

1980. évi 3. törvényerejű rendelet

az 1968. évi november hó 8. napján Bécsben aláírásra megnyitott Közúti Közlekedési Egyezmény kihirdetéséről¹

Hatályos: 2009. 11. 06. –

(A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa megerősítő okiratának letétbe helyezése az Egyesült Nemzetek főtitkáranál 1976. évi március hó 16. napján megtörtént. Az Egyezmény a 47. cikk 1. pontja értelmében 1977. évi május hó 21. napján lépett hatályba.)

1. § A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa az 1968. évi november hó 8. napján Bécsben aláírásra megnyitott Közúti Közlekedési Egyezményt és függelékait e törvényerejű rendelettel kihirdeti.

2. § Az Egyezmény hivatalos magyar fordítása a következő:

Közúti közlekedési egyezmény

A szerződő felek

attól az óhajtól vezérelve, hogy egységes közlekedési szabályok elfogadásával megkönnyítsék a nemzetközi közúti közlekedést és növeljék a biztonságot a közutakon,
megállapodtak az alábbi rendelkezésekben:

1. fejezet

Általános rendelkezések

I. Cikk

Meghatározások

Az Egyezmény rendelkezéseinek az alkalmazása céljából az alábbi fogalmak értelmét e cikk állapítja meg:

a) Valamely Szerződő Fél „nemzeti jogszabályai” azoknak az országos vagy helyi törvényeknek és rendeleteknek az összességét jelentik, amelyek a Szerződő Fél területén hatályban vannak;

b) Valamely jármű akkor minősül „nemzetközi forgalomban levőnek” valamely Állam területén, ha:

i) olyan természetes vagy jogi személy tulajdonában van, akinek állandó lakóhelye ezen az Államon kívül van;

ii) nincs nyilvántartásba véve ebben az Államban; és

iii) ebben az Államban ideiglenesen tartózkodik;

de bármely Szerződő Fél megtagadhatja, hogy „nemzetközi forgalomban levőnek” tekintse azt a járművet, amely egy évnél hosszabb ideig számottevő megszakítás nélkül a területén marad; a megszakítás időtartamát a Szerződő Fél határozhatja meg.

Járműszerelvény akkor minősül „nemzetközi forgalomban levőnek”, ha a szerelvényt alkotó járművek közül legalább egy megfelel a meghatározásnak;

c) „Lakott terület” beépített ingatlanokat magában foglaló olyan területet jelent, amelyet bejáratainál és kijáratainál kifejezetten ilyenként megjelöltek, vagy amelyet a nemzeti jogszabályokban más módon meghatároztak;

d) „Út” a közforgalom céljára nyitva álló minden út vagy utca teljes területét jelenti;

e) „Úttest” az útnak azt a részét jelenti, amelyet rendes körülmények között a járműforgalom használ; az út magában foglalhat több úttestet is, amelyek egymástól láthatóan el vannak választva, pl. elválasztó sávval vagy szintkülönbséggel;

f) Az olyan úttesteken, amelyeknél egy vagy több szélső forgalmi sáv, illetőleg nyomsáv bizonyos járművek közlekedésére van fenntartva, az „úttest széle” a közút többi használói számára az úttest fennmaradó részének a szélét jelenti;

g) „Forgalmi sáv” az olyan hosszirányú sávok bármelyikét jelenti, amelyekre az úttest felosztható, függetlenül attól, hogy azok hosszirányú útburkolati jelekkel meg vannak-e jelölve vagy sem, és amelyek elég szélesek ahhoz, hogy azokon a motorkerékpárt kivéve más gépjárműsor haladhasson;

g/1. „Kerékpársáv” az úttest kerékpárok számára kijelölt részét jelenti. A kerékpársávot az úttest többi részétől hosszirányú útburkolati jel különbözteti meg;

g/2) „Kerékpárút” olyan önálló utat vagy az út egy részét jelenti, melyet kerékpárok számára jelöltek ki és ilyenként megjelöltek. A kerékpárutat más utaktól, illetve ugyanazon út többi részétől szerkezeti elemekkel választják külön;

h) „Útkereszteződés” az utaknak minden szintbeni kereszteződését, egymásba torkollását vagy egymástól elágazását jelenti, ideértve azokat a térségeket is, amelyeket az ilyen kereszteződések, egymásba torkollások vagy egymástól való elágazások alakítanak ki;

i) „Szintbeni vasúti átgátló” a közút és az önálló alapépítménnyel rendelkező vasút vagy villamos mindenfajta szintbeni kereszteződését jelenti;

j) „Autópálya” olyan utat jelent, amelyet kifejezetten a gépjármű-közlekedés céljára terveztek és építettek, amely nem képezi az út menti ingatlanok határát és amely:

i) egyes pontokat vagy ideiglenes eseteket kivéve mindkét forgalmi irányban külön úttessel rendelkezik, amelyeket a közlekedés céljára nem szolgáló sáv, vagy kivételesen, más eszköz választ el egymástól;

ii) szintben nem keresztez sem utat, sem vasúti, sem villamosvágányt, sem pedig gyalogosok közlekedésére szolgáló utat; és

iii) kifejezetten autópályaként van jelezve;

k) A jármű akkor minősül:

i) „megállás” helyzetében levőnek ha arra az időtartamra áll meg, amely személyek beszállásához, vagy kiszállásához, illetőleg a tárgyak felrakásához vagy lerakásához szükséges;

ii) „várakozás” helyzetében levőnek – ha bármely okból megállt – kivéve ha azért van álló helyzetben, hogy elkerülje az összeütközést az út más használójával vagy akadállyal, vagy hogy eleget tegyen a közlekedési szabályoknak – és álló helyzete nem korlátozódik a személyek beszállásához vagy kiszállásához, illetőleg tárgyak fel- vagy lerakásához szükséges időtartamra.

Mindamellett a Szerződő Felek „megállás” helyzetében levőnek minősíthetik a fenti ii) pontnak megfelelően álló helyzetben levő járművet, ha az álló helyzet időtartama nem haladja meg a nemzeti jogszabályokban meghatározott időtartamot, és „várakozás” helyzetében levőnek minősíthetik a fenti i) pontnak megfelelően álló helyzetben levő járművet, ha az említett álló helyzet időtartama meghaladja a nemzeti jogszabályokban meghatározott időtartamot;

l) „Kerékpár” az olyan, legalább kétkerekű jármű, amelyet kizárólag a rajta helyet foglaló személy izomereje hajt, pedálok vagy kézi forgattyúk segítségével;

m) „Segédmotoros kerékpár” az olyan, két vagy háromkerekű jármű, amely legfeljebb 50 cm³ (3,05 köbhüvelyk) hengerűrtartalmú, belső égésű motorral van ellátva és amelynek legnagyobb tervezési sebessége nem haladja meg az óránkénti 50 km-t (30 mérföldet). A Szerződő Felek azonban jogosultak arra, hogy nemzeti jogszabályaik szempontjából ne minősítsék segédmotoros kerékpárnak azokat a járműveket, amelyek alkalmazhatóságuk szempontjából nem rendelkeznek a kerékpárok jellemzőivel, nevezetesen nem hajthatók pedállal, vagy legnagyobb tervezési sebességük, tömegük vagy motorjuk egyes jellemzői meghaladnak bizonyos értékhatárokat. E meghatározásban foglalt egyetlen rendelkezés sem értelmezhető úgy, mint amely gátolná a Szerződő Feleket abban, hogy a közúti közlekedésre vonatkozó nemzeti jogszabályaik rendelkezéseinek alkalmazása szempontjából teljes mértékben egy tekintet alá esőnek minősítsék a segédmotoros kerékpárokat a kerékpárokkal;

n) „Motorkerékpár” az olyan kétkerekű – oldalkocsis vagy anélküli – jármű, amelyet hajtómotorral szereltek fel. A Szerződő Felek jogosultak arra, hogy a nemzeti jogszabályaikban motorkerékpároknak minősítsék azokat a háromkerekű járműveket, amelyeknek az öntömege nem haladja meg a 400 kg-ot (900 fontot). A „motorkerékpár” fogalma nem foglalja magában a segédmotoros kerékpárokat; a Szerződő Feleknek azonban, – amennyiben az Egyezmény 54. Cikke 2. bekezdésének megfelelően ilyen hatályú nyilatkozatot tesznek – módjuk van arra, hogy az Egyezmény alkalmazása szempontjából a segédmotoros kerékpárokat a motorkerékpárokkal azonos elbírálás alá vonják;

o) „Motoros jármű” minden olyan jármű, amely hajtómotorral van ellátva és amely az úton saját erejével közlekedik, kivéve a segédmotoros kerékpárokat, azoknak a Szerződő Feleknek a területén, amelyek nem vonták azokat a motorkerékpárokkal azonos elbírálás alá, valamint a sínpályán közlekedő járműveket;

p) „Gépjármű” az olyan motoros jármű, amely rendes körülmények között személyek vagy tárgyak közúton történő szállítására, illetőleg személyek vagy tárgyak szállítására használt járműveknek a közúton történő vontatására szolgál. Ez a kifejezés magában foglalja a trolibuszokat, vagyis azokat a járműveket, amelyek villamos vezetékekhez vannak kapcsolva és nem sínpályán közlekednek. Nem foglalja magában az olyan járműveket mint a mezőgazdasági vontatók, amelyeket csak alkalmasszerűen használnak személyeknek vagy tárgyaknak a közúton való szállítására vagy személyek vagy tárgyak szállítására használt járműveknek a közúton történő vontatására;

q) „Pótkocsi” az olyan jármű, amely motoros járművel történő vontatásra készült; ez a kifejezés magában foglalja a félpótkocsikat is;

r) „Félpótkocsi” az olyan pótkocsi, amely gépjárműhöz csatlakozhat oly módon, hogy részben a gépjárműre támaszkodik és tömegének, valamint terhelése tömegének számottevő részét a gépjármű hordozza;

s) „Könnyű pótkocsi” az olyan pótkocsi, amelynek megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg a 750 kg-ot (1650 fontot);

t) „Járműszerelvénny” az olyan egymáshoz csatolt járműveket jelenti, amelyek egy egységként vesznek részt a közúti közlekedésben;

u) „Csuklós jármű” az egy gépjárműből és az ehhez a gépjárműhöz csatolt félpótkocsiból álló járműszerelvénny;

v) „Vezető” az olyan személy, aki gépjárművet vagy más járművet (ideértve a kerékpárt is) vezet, vagy aki a közúton, egyesével vagy csoportosan, állatokat, vagy igás-, málhás, illetőleg nyerges állatokat hajt;

- w) „Megengedett legnagyobb össztömeg” a megterhelt járműnek az a legnagyobb össztömege, amelyet megengedettnek nyilvánított annak az Államnak az illetékes hatósága, amelyben a járművet nyilvántartásba vették;
- x) „Öntömeg” a jármű tömege, személyzet, utasok és rakomány nélkül, de hajtóanyaggal teljesen feltöltve és a járművön levő szokásos szerszámokkal;
- y) „Terhelt tömeg” a megrakott jármű tényleges tömege, a járművön levő személyzettel és utasokkal együtt;
- z) „Forgalom iránya” és „a forgalom irányának megfelelő” kifejezések a jobb oldalt jelentik abban az esetben, ha a jármű vezetőjének a nemzeti jogszabályok szerint úgy kell elhaladnia a szembejövő jármű mellett, hogy az a bal oldalára essék; ellenkező esetben az említett kifejezések a bal oldalt jelentik;
- aa) Az a követelmény, amely szerint a vezető köteles „áthaladási elsőbbséget” adni más járműveknek, azt jelenti, hogy a vezetőnek nem szabad haladását vagy forgalmi műveletét folytatnia vagy újra kezdenie, ha ezzel más járművek vezetőit járművük irányának vagy sebességének hirtelen megváltoztatására kényszeríti.

2. Cikk

Az Egyezmény függelékei

Az Egyezmény Függelékei, nevezetesen:

1. Függelék: Kivételek a gépjárművek és a pótkocsik nemzetközi forgalomba bocsátására vonatkozó kötelezettség alól;
2. Függelék: Nemzetközi forgalomban részt vevő gépjárművek és pótkocsik rendszáma és rendszámablája;
3. Függelék: Nemzetközi forgalomban részt vevő gépjárművek és pótkocsik állam-jelzése;
4. Függelék: Nemzetközi forgalomban részt vevő gépjárművek és pótkocsik azonosítási jelölései;
5. Függelék: Gépjárművekre és a pótkocsikra vonatkozó műszaki feltételek;
6. Függelék: Nemzeti vezetői engedély és
7. Függelék: Nemzetközi vezetői engedély – az Egyezmény szerves részét képezik.

3. Cikk

A Szerződő Felek kötelezettségei

1. a) A Szerződő Felek megteszik a megfelelő intézkedéseket abból a célból, hogy a területükön hatályban levő közlekedési szabályok, lényegüket illetően, összhangban legyenek az Egyezmény [II. fejezetének](#) rendelkezéseivel. Ezek a szabályok, feltéve, hogy semmilyen szempontból nem összeférhetetlenek az említett rendelkezésekkel

i) mellőzhetik e rendelkezések közül azokat, amelyek az illető Szerződő Felek területén elő nem forduló helyzetekre vonatkoznak;

ii) tartalmazhatnak olyan rendelkezéseket is, amelyek a [II. fejezet](#) rendelkezései közé nincsenek felvéve.

b) Ennek a bekezdésnek a rendelkezései nem kötelezik a Szerződő Feleket arra, hogy a [II. Fejezet](#) rendelkezéseiből a közlekedési szabályaik közé felvett rendelkezések bármely megszegésére büntető jogkövetkezményt határozzanak meg.

2. a) A Szerződő Felek megteszik a megfelelő intézkedéseket abból a célból is, hogy területükön a gépjárművekre és a pótkocsikra vonatkozó műszaki feltételeket meghatározó hatályos szabályok feleljenek meg az Egyezmény 5. Függelékében foglalt rendelkezéseknek. Az említett szabályok tartalmazhatnak az 5. Függelékben elő nem írt rendelkezéseket is, feltéve, hogy azok semmiképpen nem ellentétesek az 5. Függelék rendelkezéseinek alapjául szolgáló biztonsági elvekkel. A Szerződő Felek ezen felül megteszik a megfelelő intézkedéseket abból a célból is, hogy a területükön nyilvántartott gépjárművek és pótkocsik megfeleljenek az 5. Függelék rendelkezéseinek olyan esetekben, amikor azok nemzetközi forgalomban vesznek részt.

b) Ennek a bekezdésnek a rendelkezései semmiféle kötelezettségeket nem rónak a Szerződő Felekre a területükön hatályban levő azokkal a szabályokkal kapcsolatban, amelyek az Egyezmény értelmében gépjárműnek nem minősülő motoros járművek műszaki feltételeire vonatkoznak.

3. A Szerződő Felek – az Egyezmény 1. Függelékében megállapított kivételek érintetlenül hagyásával – kötelesek területükön engedélyezni azoknak a gépjárműveknek és pótkocsiknak nemzetközi forgalomban való részvételét, amelyek megfelelnek a jelen Egyezmény [III. Fejezetében](#) meghatározott feltételeknek és amelyeknek a vezetői megfelelnek a [IV. Fejezet](#) által meghatározott feltételeknek; kötelesek a [III. Fejezet](#) rendelkezéseinek megfelelően kiállított forgalmi engedélyeket – az ellenkező bizonyításig – elismerni annak tanúsítására, hogy a forgalmi engedélyekben említett járművek megfelelnek az említett [III. Fejezetben](#) meghatározott feltételeknek.

4. Az Egyezmény céljával összhangban levőnek kell tekinteni azokat az intézkedéseket, amelyeket a Szerződő Felek akár egyoldalúan, akár kétoldalú vagy többoldalú megállapodások alapján tettek vagy tesznek annak érdekében, hogy területükön

lehetővé tegyék az olyan gépjárművek és pótkocsik nemzetközi forgalomban való részvételét, amelyek nem felelnek meg az Egyezmény [III. Fejezetében](#) meghatározott összes feltételeknek, továbbá, hogy a [IV. Fejezetben](#) megállapított eseteken kívül is érvényesnek ismerjék el területükön egy másik Szerződő fél által kiadott vezetői engedélyeket.

5. A Szerződő Felek kötelesek területükön lehetővé tenni az olyan kerékpárok és segédmotoros kerékpárok nemzetközi forgalomban való részvételét, amelyek megfelelnek az Egyezmény [V. Fejezetében](#) meghatározott műszaki feltételeknek és amelyek vezetőjének állandó lakóhelye egy másik Szerződő fél területén van. Egyik Szerződő fél sem követelheti meg, hogy a nemzetközi forgalomban részt vevő kerékpárok és segédmotoros kerékpárok vezetőinek vezetői engedélye legyen; azok a Szerződő Felek azonban, amelyek az Egyezmény 54. Cikkének 2. bekezdésében foglalt rendelkezéseknek megfelelően olyan nyilatkozatot tettek, hogy a segédmotoros kerékpárokat a motorkerékpárokkal egy tekintet alá esőnek tekintik, a nemzetközi forgalomban részt vevő segédmotoros kerékpárok vezetőitől vezetői engedélyt követelhetnek.

5/A A Szerződő Felek meghozzák a szükséges intézkedéseket a közúti közlekedés biztonságára vonatkozó rendszeres és folyamatos nevelés biztosítása érdekében elsősorban minden szintű iskola keretén belül.

5/B Minden olyan esetben, amikor a járművezető-képzés hivatásos járművezető-képző intézményekben történik, a nemzeti jogszabályoknak rögzíteniük kell a tanrendre és az ilyen képzés gyakorlásáért felelős személyzet képzettségére vonatkozó minimális követelményeket.

6. A Szerződő Felek vállalják, hogy bármely Szerződő Féllel, amely ezt igényli, közlik az olyan személy személyazonosságának megállapításához szükséges adatokat, akinek a nevén az ő a területükön nyilvántartott gépjármű vagy ehhez csatolt pótkocsi van, ha az előterjesztett kérelemből kitűnik, hogy az említett jármű a kérést előterjesztő Szerződő Fél területén baleset részese volt, vagy e jármű vezetője súlyosan megsértette a közúti közlekedési szabályokat és ezért súlyos büntetésre vagy a vezetéstől való eltiltásra ítélték.

7. Az Egyezmény céljával összhangban levőnek kell tekinteni azokat az intézkedéseket, amelyeket a Szerződő Felek akár egyoldalúan, akár kétoldalú vagy többoldalú megállapodások alapján tettek vagy tesznek annak érdekében, hogy a vámügyi, rendőri, egészségügyi és más hasonló jellegű alakiságok egyszerűsítése útján megkönnyítsék a nemzetközi közúti forgalmat, valamint azokat az intézkedéseket is, amelyeknek az a célja, hogy a határ ugyanazon pontján működő hivatalok és vámállomások hatáskörét és hivatalos óráit összhangba hozzák.

8. E cikk 3., 5. és 7. bekezdésének rendelkezései nem érintik a Szerződő Feleknek azt a jogát, hogy területükön azzal a feltétellel tegyék lehetővé a gépjárművek, pótkocsik, kerékpárok és segédmotoros kerékpárok, valamint vezetők és utasok nemzetközi forgalomban való részvételét, hogy alávetik azokat az utasok és az áruk kereskedelmi fuvarozására vonatkozó jogszabályainak, a vezetők felelősségbiztosítására vonatkozó szabályainak, valamint a vámügyi, és – általában – a közúti közlekedés területén kívül eső más szabályainak.

4. Cikk

Jelzések

Azok az Egyezményben részes Szerződő Felek, amelyek nem válnak Szerződő Feleivé a közúti jelzésekről szóló – ennek az Egyezménynek aláírásával egy időben Bécsben aláírásra megnyitott – Egyezménynek, kötelezettséget vállalnak arra, hogy:

a) a területükön elhelyezett összes jelzőtábla, forgalomirányító fényjelző készülék és útburkolati jel összefüggő rendszert képez, és ezeket olyan módon tervezik meg, illetve helyezik el, hogy könnyen felismerhetők legyenek;

b) a jelzőtáblák típusainak számát korlátozzák és azokat csak olyan helyeken állítják fel, ahol a jelenlétüket hasznosnak ítélik;

c) a veszélyt jelző táblákat az akadályoktól olyan megfelelő távolságra helyezik el, hogy azok a vezetők számára az akadályokat hatékonyan jelezzék;

d) megtiltják

i) jelzőtáblán, annak tartóelemén és minden más, a forgalom szabályozására szolgáló berendezésen bárminek az elhelyezését, amely nem áll kapcsolatban az említett jelzőtábla vagy berendezés céljával; ha azonban a Szerződő Felek vagy azok illetékes szervei felhatalmaznak valamely, nem haszonszerzési céllal működő egyesületet arra, hogy tájékoztató jelzőtáblákat helyezzen el, engedélyt adhatnak arra, hogy az említett egyesület jelvénye szerepeljen a jelzőtáblán vagy annak tartóelemén, ha ennek következtében a jelzőtábla megértése nem válik nehezebbé;

ii) olyan tábla, hirdetés, jelzés, vagy berendezés elhelyezését, amely azt a veszélyt rejtje magában, hogy összetéveszthető a közúti jelzőtáblákkal vagy a forgalom szabályozására szolgáló más berendezésekkel, csökkentheti azok láthatóságát vagy hatékonyságát, vakíthatja a közút használóit, vagy a közlekedés biztonsága szempontjából veszélyes módon elterelheti a figyelmüket;

iii) olyan szerkezetek vagy felszerelések járdákon vagy szegélyeken való elhelyezését, amelyek fölöslegesen akadályozhatják a gyalogosok – főleg idősek és mozgáskorlátozottak – mozgását.

II. fejezet

A közúti közlekedés szabályai

5. Cikk

A jelzések értéke

1. A közút használói kötelesek alkalmazkodni a közúti jelzőtáblák, a forgalomirányító fényjelző készülék és az útburkolati jelek által jelzett utasításokhoz, még abban az esetben is, ha ezek az utasítások ellentmondani látszanak a közlekedés más szabályainak.

2. A forgalomirányító fényjelző készülékek utasításai magasabb értékűek, mint az áthaladási elsőbbséget szabályozó közúti jelzőtáblák utasításai.

6. Cikk

A forgalmat irányító hivatalos személyek által adott utasítások

1. A forgalmat irányító hivatalos személyek mind éjjel, mind nappal legyenek távolról könnyen felismerhetők és láthatók.

2. A közút használói a forgalmat irányító hivatalos személyek utasításainak haladéktalanul engedelmeskedni kötelesek.

3. Ajánlatos, hogy a nemzeti jogszabályok úgy rendelkezzenek, hogy a forgalmat irányító hivatalos személyek által adott utasítások különösen a következőket foglalják magukban:

a) a kar függőleges feltartása; ez a karjelzés „figyelem, állj!” utasítást jelent a közút összes használójának, kivéve azokat a vezetőket, akik már nem tudnak kielégítő biztonsággal megállni; ezenfelül amennyiben a karjelzést útkereszteződésben adják, ez nem kötelezi megállásra azokat a vezetőket, akik már behaladtak az útkereszteződésbe;

b) a kar vagy a karok vízszintes kinyújtása; ez a karjelzés „állj”-t jelent a közút minden olyan használójának, aki – függetlenül a menetirányától – olyan irányból érkezik, amely a kinyújtott kar vagy karok által jelzett irányt metszi; a forgalmat irányító hivatalos személy az említett karjelzés elvégzése után leeresztheti a karját, vagy karjait; azoknak a vezetőknél, akik a hivatalos személlyel szemben vagy mögötte vannak, ez a helyzet szintén „állj”-t jelent;

c) piros színű lámpa lengetése: ez a karjelzés „állj”-t jelent azoknak az úthasználóknak, akik felé a fény irányul.

4. A forgalmat irányító hivatalos személyek utasításai magasabb értékűek, mint a közúti jelzőtáblák, a forgalomirányító fényjelző készülékek vagy az útburkolati jelek által közölt utasítások, valamint a közlekedési szabályok.

7. Cikk

Általános szabályok

1. A közút használóinak el kell kerülniük minden olyan magatartást, amely veszélyezteti vagy akadályozza a közlekedést, veszélybe sodorhat személyeket vagy kárt tehet a köz- vagy magántulajdonban.

2. Ajánlatos a nemzeti jogszabályokban úgy rendelkezni, hogy a közút használói kötelesek elkerülni a közlekedésnek tárgyak vagy anyagok közútra dobásával, a közúton való elhelyezésével vagy otthagásával, vagy a közúton bármiféle más akadály képzésével történő akadályozását vagy veszélyeztetését. A közútnak azok a használói, akik nem tudták elkerülni az akadály vagy veszély előidézését, kötelesek a szükséges intézkedéseket megtenni, hogy azt a lehető leggyorsabban megszüntessék, vagy amennyiben arra nincs nyomban módjuk, azt a közút többi használóinak jelezzék.

3. A járművezetőknek különös figyelmet kell fordítani a legvédtelenebb úthasználókra, úgymint a gyalogosokra, kerékpárosokra és főleg a gyerekekre, az idős és mozgáskorlátozott személyekre.

4. A járművezetőknek vigyázniuk kell arra, hogy járműveik ne zavarják a közúton közlekedőket vagy az ennek széléin elhelyezkedő ingatlanokon lévőket, például olyan fölösleges zaj, por vagy füst előidézésével, ami elkerülhető.

5. A biztonsági öv használata kötelező a gépjárművek vezetőire és utasaira, akik ezzel felszerelt üléseken foglalnak helyet, kivéve ahol a nemzeti jogszabályok kivételeket engednek meg.

8. Cikk