a jövedelemhez igazodik; így a szankció tényleges terhe a fizetőképességgel együtt nő (Tieliikennelaki).

Az európai összehasonlítás fő tanulsága azonban nem egy „legszigorúbb ország" kijelölése, hanem az, hogy a magyar objektív felelősségi rendszer belépési küszöbe több összehasonlítható rendszerhez képest később aktiválódik, miközben más országok a kisebb túllépések következetes szankcionálását a súlyos esetekhez kapcsolódó erőteljesebb pont-, eltiltási vagy vagyoni következményekkel kombinálják.

A 27 vizsgált uniós ország besorolása a négy fő szankcionálási logika szerint

A négyes tipológia heurisztikus összehasonlítás: a nemzeti rendszerek részben átfedő mechanizmusokat kombinálnak, ezért egy ország besorolása a domináns bírságolási logikát jelöli, nem kizárólagos jogdogmatikai kategóriát.

Az első és legnépesebb csoport a fix vagy sávos pénzbírságra épülő modell. Idesorolható Ausztria, Bulgária, Csehország, Franciaország, Görögország, Horvátország, Írország, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Magyarország, Málta, Olaszország, Portugália, Románia, Spanyolország, Svédország, Szlovákia és Szlovénia. Írország sajátossága az egységesebb fix bírság és a büntetőpontos konstrukció, Ausztriáé pedig a szélesebb

[2] Az egyes országok bírságolási szabályaira vonatkozó források az 1. táblázatban találhatók.

hatósági mérlegelés, a szigorú vezetésijogosultság-elvonás és 2024-től a kirívó gyorshajtás meghatározott eseteiben a jármű lefoglalásának, illetve elkobzásának lehetősége.

A második modellben a bírság a túllépés minden egyes kilométeréhez vagy különösen finom sebességsávokhoz kapcsolódik. Belgiumban a bírság meghatározott alapösszeg után kilométerenként növekedhet; Észtország automatikus kamerás eljárásában a figyelmeztető bírság a túllépés km/h-értékének ötszöröse, meghatározott felső korláttal. Németország, Hollandia és Luxemburg szűk, fokozatos tarifákkal teszi érzékelhetővé már a kisebb sebességtúllépéseket is. Ennek a logikának közlekedésbiztonsági előnye, hogy kisebb tér marad a sebességhatár és a tényleges szankcionálás kezdete között.

A harmadik csoportban a relatív, százalékos túllépés kap hangsúlyt. Cipruson a szankciós tábla a sebességhatárhoz viszonyított százalékos sávokat és a kilométerenkénti összeget kombinálja. Dániában a hétköznapi gyorshajtási tarifa mellett a kirívóan veszélyes járművezetés *(vanvidskørsel)* egyik törvényi küszöbe a megengedett sebesség több mint 100%-os túllépése, ha a tényleges sebesség 100 km/h felett van; önálló küszöb a legalább 200 km/h-s sebesség. E modell a jogsértés relatív veszélyességét erősebben jeleníti meg.

A negyedik, jövedelemarányos modell legmarkánsabb példája Finnország. Az enyhébb gyorshajtásoknál fix közlekedési díj alkalmazható, a súlyosabb esetek azonban napi pénzbírságos rendszerbe kerülhetnek, amelyben a napi tétel összege az elkövető nettó jövedelméhez igazodik. A rendszer célja, hogy az azonos súlyú jogsértés pénzügyi terhe eltérő jövedelmi helyzet mellett is érzékelhető maradjon. A négy modell összevetése alapján Magyarország sajátossága nem a nominális bírságok feltétlen alacsonysága, hanem az objektív felelősségi bírság viszonylag magas belépési küszöbe.

1. táblázat: A 27 vizsgált uniós ország domináns sebességtúllépési szankcionálási modellje

Domináns modell	**Ország**	**Elsődleges/hivatalos forrás**	**Belépési küszöb**
I. Fix/sávos + pont/eltiltás	Ausztria	Straßenverkehrsordnung 1960	+1 km/h a jogilag megállapított (korrigált) sebességen; nincs egységes jogszabályi automatakamera-tolerancia.
I. Fix/sávos + pont/eltiltás	Bulgária	Закон за движението по пътищата	+10 km/h, műszerhiba: ±3 km/h 100 km/h-ig; ±3% 100 km/h felett. A korrigált értéknek kell a limit fölött lennie.
I. Fix/sávos + pont/eltiltás	Csehország	Zákon č. 361/2000 Sb.	+1 km/h a jogilag megállapított sebességen; külön egységes országos automatakamera-tolerancia nincs.
I. Fix/sávos + pont/eltiltás	Franciaország	Code de la route R413	Fix automata mérő tűrése: ±5 km/h 100 km/h alatt; ±5% 100 km/h-tól. A korrigált sebességnek kell a limitet meghaladnia.

Domináns modell	Ország	Elsődleges/hivatalos forrás	Belépési küszöb
I. Fix/sávos + pont/eltiltás	Görögország	Νόμος 5209/2025	+1 km/h a jogilag megállapított sebességen; egységes országos automata-kamera-tolerancia nincs.
I. Fix/sávos + pont/eltiltás	Horvátország	Zakon o sigurnosti prometa na cestama	Kötelező levonás: ≤50 km/h: 3 km/h; 50–100 km/h: 10 km/h; >100 km/h: 10%. A levonás utáni értéknek kell a limit fölött lennie.
I. Fix/sávos + pont/eltiltás	Írország	Road Traffic Act 1961	+1 km/h a jogilag bizonyított sebességen; egységes kamerás +X km/h tolerancia nincs.
I. Fix/sávos + pont/eltiltás	Lengyelország	Ustawa z dnia 20 maja 1971 r.	+1 km/h a jogilag megállapított sebességen; külön törvényi automata-tolerancia nincs.
I. Fix/sávos + pont/eltiltás	Lettország	Ceļu satiksmes likums	+11 km/h-tól pénzbírság; +1–10 km/h esetén figyelmeztetés. Műszer MPE[3]: ±3 km/h 100-ig, ±3% 100 felett.
I. Fix/sávos + pont/eltiltás	Litvánia	Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodeksas	+11 km/h-tól pénzbírság; +1–10 km/h túllépésnél figyelmeztetés.
I. Fix/sávos + pont/eltiltás	Magyarország	410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet	Automatikus objektív bírság: ≤100 km/h limitnél +16 km/h-tól; 100 km/h feletti limitnél +21 km/h-tól.
I. Fix/sávos + pont/eltiltás	Málta	Motor Vehicles Regulations	+1 km/h a jogilag bizonyított sebességen; külön országos +X km/h kameratolerancia nincs.
I. Fix/sávos + pont/eltiltás	Olaszország	Codice della Strada, art. 142	Kötelező levonás: 5%, de legalább 5 km/h. Minimum 5 km/h levonásnál egész km/h-ban limit +6 km/h mért értéktől.
I. Fix/sávos + pont/eltiltás	Portugália	Código da Estrada, art. 27	+1 km/h a jogilag megállapított sebességen; külön törvényi kamera-tolerancia nincs.
I. Fix/sávos + pont/eltiltás	Románia	Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice	+10 km/h-tól; az első kifejezett sebességtúllépési sáv +10–20 km/h.
I. Fix/sávos + pont/eltiltás	Spanyolország	Real Decreto Legislativo 6/2015	Fix/statikus kamera megengedett hibája: ±5 km/h 100 km/h-ig; ±5% 100 km/h felett.
I. Fix/sávos + pont/eltiltás	Svédország	Trafikförordning (1998:1276)	+1 km/h a jogilag megállapított sebességen; külön egységes törvényi kameratolerancia nincs.

[3] MPE: *maximum permissible error* – legnagyobb megengedett hiba.

Domináns modell	Ország	Elsődleges/hivatalos forrás	Belépési küszöb
I. Fix/sávos + pont/ eltiltás	Szlovákia	Zákon č. 372/1990 Zb.	Automatikus/üzembentartói bírság: lakott területen +6 km/h-tól; lakott területen kívül +11 km/h-tól.
I. Fix/sávos + pont/ eltiltás	Szlovénia	Zakon o pravilih cestnega prometa	Fix mérés biztonsági levonása: 5 km/h ≤100; 6 km/h 101–120; 7 km/h 121–140; 8 km/h 141–160; 9 km/h 161–180; 10 km/h 181–200.
II. Km-alapú / finomlépcsős	Belgium	Loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968	Műszerhiba: 30–100 km/h között legfeljebb +6 km/h; 100 km/h felett +6%.
II. Km-alapú / finomlépcsős	Észtország	Liiklusseadus	+1 km/h a jogilag megállapított sebességen; külön automatatolerancia nincs.
II. Km-alapú / finomlépcsős	Hollandia	Wet administratief-rechtelijke handhaving verkeersvoorschriften	Autópályán +1 km/h; lakott területen és több más útkategóriában az első tétel +4 km/h (korrigált sebesség).
II. Km-alapú / finomlépcsős	Luxemburg	Police Grand-Ducale – Vitesse	+1 km/h a jogilag megállapított sebességen; egységes automata postázási tolerancia nincs.
II. Km-alapú / finomlépcsős	Németország	Bußgeldkatalog-Verordnung	+1 km/h a jogilag megállapított, mérési hibával korrigált sebességen; első bírságsáv: legfeljebb +10 km/h.
III. Százalékos logika	Ciprus	Ο περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμος του 1972	+1 km/h a jogilag megállapított sebességen.
III. Százalékos logika	Dánia	Færdselsloven	+1 km/h a jogilag megállapított sebességen; külön +X km/h kamera-tolerancia nincs.
IV. Jövedelemarányos	Finnország	Tieliikennelaki (729/2018)	+1 km/h a jogilag megállapított sebességen; az első bírságsáv legfeljebb +10 km/h.

Forrás: a szerző szerkesztése

A sebességtúllépés büntetőjogi minősítése egyes európai rendszerekben

A vizsgált európai rendszerek többségében a puszta sebességtúllépés közigazgatási vagy szabálysértési jellegű marad, és büntetőjogi felelősség tipikusan csak veszélyeztetés, sérüléses vagy halálos eredmény, illetve más bűncselekmény megvalósulása esetén merül fel. Ettől azonban több európai ország megoldása markánsan eltér.

Spanyolországban a Código Penal 379. cikk (1) bekezdése önálló közlekedésbiztonsági bűncselekménnyé minősíti, ha a járművezető városi úton a megengedett sebességet több mint 60 km/h-val, városon kívül pedig több mint 80 km/h-val lépi túl; a büntetés szabadságvesztés, pénzbüntetés vagy közérdekű munka lehet, minden esetben a járművezetéstől való eltiltás mellett.

Franciaországban 2025. december 31-től az első, legalább 50 km/h-s sebességtúllépés is büntetőjogi deliktummá válhat, amelyhez szabadságvesztés, pénzbírság, vezetési jogosultságot érintő intézkedés és egyes esetekben a jármű elkobzása is társulhat.

Luxemburgban a *délit de grande vitesse* a kirívó gyorshajtás visszaeséshez kötött büntetőjogi formája: a megengedett sebesség több mint 50%-os, egyben legalább 20 km/h-s túllépése ismételt elkövetés mellett büntetőeljárást alapozhat meg (Guichet.lu 2026). Dánia jogtechnikailag eltérő, de hasonlóan erős differenciálást alkalmaz a kirívóan veszélyes járművezetés *(vanvidskørsel)* kategóriájával: idetartozhat a legalább 200 km/h-s haladás, illetve 100 km/h feletti tényleges sebességnél a megengedett sebesség több mint 100%-os túllépése; ilyen esetben a jármű lefoglalása, majd bírósági döntéssel történő elkobzása is felmerülhet, akár harmadik személy tulajdonában álló jármű esetén is.

Hollandiában az Ügyészség hivatalos tájékoztatója szerint a 30 km/h-nál nagyobb sebességtúllépés, autópályán pedig a 40 km/h-tól kezdődő túllépés a büntetőjog *(strafrecht)* alá tartozik.

Görögországban a Büntető törvénykönyv 290A. cikke a veszélyes vezetés egyik törvényi módjaként nevesíti a nagyfokú gyorshajtást. Személygépkocsi és motorkerékpár esetében a küszöb autópályán vagy gyorsforgalmi úton legalább +60 km/h, lakott területen vagy más úthálózaton legalább +40 km/h. Busznál és tehergépkocsinál a küszöb +30 és +20 km/h.

Svájcban (a schengeni térség országa) egy évtől négy évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő, aki az alapvető közlekedési szabályok szándékos megsértésével vállalja egy olyan baleset magas kockázatát, amely súlyos sérüléssel vagy halálos áldozattal járhat; így különösen a megengedett legnagyobb sebesség kirívóan súlyos túllépésével, vakmerő előzéssel vagy motoros járművekkel rendezett, engedély nélküli versenyen való részvétellel. A feltétel mindenképpen teljesül, ha a sebességtúllépés legalább +40 km/h ott, ahol a limit legfeljebb 30; legalább +50 km/h ott, ahol a limit legfeljebb 50; legalább +60 km/h ott, ahol a limit legfeljebb 80; legalább +80 km/h ott, ahol a limit 80 fölött van.

Ezek a modellek azt mutatják, hogy a legsúlyosabb sebességtúllépést egyes államok már nem pusztán magasabb pénzbírsággal, hanem minőségileg eltérő, büntetőjogi vagy vagyonelvonó jogkövetkezményekkel kezelik.

Magyarországon minden olyan halálos eredményű közlekedési balesetben, amelyben az extrém sebességtúllépés baleseti okként szerepel, megjelenik az a társadalmi és szakmai elvárás, hogy az ilyen extrém sebességtúllépés esetében baleset nélkül is derüljön ki a járművezető személye, és legyen szankcionálva. Ez azonban a jelenlegi szabályozás alapján csak akkor állapítható meg, ha a járművezetőt az elkövetéskor megállítják. Erre azért is lenne szükség, mert az ilyen extrém sebességtúllépést nem szabálysértésként vagy közigazgatási szabályszegésként kellene elbírálni az egyes javaslatok szerint, hanem ez már a büntetőjogi felelősség kérdését is felvetheti.

Ellenőrzési intenzitás és felderítési valószínűség

A szankció jogszabályi súlya csak akkor képes tartós elrettentő hatást kifejteni, ha a járművezető reálisnak tartja a jogsértés észlelését és a jogkövetkezmény bekövetkezését. Az Európai Bizottság közlekedésbiztonsági anyagai ezért az ellenőrzési kapacitást és a végrehajtás következetességét a szabályozás önálló pillérének tekintik. A felhasználói kutatás alapjául szolgáló európai összevetésben a 2020-ra közölt, 1000 lakosra jutó gyorshajtási bírságok száma Ausztriában 560, Luxemburgban 392, Hollandiában 366, Belgiumban 352 és Franciaországban 205 volt, míg Magyarországon 68. A mutató nem azonos a gyorshajtás tényleges prevalenciájával, és az országok végrehajtási rendszereinek eltérései miatt óvatosan értelmezendő, mégis jelentős különbséget jelez az ellenőrzés/bírságolás intenzitásában (European Commission 2026b).

A hazai kutatások ugyanezt a problémát más oldalról közelítik meg. Hosszabb távú rendőrségi és baleseti adatok alapján az ellenőrzési aktivitás változása és a halálos közúti balesetek alakulása között értelmezhető kapcsolat mutatható ki (Mészáros 2018b). Magyar kutatók közlekedéspszichológiai megközelítése szerint a közúti ellenőrzés pszichikai hatása sem kizárólag a büntetés nagyságából ered: fontos, hogy a közlekedő érzékelje a jogsértéshez kapcsolódó hátrány bekövetkezésének reális esélyét (Juhász–Major 2021).

A magyar rendszer szempontjából külön figyelmet érdemel az automatikus és szakaszalapú ellenőrzés. A pontszerű kamerák a mérési hely közvetlen környezetében erős sebességcsökkentő hatást válthatnak ki, de a vezetők a kamera után ismét gyorsíthatnak. De Pauw és munkatársai ezt a *kangaroo jump* jelenséggel írták le (De Pauw et al. 2014). A szakaszsebesség-mérés ezzel szemben hosszabb útszakasz átlagsebességét teszi ellenőrizhetővé, így az észlelt ellenőrzési kockázat időben és térben kevésbé koncentrálódik egyetlen pontra. Ez különösen releváns a magyar felülvizsgálatban, mivel Vitézy Dávid 2026-ban nyilvánosan is az átlagsebesség-mérés vizsgálata mellett érvelt, míg a korábbi közlekedésért felelős miniszter ettől határozottan elzárkózott (Zách 2026b).

Bírságösszeg vagy lebukási veszély? Az elrettentés empirikus eredményei

A kutatási eredmények alapján a felderítési valószínűség és a bírság súlyossága nem egymás alternatívái, hanem az elrettentés egymást kiegészítő elemei. A magas észlelt lebukási kockázat teremti meg annak valószínűségét, hogy a szabályszegő ténylegesen számoljon a jogkövetkezménnyel (Mészáros 2018a); ugyanakkor a szankciónak kellően érzékelhetőnek és arányosnak kell lennie ahhoz, hogy a várható hátrány ne váljon elhanyagolhatóvá. A szakirodalom a bizonyosságot rendszerint erősebb tényezőnek találja, de ebből nem következik a bírságösszeg irrelevanciája: a hatékony rendszer a megfelelő felderítési intenzitást érdemi, következetesen végrehajtott szankcióval kapcsolja össze (European Commission 2024; Elvik 2016; Ryeng 2012).

Az elrettentéselmélet szerint a jogkövető magatartást a büntetés súlyossága, bizonyossága és gyorsasága együttesen alakítja. A közlekedésbiztonsági empirikus kutatások azonban következetesen arra utalnak, hogy e tényezők hatása nem azonos. Az Európai Bizottság *Traffic Law Enforcement* tematikus jelentése megkülönbözteti az objektív és a szubjektív felderítési valószínűséget: előbbi az ellenőrzés tényleges esélye, utóbbi az a kockázat, amelyet a járművezető érzékel. A preventív hatás szempontjából az észlelt lebukási valószínűség kiemelt jelentőségű (European Commission 2024).

Ryeng 408 járművezető bevonásával végzett vizsgálata közvetlenül hasonlította össze az ellenőrzés intenzitásának és a szankció nagyságának sebességválasztásra gyakorolt hatását. A jelentősen megnövelt rendőri ellenőrzési szint érdemben csökkentette a választott sebességet, miközben a szigorúbb pénzügyi szankció hatása marginális volt (Ryeng 2012). Elvik metaanalízise árnyaltabb, de hasonló irányú következtetésre vezet: a bírságok emelése bizonyos tartományban javíthatja a szabálykövetést, az összefüggés azonban nem lineáris, és a nagyon nagy emelések nem hoznak szükségszerűen további biztonsági nyereséget (Elvik 2016).

A kamera-ellenőrzés hatásosságát számos európai vizsgálat támasztja alá. Goldenbeld és van Schagen holland kutatása öt éven keresztül vizsgálta a célzott mobil radaros ellenőrzést, és a sebességszint, a gyorshajtók aránya, valamint a sérüléses balesetek kedvező változását mutatta ki (Goldenbeld – van Schagen 2005). Factor és munkatársainak természetes kísérlete pedig különösen jól mutatja a szankció bizonyosságának szerepét: amikor Izraelben a működő automata kamerákhoz kapcsolódó bírságolást ideiglenesen felfüggesztették, a kamerák korábbi kedvező biztonsági hatása eltűnt (Factor–Haviv–Keren 2023).

A hazai jogpolitika számára mindezekből az következik, hogy a bírságösszeg további emelése önmagában nem tekinthető optimális megoldásnak. A magyar bírságok nominális összege 2026-ban már jelentős lehet, ám az elrettentés szempontjából legalább ilyen fontos, hogy a szabályszegő mekkora eséllyel számít észlelésre és tényleges jogkövetkezményre. Ezt a kérdést erősíti az ORFK korábbi adatközlése is: a sajtóban közölt rendőrségi adatok szerint 2019–2023 között 112,09 milliárd forint gyorshajtási bírságból mintegy 24,03 milliárd forintot nem fizettek be az érintettek, vagyis az összeg 21,43%-a maradt rendezetlen az adatközlés szerint (Lencsés 2024). Noha ez nem azonos a felderítési aránnyal, arra rámutat, hogy a szankció kiszabása és tényleges realizálása két külön végrehajtási kérdés. Traxler és Dušek a bírságösszegnek és a fizetés elmaradásának kapcsolatát elemezve további fontos szakpolitikai *trade-offot* azonosított. A magasabb pénzbírság növeli az egy befizetett ügyből származó összeget, ugyanakkor csökkentheti a határidőben történő fizetés valószínűségét. Ez azt jelenti, hogy a szankciók folyamatos emelése nem szükségszerűen javítja arányosan sem a visszatartást, sem a végrehajtás pénzügyi eredményét. Az optimális bírságszint meghatározásánál ezért a jogalkotónak nemcsak a szankció elrettentő erejét, hanem a fizetési képességet, a fizetés elmaradásának kockázatát és a behajtási költségeket is mérlegelnie kell (Traxler–Dušek 2025).

Kutatási eredmények és értékelés

Az összehasonlítás három egymással összefüggő eredményt ad. Elsőként, a magyar objektív felelősségi bírságolás belépési küszöbe európai összevetésben magas. A jogsértés és az automatikus közigazgatási bírság közé beépülő 15, illetve 20 km/h-s sáv olyan magatartási teret hoz létre, amelyben a sebességhatár túllépése jogellenes, de az üzembentartói objektív bírságolás még nem aktiválódik. Ez különösen városi környezetben jelentős: 50 km/h-s korlátozásnál a 15 km/h feletti küszöb relatív értelemben nagy eltérés.

Másodikként, az európai adatok alapján a magyar ellenőrzési/bírságolási intenzitás több magas automatizáltságú államénál alacsonyabb. E megállapítás nem jelenti azt, hogy minden magyar gyorshajtás felderítetlen marad, és nem teszi közvetlenül összehasonlíthatóvá az eltérő nemzeti eljárásokat. A lakosságarányos bírságadatok, a hazai szakirodalom és az automatizált rendszerek nemzetközi tapasztalatai együtt azonban azt támasztják alá, hogy a felderítés valószínűségének növelésében jelentős további prevenciós potenciál van.

Harmadikként, a szakirodalom alapján a szankciórendszer hatékonyságának kulcsa nem a maximális bírság önmagában. A magas összeg akkor képes elrettenteni, ha a vezető a lebukást valószínűnek, a jogkövetkezményt pedig bizonyosnak és viszonylag gyorsnak érzékeli. Ez a megállapítás a magyar reform prioritásait is módosítja: a bírságküszöb csökkentése várhatóan csak akkor okoz tartós magatartásváltozást, ha együtt jár a felderítési lefedettség növelésével és a végrehajtás következetességével.

Következtetések és jogpolitikai javaslatok

A magyar sebességtúllépési rendszer európai összehasonlításban nem elsősorban a maximális bírságösszeg miatt tekinthető megengedőbbnek, hanem az objektív felelősségi bírságolás viszonylag magas belépési küszöbe és az ellenőrzési intenzitás korlátai miatt. A *tűréshatár* kifejezés helyett szakmailag pontosabb a *közigazgatási bírságküszöb* fogalma: a probléma nem a mérőeszköz pontatlansága, hanem az, hogy a jogszabály az automatikus üzembentartói szankciót csak meghatározott mértékű túllépés felett rendeli alkalmazni.

A nemzetközi gyakorlat azt mutatja, hogy a kisebb túllépések korábbi szankcionálása többféle rendszerrel összeegyeztethető: finom km/h-s sávokkal, kilométerenként emelkedő tarifával, pontokkal vagy a súlyosabb esetekhez kapcsolódó vezetéstől eltiltással. A kirívó gyorshajtás esetében Ausztria és Dánia a járművagyont is érintő szankciókat alkalmazhat, Finnország pedig a jövedelemhez igazított bírság révén törekszik a szankció tényleges súlyának kiegyenlítésére. Ezek nem mechanikusan átültetendő modellek, hanem azt mutatják, hogy az európai szabályozás a veszélyesség, a visszaesés és az elkövető helyzete szerint differenciáltabb eszköztárat is alkalmaz.

A magyar gyakorlat felülvizsgálatában ezért négy irány indokolt. A közigazgatási bírságküszöb mérséklése közelebb viheti a tényleges szankcionálást a meghatározott sebességhatárhoz. Az automatizált ellenőrzés lefedettségének növelése – különösen a szakaszsebesség-mérés megfelelő helyszíneken történő alkalmazása – emelheti a lebukás valós és észlelt valószínűségét. A visszaeső és extrém gyorshajtás elkülönült, fokozatos

szankcionálása arányosabbá teheti a rendszert, azonban ezekben az esetekben szükség van a járművezető személyének felderítésére. Az ORFK adatai szerint Magyarországon 2025-ben a felderített 912 ezer sebességtúllépésből azonban csak közel 57 ezer esetben állították meg a járművezetőt, ezáltal derítették ki a járművezető személyét közigazgatási bírság kiszabásakor. Ha ténylegesen szankcionálni szeretnénk a rendszeres gyorshajtókat, az extrém gyorshajtókat, akkor ezen a felderítési arányon javítani kell. Végül a reform eredményességét nem a beszedett bírságbevétellel, hanem sebességmutatókkal, felderítési valószínűséggel, baleseti és sérülési adatokkal, valamint előtte-utána hatásvizsgálatokkal célszerű mérni.

A tanulmány fő következtetése tehát az, hogy a magyar rendszer közlekedésbiztonsági szigorítása nem azonos a bírságok egyszerű emelésével. A nemzetközi és hazai kutatások alapján nagyobb súlyt kell helyezni arra, hogy a sebességhatár túllépését a vezető már kis mértékben se tekintse következmények nélküli magatartásnak, és hogy az ellenőrzés valószínűsége a közúthálózat egészén érzékelhető legyen. A jelenleg zajló szabályozási felülvizsgálat akkor lehet szakmailag megalapozott, ha a bírságküszöb, az ellenőrzési technológia, a szankció bizonyossága és az elkövető személyének felderítése, ezáltal a visszaesés kezelése egységes sebességmenedzsment-rendszerben kapcsolódik össze.

Felhasznált irodalom

De Pauw, Ellen et al. (2014): Behavioural Effects of Fixed Speed Cameras on Motorways: Overall Improved Speed Compliance or Kangaroo Jumps? *Accident Analysis & Prevention,* 73, 132–140. Online: https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.08.019

Elvik, Rune (2016): Association Between Increase in Fixed Penalties and Road Safety Outcomes: A Meta-Analysis. *Accident Analysis & Prevention,* 92, 202–210. Online: https://doi.org/10.1016/j.aap.2016.03.028

European Commission (2024): *Road Safety Thematic Report – Traffic Law Enforcement. European Road Safety Observatory.* Brussels: European Commission, Directorate General for Transport. Online: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/fa0b60c4-8450-400e-b635-38c9fb9e5ee4_en?filename=ERSO-TR-Enforcement-20241605.pdf

European Commission (2026a): *Monitoring Road Safety Progress in the EU – Hungary.* SWD(2026) 45 final. Brüsszel, 2026. február 13. Online: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52026SC0045

European Commission (2026b): Speed – Road Safety Thematic Report. European Road Safety Observatory. Online: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/9826c063-bc55-423e-84a3-24200dca3547_en?filename=ERSO-TR-speed_2026.pdf

Factor, Ron – Haviv, Noam – Keren, Guy (2023): Enforcement and Behavior: The Effects of Suspending Enforcement Through Automatic Speed Cameras. *Journal of Experimental Criminology,* 19(3), 743–759. Online: https://doi.org/10.1007/s11292-022-09507-z

Fleiter, Judy J. – Watson, Barry C. (2006): The Speed Paradox: The Misalignment Between Driver Attitudes and Speeding Behaviour. *Journal of the Australasian College of Road Safety,* 17(2), 23–30. Online: https://journalofroadsafety.org/article/32946-the-speed-paradox-the-misalignment-between-driver-attitudes-and-speeding-behaviour

Fyns Politi (2021): Gælder fra i dag: Vandvidsbilister får konfiskeret bilen – også hvis bilen er lånt eller leaset. *Politi.dk,* 2021. március 31. Online: https://politi.dk/da/fyns-politi/nyhedsliste/vandvidsbilister-faar-konfiskeret-bilen/2021/03/31

Goldenbeld, Charles – van Schagen, Ingrid (2005): The Effects of Speed Enforcement With Mobile Radar on Speed and Accidents: An Evaluation Study on Rural Roads in the Dutch Province Friesland. *Accident Analysis & Prevention,* 37(6), 1135–1144. Online: https://doi.org/10.1016/j.aap.2005.06.011

Juhász Anikó – Major Róbert (2021): A közúti ellenőrzés pszichikai hatása és a szabályszegő magatartások háttere. *Magyar Rendészet,* 21(4), 155–170. Online: https://doi.org/10.32577/mr.2021.4.8

KRESZváltozás [@KRESZvaltozas] (2026): Közúti biztonság 2025: Jó úton haladunk! *Facebook,* 2026. március 26. Online: https://www.facebook.com/KRESZvaltozas/posts/k%C3%B6z%C3%BAti-biztons%C3%A1g-2025-j%C3%B3-%C3%BAton-haladunka-2025-%C3%B6s-el%C5%91zetes-adatok-alapj%C3%A1n-eur%C3%B3pa-s/1450610053776014/

Lencsés Csaba (2024): Kiskaput találtak a bírsággal trükköző gyorshajtók. *Vezess.hu,* 2024. május 6. Online: https://www.vezess.hu/magazin/2024/05/06/gyorshajtas-be-nem-fizetett-birsag-trukkozo-autosok/

Mészáros Gábor (2018a): Sebességhatárok és baleseti statisztikák az Európai Unióban. *Belügyi Szemle,* 66(9), 107–130. Online: https://doi.org/10.38146/BSZ.2018.9.6

Mészáros Gábor (2018b): A sebességellenőrzés szerepe a baleset-megelőzésben. *Hadtudományi Szemle,* 11(2), 287–301. Online: https://folyoirat.ludovika.hu/index.php/hsz/article/view/1575

Mészáros Gábor – Felföldi Péter (2021): Autópályán biztonságosan? *Belügyi Szemle,* 69(6), 1027–1041. Online: https://doi.org/10.38146/BSZ.2021.6.6

Mooren, Lori – Grzebieta, Raphael – Job, Soames (2013): Speed – the Biggest and Most Contested Road Killer. *Journal of the Australasian College of Road Safety,* 25(1), 13–18. Online: https://journalofroadsafety.org/article/32706-speed-the-biggest-and-most-contested-road-killer

ORFK Kommunikációs Szolgálat (2025): Speedmarathon eredmények 2025. *Police.hu,* 2025. április 11. Online: https://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/kozlekedesrendeszet/speedmarathon-eredmenyek-2025

Ryeng, Eirin Olaussen (2012): The Effect of Sanctions and Police Enforcement on Drivers' Choice of Speed. *Accident Analysis & Prevention,* 45, 446–454. Online: https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.08.010

Traxler, Christian – Dušek, Libor (2025): Fines, Nonpayment, and Revenues: Evidence From Speeding Tickets. *The Journal of Law, Economics, and Organization,* 41(2), 381–401. Online: https://doi.org/10.1093/jleo/ewad025

Zách Dániel (2026a): A többség odacsapna a közúti versenyzőknek és minden gyorshajtónak a Vitézy-féle kérdőív eddigi válaszai alapján. *Telex,* 2026. július 21. Online: https://telex.hu/belfold/2026/07/21/vitezy-david-kozlekedesi-es-beruhazasi-miniszterium-kozlekedesbiztonsagi-kerdoiv

Zách Dániel (2026b): Szorulhat a hurok az extrém gyorshajtók nyaka körül Vitézy Dávid érkezésével. *Telex,* 2026. május 18. Online: https://telex.hu/belfold/2026/05/18/autozas-vezetes-szabalysertes-vitezy-kresz-gyorshajtas

Jogi források

1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről
410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről
Ausztria: Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960) § 20, § 99, 208. Verordnung des Bundesministers für Innovation, Mobilität und Infrastruktur über die Einhebung von Anonymverfügungen nach der Straßenverkehrsordnung 54. § 20 Abs. 2 i.V.m. § 99 Abs. 3 lit. a
Belgium: Loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968 (Article 29)
Bulgária: Закон за движението по пътищата (ЗДвП) (чл. 182)
Ciprus: Ο περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμος του 1972 (N. 86/1972), Άρθρο 6 (2)–(3)
Csehország: Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích – zákon o silničním provozu § 125c
Dánia: Færdselsloven, Lovbekendtgørelse nr. 118 af 12. januar 2026., § 42., § 118.
Észtország: Liiklusseadus (Road Traffic Act), § 227 – Exceeding Speed Limit by Driver of Motor Vehicle
Finnország: Tieliikennelaki (729/2018) 165. § – „Nopeusrajoituksen rikkominen moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tai raitiovaunulla”
Franciaország: Code de la route R413
Görögország: Νόμος 5209/2025 – Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας (Άρθρο 24)
Hollandia: Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (WAHV) *(Bijlage)* „Snelheidsoverschrijdingen”
Horvátország: Zakon o sigurnosti prometa na cestama čl. 53., čl. 54.
Írország: Road Traffic Act 1961 Section 47 – Offence of Exceeding Speed Limit
Lengyelország: Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Art. 92a), Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 21 czerwca 2024 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Art. 20)
Lettország: Ceļu satiksmes likums (55. pants – „Braukšanas ātruma, distances un intervāla neievērošana”)
Litvánia: Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodeksas (ANK) (416 straipsnis – „Nustatyto greičio viršijimas”)
Luxemburg: Loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, notamment article 7, Arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. Online: https://guichet.public.lu/fr/citoyens/transport/transports-individuels/infractions/retrait-immediat-permis-conduire.html
Málta: Motor Vehicles Regulations (S.L. 65.11), Regulation 127, Traffic Regulation Ordinance (Cap. 65), Second Schedule.
Németország: Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV), Anhang – Tabelle 1 (Geschwindigkeitsüberschreitungen)
Olaszország: Codice della Strada, Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 Art. 142
Portugália: Código da Estrada 27. cikke (Artigo 27.º – Limites gerais de velocidade)

Románia: Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (Art. 108)

Spanyolország: Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Svájc: Strassenverkehrsgesetz (SVG), SR 741.01, (Art. 90), Ordnungsbussenverordnung (OBV) (Art 303)

Svédország: Trafikförordning (1998:1276), 3 kap. 17 § i förening med 14 kap. 3 §

Szlovákia: Zákon č. 372/1990 Zb. o priestupkoch § 22

Szlovénia: Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP) 46. člen – „najvišje dovoljene hitrosti"