

DOKTORI (PhD) ÉRTEKEZÉS

Bíró Gyula

DEBRECEN

2012

DEBRECENI EGYETEM
MARTON GÉZA ÁLLAM- ÉS JOGTUDOMÁNYI DOKTORI ISKOLA

Bíró Gyula

**A KÖZLEKEDÉSI BŰNCSELEKMÉNYEK
SZABÁLYOZÁSA ÉS NYOMOZÁSA HAZÁNKBAN,
KÜLÖNÖS TEKINTETTEL A MEGELŐZÉSRE**

A PhD program megnevezése: Az állam és a jog változásai Közép- és Kelet-Európában

A doktori iskola vezetője: Prof. Dr. Szabó Béla CSc, tanszékvezető egyetemi tanár

Témavezető: Dr. Kardos Sándor PhD, tanszékvezető habil. egyetemi docens

Külső konzulens: Prof. Dr. Farkas Ákos egyetemi tanár, a Miskolci Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar Bűnügyi Tudományok Intézetének igazgatója

Kézirat lezárva: 2012. március 01.

Debrecen

2012

A KÖZLEKEDÉSI BŰNCSELEKMÉNYEK SZABÁLYOZÁSA ÉS NYOMOZÁSA HAZÁNKBAN, KÜLÖNÖS TEKINTETTEL A MEGELŐZÉSRE

Értekezés a doktori (Ph.D.) fokozat megszerzése érdekében
az állam- és jogtudományok tudományágban

Írta: Dr. Bíró Gyula okleveles jogász

Készült a Debreceni Egyetem Marton Géza Állam- és Jogtudományi Doktori Iskolája
(Az állam és a jog változásai Közép- és Kelet-Európában programja) keretében

Témavezető: Dr. habil. Kardos Sándor PhD, tanszékvezető egyetemi docens
Külső konzulens: Prof. dr. Farkas Ákos CSc, intézetigazgató egyetemi tanár (Miskolci
Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar, Bűnügyi Tudományok Intézete)

A doktori szigorlati bizottság:

elnök: Prof. dr. Szabó Béla egyetemi tanár (DE ÁJK)
tagok: Dr. Gál István László (PTE ÁJK)
Dr. Vígh András (Nemzeti Közszerológati Egyetem)

A doktori szigorlat időpontja: 2012. február 16.

Az értekezés bírálói:

Prof. dr. Finszter Géza (ELTE ÁJK)
Dr. Domokos Andrea (SZIE ÁJK)

A bírálóbizottság:

elnök: Prof. dr. Szabó Béla (DE ÁJK)
titkár: Dr. Madai Sándor (DE ÁJK)
tagok: Prof. dr. Blaskó Béla (Nemzeti Közszerológati Egyetem – DE ÁJK)
Dr. Gál István László (PTE ÁJK)
Dr. Vígh András (Nemzeti Közszerológati Egyetem)

pótelnök: Prof. dr. Fodor László (DE ÁJK)
pótitkár: Dr. Szabó Krisztián (DE ÁJK)
póttag : Dr. Elek Balázs (DE ÁJK)

Az értekezés védésének időpontja: 201... .. .

Tartalomjegyzék

AJÁNLÁS	8
I. RÉSZ - BEVEZETÉS.....	9
1. A TÉMAVÁLASZTÁS INDOKOLÁSA	10
2. ALAPVETÉS	12
3. A KÖZÚTI RENDELKEZÉSEK EGYSÉGES SZABÁLYOZÁSÁNAK FEJLŐDÉSE	14
3. 1. A magyar KRESZ előzménye.....	14
3. 2. A KRESZ szabályainak alakulása időrendi sorrendben.....	14
II. RÉSZ - TÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉS AZ 1978. ÉVI IV. TÖRVÉNYIG	19
1. MAGYARORSZÁG KÖZLEKEDÉSI VISZONYAINAK ÉS KÖZLEKEDÉSI BÜNTETŐJOGÁNAK FEJLŐDÉSÉRŐL ÁLTALÁBAN.....	20
2. AZ 1878. ÉVI V. TÖRVÉNYCIKK: CSEMEGI-KÓDEX	22
2. 1. Közlekedési bűncselekmények a Csemegi-kódexben.....	22
2. 2. A közlekedési bűncselekmények nyomozása.....	23
2. 3. Utószó a Csemegi-kódex időszakához.....	24
3. AZ 1948. ÉVI XLVIII. TÖRVÉNYCIKK, A CSEMEGI-KÓDEX III. NOVELLÁJA.....	25
4. AZ 1950. ÉVI II. TÖRVÉNY: „A BÜNTETŐ TÖRVÉNYKÖNYV ÁLTALÁNOS RÉSZÉRŐL”, VALAMINT A BHÖ	26
5. AZ 1961. ÉVI V. TÖRVÉNY	27
5. 1. A Büntető törvénykönyvben foglalt közlekedési bűncselekmények.....	27
5. 2. Az 1961. évi V. törvényben foglalt közlekedési bűncselekmények nyomozása	27
6. AZ 1971. ÉVI 28. TÖRVÉNYEREJŰ RENDELET	31
6. 1. Közlekedési bűncselekmények a törvényerejű rendeletben.....	31
6. 2. Az 1971. évi 28. tvr. közlekedési bűncselekményeinek nyomozása	31
7. NEMZETKÖZI KITEKINTÉS A LEGKORÁBBI KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI TRAGÉDIÁKRÓL	33
III. RÉSZ - A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI BŰNCSELEKMÉNYEK SZABÁLYOZÁSA ÉS NYOMOZÁSA - A KÖZÚTI BALESET OKOZÁSA, A CSERBENHAGYÁS ÉS A SEGÍTSÉGNYÚJTÁS ELMULASZTÁSA TÜKRÉBEN – AZ 1978. ÉVI IV. TÖRVÉNYTŐL NAPJAINKIG.....	34
1. KÖZLEKEDÉSI BŰNCSELEKMÉNYEK - KIEMELTEN A KÖZÚTI BALESET OKOZÁSA - AZ 1978. ÉVI IV. TÖRVÉNYBEN	35
1. 1. Az új közlekedési bűncselekményekről általában.....	35
1. 2. Jelentős változások.....	36
1. 3. A közúti baleset okozása vétség újrakodifikálása	39
1. 4. Röviden a járművezetéstől eltiltásról.....	39
1. 4. 1. Járművezetéstől eltiltás (Btk. 58. §)	39
1. 4. 2. Szabálysértési törvény 18. § - A járművezetéstől eltiltás	40
1. 5. Az 1978. évi IV. törvényben foglalt közúti közlekedési bűncselekmények elemzése, különös tekintettel a közúti baleset okozására.....	40
1. 5. 1. A bűncselekmény jogi tárgya	40
1. 5. 2. A bűncselekmény elkövetési magatartása	41
1. 5. 3. A közúti baleset okozása eredmény-bűncselekmény.....	44
1. 5. 4. A bűncselekmény alanya	45
1. 5. 5. Alanyi oldal.....	45
1. 6. A közlekedési bűncselekményeket eredményező baleseti okok értékelése. A balesetek természete	48
1. 6. 1. Alapvetés.....	48
1. 6. 2. A balesetek előidézéséből származó jogi felelősség.....	49
1. 6. 3. A balesetek okozói.....	50
1. 6. 4. A balesetek okai	51
2. A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI BALESETEK ESETÉN TEENDŐ INTÉZKEDÉSEK.....	61
2.1. A közlekedési balesetekről általában	61
2.2. A közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás	61
2.2.1. Közlekedési balesetek (bűncselekmények) helyszínének biztosítása	62

2.2.2. A helyszíni eljárások lefolytatása.....	64
2.2.3. Eljárási törvényhelyek.....	66
3. TUDOMÁNYOS HÁTTÉR.....	68
3.1. A vegyes bizonyítási rendszer	69
3.2. A bizonyítás alapelvei	69
3.3. A bizonyítás tárgya, valamint a bizonyítási teher	70
3.4. Mi is az a kriminalisztika?	71
3.5. A kriminalisztika rendszere.....	72
3.5.1. Azonosításelmélet.....	72
3.6. A nyomozás kriminalisztikai elvei	75
3.7. A büntetőeljárás első szakasza, a nyomozás.....	75
3.8. A kiemelten súlyos közlekedési bűncselekmények nyomozása és a bizonyítékok értékelésének rövid összefoglalása	77
4. A KÖZLEKEDÉSI BŰNCSELEKMÉNYEK NYOMOZÁSA.....	79
4.1. Hatásköri és illetékességi szabályok.....	79
4.2. Helyszíni szemle.....	80
4.2.1. A közlekedési bűncselekmény helyszínén végrehajtott szemle egyes kérdései.....	81
4.2.2. A helyszínen található nyomok, anyagmaradványok felkutatása és biztosítása, valamint az azokról nyerhető információk	91
4.2.3. Halottszemle.....	101
4.2.4. A helyszíni szemle befejezése és értékelése	102
4.3. A forrányomon felderítés	103
4.3.1. A forrányomon felderítés szükségessége.....	103
4.3.2. A forrányomon felderítés célja.....	104
4.3.3. A forrányomon felderítést végző csoport feladatai	104
4.3.4. A forrányomon felderítés szervezeti modellje	106
4.3.5. A forrányomon felderítés szervezésének alapelvei.....	107
4.3.6. A forrányomos felderítésben közreműködő személyek feladatai és jelentőségük.....	107
4.4. A nyomozás tervezése, a verziók szerepe	112
4.5. Sajtótájékoztató, tömegtájékoztató a nyomozás elősegítése érdekében.....	115
4.6. Tanúvallomás.....	115
4.6.1. A tanú fogalma és a tanúkihallgatás.....	115
4.6.2. A tanúvallomás befolyásolása.....	118
4.6.3. A befolyásolás és az intelligencia problematikája a nyomozás szakaszában.....	119
4.7. Arc-azonosítás, a profilalkotás jelentősége	121
4.8. A gyanúsított kihallgatása.....	122
4.9. Szakértői bizonyítás	126
4.9.1. Szakértők kirendeléséről általában.....	126
4.9.2. Közreműködési kötelezettség a szakértő eljárása során	128
4.9.3. A szakvélemény előterjesztése	129
4.9.4. A BM Bünygyi Szakértői- és Kutatóintézet (BSZKI) szervezete és feladatai.....	129
4.9.3. Közlekedési bűncselekmények esetén a legfontosabb szakértői vizsgálatok	133
4.10. A bizonyítási kísérlet.....	142
4.10.1. Közlekedési bűncselekmények során a bizonyítási kísérlet indokoltsága, lényege, célja.....	142
4.10.2. A bizonyítási kísérlet lefolytatásának szabályai.....	143
4.11. Helyszíni kihallgatás.....	144
4.12. Felismerésre bemutatás	146
4.13. Szembesítés	147
4.14. Bünygyi és egyéb nyilvántartások.....	149
4.15. A kényszerintézkedések	151
5. JÁRMŰVEZETÉS ITTAS VAGY BÓDULT ÁLLAPOTBAN	153
5.1. Ittas járművezetésről általában.....	153
5.2. Gépjárművezetés alkohol hatása alatt	154
5.3. Az ittas járművezetés esetén fogantatosítandó rendőri intézkedés.....	158
5. 4. A kábítószer-fogyasztásról és az ezzel kapcsolatos rendőri intézkedésekről	159
5.4.1. A kábítószer-fogyasztásról általában.....	159
5.4.2. A vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatt lévő járművezetőkkel szemben alkalmazandó rendőri intézkedések	160
5.5. Összefoglaló gondolatok alkohol vagy kábítószer hatása alatti gépjárművezetésről	161

6. A CSERBENHAGYÁS ÉS A SEGÍTSÉGNYÚJTÁS ELMULASZTÁSA EGYES ELMÉLETI ÉS GYAKORLATI KÉRDÉSEIRŐL	164
6.1. Bevezetés.....	164
6.2. A segítségnyújtás elmulasztása és a cserbenhagyás elhatárolása	165
6.3. Miért ment el a helyszínről? Néhány saját további gondolat a kutatásaimról.....	169
7. KISKORÚAKRA VONATKOZÓ RENDELKEZÉSEK	173
7.1. Az Európai Unió felmérése	173
7.2. Gyermekkorú elkövetők.....	174
7.3. Fiatalkorú elkövetők	175
8. OPERATÍV NYOMOZÁS KÖZLEKEDÉSI BŰNCSELEKMÉNYEK SORÁN	179
9. A BÜNTETŐJOGI MEDIÁCIÓ KONCEPCIÓJA HAZÁNKBAN	181
10. NEMZETKÖZI KITEKINTÉS A NYOMOZÁSOK TELJESÍTÉSÉRŐL	183
10.1. A forrányomon üldözés, mint a bűnüldöző szervek nemzetközi együttműködésének egyik formája az Európai Unióban.....	183
10.1.1. A schengeni rendőri együttműködési szabályok alkalmazása a magyar nemzeti gyakorlatban.....	183
10.1.2. Határon átnyúló megfigyelések (SVE 40. cikk), valamint a forrányomon üldözés (SVE 41. cikk)	185
10.1.3. Adattovábbítás a büntetőeljárás során (bűnügyi jogsegély).....	186
10.1.4. Az Európai Unió tagállamaival folytatott bűnügyi együttműködés eltérő szabályai.....	186
10.1.5. A több államot érintő büntetőeljárások és a bizonyítás	187
10.2. A romániai rendőrség eljárása közötti közlekedési bűncselekmények során	188
10.2.1. Eljárás ismeretlen tettes esetén.....	188
10.2.2. Büntető procedúratörvény 10. cikk – Codul de procedură penală Art. 10.....	190
10.2.3. Jogesetek a romániai közlekedési bűnügyek köréből.....	191
10.3. Nyomozás az Amerikai Egyesült Államokban	195
10.4. Nyomozás Hollandiában.....	204
10.4.1. Technikai nyomozók feladatai.....	205
10.4.2. Felszereltség	205
10.4.3. KLPD, az országos hatáskörű rendőri egység	206
10.5. A közúti közlekedési balesetek jelenlegi globális helyzete	207
IV. RÉSZ - KÖZLEKEDÉSPOLITIKA, KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG, BŰN- ÉS BALESET-MEGELŐZÉS	211
1. KÖZLEKEDÉSPOLITIKA	212
1.1. A „Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015”.....	212
2. KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG	216
2.1. Közlekedésbiztonságunk kontrollja.....	216
2.2. Prevenció - kitekintés.....	216
2.3. Magyarország közlekedésbiztonsági helyzete a 2010. évi statisztikai adatok alapján.....	217
3. ZÁRSZÓ	220
V. RÉSZ - AZ ÉRTEKEZÉS EREDMÉNYEI, A TAPASZTALATOK ÖSSZEGZÉSE	223
1. MEGÁLLAPÍTÁSOK.....	224
1.1. Fejlődéstörténeti megállapítások összegzése	224
1.2. A közbiztonsági rendszer teljes reformja	225
1.3. A Rendőrség közlekedési szolgálatával kapcsolatos megállapításaim összegzése.....	226
1.4. A közlekedési nyomozó szervek nyomozásával kapcsolatos megállapítások.....	229
1.5. Az ismeretlen tettes felkutatása	231
1.6. Megállapításaim a szakértői vizsgálatokkal kapcsolatban	232
1.7. Megállapításaim a közúti közlekedési balesetek csökkenésével kapcsolatban.....	234
1.8. A közlekedési bűncselekmények során alkalmazott mediációval kapcsolatos megállapításaim ..	235
1.9. A gépjárművezető képzés és vizsgáztatással kapcsolatos megállapításaim	235
1.10. Javasom a közlekedési ismeretek egész életen át tartó tanítását-tanulását	237
1.11. Javaslatom a balesetek - közlekedési bűncselekmények, szabálysértések - további csökkentése érdekében.....	238
2. JAVASLATOK JOGSZABÁLYOK MÓDOSÍTÁSÁRA	243
2.1. KRESZ szabályainak vizsgálatával kapcsolatos megállapításaim.....	243
2.2. KRESZ felülvizsgálatának szükségessége	246
2.3. A romániai szabályozás vizsgálata	247
3. MAGYAR NYELVŰ ÖSSZEFOGLALÓ	249

4. IDEGEN NYELVŰ ÖSSZEFOGLALÓ	252
ZUSAMMENFASSUNG	252
FELHASZNÁLT IRODALOM.....	255
FELHASZNÁLT JOGFORRÁSOK.....	268
I. SZÁMÚ MELLÉKLET.....	273
II. SZÁMÚ MELLÉKLET	276
III. SZÁMÚ MELLÉKLET- ÁLLAPOTFELMÉRÉS – KÖZÚTI BALESETI HALÁLOZÁSI ADATOK – AZ EURÓPAI UNIÓBÓL ÉS MAGYARORSZÁGRÓL	278
IV. SZÁMÚ MELLÉKLET- A MAGYARORSZÁGI KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG ALAKULÁSA - VISZONYÍTÁSI ALAP: EURÓPA, AZ EURÓPAI UNIÓ.....	281
V. SZÁMÚ MELLÉKLET- KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI AKCIÓPROGRAM (2008-2010) ELEMZÉSE.....	285
VI. SZÁMÚ MELLÉKLET-A KÖZÖSSÉGI RENDŐRSÉG ÉS A POLGÁRŐRSÉG A KÖZBIZTONSÁG VALAMINT A BŰN- ÉS BALESET-MEGELŐZÉS LETÉTEMÉNYEISEI.....	306
VII. SZÁMÚ MELLÉKLET	317

AJÁNLÁS

BÍRÓ GYULA: A KÖZLEKEDÉSI BŰNCSELEKMÉNYEK SZABÁLYOZÁSA ÉS NYOMOZÁSA HAZÁNKBAN, KÜLÖNÖS TEKINTETTEL A MEGELŐZÉSRE CÍMŰ PhD ÉRTEKEZÉSHEZ

A szerző doktori értekezése alapvetően hiánypótló munka, mert bár bőséges szakirodalom áll rendelkezésre, de még mindig nem adtak választ minden részletkérdésre, valamint a közlekedési bűncselekmények szabályozásáról és nyomozásáról, valamint a bűn-és baleset-megelőzésről együtt még nem készült monográfia. A szerző kutatásainak középpontjában a közúti közlekedési bűncselekmények nyomozásának vizsgálata áll, de komplex módon az ezzel kapcsolatos bűn- és baleset-megelőzés problematikáját is feldolgozta.

Bár többen is feldolgozták már mindkét nagy kérdéskört egyes részterületeivel, de egy átfogó monográfia még váratott magára. Erre tesz reményeink szerint nem eredménytelenül kísérletet a szerző, a szakirodalom gazdag feldolgozásával.

Az értekezés hűen bizonyítja, hogy napjainkra a közlekedési büntetőjog - tágan értelmezve - önálló szakággá teljesedett ki. A dolgozat négy nagy területet - kriminalisztikai, kriminológiai, büntető anyagi- és eljárásjogi - ölel fel. Érdekesnek mondható kísérletnek tekinthetjük, hogy foglalkozik a múlttal, a jelennel és a jövővel, de természetesen döntő részben a közlekedési bűncselekmények nyomozását a hatályos szabályoknak megfelelően fejti ki. Mindenképpen előnyére válik a dolgozatnak az is, hogy a kriminalisztika hármas alapfunkciója: a bűncselekmények megelőzése, felderítése és bizonyítása színvonalas értekezés mellett kerül kifejtésre. A munkahelyi vita során megfogalmazott, korrekciós ajánlásokat, javaslatokat beépítette dolgozatába.

Mindezekre figyelemmel javaslom a dolgozat nyilvános vitára történő bocsátását.

Debrecen, 2012. 02. 24.

Dr. Kardos Sándor PhD, tszv. habil. egyetemi docens,
témavezető

I. RÉSZ BEVEZETÉS

**„A XXI. század kihívása a közlekedés előnyeinek megőrzése,
egyidejűleg fenntartható szintre csökkentve a negatív hatásokat.”**

(Közlekedési konferencia, Portugália, 2001.)

1. A témaválasztás indokolása

A mintegy 35 éves rendőri pályafutásom alatt különböző területeken dolgoztam - 1982. július 1-jétől 2007. december 30-ig döntően vezető beosztásban -, az utolsó hét évben a Hajdú-Bihar Megyei Rendőrfőkapitányság Ellenőrzési Szolgálatának vezetőjeként. A megye teljes rendőri állományát - bűnügy, közbiztonság, közlekedés, igazgatásrendészet, szakszolgálatok - ellenőriztük. Megállapításainkról több esetben tanulmányt készítettem, melyekkel eredményesen szerepeltem a Belügyminisztérium által kiírt pályázatokon. A kriminalisztika szinte minden ága érdekel, s a Debreceni Egyetem Állam- és Jogtudományi Karán 1999. szeptember óta oktatom a tantárgyat. Foglalkoztat a kriminalisztika elmélete, krimináltechnika, krimináltaktika, kriminálmotodika (ezen belül az emberölés, rablás, lopás, pénzmosás, korrupciós, nemi erkölcs elleni bűncselekmények stb. nyomozása), de döntően a közlekedési büntetőjog, a közlekedési bűncselekmények nyomozása, a baleset-megelőzés, a közlekedésbiztonság témakörei érdekelnek. Az életem teljesen egybeforrt a közlekedéssel. Mindig igyekeztem megtenni minden tőlem telhetőt a közlekedési balesetek megelőzése érdekében. „A közlekedési bűncselekmények szabályozása és nyomozása hazánkban, különös tekintettel a megelőzésre” című értekezésem számomra tudatos választás volt. Dolgozatomban - közlekedési területen dolgozó, illetve kutató több neves szakember mellett - számos helyen a saját tapasztalataimat, az általam vizsgált ügyeket, közlekedési bűncselekményekben irányított nyomozásokat, baleseteket mutatom be, azokra hivatkozom. Témaválasztásomat erősítette, hogy több mint tízéves egyetemi oktatói pályafutás után olyan témával szerettem volna ismereteimet bővíteni, amely kapcsolódik az egyetemi oktatáshoz. A kutatási témám továbbá nagyon időszerű, mert a közlekedésbiztonság javítása hazánkban is és az Európai Unió részéről is az egyik legfontosabb elvárás. Bízom benne, hogy e munkámmal is hozzájárulok ahhoz, hogy az emberek megértsék, a közlekedési ismereteket mindenkinek el kell sajátítania a készség

szintjén, és be is kell tartania a szabályokat. Ha ez nem így lesz, több száz év múlva is arról fognak gondolkodni, tanácskozni, hogyan lehetne megelőzni a közlekedési baleseteket.¹

¹ Ezzel összefüggésben a közlekedési bűncselekményeket, szabálysértéseket.

2. Alapvetés

Az élethez való jog alapvető emberi jog, melyet Magyarország Alaptörvénye deklarál: „Minden embernek joga van az élethez, és az emberi méltósághoz.”² Éppen ezért kiemelt jogvédelemben részesül, melyet az Alkotmánybíróság számos határozatában rögzít. Emellett azonos a megítélése a nemzetközi jogban is, hiszen első generációs emberi jog. Megjelenik továbbá az Emberi Jogok Európai Egyezményében, mely szintén abszolút védelemben részesíti. Az 1978. évi Btk.-ban található új szabályozás különös gonddal ügyelt arra is, hogy a súlyos társadalmi veszélyességű bűncselekmények szigorú büntetőjogi felelősségre vonásának feltételeit teremtsen meg. Ennek érdekében több új minősített esetet vezetett be a legsúlyosabb közlekedési bűncselekményeknél, és magasabb büntetési tételeket állapított meg az elkövetési körülményekhez, főként az okozott eredmény súlyosságához igazodva.³ A közlekedési bűncselekmények nyomozásával véleményem szerint több tényező miatt is érdemes foglalkozni. Egyrészt az ismertté vált elkövetések száma magasabb az egyéb bűncselekmények számához képest,⁴ ezért a közlekedési nyomozó hatóságok számára komoly terhet jelent - különösen a segítségnyújtás elmulasztásával halmazatban álló halálos kimenetelű balesetek - a nyomozási cselekmények elvégzése, hiszen nagyon gondos és hozzáértő vizsgálatot követel egy-egy eset kapcsán a sikeres nyomozás lefolytatása. Másrészt a technikai újdonságok előretörése miatt az elkövetők felderítése egyre eredményesebbé válhat. Harmadrészt kiterjesztették azon bűncselekmények körét, melyek 2002. január 1-jétől az Europol⁵ hatáskörébe tartoznak.⁶ Ezek közé tartozik kiemelten súlyos közlekedési bűncselekmény is, így a határon átnyúló bűncselekmény esetén lehetőség van többek között az információcserére, a nyomozás elősegítésére, a nyomozó hatóságok technikai tudásának fejlesztésére. Ennek tükrében dolgozatomban célja a közlekedési bűncselekmények nyomozása kapcsán felmerülő nyomozási cselekmények, végrehajtási intézkedések speciális taktikai szabályainak az összegyűjtése és részletezése.

² Magyarország Alaptörvénye (2011. 09. 25.) II. cikk

³ NAGY Ferenc, *A magyar büntetőjog különös része*, Korona Kiadó Kft., Budapest. 2005., 227. o.

⁴ Kivéve a vagyoni elleni bűncselekményeket.

⁵ European Police Office (Európai Rendőrségi Hivatal)

⁶ 2002. évi LIV. törvény és 2003. évi CXXX. törvény alapján

Kutatásom a közlekedési bűncselekmények szabályozására⁷ és nyomozására - azon belül is az 1978. évi IV. törvényből a közúti közlekedési bűncselekmények nyomozására - irányult, de mindig szem előtt tartottam Cesare Beccaria azon, ma is időszerű gondolatát, hogy „jobb a bűncselekményeket megelőzni, mint büntetni azokat”⁸. Dolgozatomban a közlekedési bűncselekmények nyomozását, mint tervszerű és tudatos tevékenységet kívánom bemutatni, esetenként párhuzamba állítva az elméletet a gyakorlattal. Ezen belül különös hangsúllyal a helyszíni szemlét, mint helyettesíthetetlen és eredeti formájában megismételhetetlen eljárási cselekményt és a kihallgatásokat, valamint a szakértői bizonyítást, melyek kiemelt helyet foglalnak el a közlekedési ügyek nyomozásában. A közúti közlekedési büntetőjog, illetőleg az ilyen bűncselekmények nyomozása - a megelőzéssel együtt - önmagában is olyan terjedelmes téma, mely kizárja annak lehetőségét, hogy ezzel együtt tárgyaljam a vasúti, vízi, légi közlekedési bűncselekmények nyomozását.⁹

Összefoglalva: kutatásom középpontjában a közúti közlekedési bűncselekmények nyomozásának vizsgálata¹⁰ állt, de komplex módon az ezzel kapcsolatos bűn- és baleset-megelőzést is elemeztem. Bár több szerző is foglalkozott már mindkét nagy kérdéskör egyes részterületeivel, de egy átfogó monográfia még várat magára, melynek elkészítésére én is kísérletet tettem.

⁷ A közlekedési bűncselekmények szabályozását értekezésemben jelentősen kisebb - kivéve a történeti részt - terjedelemben állt módomban kidolgozni.

⁸ Cesare BECCARIA, *A bűnökről és büntetésekről*, Eötvös József Könyvkiadó, Budapest, 1998., 62. o.

⁹ A dolgozatomban csak említést teszek a vasúti, vízi, légi bűncselekményekről, kivéve a történeti részt, ahol a kényszerűség miatt bővebben foglalkozom vele, mert a Csemegi-kódex csupán a vasúti és hajóközlekedés biztonságára vonatkozóan tartalmazott kifejezetten közlekedéssel kapcsolatos tényállásokat.

¹⁰ Alapvetően a kutatásom a hazánkban jelenleg jellemző nyomozási gyakorlatot mutatja be, emellett a megelőzéssel is foglalkozom, hiszen véleményem szerint a hangsúlyt a közlekedési bűncselekmények és szabálysértések megelőzésére kell helyezni.

3. A Közúti Rendelkezők Egységes Szabályozásának fejlődése

A KRESZ a Közúti Rendelkezők Egységes Szabályozása szavakból alkotott mozaikszó. A KRESZ egy rendeletbe foglalt szabálygyűjtemény. A közlekedés legalapvetőbb szabályait a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény¹¹ tartalmazza.

3. 1. A magyar KRESZ előzménye

Hazánkban már a középkor végétől készültek törvényi szabályozások az utakkal, a közúti közlekedéssel kapcsolatban, melyek írásos forrásként is fennmaradtak.

Az 1890. évi I. törvénycikk - hazánk történetében első alkalommal - mindenre kiterjedően szabályozta az utakra vonatkozó előírásokat, ezért a magyar „közútügy” határkövéként emlegeti a szakirodalom. E jogszabály a régebbi szabályozástól eltérően az utakat hat kategóriába sorolta: „a.) állami utak, b.) törvényhatósági utak, c.) vasúti állomásokhoz vezető utak, d.) községi közlekedési (vicinális) utak, e.) községi (közdülő) utak, f.) egyesek, társaságok vagy szövetkezetek által közforgalom céljaira létesített utak”. A törvény egy része foglalkozik az „útrendőri kihágásokkal” és azok szankcionálásával, míg egy másik fejezete a „Budapest székesfőváros” közúti közlekedésére vonatkozó speciális jogszabályokat tartalmazza.¹²

3. 2. A KRESZ szabályainak alakulása időrendi sorrendben

A KRESZ gyökerei 1901-re vezethetők vissza. A rendőrség az akkor egy éves Magyar Autóklubbal együttműködve, megalkotta Budapesten az első alapszabályokat.¹³ Előírták a gépjárművek és vezetőik vizsgakötelezettségét. A közúti forgalom sebességét a kezdetekben rendkívül alacsonyan határozták meg, a gépkocsik sebességét 20 km/óra, tehergépkocsik esetében 6 km/óra korlátozták. Biztonságtechnikai felszerelésüket

¹¹ A közúti közlekedés ezzel a törvénnyel nyerte el a legmagasabb szintű alapjogszabályát. A közúti közlekedés szabályozása történt meg törvényi szinten legutoljára. A hajózás, a vasút és a polgári repülés már az 1960-as évek végén, az 1970-es évek elején teremtette meg az alapjogszabályát.

¹² KÓSA László, *A közúti közlekedés rendjének szabályozása 1872-től napjainkig, különös tekintettel Budapestre*, <http://gportal.hu/gindex.php?pg=7192112&nid=1418044> (Letöltés ideje: 2011.10. 16.)

¹³ Ezek a budapesti rendőr-főkapitányság 17902/1901. számú rendeletével kerültek kibocsátásra; illetőleg már a 17000/1901. sz. rendelet is tartalmazott e tárgyú szabályozásokat.

kötelezővé tették (világító és fényjelző berendezések, üzemi fékberendezés, hangjelző stb.). 1901-ben 49 jogosítványt és 38 forgalmi engedélyt állítottak ki. A magyar KRESZ kialakulásának egyik jelentős lépcsőfoka az 57000/1910. BM. számú rendelet. Ez évtől - 1910-től - a személyautók belterületi menetsebessége legfeljebb 25 km/óra lehetett. Az 1920-as években az állam egyre inkább törekedett arra, hogy a közúti forgalom környezeti ártalmait, veszélyességét mérsékelje, 1926-ban először született rendelet az utcai forgalomban közlekedő gyermekek védelmére.¹⁴

Az 1930-ban bevezetett új KRESZ¹⁵ az akkori párizsi nemzetközi közúti egyezmény alapján részletesen szabályozta a közúti forgalomban résztvevő valamennyi járműre, kerékpárosra, gyalogosra vonatkozó előírásokat. Igen részletesen, aprólékosan, az akkori kor követelményeinek megfelelően foglalta össze mindazokat a tudnivalókat, amelyeket a közlekedésben résztvevőknek ismerniük kellett. A gépjárművek lakott területen belüli sebességét a gépjármű súlyától és az abroncsosítás nemétől függően 20, 25, 30, 40 km/óránban határozták meg. A két világháború között a forgalmi rend legnagyobb változását a jobbra tartási kötelezettség¹⁶ bevezetése jelentette. Vidéken 1941. július 6-ától, Budapesten november 9-étől lépett életbe a jobbra tartási kötelezettség.¹⁷ A fővárosban az új közlekedési rend bevezetésének halasztását az irányító- és jelzőberendezések átszerelése, a megállóhelyek átépítése, az autóbuszok átalakítása, tehát a fejlettebb közlekedési infrastruktúra indokolta.¹⁸ Fontos állomás a közúti közlekedési szabályokról szóló 2/1962. (IX. 29.) BM-KPM együttes rendelet, mely hét alkalommal került módosításra, illetőleg kiegészítésre. Az utolsó módosítás az 5/1974. (XI. 12.) BM-KPM e. rendelet szerint a személygépkocsik autópályán legfeljebb 120 km/óra, lakott területen kívüli egyéb úton 100 km/óra sebességgel közlekedhettek.

Mérföldkövet jelent az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet is, amely többszöri módosítás alapján „a Magyar Köztársaság területén, levő közutakon és közforgalom előtt el nem zárt magánutakon folyó közlekedést szabályozza”. A hatályos KRESZ eddig összesen 17 alkalommal került módosításra, ill. kiegészítésre.

¹⁴ 160215/1926. számú BM rendelet

¹⁵ Amelyet a m. kir. belügyminiszter és a m. kir. kereskedelemügyi miniszter 250000/1929. BM. számú rendelete tartalmazott és 1930. január 1-jén lépett hatályba.

¹⁶ Járművel az útesten - az előzés és a kikerülés esetét kivéve - annak menetirány szerinti jobb oldalán, az út- és a forgalmi viszonyok szerint lehetséges mértékben jobbra tartva kell közlekedni. (1941 óta ez a szabály nem változott.) Hatályos KRESZ 25. § (2) bekezdés.

¹⁷ Európában négy ország - Anglia, Svédország, Portugália, Magyarország - kivételével mindenhol jobb oldali közlekedés volt alapszabályként.

¹⁸ MEDVECZKI Ágnes, *A budapesti városi forgalom szabályozásának kialakulása*, Közlekedési Múzeum évkönyve, Budapest, 1974., 56. o.

A módosítások közül a teljesség igénye nélkül szeretném kiemelni az alábbiakat:

A 2/1984. (I. 29.) KM-BM együttes rendelet a legjelentősebb módosítás, szinte a teljes KRESZ-t átírták. Például a 39/A. § „Közlekedés lakó-pihenő övezetben” új fejezetként lett beiktatva a KRESZ-be.

A 4/1988. (VI. 30.) KM-BM együttes rendelet egyik fontos módosításként a KRESZ 3. § a) pontjában előírja a közútnak és környezetének¹⁹ a védelmére vonatkozó jogszabályi rendelkezések megtartását.

A 148/1992. (XI. 12.) Kormányrendelet elsősorban azért is fontos állomás a KRESZ történetében, mert először történt, hogy kormányrendelettel lett módosítva a KRESZ, amely már megfelelt a jogalkotásról szóló törvényünk előírásainak. A közlekedés szempontjából szintén több fontos módosítást hozott, többek között lakott területen 50 km/óra lett a maximális sebességhatár, de a KRESZ 14. § (1) bekezdés d) pontjában szereplő „Sebességkorlátozás” jelzőtáblával lehet engedélyezni az arra jogosult hatóságoknak 60, 70, 80 km/óra sebességet is lakott területen belül.

A KRESZ, a technikai kultúra fejlődése és az emberi szokások változása között szoros összefüggés van, hiszen az újabb és újabb eszközök elterjedése erősen befolyásolja a szabályozás fejlődését. A KRESZ több éves késéssel követi a megváltozott szokásokat. Ezt példázza például a mobiltelefonok sorsa. A 104/1997. (VI. 18.) Kormányrendelet ennek megfelelően szintén több fontos fejlődést eredményezett, így például a járművezetőknek 1998. jan. 1-jétől nem szabad kézben tartott mobiltelefont használni vezetés közben. (KRESZ 3. § (2) bekezdés)²⁰

Jelentős módosítás az 58/2007. (III. 31.) Kormányrendelet, melyből az alábbiakat szeretném kiemelni. Az útvonaltípust jelző táblák alatt elhelyezett kiegészítő jelzőtábla (Matrica, Videó kontroll) azt jelzi, hogy a gépkocsival az út csak használati díj megfizetésével vehető igénybe. A lakott területen kívüli út úttestén, leállósávján, útpadkáján tartózkodó gyalogosnak éjszaka és korlátozott látási viszonyok esetén fényvisszaverő mellényt (ruházatot) kell viselnie, úgyszintén a kerékpárt hajtó személynek is. Módosította továbbá a biztonsági öv használatának szabályait, illetőleg a gyermekek gyermekbiztonsági rendszerben történő kötelező elhelyezésére vonatkozó rendelkezéseket. Lakott területen kívül 90 km/óra helyett „Sebességkorlátozás” jelzőtáblával lehet

¹⁹ A „környezet” szó ekkor került be a KRESZ-be, ma pedig már a környezetvédelem az egész világon - így hazánkban is - az egyik legfontosabb feladat.

²⁰ Megállapította a 104/1997. (VI. 18.) Kormányrendelet, hatályos: 1997. IX. 15-től. A (2) bekezdésben foglalt rendelkezést 1998. I. 1-jétől kell alkalmazni.

engedélyezni 100, illetve 110 km/óra sebességet.²¹ Jelentős módosítás a Kormány 289/2009. (XII. 18.) rendelete, melynek alapvető célja a védtelen közlekedők, gyalogosok, kerékpárosok védelme.

A továbbiakban csak a gépkocsivezetőkre vonatkozó fontosabb változásokat összegzem. Megszűnik a számszerűsített sebességkorlátozás a vasúti átjárókban.²² A lakott területen legfeljebb 30, lakott területen kívül legfeljebb 40 km/órán rögzített legnagyobb sebességet általánosabb megfogalmazás váltja fel. A jogszabály ezen túl fokozott óvatosságra figyelmezteti az autósokat. Ahol a pontos sebességkorlátozás változatlanul szükséges (például nehezen belátható vasúti keresztezésekben), ott ez tábla kihelyezésével megoldható.

A módosítás pontosítja a rendszámhasználat szabályait. A KRESZ eddig csupán azt írta elő, hogy a járműnek rendelkeznie kell hatósági jelzéssel. Kimondja azt is, hogy a rendszámot jól látható helyen és módon kell a járművön elhelyezni, meglétét és állapotát indulás előtt ellenőrizni kell. A módosítást az érintett hatóságok kezdeményezték a rendszám nélküli közlekedés visszaszorítása érdekében. Az azonosíthatóság szabálykövető magatartásra készíti a járművek vezetőit. Így az ellenőrizhetőség mellett a hatósági jelzés a biztonságos közlekedést is szolgálja. A rendszám és közterület-használati engedély nélkül mellékutakon tárolt járműveket a korábbi 30 helyett már 10 nap után elszállíthatják a tulajdonos költségére. 3500 kg megengedett össztömegig egységesülnek a sebességhatárok. Korábban a 2500 kg fölötti járművekre már alacsonyabb sebességhatárok (80-70-50) vonatkoztak. A módosítással 3500 kg-ig a 130-110-90-50 sebességkorlátozás érvényes. Az ekkora járművek konstrukciós sajátosságai, teljesítménymutatói már megegyeznek, így a különbségtétel a továbbiakban nem indokolt. Az egységesítés

²¹ Hazánkban 25 helyen van kijelölve olyan út, ahol 90 helyett 100 vagy 110 km/óra sebességet engedélyeztek. Csak olyan helyen lehet engedélyezni, ahol az út paraméterei az autópálya, illetve autópálya szintjét is eléri, hiszen a balesetek fő oka a gyorsajtás, és a baleset megelőzése szempontjából értelmetlen lenne 90-nél nagyobb haladási sebesség engedélyezése.

²² A 2010. 01. 01-jén hatályba lépett KRESZ-módosítással kapcsolatosan sok bírálat érte a kormányt. Én valamennyit elfogadom - bár továbbra sem foglalkoztak több szabály módosításával, egyértelművé, érthetővé tételével -, de meggyőződéssel vallom, hogy a vasúti átjáróban történő áthaladás szabályainak megváltoztatása óriási hiba volt. 1.) A korábbi szabályozás az EU-n belül, de lehet, hogy az egész világon a legpontosabb, legjobb szabályozás volt. Csak azért került sor a változtatásra, mert a szabályt - 3 mondat - az emberek nehéznek tartották megtanulni. Következmény: 2010. 01. 03-án egy gépkocsi vezetője a vasúti átjáróban vonattal ütközött, két fő a helyszínen életét veszítette. 2.) A másik indokom, hogy körülbelül ezer helyre ki kell helyezni a „Sebességkorlátozás” jelzőtáblát, ami az országnak körülbelül 35-40 millió forintjába kerül. 3.) Hajdú-Bihar megyében 2010. évben 11 vasúti átjáróban történt vasúti baleset. 2011. március 9-én Hortobágy településen sorompó nélküli vasúti átjáróban személyvonat ütközött személygépkocsival. A gépkocsiban utazó mindhárom férfi életét veszítette.

csökkenti a sebességkülönbség okozta forgalmi kockázatokat (balesetveszély, megnehezédő előzés).

A tizenhetedik, legutolsó módosítás a 280/2010. (XII. 15.) Kormányrendelet, mely 2011. január 1-jén lépett hatályba. Eszerint tilos előzni az azonos irányú forgalom számára két forgalmi sávval rendelkező autópályán és autóúton - 6 és 22 óra között - a 7500 kg-ot meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsival, vontatóval, valamint e járműből és pótkocsiból álló járműszerelvénnyel.

II. RÉSZ
TÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉS
AZ 1978. ÉVI IV. TÖRVÉNYIG

1. Magyarország közlekedési viszonyainak és közlekedési büntetőjogának fejlődéséről általában

A közlekedési viszonyokra vonatkozó büntetőjogi szabályrendszer²³ az ipari forradalom és a motorizáció fejlődésének hatására fokozatosan alakult ki. A közlekedési bűncselekmények fokozatos önállósodási folyamat során különültek el a többi büntetendő cselekménytől. „Az emberi közlekedés annak történeti kezdetei óta mindenkor kockázatvállalásával járó, ugyanakkor szükséges és hasznos tevékenység.”²⁴ A XIX. század végén jelentek meg először a zajos, kezdetleges és lassú gépjárművek. Az automobilizmus, mint a tudományos-technikai forradalom²⁵ egyik legjellegzetesebb összetevője, nemcsak a modern társadalom arculatát változtatta meg, hanem addig nem ismert problémát jelentett a jogszolgáltatás, s nem utolsósorban a büntetőjog számára. A technikai haladás²⁶ az igazgatási szabályozás tekintetében kész kereteket talált Magyarországon is. A közutakról és vámokról szóló 1890. évi I. törvénycikk még a lóvontatás fogalomkörében gondolkozva bölcs előrelátással a „jármű”- közlekedésről beszélve keretrendelkezéseket adott a gépjármű-közlekedés számára is. A városok és községek belterületén, a lakott területen gépkocsival közlekedő elődeinknek még régebbi jogszabályok „értelemszerű” alkalmazásával kellett megelégedniük. Az ötvenes évek végére az autóhasználat, vele arányban a közlekedési bűncselekmények száma is tömegméretűvé vált. Magyarországon a motorizáció robbanásszerű fejlődése a '60-as években indult be. A hazai gépjárműállomány igen nagymértékben nőtt, 1990-ben a személyszállító gépjárművek száma mintegy 1, 9 millióra, 2007. évben több, mint 3

²³ Magyarország közlekedési büntetőjogának fejlődése címszó helyett a dolgozatban kriminalisztikai kifejezéssel röviden is ki tudtam volna fejezni nyomkutatás vagy nyomkeresés szóval.

²⁴ ENYEDI László, FÜLÖP Ágnes, MELEG Gábor, RADVÁNYINÉ NOVOTNY Olga, VARGA Tibor (továbbiakban: ENYEDI et. al.), *Közlekedési büntetőjog*, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft, Budapest, 2008., 17. o.

²⁵ „A természettudományok rohamos fejlődése a legutóbbi évtizedekben bámulatos tökélyű közlekedési eszközöket létesített, melyek által a személy- és vagyonforgalom a közelmúlt időkkel szemben óriási fokra emelkedett. Ez új technikai készülékek, vasutak, gőzhajók (per analogiam, a távírdák) adtak létet egyes új bűncselekményeknek, melyek által rendszerint az emberek tömege, valamint nagy mennyiségű és értékű vagyon sértetik, vagy veszélyeztetetik. Ezek tehát egészen új modern bűncselekmények.” (FINKEY Ferenc, *A magyar büntetőjog tankönyve*, Budapest, 1902, 636. o.)

²⁶ Az állandóan végbemenő, véget nem érő változások kihatnak a világ egészére, az egyes földrészek, egyes országok természeti, gazdasági és társadalmi környezetére, népeinek helyzetére, az egyes emberek életére. (KATONA Géza, *Gondolatok a XXI. század kriminalisztikájáról*, Belügyi Szemle, 2001/10., 122. o., továbbá Edwin KUBE, Ulrich SIMMRESS, *Új fejlődési tendenciák a kriminalisztikában, különösen a krimináltechnikában, A kriminalisztika aktuális kérdései*, BM Kiadó, Budapest, 2001., 32. o.)

millióra emelkedett.²⁷ „A modern élet egyik különösen nagy kockázatokkal járó, komoly veszélyforrást jelentő területe a közlekedés. Ennek megfelelően ma már természetesnek tartjuk, hogy az államok büntetőjogi eszközökkel is törekednek a kockázatok csökkentésére, a közlekedés biztonságának garantálására és az előzőek révén a közlekedő ember életének, testi épségének védelmére. A motorizáció fejlődésének hatására fokozatosan alakult ki a közlekedési viszonyokra vonatkozó, viszonylagos önállósággal rendelkező büntetőjogi szabályrendszer. Így történt ez hazánkban is.”²⁸ Ezért foglalkoztatja a közlekedési balesetek problémája²⁹ a világ valamennyi országában az egészségügyi,³⁰ műszaki, közlekedési szakembereket, akik a közlekedésbiztonság javítására törekszenek szakmájuk sajátos eszközeivel.

²⁷ Hazánk gépjárműállományának megszólása 2007. december 31-én: személygépkocsi 3012165; autóbusz 17899; motorkerékpár: 135865; tehergépkocsi 416045; vontató 43394. Hosszú idő után első alkalommal 2009-ben csökkent a közúti gépjárműállomány. Míg 2008-ban 3685677, 2009-ben 3640115 volt. Forrás: KSH.

²⁸ FEHÉR Lenke, HORVÁTH Tibor, LÉVAY Miklós, *Magyar Büntetőjog Különös Rész I.*, KJK-Kerszöv, Budapest, 2005., 174. o

²⁹ A legújabb statisztikák szerint évente 1200-1300 halálos közúti közlekedési baleset történik. Ha mindezekhez hozzávesszük azt a több tízezer súlyos, illetve könnyű sérültet, akik a közlekedési szabályok megsértése folyamánként sérültek, vagy szenvedtek maradandó fogyatékossgot, belátható, hogy nem csekély azon orvosszakértői feladatok szerepe, melyekkel hatékonyan részt vállalhat az orvosszakértő és az orvostudomány a közúti balesetek prevenciójában. (ANGYAL Miklós, *Igazságügyi orvostan a büntetőjogi gyakorlatban*, PTE-ÁJK, Pécs, 2006., 51. o.)

³⁰ 2004-ben az Egészségügyi Világszervezet (WHO) a világon elsőként az egészségügyi világnap fő témájaként a közlekedésbiztonságot jelölte meg. A kiadott jelentésük hat fő ajánlást fogalmaz meg, amelyek alkalmazásával az országok javíthatják közlekedésbiztonsági eredményeiket. (*Biztonsági övek és gyermekülések: közlekedésbiztonsági kézikönyv döntéshozók és szakemberek részére*, FIA Alapítvány az Automobilizmusért és Társadalomért, London, 2009., Bevezetés, 17. o.)

2. Az 1878. évi V. törvénycikk: Csemegi-kódex

2. 1. Közlekedési bűncselekmények a Csemegi-kódexben

A magyar jogfejlődésben nagy előrelépést jelent az 1878. évi V. törvénycikk³¹ a büntettekről és vétségekről (Csemegi-kódex),³² valamint az ehhez kapcsolódó 1879. évi XL. törvénycikk³³ a kihágásokról (Kbt.). A két törvény trichotomikus rendszert követve együttesen alkotta az első magyar kodifikált büntető törvénykönyvet.³⁴ A Csemegi-kódex a büntetendő cselekmények hármas felosztásának elve szerint büntettekről és vétségekről rendelkezik, a kihágásokat³⁵ pedig több jeles európai tankönyv nyomán külön törvénynek tartotta fenn.³⁶ Az 1878. évi V. törvénycikk a közlekedési bűncselekményeket a XXXIX. fejezetben, a közveszélyű bűncselekmények között tárgyalja. Vaspályák, hajók, távírdák megrongálása és egyéb közveszélyű cselekmények.³⁷

A korabeli joggyakorlatban a Kúria meghatározó szerepet töltött be. Például a 434-436. szakaszával kapcsolatban számos döntés lelhető fel. A Kúria 2235/1934. J. H. VIII. 828 számú döntése alapján vaspálya megrongálásának tekinthető nem csupán a síneken vagy a

³¹ Az első magyar Büntető Törvénykönyv, az ún. Csemegi-kódex (1878. évi V. törvénycikk) - átvéve a német és osztrák büntető törvénykönyvi megoldást - a gondatlan emberölés, illetve gondatlan súlyos testi sértés egyik válfajaként rendelte büntetni a „közlekedési gondatlanságot”.

„291.§ Ha azonban a halál, az azt okozónak hivatásában vagy foglalkozásban való járatlanságából, hanyagságából, vagy azok szabályainak megszegéséből származott, három évig terjedő fogházzal és száz forinttól kétezer forintig terjedő pénzbüntetéssel büntetendő.

A jelen szakasz eseteiben a bíróság, a bűnösnek talált személyt, azon hivatás, vagy foglalkozás gyakorlatától végképpen, vagy határozott időtartamra eltilthatja és a gyakorlat ismételt megengedését újabb vizsgálattól, vagy a kellő képzettség megszerzését igazoló más bizonyítéktól teheti függővé.”

„310. § A ki gondatlanság által másnak súlyos testi sértést okozott: három hónapig terjedhető fogházzal, és kétszáz forintig terjedhető pénzbüntetéssel büntetendő. Ha azonban a súlyos testi sértés, az azt okozónak saját hivatásában vagy foglalkozásában való járatlanságából, hanyagságából vagy azok szabályainak megszegéséből származott, egy évig terjedhető fogházzal és ötszáz forintig terjedhető pénzbüntetéssel büntetendő.” (KERESZTY Béla, *A magyar közlekedési büntetőjog kézikönyve*, KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft., Budapest, 2005., 13. o.)

³² A kódex az első kodifikált magyar Btk. volt, elnevezését megfogalmazójáról, Csemegi Károly államtitkárról kapta.

³³ A közlekedési bűncselekményekre vonatkozó rendelkezéseket a Kbt. különös részének IX. fejezete „A közegészség és a testi épség elleni kihágások” cím alatt tartalmazza:

³⁴ BLASKÓ Béla, *Magyar büntetőjog - Általános rész*, Rejtjel Kiadó, Budapest, 2007., 57. o.

³⁵ A kisebb súlyú cselekmények - kihágások - megítélésének egyik jelentős kérdése a bűncselekményekhez való viszonyuk tisztázása. Ebből következik, hogy ezek a büntetőjogi felelősségnél enyhébb felelősségi formát alapoznak meg. További probléma, hogy ezekben az ügyekben milyen szervek (bírói, rendőri) s milyen processzust alkalmazva járhatnak el, a büntetések milyen célt szolgálnak (preventív, represszív).

³⁶ KOVÁCS Kálmán, *A magyar büntetőjog és büntetőeljárás jog története 1848-tól 1944-ig*, Budapest, 1971., 12. o.

³⁷ 1879: XL. törvénycikk. 92- 125. §§. 1873. febr. 21. 7547. sz. igasz. min. rend. a vasúti és hajózási felügyelőség által feljelentett bűnesetek gyors elintézése iránt; valamint NAGY Ferenc – TOKAJI Géza: *A magyar büntetőjog általános része*, Korona Kiadó, Budapest, 1998., 37. o.

pálya más tartozékának fizikai megsemmisítése vagy megcsonkítása, hanem a vaspályára akadály helyezése is.³⁸

2. 2. A közlekedési bűncselekmények nyomozása

Klasszikus büntető perrendtartásunk, az 1896. évi XXXIII. törvénycikk (Bp.)³⁹ a nyomozásnak előkészítő szerepet tulajdonított, ezért a büntetőpert szabályozta. Nem rendelkezett a nyomozás megindításának feltételeiről, csak a vádemelés feltételeit határozta meg.

A nyomozás – amelynek részletesebb szabályait a Rendőrségi Nyomozási Utasítás és a Csendőrségi Szolgálati Utasítás határozta meg – megindításához a bűncselekmény legkisebb gyanúja is elegendő volt. A nyomozás elrendelése alaki szabályokhoz nem volt kötve, el lehetett rendelni akár szóban, vagy egyszerű utasításokkal is. A Bp. ismerte a mai értelemben vett sürgős nyomozási cselekményeket, amelyeket a rendőrhatalóság is elvégezhetett. A rendőrhatalóságok a bűncselekmény nyomainak, bűnjeleknek biztosítása, megszerzése, terheltnek és tanúknak megidézése, kihallgatása és elővezetése iránt önállóan intézkedhettek. Csak halaszthatatlan sürgősség esetén rendelhették el a terhelt őrizetbe vételét, szemlét, lefoglalást, személymotosztást és házkutatást. A nyomozás irányítása a *királyi ügyészség* hatáskörébe tartozott. Vasúti balesetek esetén a szolgálati felelősség megállapítására a vasút igazgatósága is indíthatott hivatalból nyomozást. Ennek az eljárásnak a súlyát jelzi, hogy a királyi ügyészség rendszerint maga is megvárta az igazgatóság nyomozásának eredményét.⁴⁰ A nyomozás esetében nem térek ki a hatóságok nyomozási gyakorlatának és az egyes nyomozási cselekményeknek jogeseteken keresztüli bemutatására, hanem egy 1937-es kiadású, a csendőrség számára készült gyakorlati kézikönyv iránymutatási alapján mutatom be, hogy az egyes bűncselekmények esetében a nyomozásnak, illetve a feljelentésnek mi mindenre kellett kiterjednie.

445. § A tényállás első része esetében a gyanúsított cselekvése folytán megfeneklett, elsüllyedt vagy összezúzódott-e valamely hajó? Mit cselekedett vagy mulasztott a gyanúsított? Veszélyben forgott-e mások élete vagy vagyona? Terheli-e gondatlanság a

³⁸ ANGYAL Pál, ISAÁK Gyula, *Büntető Törvénykönyv, A büntettekről és vétségekről, 1878.V. tv.*, IV. Kiadás, Grill Károly Könyvnyomdája, Budapest, 1941, 569. o.

³⁹ A Parlament a javaslatot több módosítást követően 1896. december 4-én fogadta el, 1896. évi XXXIII. törvénycikk „A bűnvádi perrendtartásról” címmel iktatta be hazánk törvényei közé, 1900. január 1-jén lépett hatályba.

⁴⁰ MISKOLCZY Ágost, PINCZÉS Zoltán, *A Magyar Büntetőjog Gyakorlati Kézikönyve a Magyar Királyi Csendőrség Számára*, I. Kötet, Stádium Sajtóvállalat Rt., Budapest, 1937., 803. o.

gyanúsítottat? A tényállás második részével - minősített eset - kapcsolatban: elkövette-e a gyanúsított a 445. § első részében meghatározott cselekményt? Meghalt-e vagy megsérült-e valaki ennek következtében?⁴¹

2. 3. Utószó a Csemegi-kódex időszakához

„Összegezeként megállapítható, hogy az 1878-as büntető kódex társadalmi, politikai arculatát illetően határozott szakítást jelentett a feudális büntetőjog elveivel, s felzárkózást Nyugat-Európához. A kor követelményeinek megfelelően jól illeszkedett a XIX. század második felének korszerű, a törvényességre, jogegyenlőségre és a büntetések humanizációjára alapozott nagy európai törvénykönyvek sorába. Egyike a múlt század legjobban megfogalmazott büntető törvénykönyveinek.”⁴² A Csemegi-kódex általános és különös része egyes szakaszainak további, részletes magyarázatában, értelmezésében, és a Btk.-n alapuló új büntető intézkedési gyakorlat kialakításában nagy felelősség hárult a Kúriára, amely főleg a különböző problémák megoldására alkotott döntvényekkel arányosan igyekezett kialakítani a büntetőbírószágok ítélkezéseinek lehető egyöntetűségét.⁴³ A XIX. század végi, XX. század eleji judikatúrát átolvasva nem lehet megszabadulni a *déjà vu*-érzéstől, annak ellenére, hogy a vizsgált jogintézmény büntetőjogi szabályozásának kezdetétől napjainkig már több emberöltő eltelt. Sokkal közelebbi a jogi szabályozás, joggyakorlatából ízesen kiérezhető jogi gondolkodásmód és szemlélet, ha nem felejtjük el, hogy a Csemegi-kódex⁴⁴ vázolt szabályozása kisebb módosításokkal 1962-ig funkcionált. Korábban utaltam arra, hogy a nyomozás részletes szabályait a Rendőrségi Nyomozási Utasítás és a Csendőrségi Szolgálati Utasítás határozta meg, de ezzel együtt feltétlenül értékelni kell a Bp. létrejöttét és óriási jelentőségét, mert a büntetőeljárás jog fejlődésében kétségtelenül mérföldkönek tekinthetjük. Megalkotásával véget ért az egységes kódex hiánya miatt tapasztalható rendezetlenség és jogbizonytalanság. A Bp. nemcsak hazánk jogrendszerében állta meg a helyét, európai szinten is haladó törvénynek minősíthetjük. Jelentőségét mutatja, hogy a büntetőeljárás törvényeink közül leghosszabb ideig, 51 évig alkalmazták.

⁴¹ MISKOLCZY Ágost, PINCZÉS Zoltán, *i. m.*, 809-810. o.

⁴² HORVÁTH Tibor, *Az első magyar büntető kódex száz év távlatából*, Jogtudományi Közlöny 1979/4. 200-201. o.

⁴³ KOVÁCS Kálmán, *i. m.*, 25. o.

⁴⁴ A Csemegi-kódex még csupán a vasúti és hajóközlekedés biztonságára vonatkozóan tartalmazott kifejezetten közlekedéssel összefüggő tényállásokat. A gépkocsi megjelenése és terjedése nyomán a Kúria 1926-ban a gondatlanságból elkövetett emberölés speciális alakzatának az alkalmazhatóságát kiterjesztette a gépkocsivezető gondatlanságára.

3. Az 1948. évi XLVIII. törvénycikk, a Csemegi-kódex III. Novellája

Az 1948. évi XLVIII. törvénycikk (továbbiakban: III. Bn.) legdöntőbb újítása az volt, hogy sérelem (halál vagy testi sérülés) bekövetkezése nélkül is bűncselekménnyé nyilvánította a hivatás vagy foglalkozás szabályait megszegő, illetőleg az azzal járó kötelességeket elhanyagoló személy tevékenységét, illetőleg mulasztását, ha mások életét vagy testi épségét közvetlen veszélynek tette ki.⁴⁵ Ez a jogszabály lehetővé tette, hogy a közlekedés körében elkövetett foglalkozási szabályszegést már egy fázissal korábban, még a sérelem bekövetkezése előtt is bűncselekményként értékelje. A III. Bn. az élet vagy testi épség veszélyeztetéséről rendelkezett a foglalkozás szabályainak megszegésével, amely bűncselekmény leggyakrabban a közlekedés területén fordult elő, mivel a közlekedési szabályokat is foglalkozási szabályoknak tekintették.”⁴⁶ *Ennek következtében közlekedési bűncselekmény esetén a járművezetőt foglalkozás szabályainak megszegése miatt vonták felelősségre, hacsak cselekménye nem minősül közlekedés veszélyeztetésének.* A Novella közlekedést érintő rendelkezései a VI. és a IX. Fejezet alatt találhatók. A III. Bn. jelentősége továbbá abban rejlik, hogy önálló deliktumként bevezette a baleset áldozatának cserbenhagyását is.⁴⁷

⁴⁵ KONKOLY Csaba, *A közúti közlekedés büntetőjogi kérdései*, Rendészeti Szemle, 1993/2., 34. o.

⁴⁶ HORVÁTH Tibor, KERESZTY Béla, MARÁZ Vilmosné, NAGY Ferenc, VIDA Mihály, *A magyar büntetőjog különös része*, Korona Kiadó, Budapest, 1999., 213-214. o.

⁴⁷ „Baleset áldozatának cserbenhagyása

22. § (1) Az, aki akár gondatlan, akár vétkes magatartásával okozott sérülés vagy baleset áldozatát, úgyszintén az, aki az általa kezelt, illetőleg alkalmazott gép, eszköz, vagy szer, avagy a közvetlen felügyelete alatt lévő állat által előidézett sérülés vagy baleset áldozatát a körülményeknél fogva részéről nyújtható segítség nélkül hagyja...”

4. Az 1950. évi II. törvény:⁴⁸ „A Büntető Törvénykönyv Általános Részéről”, valamint a BHÖ

A BHÖ⁴⁹ közlekedési bűncselekménnyel kapcsolatos rendelkezései a nyolcadik fejezetben találhatóak, a 172-183. pontoknál, *Közlekedés veszélyeztetése - Közveszélyű rongálás* címszó alatt. Ide kapcsolódik még a 374. pontban az *élet vagy testi épség veszélyeztetése*, és a 377. pont is, a *baleset áldozatának cserbenhagyása*, valamint néhány mondatban kitérek még a 189. pontban található *ittas vagy bódult állapotban elkövetett bűncselekmény* tényállásának ismertetésére is.

A bírói gyakorlat egységessége érdekében a Legfelsőbb Bíróság több eseti döntést tett közzé a Bírósági Határozatokban. Így például a 278. eseti döntésben kifejtik, hogy a „baleset áldozata cserbenhagyásának megállapítását nem zárja ki az utóbb kiderülő körülmény, hogy a baleset ellenére sérülés nem történt.” A 1206. határozat szerint „a szándékos bántalmazás elkövetőjének bűnössége a baleset áldozatának cserbenhagyása miatt nem állapítható meg”, míg az 1483. határozat alapján „a baleset áldozatának a cserbenhagyásában nem bűnös az, aki a sérült életének megmentése érdekében az általa helyesnek vélt lépéseket megtette, azonban a segítségnyújtásnak nem a leghelyesebb módját választotta”.⁵⁰

⁴⁸ 1945 után rövid ideig még megmaradt a bűncselekményi trichotómia, és ennek a közigazgatási jogérvényesítésben játszott szerepe. 1950-ben a büntetőjog általános részének módosítása nyomán a trichotomikus felosztást a dichotómia, a büntett - kihágás kategorizálás váltotta fel. A kihágások a legkisebb súlyú bűncselekményeket ölelték fel, és nagy részben bíróságok helyett a tanácsok végrehajtó bizottságai és a rendőrség járt el. Az 1950. évi I. törvény által bevezetett szocialista, tanácsrendszerre épülő államigazgatással háttérbe szorultak a polgári demokratikus jogállam vívmányai, s ezzel párhuzamosan a társadalmi viszonyok minden területén fokozódott az állami beavatkozás. (SZALAI Éva, NAGY Marianna, *Az államigazgatási eljárás és a szabálysértési jog alapjai*, Rejtjel Kiadó, Budapest, 1998., 87.p)

⁴⁹ A hivatalos összeállítás második címe, önálló jellegű büntető rendelkezések közül is csak a büntetteket, továbbá azokat a kihágásokat tartalmazza, amelyek bírósági hatáskörbe tartoznak. A végrehajtó bizottságok, illetőleg a rendőrség hatáskörébe tartozó kihágások közül az összeállításba csak azok kerültek be, amelyek tényállásának ismerete okvetlenül szükséges valamely büntetési tényállás helyes értelmezésének megállapításához. (A *Hatályos Anyagi Büntetőjogi Szabályok Hivatalos Összeállítása*, Jogi és Államigazgatási Könyv- és Folyóiratkiadó, Budapest, 1952., 12-13. o.)

⁵⁰ TÓTH Mihály, *Baleset áldozatának cserbenhagyása*, Magyar Jog, VII. évfolyam 11. szám, 1960. március, 75. o

5. Az 1961. évi V. törvény

5. 1. A Büntető törvénykönyvben foglalt közlekedési bűncselekmények

Az 1961. évi Btk. a korábbi büntetőjogi szabályokhoz képest csupán annyiban jelentett újdonságot a közlekedési bűncselekmények terén, hogy önálló bűncselekményként került szabályozásra az ittas járművezetés. A közlekedési bűncselekményekkel kapcsolatos rendelkezések az 1961. évi V. törvény XII. fejezetében *A közbiztonság és a közrend elleni bűntettek* cím alatt kerültek szabályozásra a 192-194. §-okban, de ide tartozik még a XIV. fejezetben szabályozott *foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés és a segítségnyújtás elmulasztásának tényállása* is. Az 1961. évi Btk. 192–193. §§-ai alatt szabályozott közlekedés biztonsága elleni bűntett a BHÖ 172- 183. pontjaiban felsorolt bűncselekményeket foglalja magában.⁵¹ „Foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés 258. §: A közlekedésre vonatkozó szabályok megszegésének jellege tekintetében egyrészt annak a jelentősége vizsgálendő, hogy a szabály megszegése szándékosan vagy gondatlanul történt-e, másrészt az, hogy magatartás milyen esetekben értékelhető durva szabályszegésnek. Mindezek alapján az a következtetés fontos, hogy a megállapítható veszély vagy a bűnösség foka mennyiben értékelhető a büntetés meghatározásánál. A Btk. 258. § (1) bekezdésében meghatározott veszélyeztetés elkövetési magatartása mind szándékosan mind gondatlanul megvalósítható.”⁵²

5. 2. Az 1961. évi V. törvényben foglalt közlekedési bűncselekmények nyomozása

Az első Be., az 1962. évi 8. számú törvényerejű rendelet – változatlan célok mellett – bővítette a nyomozás elrendelése előtt végezhető halaszthatatlan nyomozási cselekmények körét.

⁵¹GÁBOR László, *Észrevételek a Büntető Törvénykönyv Tervezetének a közlekedés rendjét védő szabályihoz*, Magyar Jog, 1961/5., 196. o.

⁵²VÁGÓ Tibor, *A közúti közlekedési balesetek csökkentésének kriminológiai és büntetőjogi eszközei*, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó Budapest, 1972., 235. o.

Így lehetőség volt a terhelt őrizetbe vételére, a helyszín, a bűnjelek biztosítására, a terheltet és sértettet szakértői vizsgálat tűrésére lehetett kötelezni. Mindezek mellett szemle, házkutatás, személymotoszás, lefoglalás elrendelésére kerülhetett sor.⁵³

A hatóságok korabeli nyomozási gyakorlatát, menetét, szervezését és módszereit egy 1962-es eseten keresztül kívánom szemléltetni. 1962. augusztus 26-án, a várpalotai rendőrkapitányságon egy mozdonyvezető bejelentette, hogy a helyi erőmű közelében elhaladva egy feltehetően gépjármű által elgázolt férfi holttestét találta. A kapitányság ügyeletes tisztjének intézkedésére a halálos kimenetelű közlekedési baleset helyszínére *baleseti helyszínelő járőr és halottszemlét tartó rendőri bizottság vonult ki*. A bizottság megállapította az áldozat személyazonosságát, és elkészítette a helyszínrajzot. A baleset helyét csak nehezen lehetett megállapítani a tartós esőzés miatt.

A rendőrorvos véleménye szerint – amelyet a későbbi boncolás is alátámasztott – a halál a gázolást követően nyomban, mégpedig a szemlét megelőzően körülbelül 6-8 órával, 22 és 24 óra között állt be. „*A helyszínen található nyomok rögzítése után az anyagmaradványokat összegyűjtötték*. A helyszín körülményeiből a bizottság arra következtetett, hogy egy Székesfehérvár felől érkező gépkocsi gázolhatta halálra a Várpalota felé haladó gyalogost. A gépjárművezető a gázolás után a sértett haláláról meggyőződhetett, majd az útestről azt elvonszolta és továbbhajtott.”⁵⁴ A bizonyítékok összegyűjtésével egyidejűleg megkezdték a gyanúsított kihallgatását. Mindent tagadott, de a bizonyítékok bemutatása után beismerő vallomást tett. Az ügyből levonható tanulságok: „mint minden helyszínes bűncselekménynél, így a közlekedésinél is az ismeretlen tettes kézre kerítésének alapvető feltétele *a részletes helyszíni szemle*. Ez a tárgyalt esetben hiányzott. *Hiba volt, hogy a bűnügyi technikus nem vitte magával a nyomok felkutatásához szükséges eszközöket*. A helyszíni szemlét tartó bizottság tagjai felületesen, csak részben kutatták fel a gázoló gépkocsitól származó nyomokat, anyagmaradványokat. A helyszínen maradt széttrött lámpaüveg-darabokból fontos adatokra utaló részek, csak a helyszín utólagos átkutatása során kerültek elő. *A helyszín rögzítése nem volt megfelelő*. Túlnyomórészt az áldozat fényképezésére szorítkoztak. A felvételek nem nyújtanak áttekinthető képet magáról a helyszínről és környékéről.”⁵⁵ Magyarországon a '60-as évek elején nemcsak a gépjárművek, hanem a közúti balesetek száma is jelentős mértékben növekedett. A tapasztalatok szerint a halált okozó közúti balesetek és a segítségnyújtás

⁵³ 103. §

⁵⁴ GRIMELA Sándor, LÖKÖS Sándor, *Veszprém megye területén történt halálos gázolás nyomozása*, Belügyi Szemle, 1963/1., 76. o.

⁵⁵ GRIMELA S., LÖKÖS S., *i.m.*, 81-82. o.

elmulasztása büntettének tetteit csak nagyszámú rendőri és társadalmi erők igénybevételevel lehetett felderíteni. A bűncselekmények számának növekedése, valamint az elkövetés bizonyításának nehéz volta a szakértőket is arra ösztönözte, hogy új, az előzőeknél megbízhatóbb vizsgálati módszereket dolgozzanak ki.⁵⁶ 1963. októberében publikáltak egy új, a korábbi nyomozások során még nem alkalmazott módszert, amelynek a jelentőségét egy gyakorlati példán keresztül illusztrálták. Elgázolt személyt cserbenhagyó ismeretlen tettes ellen elrendelt nyomozás során vezették be először ezt az eljárást. Az eljáró hatóság a bűncselekmény helyszínén nem talált olyan nyomokat, amelyekből a gázoló gépkocsira lehetett volna következtetni. A kórházba szállított áldozat boncolása során azonban az orvosszakértő a fejsérülés szélén lencse nagyságú, kék színű lakkdarabkát talált, amely feltehetően a gázoló gépkocsiból származott. A nyomozás további szakaszában megállapították továbbá azt is, hogy az elkövetéssel kilenc gépjármű hozható összefüggésbe. Ezek az adatok álltak az eljáró szerv rendelkezésére, amikor szakértőt vontak be a nyomozásba, akitől az alábbi kérdésekre vártak választ: a sértett hajában talált, az eljáró hatóságok által biztosított és a szakértőnek átadott lencse nagyságú lakkdarabka hány rétegből áll, milyen összetételű és azonosításra alkalmas-e? A sértett hajában talált lakkdarabka melyik gázolással gyanúsított tehergépkocsiról származik? Azonosíthatók-e a bűnjel lakkdarabka alapján kiválasztott tehergépkocsin található elemi szálak az áldozat ruházatának elemi szálaival?⁵⁷ A szakértői vizsgálat során először a lakkdarabkát tanulmányozták részletesen. Először desztillált vízzel eltávolították a bűnjelen talált vérszenyveződést, és megvizsgálták azt. Ezt követően a lakkdarabkát sztereómikroszkópos vizsgálat alá vetették, amin keresztül megállapítható volt a bűnjel alakzata és réteges felépítése is. A vizsgálat további folytatásához szükségessé vált a gázolással gyanúsított kilenc gépkocsi megtekintése. A lefolytatott vizsgálat eredményeképpen megállapították: az áldozat és a bűnjelként lefoglalt lakkdarabka specifikus rétegződése alapján alkalmas a gyanúsított gépkocsiról származó lakkmintákkal való összehasonlításra, és annak megállapítására, hogy a bűnjel a számításba jöhető kilenc gépkocsi közül melyikről származik. A gumibroncsok kriminalisztikai jelentősége már ebben az időszakban is nagyon jelentős volt. A közlekedési bűncselekmények nyomozása során a szakértők már ekkor is komoly tapasztalatokkal rendelkeztek. A gumibroncsnyomok kriminalisztikai felhasználásának gyakorlati tudnivalóiról, és a

⁵⁶ DUTKA László, KOLLOK Alajos, *Új módszer az áldozatát cserbenhagyó gépjárművezetők felderítésére*, Belügyi Szemle, 1963/10., 104. o.

⁵⁷ DUTKA László, KOLLOK Alajos., *i.m.*, 105. o.

nyomozás során a szakértő feladatairól, munkájáról egy 1963-as publikáció ad részletes áttekintést. *A helyszíni szemle során meg kell állapítani, valamint mérések, rajz és fényképezés útján rögzíteni kell:*

- A járműnyomok pontos elhelyezkedését a helyszínen, távolságát a helyszíni lényeges tárgyaihoz, egyéb nyomokhoz.
- Összefüggő járműnyomok esetén a nyom hosszúságát, hasonló nyomok előfordulását a helyszíni további környékén.
- A járműnyomok méretbeli sajátosságait, a nyomok szélességét, a nyomvonalak számát, a nyomtávot.
- A nyomhordozó felületet, az úttest minőségét, anyagbeli sajátosságait, állapotát.
- A nyom fajtáját, felületi nyomok esetében azt, hogy azok réteg-lerakódási vagy rétegleválási nyomok.
- A nyomok közelében létrejött elváltozásokat.⁵⁸
- A fényképezésen és a rajzoláson kívül a gumiabroncsnyomok leglényegesebb sajátosságait a helyszíni szemlejegyzőkönyvben is rögzíteni kell.

⁵⁸KATONA Géza, *Gyakorlati tudnivalók a gumiabroncsnyomok kriminalisztikai felhasználásáról*, Belügyi Szemle, 1963/8., 33-34. o.

6. Az 1971. évi 28. törvényerejű rendelet

6. 1. Közlekedési bűncselekmények a törvényerejű rendeletben

A közlekedési bűncselekmények magyarországi szabályozás-történetében az egyik legfontosabb állomás az 1971. évi 28. törvényerejű rendelet az 1961. évi Btk. módosításáról és kiegészítéséről. A tvr. fontos vívmánya, hogy a járművezetés szabályait már nem tekintette foglalkozási szabályoknak.

6. 2. Az 1971. évi 28. tvr. közlekedési bűncselekményeinek nyomozása

A közlekedési vétségek nyomozásának jelentősége nem került háttérbe a bűncselekményi nyomozáshoz képest. A vétségi nyomozás szabályainak alkalmazása a közlekedési ügyekben sem jelenthetett korlátozott terjedelmű tényállási tisztázást. A védelem jogainak szabályozása objektíven is megkövetelte a bizonyítás színvonalának emelését. „Továbbra sem módosult – sőt, fokozott jelentőséget kapott – az a gyakorlatban érvényesülő elv, hogy a közlekedési baleseti okoknak hivatásból adódó első kutatója az adott szakterületre specializált rendőri szerv, vagyis a közlekedés-rendészeti nyomozást teljesítő apparátusa. Az említett kötelezettség azt jelenti, hogy a közlekedési baleseti ügyekben folytatott felderítés nem szűkülhet le a törvényszegés megállapítására, a bűnösség bizonyítására. A közlekedés biztonsága, mint társadalmi érdek, a megelőzés szempontjából hasznosítható körülmények feltárását is megköveteli.”⁵⁹ Szükséges volt annak utasításban történő előírása, hogy a vétségnek minősülő közlekedési bűncselekmények ügyében a nyomozás egyszerűsített szabályainak alkalmazása során is kötelező az adott baleset bekövetkezési körülményeinek minden részletre kiterjedő *helyszíni szemléje*. Az írásbeli rögzítésre a szemlék céljára rendszeresített nyomtatványt kellett felhasználni. Vitatott kérdés volt, hogy a közúti közlekedési balesetek ügyében minden esetben szükséges-e a *baleset helyszínéről méretarányos helyszínrajzot készíteni*.⁶⁰ Ezzel kapcsolatban az az álláspont alakult ki, hogy

⁵⁹ FERK Sándor, *A büntetőeljárásról szóló törvény egyes rendelkezései közlekedési ügyekben*, Belügyi Szemle 1974/8., 63. o.

⁶⁰ A Hajdú-Bihar Megyei Rendőr-főkapitányságon kötelező volt a méretarányos helyszínvázlat elkészítése minden személyi sérüléssel járó közúti baleset helyszínén, majd bevonulás után - a helyszínvázlat alapján, azzal teljesen megegyezően - a méretarányos helyszínrajz készítése. Az óriási leterheltségen némileg könnyített, hogy a települések nagy részén, nagyobb városokban, például Debrecenben lakott területen belül az önkormányzat által (ide értve a korábbi tanácsokat) elkészítették az utak és az útkereszteződések, terek stb. alaprajzait, ezekre ráhelyezték az átlátszó fóliákat, így gyorsan nagyon szép és pontos, méretarányos helyszínrajzokat tudtak készíteni.

ha vétségi nyomozás esetén előre láthatóan műszaki szakértőt nem vonnak be, akkor elegendő *a szükséges méreteket tartalmazó, de méretarány nélkül készített helyszínvázlat* is. Fokozott jelentőséget kapott *a közúti közlekedési balesetek helyszínének fénykép által történő rögzítése*. Az említett követelmény összhangban volt a technikai jellegű bizonyítási eszközök hatékonyabb felhasználására irányuló tendenciával. A vétségi nyomozás szabálya volt, hogy *a tanú vallomását nem kellett jegyzőkönyvbe foglalni*, annak lényegéről jelentést⁶¹ lehetett készíteni.

⁶¹ Jelentés a vétségi eljárás lefolytatásáról.

7. Nemzetközi kitekintés a legkorábbi közúti közlekedési tragédiákról

Az első olyan balesethez, amelyben önjáró gépkocsi szerepelt, 1834. július 29-ig kell visszamenni. Ez az esemény az angliai Paisley-ben történt, három halálos áldozatot és huszonöt sérültet követelt. Daimler és Benz 1885-1886-ban építették meg az első robbanómotorral üzemelő gépkocsit. Egy évtizeddel később már megvoltak az első halálos áldozatok. A közlekedés fejlődésével együtt 1896-ban a gépkocsi Nagy-Britanniában két, 1899-ben, az USA-ban egy halálos áldozatot követelt. Fél évszázaddal később az USA-ban egymillióra, az egész világon kettőmillióra nőtt a közlekedési balesetek áldozatainak száma.⁶² Az első büntető ítéletek Amerikában még főként „közbotrányokozás” miatt marasztalták el az autósokat, mégpedig meglehetősen ellentmondásos alapokon. A századfordulón – amikor tíz év alatt 8 ezerről félmillióra nőtt az autók száma az USA-ban – a bíróságok hol amiatt állapították meg a gépkocsi tartók felelősségét, mert „az autók köztudomásúan rémítő zajt gerjesztenek, amittől az állatok megijedvén, megfutamodva gyanútlan emberek sérülését vagy halálát okozzák”, hol amiatt, mert „zajtalanul mozogván – vezetőinek folytonosan nagy gondot kell fordítaniuk arra, hogy elkerüljék a jármű közlekedéséről tudomást nem szerző gyalogosokkal való összeütközést”. A korai fejlődésnek ugyanerre a korszakára esik a „veszélyes üzem” minőség többé-kevésbé általános elfogadása és az első emberölés, illetőleg testi sértés miatti büntető ítéletek meghozása. A közlekedés szabályai korlátozó, tiltó jelleget öltöttek. E téren tipikusnak tekinthető az amerikai jogfejlődés, ahol a precedens jogrendszernek megfelelően a már a lovas kocsira megalkotott szabályozást alkalmazták a gépjárművekre is.⁶³

⁶²BÍRÓ Gyula, *A közlekedési bűncselekmények szabályozása és nyomozása a Csemegi-kódextől napjainkig*, in: *Bizonyítékok, Tiszteletkötet Tremmel Flórián egyetemi tanár 65. születésnapjára* (szerk.: FENYVESI Csaba, HERKE Csongor, MÉSZÁROS Bence), Pécs, 2006., 68. o.

⁶³KÁDÁR Miklós, FONYÓ Antal, *A közúti közlekedésben előforduló bűncselekmények problematikája*, Jogtudományi közlöny 1963/1., 8-24. o.

III. RÉSZ
A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI BŰNCSELEKMÉNYEK
SZABÁLYOZÁSA ÉS NYOMOZÁSA
- A KÖZÚTI BALESET OKOZÁSA, A CSERBENHAGYÁS ÉS
A SEGÍTSÉGNYÚJTÁS ELMULASZTÁSA TÜKRÉBEN –
AZ 1978. ÉVI IV. TÖRVÉNYTŐL NAPJAINKIG

1. Közlekedési bűncselekmények - kiemelten a közúti baleset okozása - az 1978. évi IV. törvényben

1. 1. Az új közlekedési bűncselekményekről általában

A közterületi bűnözés fontos összetevője a közlekedési, azon belül is elsősorban a közúti közlekedési bűnözés, amelyen belül a súlyos testi sértést,⁶⁴ illetve halált okozó balesetek száma⁶⁵ csökkenést mutat.

„A közlekedési bűncselekmények⁶⁶ viszonylagos önállóságát hazai büntetőjogunkban az 1978. évi Btk. teremtette meg. Az 1978. évi Btk.-ban ugyanis a közlekedési deliktumok már nem a közrend elleni bűncselekményeket magában foglaló, hanem külön, kizárólag a közlekedési bűncselekményi tényállásokat tartalmazó fejezetben szerepelnek (XIII. fejezet).”⁶⁷ Az 1978. évi IV. törvény kivette a közlekedési bűncselekményeket a közbiztonság és a közrend elleni bűncselekményeket magában foglaló fejezetből, és külön fejezetben, önállóan szabályozta. Ennek a koncepciónak a lényegét a jogalkotó azzal indokolja, hogy a szabályozásnak mindenképpen tükröznie kell a védett jogtárgy sajátosságait, ami ugyanakkor nem teszi szükségessé, hogy önálló, a Btk.-tól elkülönülő büntetőjogot alakítsanak ki. „Az 1978. évi Btk.-ban található új szabályozás alapvetően két szempontra volt figyelemmel. *Egyrészt* a büntető kódex a kisebb társadalmi veszélyességű magatartásokat kizárta a közlekedési bűncselekmények köréből és azok elkövetőit szabálysértési elbírálás alá vonta. *Másrészt* a Btk. arra a szempontra is különös gonddal ügyelt, hogy a súlyos társadalmi veszélyességű bűncselekmények szigorú büntetőjogi felelősségre vonásának feltételeit teremtsen meg. Ennek érdekében a törvényhozó több új minősített esetet vezetett be a legsúlyosabb közlekedési bűncselekményeknél, és magasabb büntetési tételeket állapított meg az elkövetési körülményekhez, főként az okozott eredmény súlyosságához igazodva.”⁶⁸

⁶⁴ 1999: 3615, 2006: 3374, 2009: 2997.

⁶⁵ 1999: 590, 2009: 350.

⁶⁶ Az összébűnözésen belül a korábbi évtizedekben a vagyon elleni bűncselekmények után a legnagyobb részarányt a közlekedési bűncselekmények alkották. Abszolút számuk az utóbbi mintegy húsz évben - a tendenciáját tekintve - folyamatosan csökkent. (1990: 26 ezer, 2000: 20 ezer, 2007: 23006, 2008: 19450, 2009: 17664.)

⁶⁷ FEHÉR Lenke, HORVÁTH Tibor, LÉVAY Miklós, *i. m.*, 207. o.

⁶⁸ HORVÁTH Tibor, KERESZTY Béla, MARÁZ Vilmosné, NAGY Ferenc, VIDA Mihály, *i. m.*, 214-215. o.

A közlekedési bűncselekmények sajátos vonása továbbá az, hogy a jogalkotó majdnem minden tényállásban keret-diszpozíciót alkalmaz. Arra ugyanis, hogy az elkövető milyen konkrét szabályszegéssel valósította meg a bűncselekmény törvényi tényállását, a KRESZ-ben vagy más szakmai szabályban, műszaki leírásban találunk magyarázatot. Ehhez képest a jogalkotó az elkövetési magatartást a legtöbb bűncselekménynél a közlekedési szabályok megsértésében jelöli meg.⁶⁹

1. 2. Jelentős változások

A jelenleg hatályos Btk. teljes mértékben szakít a veszélyeztetés koncepciójával, s a gondatlan közlekedési baleset csak súlyos sérülés⁷⁰ okozása esetén minősül bűncselekménynek. Az ittasan okozott súlyos sérüléssel vagy halállal járó balesetek szándékos bűncselekménnyé váltak, s az ittas járművezetés minősített esetét jelentik.⁷¹ A Btk. XIII. fejezetében található közlekedési bűncselekmények közös jogi tárgya a közlekedés biztonsága. Az egyes tényállásokban megjelölt passzív alanyok, illetve elkövetési tárgyak révén a fejezet közvetlen jogi tárgyai az ember élete, testi épsége, egészsége, a járműnek és más tárgynak a sérthetetlensége, biztonsága. A Btk.-nak ez a fejezete hét bűncselekményi tényállást tartalmaz (Btk. 184.- 190. §§-ok). A közlekedési bűncselekmények körében keretdiszpozíciókkal is találkozhatunk, ahol a törvényi tényállás a *közlekedési szabályok megszegése esetén* valósul meg. Ezen tényállások tartalmát más jogágazatokhoz tartozó jogszabályokban foglalt közlekedési rendelkezések szolgálják. Így például a közúti közlekedésben mindenekelőtt a KRESZ-szabályok az irányadóak az úgynevezett *bizalmi elv* figyelembevételével. A közlekedési bűncselekmények sajátossága, hogy legtöbbször gondatlan bűnösséggel valósulnak meg. A Legfelsőbb Bíróság 123. számú Kollégiumi Állásfoglalása kimondja: „I. A szándékos veszélyeztetési

⁶⁹ BLASKÓ, MIKLÓS, PALLAGI, SCHUBAUER, ZENTAI, *Büntetőjog Különös rész I.*, Rejtjel Kiadó, Budapest, 2008., 99. o.

⁷⁰ A súlyos testi sértés a Btk. 187. § szerinti közúti baleset okozása bűncselekménynek alaptényállási eleme. A Btk. 189. § szerinti járművezetés tiltott átengedése bűncselekménye esetén a súlyos sérülés - a könnyű testi sértés eredményéhez hasonlóan - a tényállás alapesetében nyer értékelést. A súlyos testi sértés minősítő körülménye a Btk. 184. § szerinti közlekedés biztonsága elleni bűncselekménynek, a Btk. 185. § szerinti vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetése, a Btk. 186. § szerinti közúti veszélyeztetés és a Btk. 188. § szerinti járművezetés ittas vagy bódult állapotban bűncselekményének. Ebbe a körbe az igazságügyi orvosszakértés a 8 napon túli büntetőjogi gyógy tartamú sérüléseket sorolja. Lásd: Országos Igazságügyi Orvostani Intézet 16. számú módszertani levele a testi sérülések és egészségkárosodások igazságügyi orvosszakértői véleményezéséről. FÜLÖP Ágnes, *A közlekedési bűncselekmények általános jellemzői*, (szerk.: Enyedi et al.), i. m., 42. o.

⁷¹ KONKOLY Cs., i. m., 35. o.

bűncselekmények - így a Btk. 186. §-a szerinti közúti veszélyeztetés - esetében az elkövetőnek a veszélyhelyzet előidézésén túlmenően - a minősített alakzatokba foglalt - bármely káros eredményre kizárólag csak a gondatlansága terjedhet ki. II. A szándékos veszélyeztetési bűncselekményekkel halmazatban a segítségnyújtás elmulasztása akkor állapítható meg, ha az elkövető által szándékolt veszélyhelyzeten túl a sérülés, mint eredmény is létrejön.”

A Btk. XIII. fejezetébe foglalt közlekedési bűncselekmények közül a törvényhozó a Btk. 184. §-ban megfogalmazott *közlekedés biztonsága elleni bűncselekményt*, a Btk. 185. §-ban meghatározott *vasúti,⁷² légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetése* elnevezésű tényállást, valamint a Btk. 186. §-a szerinti *közúti veszélyeztetés* büntetnének minősített eseteit lényegében azonos büntetési tételek alá vonta, függetlenül attól, hogy az elkövető szándéka más-más veszélyformára terjedt ki.⁷³ Ugyanakkor a Btk. 171. §-nak (3) bekezdésébe foglalt *foglalkozás körében elkövetett szándékos veszélyeztetés* speciálisan megfogalmazott alapesetének és minősített eseteinek büntetési tételei a fentiekben tárgyalt közlekedési bűncselekményektől eltérően enyhébbek. Az ellentét azonban csak látszólagos. Nincs szó ugyanis arról, hogy a különböző foglalkozási szabályok megsértésével szándékosan létrehozott veszélyhelyzet különböző társadalmi megítélés alá esne, és ennek megfelelően valamilyen eltérő jogellenességet tükröznének a büntetési tételek. A különbözőséget csupán az indokolja, hogy a rohamosan fejlődő közlekedés a társadalom életének egyre fontosabb tényezőjévé válik, ezért az e körben megvalósított - szándékos jellegű - cselekmények az élet és testi épség veszélyeztetésén túlmenően egy további, igen jelentős társadalmi követelmény - a közlekedés biztonságához fűződő érdek - sérelmével is járnak, és ez teszi indokolttá a szigorúbb büntetőjogi megítélésüket is. A foglalkozási szabályok megszegésével, vagy más módon megvalósított szándékos veszélyeztetési

⁷² Vonatkatasztrófa történt 2008. október 6-án Monorierdőnél. Egy személyvonat 106 km/óra sebességgel beleütközött az előtte 10-15 km-es óránkénti sebességgel haladó Intercity utolsó kocsijába. A balesetben négyen életüket veszítették, további 42 fő súlyos, illetőleg könnyű sérülést szenvedett. ZSARU, 2008/42., október 15. 10-11. o. (Az ügyben ítélet is született, és a személyvonat mozdonyvezetőjét marasztalta el a bíróság.

⁷³ A közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény, a vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetése, valamint a közúti veszélyeztetés bűncselekményének alapeseti tényállásában megfogalmazott eredmény, valamilyen veszélyeztető helyzet kialakulása. A Btk. 184. § az egyes ágazatok közlekedés biztonságának a veszélyeztetését, a Btk. 185. § más illetve mások életének vagy testi épségének a veszélyeztetését, végül a Btk. 186. § más illetve mások életének vagy testi épségének a közvetlen veszélyeztetését jelöli meg eredményként. A veszély általános értelmezése a jogalkalmazásban egységesnek tekinthető, a veszély, „a sérelem bekövetkezésének az objektív lehetősége”. A védett jogi tárgyak köre - vagyis, annak a meghatározása, hogy mi az, amely sérelmének az objektív lehetőségét bűncselekménynek kell tekinteni - természetesen különböző lehet. Jellemző azonban az, hogy a jogalkotó a fokozott védelemben részesülő jogi tárgyak esetében látja indokoltnak azt, hogy már ezek veszélyeztetését is bűncselekménynek értékelje. (BELOVICS Ervin, BÉKÉS Imre, BUSH Béla, MOLNÁR Gábor, SINKU Pál, TÓTH Mihály, *Büntetőjog Általános Rész*, HVG-ORAC, Budapest, 2003., 115. o)

bűncselekmények közös jellemzője egyfelől a szabályszegés szándékos volta, másrészt az, hogy a további, akár egyenes, akár eshetőleges szándék csupán az eredményként megfogalmazott veszélyhelyzetet foghatja át (limitált veszélyeztetési szándék), ám az ezen túlmenően jelentkező, a veszélyhelyzettel okozati összefüggésben levő bármilyen káros eredmény tekintetében már csupán gondatlanság állapítható meg, akár annak tudatos, akár hanyag formájában. A Btk. rendszerében tehát a 186. §-ban foglalt közúti veszélyeztetés büntette sem képez kivételt, annál kevésbé, mivel maga a törvény szövege semmiféle utalást nem tartalmaz arra vonatkozóan, miszerint a közúton megvalósított szándékos veszélyeztetés esetében a veszélyhelyzeten túli további káros eredményekre (súlyos testi sértés, annak minősített esetei, illetve tömegbaleset) az elkövető szándéka is kiterjedhetne.

Ennek hiányában az e törvényhelyhez fűzött - a büntetési tételek alakulására alapított - miniszteri indokolás nem fogadható el irányadónak. *Amennyiben tehát az elkövetőnek a veszélyhelyzet okozásán túlmenő káros eredményre is kiterjed a szándéka, úgy a ténylegesen létrejött eredményhez képest kell a cselekményét minősíteni, mert ilyen esetben már nem „veszélyeztető”, hanem materiális, „sértő” bűncselekmény valósul meg.* A XIII. fejezet végén, a 191. §-ban bizonyos elkövetési hellyel, illetve egyes bűncselekmények esetében lehetséges alanyokkal kapcsolatban szerepelnek értelmező rendelkezések: „191. § (1) A közúton elkövetett bűncselekményekre megállapított rendelkezéseket kell alkalmazni akkor is, ha a közúti járművezetésre vonatkozó szabályok megszegése nem közúton okoz sérülést vagy halált. (2) A 185-187. §-ok alkalmazásában nem tekinthetők közlekedési szabályoknak a gyalogosokra és az utasokra vonatkozó rendelkezések. Az értelmező rendelkezések lényege: nem közúton a járművezetésre vonatkozó szabályok (például az ittas vagy bódult állapotban való vezetés tilalma) megszegése csak akkor minősül közlekedési bűncselekménynek, ha a szabályszegés sérülést vagy halált okoz (ha nem, akkor csupán szabálysértés, például ittas vezetés vagy közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése valósul meg)”.⁷⁴ A gyalogosok és az utasok a közlekedés szereplői, de büntetőjogi szempontból nem minősülnek közlekedési szabályok hatálya alatt álló személyeknek. A közlekedési szabályszegés eredményeként bűncselekményt elkövető gyalogost vagy utast nem közlekedési, hanem a Btk. XII. fejezetébe ütköző személy elleni gondatlan bűncselekmény miatt vonhatják felelősségre.⁷⁵

⁷⁴ FEHÉR Lenke, HORVÁTH Tibor, LÉVAY Miklós, i. m., 209-210. o.

⁷⁵ Például tilos vagy tiltott helyen figyelmetlenül egy gyalogos átszalad az útesten és az ott szabályosan közlekedő motorkerékpár vezetője a baleset elkerülése érdekében kormányát hirtelen félrerántva az útestről lehaladva fának vagy más tárgynak ütközik, és ennek következtében életét veszti, a Btk. 166. § (4) bekezdése szerint minősülő gondatlanságból elkövetett emberölésért felel a szabályszegő gyalogos. A '80-as és '90-es

1. 3. A közúti baleset okozása vétség újrakodifikálása

„A 187. §-ban szabályozott közúti baleset okozásának vétsége sem szemléletében, sem büntethetősége tekintetében nincs összhangban az életet, testi épséget sértő és veszélyeztető bűncselekményekkel, sem a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés bűncselekményével. Az élet, testi épség, egészség védelme az élet valamennyi területén azonos védelemre szorul, s ezt a szabályozásnak is tükröznie kellene. Ez azonban a Büntető törvénykönyv megalkotásakor nem így történt. Felülkerekedett ugyanis az a nézet, mely szerint a leghatározottabban a foglalkozási szabályok hatálya alatt álló tevékenységek megsértőivel kell fellépni. Ezek közül is kiemelkednek az orvosi és az üzemi munkavégzés során elkövetett hibázások, illetve mulasztások súlyos következményei. A kodifikációs viták során a szakemberek védelmükbe vették azokat, akik a mindennapi szükségszerű motorizációs helyváltoztatás során követtek el olyan hibákat, melyeknek súlyos következményei lettek.”⁷⁶

1. 4. Röviden a járművezetéstől eltiltásról

1. 4. 1. Járművezetéstől eltiltás (Btk. 58. §)

A járművezetéstől eltiltás⁷⁷ jogfosztó-jogkorlátozó jellegű büntetés.⁷⁸ A bűncselekmény elkövetőjét időlegesen vagy végleg megfosztja annak törvényes lehetőségétől, hogy járművezetőként részt vegyen a közlekedésben. Megfelelő alkalmazása a baleset-megelőzés egyik hatékony eszköze.

A járművezetéstől eltiltás két esete az engedélyhez kötött járművezetés szabályainak megszegésével elkövetett bűncselekmény,⁷⁹ illetve a bűncselekmények elkövetéséhez jármű használata (úgynevezett mozgó bűnözés).

években több ilyen gyalogos által elkövetett baleset történt, amikor a motorkerékpár vezetője súlyos vagy halálos sérülést szenvedett.

⁷⁶ IRK Ferenc, *A közlekedési bűncselekmények újrakodifikálása*, Magyar jog, 2002/5., 258. o.

⁷⁷ A járművezetéstől eltiltást az 1971. évi 28. tvr. vezette be, a foglalkozástól eltiltás köréből vált ki, mint speciális, önálló mellékbüntetés.

⁷⁸ A 2009. évi LXXX. törvény - a Btk. módosítása - alapján büntetés.

⁷⁹ Az első esetben csak olyan jármű vezetésétől tiltható el az elkövető, amelynek vezetése engedélyhez kötött, így például kerékpár vezetésétől nem. (BH 2006. 138.) A mellékbüntetés akkor is alkalmazható, ha az elkövetőnek vezetői engedélye, jogosítványa nincs. A LB BK. 107. számú állásfoglalása a járművezetéstől eltiltás törvényi feltételeinek azonos értelmezése, az egységes, de mégis differenciált büntetékiszabási gyakorlat elősegítése érdekében részletes iránymutatást ad. Általában indokolt az eltiltás, ha a közlekedési bűncselekmény elkövetési körülményeiből vagy az elkövető személyiségéből arra kell következtetni, hogy a forgalomban való részvétele a közlekedés biztonságát, mások életét vagy testi épségét potenciálisan

1. 4. 2. Szabálysértési törvény⁸⁰ 18. § - A járművezetéstől eltiltás

Amennyiben a szabálysértést meghatározó jogszabály lehetővé teszi, a pénzbírság kiszabása mellett vagy önálló intézkedésként az eljárás alá vont személy eltiltható a járművezetéstől, ha a szabálysértést engedélyhez kötött járművezetés szabályainak megszegésével követte el.

A járművezetéstől eltiltás jogkorlátozó intézkedés, olyan jogi eszköz, amely alkalmas a közlekedés rendjének és biztonságának védelmére. Tartalmában és céljában hasonlít a Btk. 58. §-ban meghatározott járművezetéstől eltiltás büntetéséhez. A járművezetéstől eltiltás kiszabását az Sztv. nem teszi kötelezővé, hanem a szabálysértési hatóság mérlegelési körébe utalja.

1. 5. Az 1978. évi IV. törvényben foglalt közúti közlekedési bűncselekmények elemzése, különös tekintettel a közúti baleset okozására

1. 5. 1. A bűncselekmény jogi tárgya

A jogi tárgy a közlekedés rendjéhez, biztonságához, továbbá az emberi élet és testi épség védelméhez fűződő érdek.⁸¹ A továbbiakban e fejezet részben elsősorban a közúti baleset okozásával (Btk. 187. §)⁸² foglalkozom, majd a későbbiekben az ittas vagy bódult állapotban elkövetett járművezetést (Btk. 188. §), illetőleg a cserbenhagyást (Btk. 190. §) - ezzel együtt a segítségnyújtás elmulasztását (Btk. 172. §)⁸³ - külön fejezetekben tárgyalom. A fejezet más bűncselekményeit csak röviden érintem.

veszélyezteteti. (Magyar büntetőjog általános rész, (szerk.: Horváth Tibor) Complex Kiadó, Budapest, 2007., 396. o.)

⁸⁰ 1999. évi LXIX. törvény a szabálysértésekről (továbbiakban: Sztv.)

⁸¹ A közlekedési bűncselekmények elsődleges jogi tárgya - valamennyi cselekmény vonatkozásában - a közlekedés biztonsága, másodlagos jogi tárgya az emberi élet és testi épség védelme a korábban elemzett fejlődéstörténetben elfoglalt hely alapján. Ebből következően az élet és testi épség többrendbeli sérelme, illetve veszélybe kerülése alaki bűnhalmazatot sohasem hoz létre, legfeljebb önálló minősítő körülmény megállapítását alapozza meg. A - Btk. 187. § szerinti - közúti baleset okozása bűncselekmény rendbelisége szempontjából irreleváns az azonos vagy különböző minőségű sérülést szenvedett személyek száma. A másodlagos jogi tárgy rendbeliségre gyakorolt szerepének hangsúlytalanabb jellegét az is jól mutatja, hogy az itt említett cselekmények egyes fordulataikban, a törvényi egység sajátos formájaként, összefoglalt bűncselekményként fogalmazódnak meg. [ENYEDI (et al.), i. m., 21-22. o., 24-26. o.]

⁸² A bűncselekmény jogi tárgya a közúti közlekedés rendjéhez és biztonságához fűződő társadalmi érdek, továbbá az emberi élet és testi épség védelme.

⁸³ A segítségnyújtás elmulasztása nem kifejezetten közlekedési bűncselekmény, nem a XIII. fejezetben foglal helyet, de nagy számban a közlekedéssel összefüggésben követik el.

1. 5. 2. A bűncselekmény elkövetési magatartása

Az elkövetési magatartás a közúti közlekedési szabályok megszegése, ami aktív és passzív magatartással is megvalósítható. A közlekedési szabályok tartalmuk szerint lehetnek általánosak és speciálisak. Az általánosak a vezetés személyi feltételeire, a járművekre és a közlekedésre, míg a speciálisak a járművek sebességére, kivilágítására, elsőbbségadására stb. vonatkozó szabályokat tartalmazzak. A Legfelsőbb Bíróság 6/1998 BJE számú jogegységi határozatában foglalt álláspontja szerint a speciális szabály érvényesülése megelőzi az általánost, azonban „az egyes közlekedési szabályok nem állnak egymással hierarchikus viszonyban” vagyis nincs olyan közlekedési szabály, amelynek „abszolút elsőbbsége” lenne egy másikkal szemben, hogy így kizárja, vagy korlátozza egy másik alkalmazhatóságát. Tehát mindig egy adott forgalmi helyzetben kell megállapítani, hogy konkrétan melyik közlekedési szabályt kell alkalmazni és milyen mértékben.⁸⁴ Például ha valaki szabálytalan előzés során frontálisan ütközik a szemből érkező járművel, a KRESZ 34. § (1) bekezdés a) pontjába ütköző szabályszegést követi el (a szemből jövő járművet zavarni sem szabad); ha valaki nem tart megfelelő követési távolságot, és gépkocsijával az előtte haladó járműbe ütközik, megszegi a KRESZ 27. § (1) bekezdésébe foglalt szabályt (az előtte haladó jármű mögött annak hirtelen fékezése esetén is meg kell tudni állni); ha valaki az „Állj! Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla ellenére nem áll meg, nem biztosít áthaladási elsőbbséget, és összeütközik a védett úton haladó járművel, akkor megszegi a KRESZ 28. § (2) bekezdés b) pontjában foglalt szabályt. A példaként felhozott három szabály konkrét, speciális szabály, és ezt kell megállapítani, míg nyilvánvalóan megszegi a 3. § (1) bekezdés c) pontjába ütköző általános rendelkezést is.

A közúti közlekedési szabályokon elsősorban a *KRESZ*, valamint az ehhez kapcsolódó, a közúti járművek forgalomba helyezésének vagy forgalomban tartásának a műszaki feltételeiről,⁸⁵ a közúti közlekedés rendőrhatalósági igazgatásáról szóló rendelet,⁸⁶ a közúti forgalmi rend kialakításáról, a közúti jelzések elhelyezéséről szóló igazgatási jogszabályok vagy egyéb rendelkezéseket kell érteni. A Btk. 187. § szerinti bűncselekmény alapvetően tehát keretrendelezés.⁸⁷ A KRESZ már a bevezetőjében rögzít egy, a közlekedési

⁸⁴ ENYEDI (et al.), i. m. 101. o.

⁸⁵ 6/1990. (IV. 12.) KÖHÉM rendelet.

⁸⁶ 48/1997. (VIII. 26.) BM rendelet, 43/1998. (X. 1.) BM rendelet.

⁸⁷ Complex CD Jogtár Btk Kommentár (2011. szeptember).

magatartásnál figyelembe veendő elvet, vagyis a bizalmi elvet.⁸⁸ Ezen elv alkalmazása nélkül folyamatos és biztonságos közlekedés nem képzelhető el. Minden közlekedő joggal számíthat arra, hogy ha ő maga szabályosan jár el, akkor a közlekedés szabályait mások is megtartják. Ehhez még szükséges nagyfokú udvariasság, előzékenység egymással szemben.⁸⁹ A bizalmi elv alóli lényeges *kivételek*: senki sem bízhat abban, hogy a szabályokat mások is megtartják, ha a szabályszegés ténye számára már kellő időben felismerhető. Aki tehát már látja, vagy az „adott forgalmi helyzetben szükséges figyelemmel és elővigyázatossággal” történő közlekedés mellett látnia kellett, hogy a közlekedés egy másik résztvevője megszeg - vagy meg fog szegni - valamilyen szabályt, nem bízhat tovább a másik szabályszerű magatartásában, hanem köteles minden tőle telhetőt, elvárhatót megtenni a veszélyhelyzet megszüntetésére, a baleset elhárítására. Nem hivatkozhat más közlekedő szabálytalanságára az, aki maga is szabálytalanul közlekedik. Nem szabad biztosan számítani arra, hogy a közlekedés szabályait olyan személyek is megtartják, akiktől a szabályos magatartás koruk⁹⁰, testi fogyatékoságuk vagy más ok miatt felismerhetően nem várható el.⁹¹ A mások veszélyeztetésének tilalma a közlekedés során általánosan érvényesülő követelmény. Az akadályozás és zavarás csak akkor tiltott, ha indokolatlan. Indokolt lehet akkor, ha a jogszabály kifejezetten megengedi⁹² vagy ha

⁸⁸ A bizalmi elven belül helyet kapó „szükséges figyelem és óvatosság” követelménye általában nem vezethet el a „bizalmatlansági elvet” magáévá tevő defenzív vezetés követelményéig, vagyis addig, hogy az alanynak saját közlekedési magatartásának a megválasztása során mindig számolnia kell a közlekedés más résztvevőjének szabályszegő magatartásának az absztrakt lehetőségével is. Ilyen nézet felfogása esetén a közlekedés nem, vagy csak korlátozottan tudná betölteni eredendő funkcióját. A gyakorlati tapasztalatok azonban azt mutatják, hogy - a fentiek alóli kivételként - adott helyen vagy helyeken a közlekedés más résztvevőjének tipikusnak tekinthető közlekedési szabályszegésének számításba vételét elvárják a jogalkalmazók. Ezekben az esetekben a helyzetre konkretizált defenzív vezetés követelményét érvényesítik a közlekedési normák alanyaival szemben. Tipikus - és ugyanakkor sok vitát kiváltó esete - a KRESZ 26. § (4) bekezdése körében érvényesül. Például a korlátozott látási viszonyok között italboltok közelében, vagy nappal iskolák, vagy más gyermekintézmények körzetében az elvárt sebesség megválasztásánál. Ezekben az esetekben olyan mértékű körülményt kívánnak meg a bíróságok ítéleteikben az alanyoktól, amely szerint a másik közlekedési szabályszegésével még a normaszegés konkrét észlelhetősége előtt is számolni kell. [ENYEDI (et al.), i. m. 114. o.]

⁸⁹ Sajnos hazánkban a közlekedési morál utóbbi években egyre romlik. Nem az udvariasságról, előzékenységről híresek a magyar járművezetők, éppen ellenkezőleg: a durvaságról, szitkozódásról, a többi közlekedő veszélyeztetéséről. Előfordult már emberölés is 2004-ben, amikor trabant vezetője maroklófegyverrel fölbőltte a kamionost, mert az őt felbosszantotta. 2003. március 12-én szintén Budapesten eszméletlenre vertek egy érdi buszvezetőt, miután figyelmeztetett egy autóst, hogy kicsit óvatosabban közlekedjen. Az eset forgalmas útkereszteződésben történt, sok szemtanúja volt, de senki nem mert közbelépni. A német utakon 1999-ben nagyszabású rendőri program kezdődött az agresszivitás ellen. Ha a rendőr észreveszi, hogy az egyik autós a másiknak csúnyán mutat, azonnal ezer euró bírsággal büntetheti. A bírság kifizetéséig bevonják az engedélyét, a második esetben fél évig vissza sem adják. 2 éven belül jelentősen javult a német utak közlekedési morálja.

⁹⁰ Például az úttestre guruló labda esetén számítani kell arra, hogy a gyerek szalad a labda után. Ilyen esetekben a járművezetőknek meg kell tenniük mindent a baleset elhárítása érdekében.

⁹¹ KRESZ 43. § (4) b, pontja.

⁹² KRESZ 33. § (1) bekezdés a megfordulás, hátramenet szabályozása; a KRESZ 33. § (3) bekezdés alapján szükség esetén irányító személyt kell igénybe venni.

baleseti veszélyhelyzet elhárítása érdekében történik. A járművezetés személyi feltételei tekintetében a KRESZ 4. §-a tartalmaz előírásokat. Ezek közül egyesekre nézve a bírói gyakorlat az alábbi állásfoglalásokat alakította ki. A KRESZ 4. § (1) bekezdése értelmében járművet az vezethet, aki a járművezetésére jogszabályban meghatározott, érvényes engedéllyel rendelkezik, és a járművezetéstől eltiltva nincs, a jármű biztonságos vezetésére képes állapotban van, továbbá a vezetési képességére hátrányosan ható szer befolyása alatt nem áll, és szervezetében nincs szeszes ital fogyasztásából származó alkohol. Így járművet nem vezethet, aki nagymértékben kifáradt, álmos, vagy aki lázzal járó vagy egyébként a közérzetet jelentős mértékben hátrányosan befolyásoló betegségben szenved.⁹³ A járművek közlekedésben való részvételével kapcsolatosan a KRESZ 5. §-a szerint *a közúti közlekedésben csak olyan járművel szabad részt venni*, amely műszakilag megfelelő, a kormány-, fék-, világító- és fényjelző berendezése, továbbá hatósági jelzések megléte, állapota, valamint a gumiabroncsok állapota kellően ellenőrzött.⁹⁴ Ezeket a műszaki feltételeket a vezetőnek elindulása előtt ellenőriznie kell. A közúti közlekedés során bekövetkezett, és előre nem látható, fel nem ismerhető műszaki meghibásodás azonban kizárhatja az elkövetőnek a közúti baleset miatt fennálló felelősségét. Más a helyzet, ha a műszaki hiba bekövetkezése, például a járművezető karbantartási mulasztási magatartására vagy vezetéstechnikai hibára vezethető vissza.

A járművezetésre vonatkozó legáltalánosabb követelmény a kellő figyelem és körültekintés tanúsítása a vezetés során. Az általános szabályok mellett külön rendelkezések határozzák meg a járművek haladására, sebességére, kivilágítására, az elsőbbségadásra, az irányváltoztatásra, a bekanyarodásra, a tolatásra, az előzésre, a párhuzamos közlekedésre, a megkülönböztetett jelzéseket használó járművek közlekedésére, a gyalogosokkal szemben tanúsítandó magatartásra, a követési távolságra, az autópályán és autóúton közlekedésre, vasúti átjáróban történő közlekedésre stb. vonatkozó szabályokat.

„A bűncselekmény aktív és passzív magatartással egyaránt elkövethető. Nem állapítható meg az elkövető felelőssége, ha a baleset elháríthatatlan külső körülmények folytán következett be (*vis maior*). Ilyen lehet a jármű műszaki meghibásodása, feltéve, hogy az elkövető a vezetés előtt a gépkocsi műszaki állapotát megfelelően ellenőrizte.”⁹⁵

⁹³ Complex CD Jogtár Btk. Kommentár (2011. szeptember).

⁹⁴ A KRESZ 5. § (2) bekezdés írja elő, hogy a fentieket napi elindulás előtt, az adott körülmények között indokolt módon minden jármű vezetője köteles ellenőrizni.

⁹⁵ BELOVICS Ervin, MOLNÁR Gábor, SINKU Pál, *Büntetőjog - Különös rész*, HVG-ORAC, Budapest, 2003., 184. o.

1. 5. 3. A közúti baleset okozása eredmény-bűncselekmény

A törvény a közúti baleset okozását az alaptényállásban *eredmény-bűncselekményként*⁹⁶ szabályozza. Ebből következik, hogy a bűncselekmény megállapítására csak akkor kerülhet sor, ha a közúti közlekedési szabályok akár szándékos, akár gondatlan megszegésével okozati összefüggésben legalább egy személy - az okozón kívül - 8 napon túl gyógyuló sérülést szenvedett. Amennyiben a sérülés gyógytartama nem haladja meg a 8 napot, szabálysértés⁹⁷ megállapítására kerülhet sor. Tehát a szabálysértés és a bűncselekmény elhatárolása szempontjából a sérülés - orvosilag megállapított - gyógytartama az irányadó. Lényeges a bűncselekmény megállapítása szempontjából, hogy a közúti szabályszegés releváns oksági összefüggésben álljon a bekövetkezett eredménnyel. Ebből következik, hogy mindig vizsgálni kell, hogy konkrét közlekedési szabályszegés megvalósult-e, s ha igen, ennek a szabályszegésnek volt-e kihatása a bekövetkezett eredményre, a legalább 8 napon túl gyógyuló sérülés létrejöttére. Az okozati összefüggés vizsgálata körében jelentősége lehet a *sértett közreható magatartásának*. Sértetti közrehatás akkor állapítható meg, ha szabályszegő magatartásával, a kellő körültekintés elmulasztásával hozzájárul a baleset bekövetkezéséhez. Amennyiben mindkét járművezető kölcsönös szabályszegése volt az oka a baleset bekövetkezésének, mindkettő elkövetőként vonható felelősségre a bekövetkezett eredményű balesetért.

A balesetelhárítási kötelezettség a hatályos közlekedési jogunkban nevesítetten nem jelenik meg, azonban a KRESZ 3.§ (1) bekezdés c) pont⁹⁸ önmagában tartalmaz ilyen irányú kötelezettséget. Az LB szerint a felelősséget kizárja, ha „a baleset a jármű megengedett sebessége mellett is bekövetkezett volna”.⁹⁹ Erre mondható az más szóval, hogy a sebességtúllépés nem áll a balesettel oksági összefüggésben. E körben utalni szükséges arra, hogy a közlekedési balesetek kapcsán indult eljárások során szakkérdésként merül fel

⁹⁶A közlekedési bűncselekmények jellemzője, hogy azokat túlnyomórészt materiális (eredmény) bűncselekményként fogalmazta meg a jogalkotó. Az eredmény tényállási elemként szerepel a Btk. 184. § szerinti közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény, a Btk. 185. § szerinti vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetésének bűncselekménye, a Btk. 186. § szerinti közúti veszélyeztetés bűncselekménye, Btk. 187. § szerinti a közúti baleset okozása bűncselekményének a törvényi tényállásában. [ENYEDI (et al.): i. m. 28. o.]

⁹⁷Szabálysértési alakzat a 218/1999. (XII. 28.) Kormányrendelet 46. §.

⁹⁸Aki a közúti közlekedésben részt vesz, köteles úgy közlekedni, hogy a személy- és vagyonbiztonságot ne veszélyeztesse, másokat a közlekedésben indokolatlanul ne akadályozzon és ne zavarjon (ha közúti közlekedési baleset történt, és nem lehet megállapítani konkrét, felróható szabályszegést, akkor ezt a szabályt, a KRESZ. 3. § (1) bekezdés c) pontját kell alkalmazni.)

⁹⁹6/1999. BJE rendelkező részének 2. pontja

az elkerülhetőség vizsgálata, hogy a baleset az adott útszakaszon megengedett legnagyobb sebesség mellett bekövetkezett volna-e. Az állandósult bírói gyakorlat azt az álláspontot fogadja el, hogy fékezésre az elsőbbségi jog jogosultja is köteles, intenzív fékezésre baleset-elhárítási kötelezettség teljesítése során köteles a jármű vezetője, veszélyeztető vészfékezésre azonban nem. Az egységes jogalkalmazás követelményéhez szükséges, hogy ezeket a kategóriákat azonos értelemben, azonos szempontok szerint használják a bíróságok. Ezért - Katona Sándor¹⁰⁰ álláspontja szerint - célszerű lehetne, ha a konkrét lassulási értékek is feltüntetésre kerülnének.

1. 5. 4. A bűncselekmény alanya

A közúti baleset okozása vétségét elkövetőként az valósítja meg, aki a közúti közlekedési szabályok hatálya alatt áll. Nem tartoznak e körbe a járművek utasai és a gyalogosok. Közúti járművezetőnek kell tekinteni azokat a személyeket, akikre közvetlenül kiterjednek a KRESZ-nek a járművezetőkre vonatkozó rendelkezései. De minden olyan személy is alanya lehet a Btk. 187. § szerinti vétségnek, akire nézve a KRESZ rendelkezései kiterjednek. Így a bíróság a KRESZ 53. § (3) bekezdésében foglalt megszegése folytán közúti baleset okozása vétségében találta bűnösnek az autóbuzskalauzt, aki akkor adott indulási jelet a vezetőnek, amikor az utasok felszállása még nem fejeződött be, és ennek folytán az egyik utas súlyosabb jellegű sérülést szenvedett.¹⁰¹

1. 5. 5. Alanyi oldal

A *bűnösség* gondatlan. A bűncselekmény gondatlanságból okozott vétség megvalósulásának feltétele, hogy a közúti közlekedési szabályok szándékos vagy gondatlan megszegésének folyamán az elkövető tudata átfogta a sértettnek legalább súlyos testi sérülése bekövetkezésének a lehetőségét, de könnyelműen bízott ennek elmaradásában, vagy ezt a körülményt azért nem látta előre, mert a tőle elvárható figyelmet és körültekintést elmulasztotta, s ennek folytán olyan eredményt idézett elő, amelyet előre láthatott és elkerülhetett volna. A közúti baleset okozása esetén az elkövetőt már az alapeseti eredmény tekintetében is csak - tudatos, vagy hanyag - gondatlanság terheli

¹⁰⁰ KATONA Sándor, A 6/1998. BJE értelmezése – az egységes jogalkalmazói értelmezésre váró kérdések. Forrás: <http://mba.birosag.hu/resource.aspx?ResourceID=GetDocStoreFile&EntryID=2294>. (Letöltés ideje: 2011.04.21.).

¹⁰¹ BH 1973. 219., Complex CD Jogtár Btk. Kommentár (2011. december).

annak ellenére, hogy az elkövetési magatartás, szabályszegés a bűnösség mindkét formájával megvalósulhat.¹⁰²

Tudatos a gondatlanság, ha az elkövető előre látja, hogy a konkrét közlekedési szabályszegéssel másnak vagy másoknak súlyos sérülést okozhat, de bízik saját képességeiben, ügyességében vagy a sértett jó reflexeiben, s így idézi elő az eredményt. Iskolapéldája a tudatos gondatlanságnak a szabálytalan előzés. A KRESZ 34. § (1) bekezdés a)-e) pontjai szabályozzák az előzés öt alapfeltételét.¹⁰³ Előzni nem kötelező, csak lehetőség, ha valamennyi feltétel egyszerre áll rendelkezésre. Minden járművezetőnek ismernie kell, és maradéktalanul be kell tartania e fontos szabályokat. Példámban a 34. § (1) bekezdés a) pontját elemzem, mely szerint a szemből jövő forgalmat *zavarni sem szabad*.¹⁰⁴ Ahhoz, hogy ez a feltétel érvényesüljön, kell *két alfeltétel*. Egyik, hogy az előzésre igénybe venni kívánt forgalmi sáv az előzéshez szükséges távolság kétszerese kell, hogy szabadon rendelkezésre álljon. Lakott területen kívül körülbelül 250 méter szükséges az előzés végrehajtásához, tehát akkor legalább 500 méternek kell szabadon rendelkezésre állnia. Másik alfeltétel, hogy az előzni kívánó és a megelőzött jármű közötti sebességkülönbség legalább 15-20 km/óra legyen. Ennél nem lehet kevesebb, mert akkor megnő az előzési úthossz. Amennyiben a feltételek nem állnak rendelkezésre, tilos előzésbe kezdeni.¹⁰⁵ Továbbá szándékos a szabályszegés, például, amikor a vezető, habár tudja, hogy lakott területen személygépkocsival a megengedett sebességhatár 50 km/h, de ő 80 km/h-val közlekedik, vagy nem ad áthaladási elsőbbséget a kijelölt gyalogátkelőhelyen a gyalogosnak.

¹⁰² BLASKÓ, MIKLÓS, PALLAGI, SCHUBAUER, ZENTAI, *i.m.*, 111. o.

¹⁰³ Az öt alapfeltételen túl további feltételek: KRESZ 34. § (8) bekezdés a)-e) pont: ahol tilos előzni; továbbá két tilalmi jelzőtábla, záróvonal, illetőleg technikai-taktikai feltételek.

¹⁰⁴ A KRESZ-ben fontos fogalom a zavarás, akadályozás, veszélyeztetés. A zavarás a legenyhébb, de előzésnél az is tiltott.

¹⁰⁵ A szabálytalan előzés miatt bekövetkezett balesetek döntő többsége - amennyiben a vétlen személy súlyos, halálos stb. sérülést szenved - a Btk. 187. §-a alapján gondatlanságból (*luxuria*) elkövetett vétséget eredményez. Ritkán előfordul, amikor más vagy mások életét, vagy testi épségét közvetlen veszélynek teszi ki, elköveti a Btk. 186. §-a szerint minősülő közúti veszélyeztetés bűncselekményt. Az egyik legdurvább és legveszélyesebb szabálytalan előzésre példa az alábbi eset. 2006. márciusában egy péntek délutáni esős napon az elkövető Mitsubishi sport gépkocsijával a 4-es főúton közlekedett, csúcsforgalomban, Debrecen felől Nyíregyháza irányába. Gépkocsijának átlagsebessége körülbelül 250 km/óra volt. A sűrű forgalomban végig szabálytalanul előzte az előtte haladó járműveket, a szemből jövő forgalmat végig leszorítva az úttestről. A nagy sebesség és az úttest állapota miatt egy enyhén jobbra ívelő útkanyarulatban az úttestről lehaladva gépkocsijával az útminti erdős területen felborult. A gépkocsi vezetője megsérült, a gépkocsi totálkáros lett. A gépkocsi vezetője szándékosan követte el a sorozatos szabálytalanságokat, videón rögzítésre került, ahogy a Debrecen és Hajdúhadház közötti mintegy 18 kilométeres utat körülbelül 3,5 perc alatt tette meg. Btk. 186. § (1) bekezdésbe ütköző és aszerint minősülő közúti veszélyeztetés büntette miatt indult ellene büntetőeljárás.

Hanyagság akkor állapítható meg, ha az elkövető nincs tudatában az adott közlekedési szituációnak, nem tudja, hogy közlekedési szabályt szeg és hogy ezzel milyen veszélyhelyzetet idéz elő, feltéve, ha szabályos közlekedés esetén a baleset elkerülhető lett volna. Gondatlannak tekinthető a szabályszegés például, ha a járművezető a figyelmetlensége folytán nem látja, hogy forgalmat irányító fényjelző készülék piros (tilos) jelzést mutat, és behalad az útkereszteződésbe, ahol összeütközik a szabályosan, zöld jelzésen áthaladó gépkocsival.¹⁰⁶

A közúti szabályszegés akár szándékos, akár gondatlan, ennek vizsgálata minden esetben fontos, mert ez lehet az egyik alapja a közúti baleset okozása vétség és a közúti veszélyeztetés büntett elhatárolásának. Büncselekmény csak akkor állapítható meg, ha az elkövetési magatartással összefüggésben legalább súlyos testi sértés következik be. A vétség megállapításának az okozati összefüggés meglétén túl további feltétele, hogy az elkövetőt az eredmény vonatkozásában legalább gondatlanság terhelje.

A gondatlanság fogalmában a „tőle elvárhatóság” nem az egyénhez, hanem a tevékenységhez igazodik. Azt a gépkocsivezetőt, aki például a KRESZ valamelyik szabályát, megszegi, az ezzel összefüggésben okozott baleset tekintetében gondatlanság terheli, gondatlansága az összes eredménytípust átfogja. A véletlen függvénye, hogy a sértett sérülése milyen súlyos, ez azonban nincs hatással az elkövető bűnösségére, vagyis őt az eredmény vonatkozásában csak gondatlanság terheli.

„Összefoglalva megállapítható, hogy közúti baleset okozásánál a következő főbb kérdéseket kell megválaszolni a jogalkalmazónak, s ehhez a szakértői vizsgálat maga eszközeivel nyújt szakmai segítséget:

- Történt-e közlekedési szabályszegés?
- Terheli-e legalább gondatlanság az elkövetőt, a szabályszegést illetően?
- Bekövetkezett-e legalább súlyos testi sértés?
- A bekövetkezett eredménynek jogilag releváns oka-e az elkövető szabályszegő magatartása?
- Nem forog-e fenn a cselekmény társadalomra való veszélyességét, illetve jogellenességét kizáró ok?

¹⁰⁶ Az utóbbi években történtek ilyen jellegű balesetek is, melynek okaként az alábbiakat állapították meg. A járművezető nem az utat figyelte, hanem gondolatai teljesen máshol jártak. Például éppen akkor veszítette el az állását; közvetlen családtagjainak súlyos, gyógyíthatatlan betegségei vannak; de olyan is volt, akinek a valóperes tárgyalásáról távozóban a gépkocsivezetés közben még a vagyonmegosztás, gyermekelhelyezés ügyében hozott ítélet járt a fejében.

- Objektíve előre látható volt-e a súlyos testi sértés okozásának a lehetősége? Köteles volt-e az elkövető előre látni a következményeket?
- Ténylegesen, szubjektíve képes volt-e a következmények előre látására?

A közúti baleset okozásának tehát három lényeges feltétele:

- a közúti közlekedés szabályainak a megsértése;
- a fenti szabályszegéssel kapcsolatban más személy legalább súlyos testi sérülésének a bekövetkezése;
- az elkövetőnek az eredmény tekintetében fennálló gondatlan bűnössége.”¹⁰⁷

1. 6. A közlekedési bűncselekményeket eredményező baleseti okok értékelése. A balesetek természete

1. 6. 1. Alapvetés

A balesetek „természetének” elemzése megközelítő pontossággal utal a balesetek oksági összefüggésének viszonylagos állandóságára. Megállapítható, hogy a *lakatlan területen bekövetkezett balesetek lényegesen veszélyesebbek*, mint a települések belterületén.

A balesetek természetének vizsgálata során feltárt főbb összefüggések: *A haladó járművek összeütközéseinél a sorrend eltérő lakott területen belüli és kívüli baleseteknél.* Lakott területen belül a keresztező, az azonos irányba, valamint a szembe haladó járművek összeütközése jellemző. Lakott területen kívül a szembe haladó, azonos irányba, valamint a keresztező irányba haladó járművek összeütközése a leggyakoribb.¹⁰⁸ A nem lakott területen bekövetkezett gyalogos elütéseknél a halálos kimenetelű balesetek gyakorisága a lakott területen történetekhez hasonlítva magasabb. A járműbaleseteknél a halálos kimenetelű balesetek részaránya a szembe haladó járművek összeütközésénél a legmagasabb. A további sorrend a halálos ütközések gyakoriságát tekintve a keresztező irányba haladó járművek összeütközése, a farolás, a felborulás, illetve az azonos irányba haladó járművek összeütközése. A gyalogos elütéseknél a halálos kimenetelű balesetek részaránya 9-10 %, a 25-60 év közötti korosztályú gyalogosok elütésénél a legtöbb a

¹⁰⁷ MELEGH Gábor, *Gépjárműszakértés*, Maróti Könyvkereskedés és Könyvkiadó Kft, Budapest, 2004., 35-36. o.

¹⁰⁸ www.hungarokart.hu/allap/orfkobb/main.php (Letöltés ideje: 2011. 11. 06.)

halálos kimenetelű baleset. A 60 éven felüli életkorú gyalogosok elütéseinél a halálos balesetek részaránya 13,5 %. Magyarországon a balesetek súlyossága elsősorban a gyalogos elütések magas számára vezethető vissza. 1975-ben a gyalogos elütések részaránya az összes baleseten belül 28,4 %, 1998-ban 21,3 %. 1999-ben a balesetek számszerű csökkenése ellenére még mindig magas, 21,6 %.¹⁰⁹ 2007-ben 3453 gyalogos elütés történt, ebből 902 a kijelölt gyalogos-átkelőhelyen, 2008-ban 3767, ebből 944 a zebrán, 2009-ben 2804, ebből 818 gázolás a zebrán.

1. 6. 2. A balesetek előidézéséből származó jogi felelősség

Indokolt, hogy a közlekedési baleset előidézéséért jogi felelősséggel tartozzon az elkövető személy. Ez a jogi felelősség igen sokrétű, magában foglalja az államigazgatási, a munkajogi, a polgári jogi és a büntetőjogi felelősséget egyaránt.¹¹⁰

A *közigazgatási jog* felelőssé teszi a közlekedésben résztvevő valamennyi személyt a közúti közlekedés rendjét meghatározó szabályok meg nem tartásáért, pusztán a miatt, mert a megállapított szabályok megszegése önmagában is fokozza a közlekedéssel együttjáró absztrakt veszélyt. A szabályok megszegéséért felelős személy szabálysértést követ el, és az intézkedő rendőr - a differenciált intézkedés alapján - figyelmeztetéssel vagy feljelentéssel élhet, illetőleg helyszínbírsággal sújthatja az elkövetőt, kivéve, ha pl. az elkövetett szabálysértés az objektív felelősség keretében bírálható el.

A *munkajog* szabályainak értelmében, az alkalmazásban álló járművezető cselekményeiért fegyelmi felelősséggel¹¹¹ tartozik és az általa okozott károkért meghatározott sajátos szabályok szerint felel, kártérítéssel tartozik.

A *polgári jog* a baleset által okozott kár miatti kártérítési felelősséget szabályozza. Az alkalmazásban álló személyek által okozott károkért beálló felelősség szabályozása terén normarendszere szorosan összefügg a munkajogi felelősségi szabályokkal.

A *büntetőjog* a közlekedés biztonságára leginkább veszélyes, a kényszereszközök legsúlyosabb fajtáinak alkalmazását igénylő magatartások miatt büntetést rendel

¹⁰⁹ www.baleset-megelozes.eu (Letöltés ideje: 2011. 11. 06.)

¹¹⁰ VISKI László, IMRE Iván, TERNAI Zoltán, *Közúti közlekedési balesetek elbírálása*, KJK Kiadó, Budapest, 1963., 11. o.

¹¹¹ Például ha rendőr követ el közlekedési szabálysértést, akkor az alábbiak szerint tartozik fegyelmi felelősséggel: „1996. évi XLIII. tv. A fegyveres szervek hivatásos állományú tagjainak szolgálati viszonyáról: 119. § (2) Fegyelmi eljárás keretében kell elbírálni a hivatásos állomány tagjának azt a szabálysértését, amelyet szolgálati helyen vagy a szolgálattal összefüggésben követett el.”

alkalmazni. A büntetőjogi felelősségre vonás megelőzi, de nem helyettesíti a polgári vagy a munkajog kártérítési szabályainak az alkalmazását.¹¹²

1. 6. 3. A balesetek okozói

A járművezetők baleseteinél az egyes kategóriákat rangsorolva, a következő megállapítások tehetők. *A balesetokozók arányai állandónak tekinthetők.* A balesetek 87-88 %-át minden évben a járművezetők, 11-12 %-át gyalogosok, 1-2 %-át utasok, állatok¹¹³ okozzák, illetőleg a résztvevőktől független körülmény (vis maior) miatt következnek be. *A legtöbb balesetet a személygépkocsi-vezetők okozzák.* Baleseteik száma évenként ingadozik. Az 1990-1999. között az abszolút számok változása mellett nem tapasztalható jelentős eltérés az okozók részarányaiban.¹¹⁴ *A tehergépjárművek (vontató, különleges célú gépkocsi együtt) vezetői által okozott balesetek száma emelkedő tendenciát mutat, aránya a járművezetők balesetein belül 11-12 %.* *A kétkerekű járművek vezetői (kerékpáros, segédmotoros kerékpáros, motorkerékpárosok¹¹⁵ együtt) a járművezetők baleseteinek 20-21 %-át okozzák.*¹¹⁶

2010. évben a balesetet okozó járművek személygépkocsi 62%, kerékpár 11%, tehergépkocsi 9%, segédmotoros kerékpár 5%, motorkerékpár 4%, autóbusz 1%, egyéb jármű és állatok 2%, gyalogos 6%.

¹¹² VISKI László, IMRE Iván, TERNAI Zoltán, i. m., 12. o.

¹¹³ 1979 tavaszán egy korlátozott beszámítási képességgel rendelkező személy kizavart 3 lovat a Debrecen és Ondód közötti műút mellett lévő volt Hunyadi TSZ majorjának udvarából - ahová a lovak egy közeli tanyáról kóboroltak el -, és vágta a kirohantak az útestre, ahol egy motoros körülbelül 120 km/óra sebességgel közlekedett, és fékezés nélkül belerohant az egyik ló gyomrába. A baleset következtében a motoros életét veszítette. Hasonló tragédia történt 2011. március 19-én este Nagykáta közelében: elszabadult 3 ló okozta a halálos balesetet. Az útra tévedt egyik állatba egy gépkocsi rohant bele, melyben négytagú család utazott. Az édesapa a helyszínen meghalt. Felesége és két gyermeke könnyű sérülésekkel élte túl a szerencsétlenséget. (Forrás: RTL Híradó, 2011. 03. 20.)

¹¹⁴ www.baleset-megelozes.eu (Letöltés ideje: 2011. 10. 16.)

¹¹⁵ Az utóbbi években gyakori a közutakon a motoros halál. 1.) Hihetetlen halálos tragédia történt 2007. június 10-én a Pécs és Mánfa közötti serpentinén. A balesetet okozó Suzuki GSXR 750-es motorkerékpár vezetője videóra vette a saját balesetét. A sokat látott rendőrök is megrázta az a felvétel, amikor frontálisan ütközött egy másik, vele szemben szabályosan haladó Yamaha R1-es motorossal. A baleset során a vétlen Yamaha-vezető életét veszítette, az okozó életveszélyes sérülést szenvedett. A baleset oka gyorsajtás volt. (ZSARU, XVI. évf. 25. sz., 2007. jún. 20. 4-6. o.) 2.) Továbbá 2009. 03. 19-én a délutáni órákban, Debrecen belterületén a csúcsforgalomban a motorkerékpár vezetője a megengedett 30 helyett, közel 100 km/h sebességgel haladva nem biztosított áthaladási elsőbbséget a védett úton haladó gépkocsinak, és azzal összeütközött. A baleset során a motoros életét veszítette. A szemtanúk elmondása szerint csak a szerencsén múltott, hogy nem ütt el egy zebra átkelő gyalogost. (Hajdú-Bihari Napló, 2010. március 20.)

¹¹⁶ www.baleset-megelozes.eu (Letöltés ideje 2011. 11. 16.)

1. 6. 4. A balesetek okai

A baleseteket előidéző okokat többféleképpen lehet csoportosítani. Az egyik a közlekedési rendszer felépítése alapján történő csoportosítás. Ez három részre osztható.¹¹⁷

- *A közlekedő ember¹¹⁸ hibája.* A balesetek túlnyomó többségét ezek az okok idézik elő. A közlekedési balesetek fő okai az elmúlt években gyakorlatilag nem változtak. A balesetek rendőrség által nyilvántartott okai között változatlanul első helyen áll a sebesség nem megfelelő megválasztása (abszolút és relatív gyorsajtás),¹¹⁹ másodikként az elsőbbségi jog meg nem adása,¹²⁰ harmadikként pedig szabálytalan kanyarodás.
- *A közlekedésben résztvevő jármű hibája.* Itt vizsgálendő a műszaki hiba jellege, a karbantartási, illetve az ellenőrzési kötelezettség. A balesetekben leggyakrabban közrejátszó fék- és kormányhibák, valamint kopott gumik többnyire már korábban is fennállnak, csak az a kritikus szituáció nem előbb következik be, amiben ezeknek a kifogástalan működésére lenne szükség ahhoz, hogy a baleset elkerülhető legyen.
- *A közlekedés környezetében lévő hiba, mint baleseti ok.* Ide tartozik a forgalom irányítására szolgáló jelzőrendszerek (jelzőtáblák, fényjelzők), más

¹¹⁷ A közlekedés három tényező, az ember, a jármű és a környezet adott pillanatban történő kölcsönös egymásra hatásának következményeként alakulhat. A baleseti prevenció szempontjából kiemelkedő fontosságú a megfelelő műszaki állapotú gépjármű, az adott környezeti, meteorológiai körülményeknek megfelelő defenzív vezetési stílus, valamint az alkoholmentes állapotban lévő, képzett, gyakorlott, kipihent vezető. (ANGYAL Miklós, *Igazságügyi orvostan.. i.m.*, 56. o.)

¹¹⁸ A közúti járművezető - képző tanfolyamokon tanítani kell a közlekedési partnerekkel való kapcsolattartás jelentőségét, valamint azt, hogy mennyire fontos szerepe van az életmódnak a közlekedésben (fáradtság, alkohol, kábítószer, betegségek, gyógyszerek, dohányzás).

¹¹⁹ www.baleset-megelozes.eu/cikk (Letöltés ideje 2011. 11. 06.)

¹²⁰ Megvizsgálva a KRESZ-nek az elsőbbségre vonatkozó - 9. § (4) b) pont 21. § (7) bekezdés, 24. § (1) bekezdés, 28. §, 29. § (1) és (8) bekezdések, 36. § (7) bekezdés, 38. § (4) bekezdés, 42. § (1) bekezdés, 43. § - rendelkezését, kiválaszthatjuk azokat a szempontokat, amelyhez a jogosultság az egyes közlekedési helyzetekben kapcsolható. Útkereszteződés esetén a KRESZ magyarázata szerint: "az elsőbbségadasi kötelezettséget az útkereszteződés teljes területére kell érteni, az út egyik szélétől a másik széléig". A magyarázat a gyalogosok elsőbbségi jogát a kijelölt gyalogos-átkelőhely területére korlátozza. A fenti általános rendező elv mellett kivételesnek tekinthető a megkülönböztető jelzést használó járművek elsőbbsége, melyet a közlekedés résztvevőjének speciális funkciója tesz indokolttá. Az elsőbbségi jogosultság léte, annak keletkezése, megszűnése tehát objektív körülményekhez köthető. [ENYEDI (et al.), i. m., 116. o.]

A 6/1998. jogegységi határozat értelmében: „1. A közúti közlekedés szabályai szerint elsőbbségadásra kötelezett általában akkor is felelősséggel tartozik az elsőbbségadási szabályok megszegéséért, ha az elsőbbségre jogosult a megengedett sebességet túllépte. Kizárhatja a felelősségét, ha az elsőbbségadási kötelezettsége szempontjából jelentős körülményeket az elsőbbségre jogosult szabályszegése következtében nem észlelhetett, vagy ha e körülményekre nézve az elsőbbségre jogosult megtevéseztette. 2. Az elsőbbségre jogosult, aki a megengedett sebességet túllépte, az elsőbbségadási kötelezettség megszegésével összefüggő közúti balesetért ugyancsak felelősséggel tartozhat, kivéve, ha a baleset a jármű megengedett sebessége mellett is bekövetkezett volna.” 6/1998. BJE [ENYEDI (et al.), i. m., 124. o.]

forgalomtechnikai eszközök, az út, valamint a közvilágítás meghibásodása és az időjárási, látási és fényviszonyok korlátozottsága.

Egy másik szempont szerint megkülönböztethetünk objektív és szubjektív okokat. Objektív (más néven nem emberi) okok az embertől független olyan körülmények, amelyek a közlekedésre általában jelentenek veszélyt. Ide sorolható a látási viszonyok korlátozottsága, az útviszonyok megváltozása. (például csúszós út, stb.)

Szubjektív okok azok a hibás magatartásból eredő körülmények, amelyek közvetlenül jelentenek veszélyt a közlekedés biztonságára. Ilyen lehet a gyorshajtás, követési távolság be nem tartása.¹²¹

Sótonyi Péter szerint a közlekedési balesetek előidézésében legfontosabb tényezők¹²² a környezet, a baleset okozója és a baleset sértettje. A balesetek bekövetkezésében szerepet játszó úgynevezett *külső tényezők* (út- és terepviszonyok, világítás, útszakasz kiképzése, időjárási viszonyok) és *belső tényezők* (alkoholos állapot, gyógyszerek, érzelmi-hangulati változások, idült betegségek) különválasztása csak didaktikai szempontból jelentős, mert azok egymáshoz kapcsolódnak.¹²³

A fáradtság jelentősége a vezető koncentráló és látóképességére: a közúti közlekedésben viszonylag gyakori baleseti ok a vezető látóképességében fennálló hiányosság, korlátozottság. A fáradtságot jelző egyik legsúlyosabb tünet az elalvás,¹²⁴ a bóbiskolás, melynek akár egy pillanatnyi tartama is elég lehet a baleset bekövetkezéséhez.¹²⁵

Gyógyszerek és betegségek hatása a gépjárművezetői képességekre: Ma már több olyan gyógyszer van használatban, amelynek a hatása az alkoholéhoz hasonló. A kezelőorvos kötelessége, hogy felhívja a figyelmet arra, amikor a gyógyszer szedése mellett nem lehet járművet vezetni közúton. Amennyiben elmulasztaná e kötelezettségét, vagy kérdéses a

¹²¹http://doktori_iskola.law.pte.hu/files/tiny_mce/File/Vedes/major/Major_PhD_tezisek.pdf (Letöltés ideje: 2011. 11. 06.)

¹²² Röviden összefoglalva, a három tényező az ember, a jármű, a környezet.

¹²³ SÓTONYI Péter, *Igazságügyi orvostan*, Semmelweis Kiadó, Budapest, 2001., 145. o.

¹²⁴ Napjainkban az egyik legjellemzőbb baleseti ok a kamion baleseteknél, de sajnos több személygépkocsi vezetőnél is előfordult az elalvás. Hazánkban is számos ilyen, több ember halálával végződő baleset történt az autópályákon. (Például 2007. június hónapban az M3-as autópálya polgári lehajtó szakaszán lengyel állampolgár az általa vezetett személygépkocsijával közlekedve elaludt, és egy kamionnal összeütközött. A négyfős lengyel családból hárman életüket veszítették, egy fő súlyos sérüléseket szenvedett.)

¹²⁵ VÁGÓ Tibor, *A közúti közlekedési balesetek csökkentésének kriminológiai és büntetőjogi eszközei*, KJK. Kiadó, Budapest, 1972., 148. o.

járművezetés, akkor ki kell kérni minden esetben a kezelőorvos véleményét. Igen sok olyan betegség van, melyben szenvedők nem alkalmasak a gépjárművezetésre, még gyógyszerek szedése mellett sem. E tekintetben érvényesülnie kell annak az elvnek, hogy olyan kórállapotokban engedmény nem tehető, amikor a betegség vagy állapot baleset bekövetkezése után felmentő vagy enyhítő tényezőként figyelembe veendő.¹²⁶

*Kábítószer:*¹²⁷ A statisztika nem tartja nyilván, hogy drogos állapotban hány jármű vezetője okoz balesetet. E téren gyenge a rendőrök műszerezettsége, s a fejlett Nyugaton sincs elég és megbízható műszer annak mérésére, hogy a tettes, vagy az áldozat fogyasztott-e kábítószer, s mikor. Nagy a látencia, csak a jéghegy csúcsát látjuk. Majdnem minden tízedik sérüléssel járó közlekedési balesetben közrehat az alkohol.

Gyalogosok, mint balesetek előidézői: A KRESZ ugyan részletes szabályokat ír elő a közlekedésben résztvevőkre, így a gyalogosokra is, de míg a járművezetést engedélyhez köti, a gyalogosok (és kerékpárosok) esetén ilyen kötöttség nincs. Gyalogosként¹²⁸ bárki közlekedhet anélkül, hogy a KRESZ előírásait ismerné.¹²⁹ Nemcsak a jogalkalmazónak, vagy a közlekedésrendészet őrének, hanem a közúti közlekedésnek is szinte mindennapos utcai problémája tehát a veszélyhelyzetet előidéző gyalogosok, utasok magatartásának megítélése. A hatályos jogi szabályozás részben minősítési, részben eljárásjogi kihatással bizonyos eredmény-felelősségi elemeket is fenntart, amikor a gyalogos vagy az utas eredményt el nem ért cselekményét szabálysértésként,¹³⁰ eredményt okozó cselekményét az általános büntetőjogi rendelkezések szerint szabályozza.¹³¹

¹²⁶ Közlekedési morál, Magyar Tudományos Akadémia Szegedi Területi Bizottsága támogatásával Szent-Györgyi Albert Orvostudományi Egyetem baráti köre szervezésében, Szeged, 1997., 10. o.

¹²⁷ Kábítószernek nevezzük azokat a kábító hatást kiváltó anyagokat, amelyeket valamely hatályos jogszabály annak nyilvánít. Orvosi felfogás szerint az a gyógyszer, vagy vegyszer, amely a szervezetben olyan változást idéz elő, mely képes átalakítani az ember személyiségét. (BÍRÓ Gyula, *Kriminalisztika*, DE-ÁJK, Lícium-ART Könyvkiadó, Debrecen, 2010., 293. o.)

¹²⁸ Minden ember élete során a legtöbbet gyalogosan közlekedik. Ebből következően a gyalogosok közlekedésére vonatkozó szabályok mindenkit érintenek. Ezeket a szabályokat tehát az önállóan, gyalogosan közlekedőknek kortól függetlenül ismerniük kell.

¹²⁹ GÉGENY István, KERÉNYI Kázmér, *A közúti közlekedési balesetek vétlen áldozatai*, Rendészeti Szemle 1994/7., 83. o.

¹³⁰ BH 1998. 7. A város belterületén a folyamatos kocsisorban a gyalogátkelőhelynek 36-37 km/óra sebességgel történő megközelítése megfelel a fokozott óvatosság követelményének, ezért ha a gyalogos kellő körültekintés nélkül, a féktávolságon belül az ilyen sebességgel haladó jármű elé lép, és balesetet szenved, a jármű vezetője nem tartozik büntetőjogi felelősséggel [Btk. 187. § (1) és (2) bekezdés a) pont, KRESZ 21. § (6) bekezdés, 43. § (2) bekezdés].

¹³¹ VÁGÓ, i. m., 185. o.

Gyalogosok, mint áldozatok: A gyalogoselütés rövid időegység alatt lezajló, három, egymástól élesen el nem különülő, egymásból következő fázisra bontható eseménysorozat. A gyalogost leggyakrabban gépkocsi üti el.¹³² A gyalogosan közlekedők külön csoportját képezik a gyermekek és öregek. A gépjárművezetők megfelelő gondossága mellett, tehát annak a tudatában, hogy a gyermekek magatartása kiszámíthatatlan, gyakran előfordul, hogy a gyermekek okoznak balesetet. Gyakori ez még az olyan országokban is, ahol a közlekedést a gyermekek irányában különös gondosság jellemzi, mint például az USA-ban, ahol minden gépjárművezető már nagy távolságról csökkenti tempóját, ha gyermeket lát az úttest közelében.¹³³

Az útvizonyokban fennálló hiányosságok, mint baleseti tényezők: A balesetek nagy többsége emberi mulasztásokra, hibákra vezethető vissza, de nem lehet figyelmen kívül hagyni, hogy vannak olyan közlekedési helyzetek is, amelyek vagy önmagukban, vagy résztényezőként, de jelentősen hozzájárulnak a balesetek bekövetkezéséhez.

Éjszakai balesetek: Közlekedési cselekmény esetén a büntetőjogi felelősség megállapításának előfeltétele, hogy a megsértett közlekedésigazgatási szabály és a bekövetkezett kár közti okozati összefüggés igazolható legyen természeti törvények alapján. A természettudományos összefüggést a kompetens szakértő: orvos, pszichológus, balesetelemző, gépjármű- vagy világítástechnikai műszaki szakértő véleménye bizonyíthatja. Az éjszakai sötétségben, vagy korlátozott látási viszonyok között bekövetkezett közúti baleseteknél a felelősség megállapítása egyike a legnehezebb igazságszolgáltatási feladatoknak.¹³⁴

Halálos közúti baleset okozásának vétségét valósítja meg a terhelt, aki gépjárművével a közvilágítás nélküli autópályán haladva nem fokozott óvatossággal és megfelelő oldaltávolságot tartva közelíti meg a több, mint 110 méterről észlelt, műszaki hiba miatt a leálló sávban tartózkodó, elakadásjelző háromszöggel és vészvillogó működtetésével megjelölt elromlott járművet, valamint a láthatósági mellényt viselő figyelmeztető gyalogost, és emiatt halált eredményező sérüléseket okozóan elüti a meghibásodott gépjármű bal oldali kerekénél a műszaki hiba elhárításán dolgozó sértettet.¹³⁵

¹³² SÓTONYI Péter, *i.m.*, 148. o.

¹³³ VÁGÓ, *i. m.*, 185. o.

¹³⁴ VÖLGYESI Miklós, *A láthatóság bizonyítása éjszakai baleseteknél*, Belügyi Szemle, 1998/2., 63. o.

¹³⁵ Btk. 187. § (1) bekezdés, (2) bekezdés b) pont, KRESZ 3.§ (1) bekezdés c) pont, 34. § (1) bekezdés d) pont, 35. § (1) bekezdés; 42. § (4) bekezdés, 56. § (5), (6) és (7) bekezdések]. (*Legf. Bír. Bfv. II. 305/2009.*)

Hazánkban a sebességtúllépés és az elsőbbségi jog meg nem adása a közlekedési balesetek fő okai. Az Európai Unió számításai szerint a közlekedési szabályok alapos ellenőrzésével és szankcionálásával évente több mint 14 ezer életet, valamint 680 ezer személyi sérülést lehetne megelőzni. Az Unió által korábban meghatározásra került - mely Magyarországra is érvényes -, az országutak három „legfőbb gyilkosa” a gyorsajtás, az ittas vezetés és a passzív biztonsági eszközök használatának elmulasztása. Ennek megfelelően a közlekedésrendészeti intézkedéseknek is ezeknek a kiváltó okoknak a visszaszorítását kell megcélozniuk. Hazánk, de különösen Hajdú-Bihar megye a baleseti okok szempontjából speciális helyzetben van. Az említett három kiváltó tényező mellett az elsőbbségi jog meg nem adásából bekövetkező balesetek is számottevőek. Kizárólag ellenőrzésekkel azonban nem lehet tartós és kiemelkedő eredményeket elérni, szükség van a prevenció minden egyes szegmensére.

A gyorsajtással, ittas járművezetéssel és a passzív biztonsági eszközök használatával kapcsolatos kérdéseket az V. sz. mellékletben elemzem. E helyen csak a sebességtúllépést és az elsőbbségi jog megadásának elmulasztását, mint büntetőjogi felelősség megállapításához szükséges tényezőt vizsgálom, konkrét baleseten keresztül.

A Debreceni Városi Ügyészség 2004. október 6. napján emelt vádat N.N. vádlott ellen a Btk. 187. § (1) bekezdésébe ütköző, de a (2) bekezdés c) pontja szerint minősülő több ember halálát eredményező közúti baleset gondatlan okozásának vétsége miatt. A vádlott a vádiratban rögzített időpontban az általa vezetett személygépkocsival közlekedett a 35. számú főúton Tiszaújváros irányába, amikor megközelítette a Polgár felőli alárendelt út becsatlakozását jelentő útkereszteződést. Az útkereszteződés előtt 60 km/h sebességkorlátozó jelzőtábla vonatkozott a vádlottra, de 130-140 km/h sebességgel közelítette meg a kérdéses útkereszteződést. Körülbelül 50 méterről észlelte, hogy az alárendelt útról egy személygépkocsi kanyarodik balra nagy ívben a védett útra. Fékezett és 13,5 méteres fékút hátrahagyása után 24,3 méteres kanyarodási íven már bekanyarodó és előtte egyenes irányba haladó körülbelül 30 km/h sebességet elérő sértetti gépkocsi hátsó részének ütközött nagy sebességgel. A sértett gépkocsija az ütközés következtében a jobb oldali szalagkorlátnak csapódott, majd megpördült az úttesten és a bal oldali forgalmi sávban állt meg. A megállást követően a gépkocsi kigyulladt, s a benne tartózkodó személyek az égési sérülések következtében életüket veszítették. Az N.N. gépkocsija az ütközési pontot követően balra tartó fékúton több mint 80 méteres fékút hátrahagyása után

a bal oldali útárokban állt meg. A vádirat szerint tényként állapítható meg, hogy a 60 km/h sebességhez tartozó féktávolság mintegy 38-40 méterben határozható meg, így amennyiben a vádlott nem lépi túl a megengedett sebességet, úgy a baleset teljes bizonyossággal elmaradt volna. A vádhatóság álláspontja szerint a sebességtúllépés meg is tévesztette az alárendelt útról felhaladó személygépkocsi vezetőjét. A kifejtettek alapján a jelentős sebességtúllépés közvetlen ok-okozati összefüggésben van a bekövetkezett balesettel, emellett a vádlott a cselekményével megszegte a KRESZ 14. § (1) bekezdés d) pontjában¹³⁶ foglaltakat is. A vádirati tényállás szerint tehát az egyik oldalról a vádlott terhére egy jelentősebb sebességtúllépés volt megállapítható, míg a sértett részéről az elsőbbségi jog meg nem adása merült fel, mint jogszabálysértés. Az eljárás során a bíróságnak döntést kellett hoznia abban, hogy az elsőbbségre jogosult sebességtúllépése, illetőleg annak mértéke megalapozza-e a büntetőjogi felelősséget, illetőleg amennyiben igen, úgy a baleset bekövetkeztéért a sértettet terheli-e valamilyen közrehatás. A beszerzett műszaki adatok szerint a terhelt gépjárműve a helyszínen megengedett 60 km/óra sebességről késedelem nélküli vészfékezés esetén 35-38 méterről, míg az elsőbbségre jogosulttól is elvárható intenzív (a maximális lassulás 50 %-ának megfelelő) fékezés alkalmazásával 55-61 méterről lett volna megállítható. Az alárendelt útról felhaladó jármű 95-100 méterre való észlelése mellett 76-84 km/óra, valamint a megengedett sebességgel való közlekedés esetén is elkerülhető lett volna az ütközés. Az eljárás során a terhelt védője¹³⁷ több ponton is vitatta a vádiratban foglaltakat, melyek közül jelen fejezetben mindössze a dolgozat témájához kapcsolódó részeket emelem ki. Az elsőfokú bíróság ítéletének indokolásában megállapította, hogy a terhelt közlekedése során a KRESZ 14. § (1) bekezdés d) pontjában foglalt rendelkezést szegte meg, amikor a megengedett 60 km/óra sebességet jelentősen túllépve, 130-135 km/óra sebességgel közlekedett. A veszélyhelyzet kezdetének a sértett gépkocsijának a védett út szélén történő áthaladását tekintette.

A bíróságnak – indokolása szerint – a sebességtúllépés során fennálló felelősség megfordulása során alapvető feltételként azt kell vizsgálni, hogy az elsőbbségadási jog biztosításának elsődleges szándéka vezette-e a kötelezettet, és a kötelezettség teljesítése

¹³⁶ „Sebességkorlátozás” a tábla azt jelzi, hogy az úton a táblán megjelölnél nagyobb sebességgel haladni tilos.

¹³⁷ A védő az elsőfokú eljárás során elmondott perbeszédében a sebesség kérdése kapcsán kifejtette, hogy a 6/1998 Büntető jogegységi döntés nem fordítja meg a felelősség kérdését, és az elsőbbségadási kötelezettség a sértett részéről továbbra is fennáll, mert a baleseti helyszínen nem volt olyan tereptárgy, ami kizárta volna az ő észlelhetőségét, másrészt pedig megfelelő út és idő állt rendelkezésre ahhoz, hogy megítélje a sértett a vádlott sebességét, azonban ezzel szemben folyamatos gyorsító sebességgel próbált bekapcsolódni a forgalomba.

értékében ennek szempontjából jelentős tényeket kellő figyelemmel, gondossággal, körütekintéssel vizsgálja.

Kifejtette, hogy a terhelt a KRESZ 12. § (1) bekezdés b) pontja szerint „Állj! Elsőbbségadás kötelező!” táblával védett úton haladóként elsőbbségi jogosultsággal bírt, amely az általános szabályok szerint őt a sebességétől függetlenül megillette. Ugyanakkor a Legfelsőbb Bíróság 6/1998. számú Büntető jogegységi határozatának ide vonatkozó rendelkezését értelmezve rámutatott arra is, hogy az elsőbbségadásra kötelezett felelősségét kizárhatja, ha az elsőbbségadási kötelezettsége szempontjából jelentős körülményeket az elsőbbségre jogosult szabályszegése következtében nem észlelhetett, vagy e körülményekre nézve az elsőbbségre jogosult megtévesztette.

A bíróság megállapította, hogy a közúti baleset során a vádlott, mint jogosult tényleges sebességéhez viszonyított elsőbbségi joga sérült, a kötelezett (sértett) tényállásszerű elkövetési magatartása ez által megállapítható, de felelőssége nem vizsgálható, miután nem tisztázható a kötelezettségszegés oka.

Mindezek alapján a Debreceni Városi Bíróság a 2006. március 6. napján kihirdetett ítéletével¹³⁸ a terheltet több ember halálát eredményező közúti baleset gondatlan okozásának vétsége miatt 2 év 2 hónap fogházbüntetésre és 3 év járművezetéstől eltiltásra ítélte.

Az ítélet ellen mind a vádhatóság, mind a védelem, fellebbezést jelentett be.

A másodfokú bíróság az elsőfokú bíróság ítéletét annyiban változtatta meg, hogy a terhelt főbüntetését 1 év 6 hónap fogházbüntetésre enyhítette, a mellékbüntetés megnevezését helyesbítve megállapította, hogy az a közúti járművek vezetésére vonatkozik. Megállapította továbbá, hogy a terhelt közlekedési szabályszegése és a bekövetkezett baleset között ok-okozati összefüggés állapítható meg, amely a sértetti tudattartam hiányában is megalapozza a bűnösséget, kiegészítve azzal, hogy a vádlott a KRESZ 3. § (1) bekezdésében foglaltakat is megszegte, mert kismértékű késedelem írható a terhére.¹³⁹

A jogerős ügydöntő határozat ellen a terhelt és meghatalmazott védője felülvizsgálati indítványt terjesztett elő. A beadványban a terhelt bűnösségének törvénysértő megállapítását és a törvénysértő büntetés kiszabását sérelmezték.¹⁴⁰

A felülvizsgálati indítvány hangsúlyozta, hogy a terhelt elsőbbségi helyzetben volt, a balesetben a védő szerint nem a terhelt sebességtúllépése játszott szerepet. (A

¹³⁸ 61.B.2631/2004/24. számú ítélete.

¹³⁹ Hajdú-Bihar Megyei Bíróság 18. Bf.392/2006/21. sz. ítélete

¹⁴⁰ Be. 416. § (1) bekezdés a) és b) pontja

felülvizsgálati indítványban a védő hivatkozik arra, hogy a vádlott álláspontja alapján a baleset időpontjában 60 km/h sebességhatárkorlátozás jelzőtábla nem volt kihelyezve a helyszíni szemlebizottság a jegyzőkönyvben nem is tesz említést a sebességhatárkorlátozásról.) A Legfelsőbb Bíróság 2008. szeptember 11. napján meghozott végzésével az első és másodfokú bíróságok ítéletét fenntartotta. Kifejtette, hogy a felülvizsgálati eljárásban a jogerős határozatban megállapított tényállás az irányadó (Be. 423. § (1) bekezdés), így a 60 km/óra sebességhatárkorlátozás jelzőtábla kihelyezése tény, az a felülvizsgálati indítványban nem támadható. A felülvizsgálati indítvány ebben a részében a törvényben kizárt.

Az LB szerint a felülvizsgálati indítvány tévesen utalt a Legfelsőbb Bíróság 6/1998. számú jogegységi határozata 2. pontjában írtakkal kapcsolatban az ügyben eljáró bíróságok helytelen értelmezésére: a megengedett sebességet túllépő elsőbbségre jogosult jármű vezetője is felelősséggel tartozhat a balesetért, kivéve, ha a baleset a jármű megengedett sebessége mellett is bekövetkezett volna. A Legfelsőbb Bíróság a döntésében vizsgálta a „tudati tények kérdését” is.¹⁴¹

A Legfelsőbb Bíróság jogegységi határozatának hivatkozott pontja nem ad olyan irányutatót, hogy az elsőbbségre jogosult, aki a megengedett sebességet túllépte, az elsőbbségadási kötelezettség megszegésével összefüggő közúti balesetért kötelezően felelősséggel tartozik. Az elsőbbségre jogosult felelősségét ugyanis önmagában a megengedett sebesség túllépése nem alapozza meg. A sebességet túllépő elsőbbségre jogosult is felelős lehet az elsőbbségi szabályok megszegésével előidézett balesetért, ha a baleset az elsőbbségre jogosult sebességtúllépésével okozati összefüggésben következett be, és az elsőbbségre jogosult gondatlansága az eredmény (közúti baleset) tekintetében megállapítható.

Az LB szintén rögzítette döntésében, hogy a terhelt közlekedési szabályszegő magatartása és a bekövetkezett baleset között az okozati összefüggés megállapítható. Mindezeket túlmenően a Legfelsőbb Bíróság egy nagyon érdekes kitétele is elhelyezett a döntésében. A szabálysértési kódex és a bírói gyakorlat által is jelentősként elfogadott mértékű (a megengedett maximális sebességet 50 %-kal meghaladó sebességértékű) túllépést csak a „sebességhatárkorlátozás” jelzőtáblán szereplő 60 km/óra mellett lehet megállapítani, a lakott

¹⁴¹ A LB eljáró tanácsának elnöke egy e körben írt munkájában kifejti tudatban lejátszódó események, történések tartozhatnak a tényállás körébe, de a jogi értékelés körébe is. Az az ítéleti megállapítás pl. hogy a terhelt „előzést határozott el” bár a tudatban játszódik le, de a tényállás körébe tartozik. Ha azonban a tudati tény a bűnösség körébe tartozik, ez felülvizsgálható pl. az eredmény iránt közömbös volt, vagy bízott az elmaradásában, az a bizakodás könnyelmű volt-e stb. KATONA Sándor, *A 6/1998. BJE értelmezése – az egységes jogalkalmazói értelmezésre váró kérdések*, <http://mba.birosag.hu/resource.aspx?ResourceID=GetDocStoreFile&EntryID=2294>. (Letöltés ideje: 2011.12.21).

területen kívüli 90 km/óra sebesség mellett nem. A védett útra felhaladó sértettnek tehát az LB szerint nem feltétlenül kellett tudnia a védett útra kihelyezett 60 km/óra sebességhatáról, azaz neki a 90 km/h-hoz számítottan kellett megválasztani a sebességét, és a jármű mozgását. Tekintettel arra azonban, hogy ezt nem tette meg, a sértett magatartásával közrehatott a baleset bekövetkezésében, miként a másodfokú bíróság ítéletében enyhítő hatást tulajdonított annak, miszerint kétséget kizáróan nem bizonyítható a terhelt kizárólagos felelőssége a balesetért.

A Legfelsőbb Bíróság döntése nyomán a védő perújítási indítványt terjesztett elő a Be. 408.§ (1) bekezdés a) pontjára alapítottnak a Be. 409. § (2) bekezdésre hivatkozással.

A perújítást elutasító Hajdú-Bihar Megyei Bíróság döntésében¹⁴² három pontban foglalta össze álláspontját. A fellebbezés folytán eljáró Debreceni Ítéltábla végzésével¹⁴³ a Hajdú-Bihar Megyei Bíróság végzését helybenhagyta. Az Ítéltábla álláspontja szerint a védő által hivatkozottak egyrészt már az alapügyben eljáró másodfokú bíróság által értékelésre kerültek, másodsorban rögzíti, hogy az alapügyben eljáró bíróságok a balesetért fennálló felelősség körében egyebekben helyesen foglalt állást.

Összegzésként megállapítható, hogy az itt bemutatott ügy valamennyi bírói fórumot megjárta, azaz a védő mind a rendes, mind a rendkívüli jogorvoslati lehetőségeket kihasználta. Ezek során a bíróságok a következő megállapításokat tették:

- A veszélyhelyzet kezdete, azaz a terhelti reakcióidő kezdeti pontja onnantól számítandó, hogy a sértetti gépjármű (térben és időben) ténylegesen megkezdte az útkereszteződésbe történő behaladását, azaz a terheltnek számítania kellett arra, hogy a sértett a számára a közlekedési helyzetből adódó elsőbbséget nem biztosítja.¹⁴⁴
- A bűncselekmény jogi minősítése során a sértetti tudattartalmat vizsgálva – amennyiben a bizonyítás e körben nem vehető fel – a vádlott számára kihelyezett közúti (sebességhatáró) jelzőtáblák nem vehetőek figyelembe, melyből következik az is, hogy a sértett vonatkozásában a „megtévesztő sebesség”-et az általános szabályok szerint – azaz jelen esetben 90 km/h-hoz viszonyítottan – kell értelmezni.

¹⁴² 2.Bp-i.20/2009/9 számú végzés

¹⁴³ Bkf.I.420/2009/2 számú végzés

¹⁴⁴ Bfv.II.151/2008/5. számú végzés

- A 6/1998 BJE megállapítása továbbra is irányadó, mert az elsőbbségadásra kötelezett nem mentesülhet a felelősség alól azért, hogy az elsőbbségre jogosult is megszegett valamilyen közlekedési szabályt, így például túllépte a megengedett sebességet. (jelen ügyben a sértett felelősségre vonása annak elhalálozása miatt fel sem merülhetett).
- Az elsőbbségre jogosult tevékenysége akkor minősül büntetőjogilag relevánsnak, ha az ő szabályszegése és a baleset bekövetkezése között okozati összefüggés mutatható ki. A bírói gyakorlat ilyennek minősíti azt, ha pl. jelentős sebességtúllépés miatt a mozgása megtévesztő a sértett számára.¹⁴⁵ Többlettényállásként szükséges azonban az is, hogy az elsőbbségre jogosultat az eredmény tekintetében gondatlanság terhelje.

¹⁴⁵ Nem zárható ki azonban, hogy már a nem jelentős sebességtúllépés is közrehat a baleset okozásában.

2. A közúti közlekedési balesetek esetén teendő intézkedések

2.1. A közlekedési balesetekről általában

Közúti közlekedési baleset a KRESZ szerint jármű vagy állatot hajtó (vezető) személy részvételével kapcsolatos közlekedési baleset. Más megfogalmazásban a *közlekedési baleset* a legalább egy mozgó – vagy közúton igavonásra is befogható állat – részvételével vagy a jármű mozgásából eredően bekövetkezett, általában a közlekedési szabályok szándékos vagy gondatlan megszegésével gondatlanságból, illetve vétkesen előidézett váratlan esemény, amely következtében egy vagy több személy meghalt, megsérült, vagy dologi kár keletkezett.¹⁴⁶ A jármű mozgása és a személyi sérülés (halál) bekövetkezése között okozati összefüggésnek kell lennie. A közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárásokról az Országos Rendőrfőkapitány 60/2010. (OT 34.) ORFK utasítása¹⁴⁷ rendelkezik. Az utasítás alkalmazásában közlekedési baleset: a legalább egy mozgó közúti, vasúti, vízi vagy légi jármű, továbbá – a közúti közlekedés körében – állatot hajtó (vezető) személy részvételével vagy ilyen jármű mozgásából eredően bekövetkezett, általában a közlekedési szabályok szándékos vagy gondatlan megszegésével gondatlanságból, illetőleg vétkesen előidézett olyan váratlan esemény, amellyel ok-okozati összefüggésben egy vagy több személy meghalt, megsérült, vagy dologi kár keletkezett.

2.2. A közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás

A balesetről szóló bejelentést minden rendőri szervnek, illetve rendőrnek fogadnia kell, és végre kell hajtania az elsődleges intézkedéseket.¹⁴⁸ A baleset jelentésénél, illetve a

¹⁴⁶ Statisztikai adatok szerint a közlekedési balesetek több mint 90 százalékában kiváltó ok a közlekedési szabályszegés. A fennmaradó százalékban általában a helyszínen (szakértő, szaktanácsadó véleménye, nyilatkozata alapján) kétségtelenül megállapítható, műszaki hibából bekövetkezett esemény, megvadult, vadon élő állatok által okozott közlekedési események, elemi csapás, más elháríthatatlan ok miatt bekövetkezett baleset stb. sorolható. BARTA Endre, *A halaszthatatlan nyomozási cselekmények és igazságügyi szakértői munka közúti közlekedési bűncselekmények esetén*, RTF - Rendvédelmi füzetek, Budapest, 2000/47., 5. o.

¹⁴⁷ 60/2010. (OT. 34.) ORFK utasítás a közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól. (Hatályos: 2011. március 1-től.)

¹⁴⁸ BÍRÓ, i. m., 239. o.

bejelentés vételénél az illetékesség, valamint a hatásköri kérdések eldöntése érdekében törekedni kell az esemény vélhető kimenetelének tisztázására. Amennyiben a közúti baleset bejelentője a helyszínen tartózkodó járművezető, fel kell kérni, hogy a rendőr megérkezéséig a *KRESZ 58. szakaszában* foglaltaknak megfelelően járjon el. A bejelentések rögzítésére a rendőr-főkapitányságok, valamint a balesetek ügyében eljárási jogkörrel rendelkező rendőri szervek ügyeletén a Robotzsaru NEO Integrált Ügyviteli és Ügyfeldolgozó rendszer (a továbbiakban: Robotzsaru NEO) ügyeleti eseménynaplójában kerül sor.¹⁴⁹ A bejelentést követően a rendelkezésre álló adatok mérlegelése alapján azonnal intézkedni kell a balesethelyszínelő vagy egyéb beosztású rendőr helyszínrre irányítására, indokolt esetben a helyszín biztosítására. Az ügyészség kizárólagos nyomozási hatáskörébe tartozó ügyekben haladéktalanul értesíteni kell az illetékes ügyészséget, szorgalmazva az ügyészi részvételt a helyszíni eljárásban. A közúti baleset okozása miatt utólagosan tett feljelentésről jegyzőkönyvet kell felvenni. Amennyiben az utólagos bejelentés bűncselekmény gyanújára utal, vagy személyi sérülést valószínűsít, és a késedelem az eljárás eredményességét veszélyezteti, azonnal intézkedni kell a szemle tartására. A közúti balesetekre vonatkozó rendelkezéseket kell alkalmazni akkor is, ha közúti járművezetésre vonatkozó szabályok megszegése nem közúton okoz sérülést vagy halált.

2.2.1. Közlekedési balesetek (bűncselekmények) helyszínének biztosítása

A baleset helyszínét alapvetően a rendőrség Szolgálati Szabályzatában foglaltaknak megfelelően kell biztosítani,¹⁵⁰ amelynek keretében a helyszínrre irányított helyszínbiztosító rendőr, a szemlebizottság, illetve a szemlét lefolytató helyszínelő (intézkedő rendőr) feladata különösen

- gondoskodni a baleset sérültjeinek haladéktalan orvosi ellátásáról, a szakszerű elsősegélynyújtásról,
- intézkedni a további balesetek bekövetkezésének elhárítására, ennek érdekében gondoskodni, illetve intézkedni a helyszín megfelelő megjelöléséről,

¹⁴⁹ Az ügyeleti eseménynaplóba a helyszínről való bevonulás után csak akkor történhet beírás, ha a bejelentés a szükséges adatokat nem tartalmazza, vagy a kivonult rendőr intézkedésére nem került sor (például. téves bejelentés volt, az esemény nem tartozott a hatáskörébe stb.).

¹⁵⁰ *Helyszínbiztosítás:* az elsődleges intézkedések között különösen fontos feladat, mely nem pusztán őrzési, hanem egy aktív tevékenység, amely a bűncselekmény vagy egyéb esemény (például baleset) helyszínén, a helyszíni szemle előtt, annak során, szükség esetén azt követően a helyszín őrzésére, lezárására, a nyomok biztosítására irányul, lásd 30/2011. (IX. 22.) BM rendelet a rendőrség szolgálati szabályzatáról 11-12. §

körülhatárolásáról, annak a közlekedés résztvevői számára kellő távolságból történő észlelhetőségéről,

- az ismeretlen részes(ek)re vonatkozó adatok gyűjtése, a forrónyomon üldözés lehetősége esetén az üldözés késedelem nélküli teljesítése,
- a helyszín változatlanságának biztosítása, lezárása, őrzése,
- intézkedés – szükség esetén – terelő út kijelölésére,
- szükség esetén intézkedés a megfelelő létszámú rendőri erő helyszínre vezénylése érdekében,
- tájékozódás a kriminalisztika alapkérdéseinek figyelembevételével, kiegészítve a következőkkel: hány fő sérült, milyen az állapotuk, hol vannak; kik a sérültek, mi a balesetben való részvételi minőségük, kik az ügyben szereplő járművezetők, hol vannak;
- a szükséges biztonsági intézkedések megtétele: robbanó, sugárzó, tűzveszélyes és egyéb környezetkárosító anyagokkal kapcsolatban tűzszerészek, a polgári- és katasztrófavédelem értesítése; tűzoltóság értesítése; intézkedés kommunális járművek igénybevételére;
- a tett megállapításokról és foganatosított intézkedésekről az ügyelet részére jelentésadás,
- az ittasság és a vezetési képességre hátrányosan ható szer fogyasztásának ellenőrzése,
- megtudni és megfigyelni: történt-e változás az időjárás-, út-, illetve látási viszonyokban; hivatkoztak-e műszaki hibára; megváltoztatták-e a helyszínt (ide értve a baleset résztvevőinek helyzetét és felsőruházatát), ha igen, ki és miért;
- tanúk felkutatása és visszatartása, adataik rögzítése,
- segítségnyújtás a szemlebizottságnak (tanúk felkutatása, mintavételre történő előállítás, ismeretlen személyazonosságú sérültek, elhunytak kilétének megállapítása stb.),
- bűnjелеk, járművek, szállítmányok, gazdátlanul maradt értékek ideiglenes őrzése,
- a forgalom elterelésének vagy megindításának biztosítása,
- a kialakult forgalmi- és esetleges veszélyhelyzettel kapcsolatban az ügyelet tájékoztatása.

A bűncselekmény elkövetésének helyszínén tetten ért¹⁵¹ vagy menekülő tettet el kell fogni. Ha a nyomonüldözésre nincs mód, haladéktalanul intézkedni kell az elfogásra, és szükség esetén a helyszín biztosítására. Az eseményben érintetteket, az eseményt észlelőket fel kell tartóztatni. Döntően a súlyos közlekedési bűncselekmények elkövetése esetén kerül erre sor, vagy ha az elkövető menekülni akar a helyszínről.¹⁵²

A helyszínbiztosítást általában a nyomozószervek közterületi szolgálatot ellátó tagjai (közlekedési és közbiztonsági járőrök, körzeti megbízottak) végzik, de gyakori, hogy e feladat végrehajtásába - különösen, ha több helyszínt kell biztosítani - bevonják a települések polgárőreit is. Kivételes esetekben - ha tettenérés vagy nyomon-üldözés kerül bevezetésre - e feladattal más, erre alkalmas személy is megbízható, de nem nélkülözhető a megfelelő előzetes kioktatás. A helyszín biztosítását végző rendőrnek *jelentést kell tenni* a helyszínre érkező szemlebizottság vezetőjének, vagy a balesethelyszínelő rendőrnek, majd szolgálati helyére történő bevonulása után írásban elkészítenie. A jelentést meg kell küldeni a helyszíni eljárást lefolytató rendőri szervhez. A baleset helyszínéről csak utasításra vagy engedéllyel távozhat el.

2.2.2. A helyszíni eljárások lefolytatása¹⁵³

Amennyiben a baleset feltételezett okozója magatartásával bűncselekményt valósít meg, vagy a baleset személysérülést¹⁵⁴ eredményez, illetve rendkívüli halált okoz, úgy a helyszíni eljárást helyszínelőnek¹⁵⁵ kell végrehajtania.

¹⁵¹ A Be. 127. § (3) bekezdés szerint „A bűncselekmény elkövetésén tetten ért személyt bárki elfoghatja, köteles azonban őt a nyomozó hatóságnak haladéktalanul átadni; ha erre nincs módja, a rendőrséget értesíteni.” A magyar értelmező szótár a tettenérés fogalmán azt érti, ha a tettes vagy tettesek a cselekmény elkövetése közben lelepleződnek. A 2003. június 30. napjáig hatályos 1973. évi I. törvény (régi Be.) alapján a tettenérés akkor volt aggálytalanul megállapítható, ha a terhelt a bűncselekmény törvényi tényállását szemtanú jelenlétében valósította meg. Tettenérésnek tekintette azt az esetet is, amikor az elkövetőt üldözés során, illetőleg a helyszínről való távozás közben fogták el. Az 1998. évi XIX. törvény szerint nemcsak az tekinthető tettenérésnek, ha az elkövető a bűncselekményt szemtanú jelenlétében hajtja végre, és az a helyszínen elfogja, hanem az is, ha az elkövetőt akár a cselekmény szemtanúja, vagy az ő felhívására vagy egyéb okból - pl. a riasztó működését észlelve - más személy üldözés során elfogja. A személy- és vagyonvédelmi, valamint a magánnyomozói tevékenység szabályairól szóló 2005. CXXXIII. törvény tettenérésnek minősíti a jogsértő cselekmény elkövetésének közvetlen észlelését, ideértve a jogsértésnek elektronikus megfigyelőrendszer (térfigyelés) útján történő, az eseménnyel egyidejű észlelését is. A tettenérés fogalma a technika fejlődésével a társadalmi elvárásoknak megfelelően változott és nyert egyre szélesebb körű értelmet. (BÍRÓ, *i.m.*, 181.o.)

¹⁵² Btk. 190. § Cserbenhagyás vétsége, és ennek súlyosabb megvalósulási formája: a közúti közlekedés körében elkövetett Btk. 172. § Segítségnyújtás elmulasztása.

¹⁵³ 60/2010. (OT. 34.) ORFK utasítása, valamint BÍRÓ, *i. m.*, 238. o.

¹⁵⁴ A KRESZ 58. §-a értelmében a balesettel érintett jármű vezetője köteles megállni, a baleset folytán megsérült, vagy veszélybe került személy részére segítséget nyújtani és az esetleges további balesetek elkerülése érdekében minden tőle telhetőt megtenni.

Balesethelyszínelők folytatják le a helyszíni eljárást a *Btk. XIII. fejezetében* meghatározott helyszínes, illetve a közlekedés körében elkövetett más helyszínes bűncselekmények¹⁵⁶ (például segítségnyújtás elmulasztása, gondatlanságból elkövetett súlyos testi sértés, foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés stb.) esetén, ha a baleset súlyos sérülést vagy halált okozott. A baleset kimenetelétől és annak jogi minősítésétől függetlenül, minden esetben helyszínelő köteles lefolytatni a helyszíni eljárást, amennyiben a baleset érintettje köztársaság elnök, az Országgyűlés elnöke, országgyűlési képviselő, európai parlamenti képviselő, országgyűlési biztos és külön biztos, az Állami Számvevőszék elnöke, alelnökei, az Alkotmánybíróság bírása, a Legfelsőbb Bíróság elnöke, bírósági elnök, a legfőbb ügyész, ügyész, diplomáciai vagy nemzetközi jogon alapuló egyéb mentességet élvező személy, a Kormány tagja, az ORFK, a területi szervek, a rendőrkapitányság vagy a határrendészeti kirendeltség osztály-, vagy ennél magasabb beosztású vezetője, államközi szerződés alapján Magyarországon tartózkodó idegen haderő tagja, valamint ha az előjáró erre utasítást ad.

A szemlét bizottságnak¹⁵⁷ kell végrehajtania,¹⁵⁸ ha a baleset tömegszerencsétlenséget, vagy halált okozott; az olyan ismeretlen elkövetőjű bűncselekmény esetén, amelyre a törvény egy évi szabadságvesztésnél súlyosabb büntetés kiszabását rendeli; ha a felettes szerv vezetője az esemény helyére, idejére, jellegére tekintettel erre ad utasítást. A szemlebizottság összetétele bizottságvezető (ügyészségi hatáskörbe tartozó bűncselekményeknél, ha a szemle irányítását átveszi az ügyész); bizottsági tagok: balesethelyszínelő(k), illetve balesethelyszínelő-vizsgáló(k), bűnügyi technikus, igazságügyi orvosszakértő, társrendőri szervek szaknyomozója, vizsgálója. A bizottság munkájában részt vesznek hatósági tanúk.

¹⁵⁵ Közúti közlekedési bűncselekményekben eljáró személyek a helyszínelő, helyszínelő és balesetvizsgáló, technikus, segéd technikus, vizsgáló beosztásba kinevezett vagy ilyen beosztásból fakadó feladatokra vezényelt személy.

¹⁵⁶ Helyszínes bűncselekmény: a Btk. Különös Részében meghatározott olyan bűncselekmény, amelynek elkövetése során a tanúsított magatartás vagy ennek következménye a környezetben az elkövetést tükröző elváltozást hozott vagy hozhatott létre, továbbá azon bűncselekmények, amelyek elkövetési helye a tényállási elemek, illetve a felderítés tekintetében jelentőséggel bírnak vagy bírhatnak. Például Btk. XIII. Fejezet: Közlekedési bűncselekmények

¹⁵⁷ Bizottság: a közlekedési baleset helyszínén történő eljárásra hatáskörrel és illetékességgel rendelkező rendőri szerv, illetve ügyészség tagjaiból, a szemle végrehajtása céljából létrehozott, legalább két főből álló csoport.

¹⁵⁸ 60/2010. (OT. 34.) ORFK utasítás, valamint BÍRÓ, i. m. 238. o.

2.2.3. Eljárási törvényhelyek

A közúti közlekedési események helyszíni eljárása a bekövetkezett eredménytől, illetve az előidéző okoktól függően az alábbi törvényhelyek¹⁵⁹ alapján történhet:

- *Szabálysértés esetén* az Sztv. 65. § (1) bekezdés alapján - figyelemmel a (2) bekezdésére - tartott szemle. (Megjegyzés: általában a szabálysértési kategóriába tartozó közúti közlekedési baleset helyszínén tart a rendőrség ilyen esetekben helyszíni szemlét, de egyéb szabálysértések elkövetésének esetén sem kizárt.)
- *Közlekedési bűncselekmények* esetén a büntetőeljárásról szóló 1998. évi XIX. törvény. 119. § (4) bekezdése alapján – figyelemmel a Be. 177. §-ára halaszthatatlan nyomozási cselekményként – tartott szemle. (A közlekedési bűncselekmények közül a legtöbb esetben a Btk. 187. § esetén kerül sorra.)
- *Rendkívüli események* (pl. rendkívüli halál)¹⁶⁰ és *egyéb esetekben*, amikor bűncselekmény vagy szabálysértés nem valósult meg, illetve a büntető vagy szabálysértési eljárás megindításának valamilyen törvényi akadálya van, akkor a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény¹⁶¹ szerint kell eljárni.

A helyszínre érkezést követően haladéktalanul meg kell kezdeni a körülmények és a bekövetkezett eredmény tisztázását,¹⁶² amelyek nélkülözhetetlenek annak érdekében, hogy állást tudjunk foglalni abban a kérdésben, hogy szabálysértés, bűncselekmény, vagy közigazgatási jogkörbe tartozó esemény történt-e.

Szabálysértés valósul meg, ha a közúti baleset következtében személyi sérülés nem történt, csupán anyagi kár keletkezett; a baleset következtében az abban résztvevő személy, vagy személyek, csupán 8 napon belül gyógyuló sérülést szenvedtek; ha a balesetet előidéző személy szenvedett 8 napon túl gyógyuló sérülést.

¹⁵⁹ BÍRÓ, i. m., 90. o.

¹⁶⁰ Hazánkban évente sajnos körülbelül 1500 ember követ el öngyilkosságot, ezen felül sok gyalogos gépkocsival elütti magát vagy vonat alá fekszik, de nem lehet bizonyítani az öngyilkosságot, mert a hozzátartozói mereven elzárkóznak és balesetként szerepel a statisztikában. Ennek oka, hogy öngyilkosság esetén nem fizet a biztosító. Régebben akkor is így jártak el, ha például a helyszínen egyértelmű a gyermek felelőssége, aki kiszalad jármű, tárgy stb. takarásából az útestre, és a gépkocsi vezetője minden tőle telhetőt megtett, de a féktávolságon belüli gyalogost elütötte. Ma is ez lenne a helyes gyakorlat, de inkább a Be. 119. § alapján tartanak szemlét, majd nyomozás keretében kerül megszüntetésre a büntetőeljárás.

¹⁶¹ A helyszíni szemlét a lezárt terület, épület, helyiség felnyitásával, az ott tartózkodó személyek akarata ellenére is meg lehet tartani, ha a helyszíni szemlére életveszéllyel vagy súlyos kárral fenyegető helyzetben, azonnali intézkedés érdekében van szükség, illetve ha ezt a törvény más fontos okból megengedi. A szemle megtartásához az ügyész előzetes jóváhagyása szükséges, kivéve ha a késedelem veszéllyel járna. (Legfőbb Ügyészség, TLÜ. 6598/2005/I-IV. állásfoglalása.)

¹⁶² BÍRÓ, i. m., 95. o.; 239. o.

Büntetőjogi felelősség megállapítását alapozza meg, ha a közlekedési szabályszegéssel okozati összefüggésben a Btk. XIII. fejezetében meghatározott, vagy a közlekedés körében elkövetethető más bűncselekmény valósul meg.

Közigazgatási hatósági jogkörben akkor kell az eljárást lefolytatni, ha a balesetért egyedül hibáztatható személy vesztette életét és a balesetnek más résztvevője nem volt; a balesettel okozati összefüggésben nem történt közlekedési szabályszegés; a helyszíni adatokból kétséget kizáró módon megállapítható, hogy a balesetet a járművezető által előre nem észlelhető és el nem hárítható műszaki hiba okozta; vadon élő állat elütése esetén; a jármű meg- vagy elcsúszása kellő figyelemmel sem észlelhető szennyeződésen történt; utas balesetek; állatok megvadulása esetén.

3. Tudományos háttér

Mielőtt rátérnék a közlekedési bűncselekmények nyomozására vonatkozó szabályok ismertetésére, szükségesnek tartom néhány elméleti kérdés tisztázását.

Az angolszász bizonyítási jogot és bizonyítási gyakorlatot vizsgálva túlzás nélkül megállapítható, hogy mindkét szóban forgó bizonyításelmélethez közel áll azzal, hogy a kontradiktórius, szóbeli és nyilvános tárgyalásra - a „fair” eljárásra - helyezi a hangsúlyt, amelyben az összes felhasználható bizonyíték igen alapos, keresztkérdezéses vizsgálat, jogi és szakmai ellenőrzés, bírálat alá kerül, miközben a jogellenes bizonyítékokat már a tárgyalás előkészítése során rendszerint kirekesztik a tárgyalás, s ezzel együtt a bizonyítás anyagából.¹⁶³

Az angolszász rendszer a polgári eljárásjogi bizonyításelmélethez áll közelebb talán azért is, mert a bizonyítás eszközeinek körét rendkívüli módon szűkíti, és pedig a rendkívül tág értelemben vett tanúvallomásokra (a sértettől a terheltig, a szakértőig), azaz szóbeli bizonyítékokra, másfelől a tárgyi bizonyítékokra (ez is meglehetősen tág értelmű, bár az okiratok mégsem tartoznak bele). Annyiban viszont az egyszerűsített vagy dogmatikus büntetőeljáráshoz áll közel, hogy az okiratoknak a kontinentális gyakorlattól eltérően rendkívül kis szerepet szán.¹⁶⁴

A bűnügyi bizonyításnak rendkívül gazdag irodalma van. Számos mű tárgyalja a jogtörténeti előzményeket, a híres történelmi bűnpereket, ideértve a közvéleményt mindig élénken foglalkoztató Justizmordokat is.¹⁶⁵

Természetesen a bűnügyi felderítést övező fokozott érdeklődést kivéve, már csak azért is, mert a híres eseteknél sokkal inkább „bravúros” nyomozások az érdekesek, nem szoktak „bravúros” bizonyításról (tárgyalásokról) beszélni. Az igazságszolgáltatás tévedései egyébként - sajátos ellentmondás, feszültség van már az elnevezésben is - számos, ma is érvényes tanulsággal szolgálhatnak.¹⁶⁶

¹⁶³ MCCONVILLE, Mike, J. HODGSON, L. BRIDGES, A. PAVLOVIC, *Standing Accused. The Organisation and practices of criminal defence lawyers in Britain*. Clarendon Press, Oxford, 1994.; MCEWAN, Jenny: *Evidence and the Adversarial Process*. London, 1992.

¹⁶⁴ Scottish Law Commission, *Evidence, Report on Hearsay Evidence In Criminal Proceedings*, HMSO, Edinburgh, 1995.; WRIGHT, Martin, *Justice for victims and offenders: a restorative response to crime*, Winchester, Waterside Press, 1996.

¹⁶⁵ FLORIOT, Rene, *Les eures judiciaires*, Paris, 1968.

¹⁶⁶ Peters hatalmas kötetekben dolgozta fel az igazságszolgáltatás tévedéseit. Vö. PETERS, Karl, *Fehlerquellen im Strafprozess*, (I–II–III. kötet) Karlsruhe, 1970., 1972., 1974.

3.1. A vegyes bizonyítási rendszer

„A vegyes bizonyítási rendszer azt jelenti, hogy mind a bizonyítási eszközöket, mind a bizonyítás szabályait a törvény határozza meg. A bizonyítás során meg kell határozni, hogy mi a bizonyítás tárgya, ki bizonyíthat, milyen eszközökkel, milyen szabályok betartásával kell, és mit szükségtelen vagy tilos bizonyítani.”¹⁶⁷

3.2. A bizonyítás alapelvei

- *A bizonyítás*¹⁶⁸ *kötelezettsége* a nyomozóhatóságot, a bíróságot és az ügyészt terheli. E hatóságoknak az a kötelezettsége, hogy begyűjtsék, felkutassák, rögzítsék azokat az adatokat, tényeket, amelyek alapján meg lehet állapítani, hogy történt-e bűncselekmény. A terhelt és a védő szempontjából a bizonyításban való részvétel csak egy opció (a bizonyításban való részvétel csak jog, de nem kötelezettség).¹⁶⁹
- *A bizonyítás törvényessége* az egyik legfontosabb alapelv. Az eljárás minden szakaszára (nyomozásra, bírósági tárgyalásra is) vonatkozik ez a követelmény. Az alapelv lényege: a bizonyítás törvényi szabályokhoz van kötve. Ennek a célja az igazságszolgáltatás önkényének kizárása.¹⁷⁰
- *A bizonyítékok értékelésének, mérlegelésének a szabadsága* azt jelenti, hogy a hatóságok szabadon értékelik a bizonyítékokat. Bizonyítékként csak a következők értékelhetők: törvényben meghatározott bizonyítási eszközből származik, ésszerű, racionális tényekkel, érvekkel alátámasztható, a jog szabályainak megfelel.¹⁷¹
- *A bizonyítási eszközök alkalmazásának a szabadsága*: a terhelt bűnösségének bizonyítására bármely bizonyítási eszköz felhasználható a törvényi keretek között. A bűncselekmény jellege határozza meg azt, hogy melyik bizonyítási eszközt kell alkalmazni.¹⁷²

¹⁶⁷ FARKAS Ákos, RÓTH Erika, *A büntetőeljárás*, Complex Kiadó Jogi és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft., Budapest, 2007., 110. o.

¹⁶⁸ A büntetőeljárásban a bizonyítás központi kategória, a Be. 75. § (1). alapján a bizonyítás a ténykérdésekre vonatkozik. Tremmel Flórián szerint vannak in rem (történt-e bűncselekmény), illetve in personam (az elkövető) jellegű kérdések. Az in personam bizonyítékok mindig erősebbek, ha bizonyított a bűncselekmény. TREMMEL Flórián, *Bizonyítékok a büntetőeljárásban*, Dialóg Campus Kiadó, Budapest- Pécs, 2006., 31-32. o.

¹⁶⁹ CHWALA Tamás, FÜLÖP Edit, SLÉDER Judit, *Büntető eljárásjog*, Rejtjel Kiadó, Budapest, 2004., 110.o.

¹⁷⁰ TÓTH Mihály, *Vázlatok és szemelvények a büntető eljárásjog tanulmányozásához*, PPKE-JÁK, Budapest, 1999., 141. o.

¹⁷¹ CHWALA Tamás, FÜLÖP Edit, SLÉDER Judit, *i.m.*, 112. o.

¹⁷² FARKAS Ákos, RÓTH Erika, *i.m.*, 114. o.

3.3. A bizonyítás tárgya, valamint a bizonyítási teher

„A bizonyítás tárgya - tehát amit bizonyítani kell a büntetőeljárásban - nem más, mint a bűncselekmény és ezzel összefüggésben az elkövető felelőssége.”¹⁷³ „Egyszerűbben szólva, a bizonyítás az a tevékenység, amelyben a bizonyító és bizonyítandó tények közötti büntetőjogilag jelentős kapcsolat feltárására törekszünk. A büntetőjogi felelősséget eldöntő alapvető bizonyítandó tények jelentik a bizonyítás tárgyát.”¹⁷⁴ A bizonyítás során nyerhető bizonyítékokat külön szempontok szerint osztályozhatjuk:

- mi a bizonyíték forrása (személy, tárgy¹⁷⁵ vagy eljárási cselekmény)¹⁷⁶,
- milyen (akár áttételes) viszony mutatható ki valamely bizonyíték és a bizonyítás aktuális tárgya között (releváns-irreleváns bizonyíték),
- milyen kapcsolatban van a bizonyíték az elsődleges bizonyítandó tényekkel (közvetlen-közvetett bizonyíték),
- a tárgyi, illetve az alanyi oldalt érinti-e a bizonyíték (objektív vagy szubjektív tényállási elemre vonatkozó bizonyíték),¹⁷⁷
- miként hat ki a bizonyíték a büntetőjogi felelősség tényére, formájára, mértékére (terhelő, mentő bizonyítékok).¹⁷⁸

Kit „terhel” a bizonyítási teher? A törvény szó szerint kimondja, hogy a vád bizonyítása a vádlót terheli.¹⁷⁹ Sőt, a Be. 75. § (2) bekezdése ráerősít azzal, hogy a bíró nem köteles beszerezni a terhelő bizonyítékokat, ha azt az ügyész nem indítványozta.

Valójában kire hárul a bizonyítás terhe? Valójában a bizonyítás terhét és annak felelősségét lényegében a bíróság viseli. „A téves ítélethez vezető, a bizonyítást érintő, csak részben elkerülhető, de nem mindig orvosolható hibák tárgykörében Hack Péter,¹⁸⁰ illetve Fenyvesi

¹⁷³ Uo. 110. o.

¹⁷⁴ TÓTH Mihály, *Közvetett bizonyítás, preconcepciók és előítéletek*, In: A büntető ítélet igazságtartalma. (Szerk.: ERDEI Árpád) Magyar közlöny Lap- és Könyvkiadó, Budapest, 2010., 74. o.

¹⁷⁵ Bizonyításelméleti szempontból fontos Kertész Imre tárgyi bizonyítékokról írt monográfiája. (KERTÉSZ Imre: *A tárgyi bizonyítékok elmélete a büntető eljárásjog és a kriminalisztika tudományában*, Budapest., 1972.)

¹⁷⁶ PUSZTAI László, *Szemle a büntető eljárásban*, Budapest, 1972.

¹⁷⁷ KÜHNE, Hans-Heinrich, *Strafprozesslehre. Eine systematische Darstellung für Prüfung und Praxis*, C F. Müller Juristischer Verlag, Heidelberg, 1993., 272. o.

¹⁷⁸ TÓTH Mihály, *i . m.* 75. o.

¹⁷⁹ Be. 4. § (1) bekezdés

¹⁸⁰ Hack Péter, *A hatóságok eljárási kötelezettségei és ezek számonkérhetősége a büntetőeljárás törvényben*. In: Dolgozatok Erdei Tanár Úrnak, (szerk.: HOLÉ Katalin - KABÓDI Csaba - MOHÁCSI Barbara), Bibliotheca Iuridica, Budapest, 2009.,107-122. o.

Csaba¹⁸¹ közölt kimerítő tanulmányokat. A bűnügyekben jellemző bizonyítékínség, illetve a jogellenes bizonyítékok tényállás megállapítására gyakorolt kedvezőtlen hatásairól Tremmel Flórián,¹⁸² a személyi jellegű bizonyítási eszközök felhasználásának csapdáiról Finszter Géza,¹⁸³ vagy legutóbb Elek Balázs¹⁸⁴ publikált megrázó értekezéseket. Kardos Sándor¹⁸⁵ az eljárási alapelveknek egyes bizonyítási szabályokra való kivetítéséről tett közzé tanulmányt. A büntetőeljárás hatóságok diszkrecionális jogkörének a bizonyításra gyakorolt hatásait Róth Erika¹⁸⁶ több ízben alapos elemzésnek vetette alá, míg Herke Csongor a büntetőeljárásban legálisan köthető megállapodásokkal összefüggésben¹⁸⁷ vizsgálta a hatóságok bizonyítási helyzetét.”¹⁸⁸

3.4. Mi is az a kriminalisztika?¹⁸⁹

A kontinentális¹⁹⁰ és az amerikai felfogás egymástól eltér. Mi az egész bűnfelderítési tudományra, nyomozási gyakorlatra használjuk a kifejezést. Nálunk a helyszíni szemle a kriminalisztika, ezen belül a krimináltaktika része. Ezzel szemben az amerikai értelmezésben a „criminalistics” csak a helyszíni szemlét jelenti, a forensics science-en¹⁹¹ belül. „A kriminalisztika a bűncselekmények megelőzése, felderítése és bizonyítás érdekében dolgoz ki tudományosan megalapozott módszereket. Annak érdekében, hogy a büntetőeljárás során az igazság megállapítható legyen, tanulmányozza a bizonyítékok

¹⁸¹ FENYVESI Csaba, *Szembesítés*, Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 2008.

¹⁸² TREMMEL Flórián, *A jogellenes bizonyítékok néhány kérdéséről*. In: Emlékkönyv Losonczy István professzor halálának 25. évfordulójára, (szerk.: Gál István László - Köhalmi László) PTE-ÁJK, Pécs, 2005., 306-313. o.

¹⁸³ FINSZTER Géza, *Bizonyításelméletek a jog világában*, Rendészeti Szemle, 2006/8., 70-102. o.

¹⁸⁴ ELEK Balázs, *A vallomás befolyásolása a büntetőeljárásban*, Tóth Könyvkereskedés, Debrecen, 2008., 23-35. o.

¹⁸⁵ KARDOS Sándor, *Gondolatok a tisztességes eljárásról*, In: HOLÉ Katalin - KABÓDI Csaba - MOHÁCSI Barbara (szerk.), *i. m.*, 220-224. o.

¹⁸⁶ RÓTH Erika, *Az ügyész diszkrecionális jogkörének néhány kérdése*, In: *Bizonyítékok - Tiszteletkötet Tremmel Flórián Egyetemi Tanár 65. születésnapjára*, Pécs, 2006., 511-522. o.

¹⁸⁷ HERKE Csongor, *Megállapodások a büntetőperben*, Pécs, 2008.

¹⁸⁸ KADLÓT Erzsébet, *A „vád igazsága”*, In: *A büntető ítélet igazságtartalma*, (Szerk.: ERDEI Árpád) Magyar Közlöny Lap- és Könyvkiadó, Budapest, 2010. 29. o.

¹⁸⁹ Mi tehát a kriminalisztika: bűnüldözési gyakorlat, tudomány vagy egyetemi tantárgy? Mindhárom egyszerre! A nyomozások a gyakorlati cselekvés színterei. A nyomozási gyakorlat ugyanakkor felhasználója és tárgya a kriminalisztika tudományának. A kriminalisztika egyetemi oktatásának feladata a tudomány eredményeinek összefoglalása és annak bemutatása, hogy ezek miként hasznosulnak a jogászai működésben. Miért tudomány? Törvényszerűségeket vizsgál. Törvényszerűségek: emberi és tárgyi kapcsolatok. (FINSZTER Géza, *A kriminalisztika elmélete és praxisa a büntetőeljárás reform tükrében*, Budapest, 2005-2007. <http://kriminalisztika.lap.hu> (Letöltés ideje: 2011. 09. 21.)

¹⁹⁰ Kontinentális jogrendszerekben a bizonyítás felvétel irányát és terjedelmét az eljáró hatóság határozza meg, eljárása során hivatalból köteles mind a vád, mind pedig a védelem érdekeit egyformán figyelembe venni.

¹⁹¹ Törvényszéki tudományok

keletkezésének törvényszerűségeit, módszereket dolgoz ki a bizonyítási eszközök felkutatásához, összegyűjtéséhez és értékeléséhez.”¹⁹² A kriminalisztika lényegét tekintve bűnügyi nyomozástan, a korszerű és szakszerű bűnüldözés tudománya. A kriminalisztika az állam- és jogtudományok, ezen belül a bűnügyi tudományok csoportjába tartozik.¹⁹³

3.5. A kriminalisztika rendszere¹⁹⁴

Általános rész: a kriminálmetodológia¹⁹⁵, mely a kriminalisztika¹⁹⁶ általános érvényű elméleti és módszertani kérdéseivel foglalkozik, valamint a krimináltechnika, a krimináltaktika. A különös rész a kriminálmetodika, amely az egyes bűncselekményfajták (például emberölés, segítségnyújtás elmulasztása, közlekedési bűncselekmények stb.) nyomozásának a tana.

3.5.1. Azonosításelmélet

Értekezésemben a teljes kriminalisztikával nincs lehetőségem foglalkozni, csak kiragadva az egyik elméletét kívánom röviden bemutatni. A magyar szakirodalom 1961 óta folyamatosan foglalkozik az azonosításelmélet¹⁹⁷ kérdéseivel, mint a kriminalisztikai elmélet egyik alaptételével.

Az azonosítás célja a keresett és ellenőrzendő tárgy vagy személy azonosságának megállapítása vagy kizárása. Az azonosítás alaptételei axiómák, kísérletileg bizonyíthatatlanok, de egyben cáfolhatatlan sarokigazságok.

¹⁹² Krimináltaktika (jegyzet, RTF 1993.) I. kötet, 5. o.

¹⁹³ BÍRÓ, i. m., 6. o.

¹⁹⁴ A kriminalisztika hazai irodalmában általánosan elfogadott az ismeretanyag általános és különös részre tagolása. A kriminalisztika kettős tagozódásából kiindulva az általános részbe a tudomány valamennyi ágazatát érintő területek sorolhatók: - kriminalisztikai elméletek, - kriminalisztika története, - krimináltaktika, - krimináltechnika, - kriminálstratégia. Különös rész: kriminálmetodika. [KATONA Géza, A kriminalisztika általános és különös része, In: Kriminalisztika (szerk.: BÓCZ Endre), BM Kiadó, 2004., 58. o.]

¹⁹⁵ Metodológia: 1) tudományos kutatás módszertana, 2) valamely tudományban alkalmazott kutatási eljárások összessége lásd: *Idegen szavak és kifejezések kézikönyvtára* (Akadémiai Kiadó, Budapest, 1994.) 494. o.

¹⁹⁶ A kriminalisztika története a nyomozási, az azonosítási, a felismertetési valamint a bizonyítási módszerek és eszközök változatos fejlődésében nyilvánul meg. Ahhoz, hogy mint tudomány kialakuljon szükség volt az anyagi és alaki büntetőjog kifejlődésére. PETHŐ Erzsébet Margit, *A modern kriminalisztikai eszközök bizonyítékként történő értékelése a büntetőeljáráásban*, 7. o. www.fovarosi.birosag.hu/szellemimuhely/dr_petho_erszebet_margit.pdf (Letöltés ideje: 2011.10. 19.)

¹⁹⁷ Ismeretlenes közlekedési bűncselekmények nyomozása során kiemelkedő fontosságú a felderítés és a bizonyítás érdekében.

Alapelvek (alaptételek):

- Egyediség elve - minden tárgy csak önmagával azonos.
- Minden mástól különbözik, de más hasonlókkal együtt osztályok, csoportok tagja.
- A tárgyak állandó változásban vannak.
- Az állandó változáson belül viszonylagos változatlanóság szakaszai ismerhetők fel.
- Az objektumok az egymással való kölcsönhatás következtében ismérveiket egymáson visszatükrözik.

Az azonosítás tárgyai lehetnek: személyek,¹⁹⁸ tárgyak, jelenségek.

A kriminalisztikai azonosítás fajtái:

- Személyek és tárgyak azonosítása anyagilag rögzített képmásaik alapján (fényképek, videofelvételek, röntgenfelvételek, rajzok stb.).
- Objektumok (tárgyak, élőlények) azonosítása külső felépítésbeli sajátosságai anyagilag rögzített visszatükröződéseinek (nyomainak) vizsgálata alapján.

Az azonosítás objektumai

Azonosítandó, ellenőrzendő objektum, amelynek azonosságát az azonosítási folyamatban meg kell állapítani, vagy ki kell zárni. Azonosító, amely az azonosítandó sajátosságait tükrözi.

Két csoport:

- A vizsgált eseménnyel kapcsolatban keletkezik (nyom, anyagmaradvány stb.; „tisztá” elváltozások nincsenek)
- Minta: tulajdonságaival az azonosítandót képviseli.

A minták fajtái: Lehet reprezentatív minta, vagy azonosítási minta (spontán, kísérleti, próba).

¹⁹⁸ „Ilyen az ember. Egyedi példány. / Nem élt belőle több és most sem él, / s mint fán sem nő egyforma két levél, / a nagy időn se lesz hozzá hasonló.” (KOSZTOLÁNYI Dezső: Halotti beszéd)

Az azonosítás folyamata

Az elmúlt fél évszázadban a kriminalisztikai azonosítás tárgya, alkalmazásának köre a tudományfejlődéssel párhuzamosan, annak pozitív következményeként lényegesen bővült. A tudományfejlődés újabb és újabb tulajdonságok elemzését teszi lehetővé. A mérettartományok csökkenése, az újabb tulajdonságok vizsgálatának lehetősége új szemléleti módot követel (nemcsak a szakértői munkában, de annak előkészítő szakaszaiban is).

Nyomok¹⁹⁹ és anyagmaradványok kapcsolata

A nyomok és az anyagmaradványok fogalmilag elhatárolhatók ugyan, kriminalisztikailag veszélyes és felesleges az éles határ.

Azonosítási skála

Az azonosítási skála elemei: egyedi azonosság, teljes bizonyosság, nagyon valószínű, valószínű, lehetséges, nem zárható ki, nem állapítható meg, kizárható.

Néhány az elmúlt évtizedek tudományos-technikai vívmányai közül²⁰⁰

- elektronmikroszkópia
- számítástechnika, informatika, digitális rögzítés
- molekuláris genetika (DNS)
- adatbázisok, automatizált azonosítási lehetőségek.

A fejlődés hatása az azonosítási következtetések jogi értékelésére²⁰¹

- az azonosítás hatékonyságának fokozása
- a valószínűsítő vélemények értékelése
- a matematikai statisztikai értékelési módszerek terjedése, egyes módszerek alkalmazásának elmaradása (Bayes-analízis)²⁰²

¹⁹⁹ Bővebben lásd KATONA Géza, *A nyomok azonosítási vizsgálata*, Belügyi szemle, 1965/6.

²⁰⁰ USA, Anglia, Németország- speciális projektek

²⁰¹ Az európai integráció és jogharmonizáció érvényesülése a rendészeti és bűnüldözési munkában: az ENFSI szerepe; minőségbiztosítás; hazai kutatási eredmények; szakértői munkacsoportok működése; konferenciák; szakértői tapasztalatcserék.

²⁰² A Bayes-analízis felhasználásának egyik fő területe a szakértői vélemények értékelése a büntetőeljárásban. A Bayes-analízis, mint a bizonyítékok vizsgálatának, értékelésének módszere egy objektív zsinórmértéket ad a bizonyítékok értékeléséhez, a Bayes-képletet. Nem szabad azonban túlbecsülni ezt a

- a kategorikus vélemények esetenkénti túlértékelése

3.6. A nyomozás kriminalisztikai elvei

A nyomozó hatóság eljárásával szemben általános elvárás, hogy az a nyomozás kriminalisztikai elveinek²⁰³ megfeleljen. Így alapkövetelmény a törvényesség, a teljesség, az objektivitás, a titkosság és a gyorsaság. A nyomozó hatóságoknak maradéktalanul be kell tartaniuk és érvényesíteniük kell ezeket az elveket az eljárás során.

A nyomozás feladatai: A nyomozásnak választ kell adnia a kriminalisztikai alapkérdésekre: Mi történt; hol, mikor, hogyan történt; ki, kivel, mit csinált; s miért?

3.7. A büntetőeljárás első szakasza, a nyomozás²⁰⁴

Először is fontos tisztáznunk azt, hogy mit is értünk a nyomozás²⁰⁵ alatt. Különbséget kell tennünk a büntető eljárásjogi, valamint a kriminalisztikai fogalom között. Kriminalisztikai szempontból²⁰⁶ a nyomozás a múltban lezajszódott esemény rekonstruálására irányuló sokoldalú szellemi és gyakorlati tevékenység, amely a vizsgált eseményre vonatkozó eljárási céloknak és szabályoknak megfelelően a szükséges és lehetséges cselekvések tervszerű és tudatos végrehajtásával az objektív igazság megállapítására irányul.”²⁰⁷

módszert sem, hiszen egyedüli megoldásként nem szolgálhat valamennyi bizonyíték értékelésénél, illetve minden körülmény között. [*Kriminalisztikai, igazságügyi orvostani, műszaki szakértői alapismeretek*, (szerk.: HERKE Csongor), Pécs, 2009., 24. o., valamint KATONA Géza, *Valós vagy valótlan*, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1990., 88. o., továbbá KATONA Géza, *A kriminalisztika és a bűnügyi tudományok*, BM Kiadó, Budapest, 2002., 168.o.]

²⁰³ BÍRÓ, i. m., 24. o.

²⁰⁴ A büntetőeljárás a nyomozás megindulásától a jogerős ítélet meghozataláig egy egységes folyamat, amelyben a bírósági bizonyítás a nyomozás során összegyűjtött bizonyítási anyagra épül. [*Kriminalisztika általános rész* (Szerk.: GARAMVÖLGYI Vilmos) BM Tanulmányi és módszertani osztálya, Budapest, 1961., 29. o.]

²⁰⁵ A nyomozás fogalma: a „nyomozás” szó a nyugat-európai nyelvekben az „investigatio” latin főnévre vezethető vissza; jelentése: „vestigium”= lábnyom, nyomdok (BÓCZ Endre, *Kriminalisztika* 1., BM Kiadó, Budapest, 2004., 89. o.); A nyomozás a büntetőeljárás első szakasza, melyre a Be. 164. § (2) bek. alapján három feladat vár. (*A büntetőeljárásról* szóló 1998. évi XIX. tv. *magyarázata*, III. kötet, (szerk.: HOLÉ Katalin, KADLÓT Erzsébet), Magyar Hivatalos Könyvkiadó, 10 - 13. o.)

²⁰⁶ A kriminalisztika szépsége abban áll, hogy a legnehezebben megválaszolandó kérdésekre keresi a választ.

²⁰⁷ LAKATOS János, *A nyomozás, a felderítés és a bizonyítás kriminalisztikai alapfogalmai és alapösszefüggései*, Rejtjel Kiadó, Budapest, 1998., 6. o.

Büntető eljárásjogi szempontból a nyomozás a büntetőeljárás²⁰⁸ kezdeti szakasza, amelynek feladata, hogy feltárja, összegyűjtse és rögzítse a büntető anyagi- és eljárásjogi szempontból releváns adatokat, amelyek alapján a bűncselekmény elkövetése, az elkövető személye és büntetőjogi felelőssége megállapítható, továbbá a büntetőeljárással összefüggő megelőzési feladatok végrehajthatók, az eljárás sikeres lefolytatása biztosítható. A jelenleg hatályos Be. hatálybalépése óta a nyomozási szakasz a korábbiakhoz képest megváltozott. Az új Be. értelmében a nyomozóhatóság feladata a bűncselekmény és a bűnelkövető(k) felkutatása, és a bizonyítási eszközök biztosítása. A nyomozási szakban az ügy ura az ügyész lett, aki az összegyűjtött bizonyítékok alapján eldönti, hogy vádat emel, vagy sem.²⁰⁹ Az új Be. a nyomozó hatóságtól nem várja el a tényállás alapos és hiánytalan tisztázását. Ezzel a nyomozó szerepe nem csökkent, csak egyszerűsödtek a rájuk vonatkozó szabályok.²¹⁰

Az új Be. eredeti koncepcióját²¹¹ és a jelenlegi gyakorlatot legmarkánsabban, a valóságnak megfelelően Kardos Sándor fogalmazza meg: „Közismert, hogy az 1998. évi XIX. tv. eredeti koncepciója értelmében csak a bírósági tárgyaláson folyt volna bizonyítás, s ebből eredően minden, ami ezt megelőzően történt, csak a vádemelés megalapozására szolgált volna, így a tárgyaláson nem lett volna közvetlenül felhasználható... A koncepció sorsa ismert. A helyzet gyakorlatilag nem változott a tekintetben, hogy a ténymegállapításokat illetően a nyomozási anyag továbbra is gyakran primátust élvez.”²¹² Az ismeretlen személy által elkövetett közlekedési bűncselekmény kapcsán a nyomozó hatóság alapvető feladata a tettes felderítése és bűnösségének bizonyítása érdekében szükséges intézkedések végrehajtása, illetve a nyomozási cselekmények elvégzése. A nyomozó hatóság találkozik először a bűncselekménnyel, annak tényeivel. A nyomozó hatóság szakszerűségén és alaposságán múlik, hogy mit tudnak a tényekből felderíteni, rögzíteni. Ismeretlen közlekedési bűncselekmények nyomozása során a felfedező tanú vallomása, helyszíni szemle, adatgyűjtés, a gyanúsított elfogása, kihallgatások, a helyszínt biztosító rendőr jelentése, szakértői bizonyítás - különösen közlekedési balesetelemző valamint orvosszakértő-, a halottszemle és a boncolás megállapításai a legfontosabbak, melyekre a nyomozási cselekmények vizsgálata során térek ki részletesen. A büntetőeljárásban egyre

²⁰⁸ A büntetőeljárás egy folyamat, ami a bűncselekmény elkövetésének gyanújától a büntetőjogi felelősségről történő jogerős döntésig tart. (HERKE Csongor, *Büntető eljárásjog*, Diológ - Campus Kiadó, Budapest - Pécs, 2010., 20. o.)

²⁰⁹ Be. 164.§ (2) bekezdés

²¹⁰ PETHŐ, i.m., 7. o.

²¹¹ Az új Be. eredeti koncepciója az volt, hogy a tárgyalásra bízta a teljes körű bizonyítást.

²¹² KARDOS Sándor, *Kit „terhel” a bizonyítási teher?* In: A büntető ítélet igazságtartalma. (Szerk.: ERDEI Árpád) Magyar Közlöny Lap- és Könyvkiadó, Budapest, 2010., 72-73. o.

inkább teret hódít a modern kriminalisztikai eszközök bizonyítékként értékelése, így említhető a bűnügyi (közlekedési forgalom és baleseti) információelemzés, bűnözési (baleseti) térkép,²¹³ poligráf vizsgálat,²¹⁴ DNS-minta vizsgálata, grafológiai vizsgálat, mikroméretű anyagmaradványok vizsgálata, videotechnika, mobilszolgáltatók cellainformációi, daktiloszkópia és a személyiségprofil.

3.8. A kiemelten súlyos közlekedési bűncselekmények²¹⁵ nyomozása és a bizonyítékok értékelésének rövid összefoglalása

Tudományos vizsgálat	Közlekedési bcs. nyomozása
Probléma meghatározása	Milyen bűncselekményt követtek el? Melyik közlekedési nyomozó szerv hatáskörébe tartozik?
Hipotézis felállítása	A lehetséges gyanúsítottakra nézve hipotézis felállítása személyi vagy tárgyi bizonyítékok és a vélt motívum alapján
Adatgyűjtés, megfigyelés és kísérletek alapján	Keresés az érintett nyilvántartásokban, tanúkutatás. A helyszíni nyomoknak megfelelő összehasonlító minták beszerzése és újabb tanúkihallgatás
Hipotézis ellenőrzése az adatok értelmezése	Bizonyítékok áttekintése és értékelése, esetleges gyanúsítottakkal szembeni eljárás

²¹³ A rendszeres közlekedési forgalomelemzés, hatékony forgalom felügyelet fejlesztése annak az igénynek tulajdonítható, hogy könnyen elérhető adatok álljanak rendelkezésre a különböző körülményekre, amelyek a közlekedési bűncselekményekkel (balesetekkel) kapcsolatos problémákat okozzák. (HERKE, i.m., 3.o.)

²¹⁴ Be.180.§ (2) bekezdés 182. § (2) bekezdés alapján alanya a gyanúsított, a vizsgálat további követelménye, hogy csak olyan gyanúsítottal szemben lehet lefolytatni, aki korábban vallomást tett, és nem élt hallgatási jogával.

²¹⁵ Btk. 166. § (4) bekezdés Gondatlanságból elkövetett emberölés (közúti közlekedés körében elkövetett magatartással); 171. § (2) bekezdés b) Foglalkozás körében elkövetett halált okozó veszélyeztetés (közúti közlekedés körében elkövetett magatartással); Btk. 172. § (1) bekezdésébe ütköző és a (2)-(3) bekezdés szerint minősülő - segítségnyújtás halált okozó elmulasztásának - büntette; a Btk. 184. § (1) bekezdésébe ütköző és a (2) bekezdése szerint minősülő közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény; Btk. 186. § (1) bekezdésébe ütköző és a (2) bekezdés szerint minősülő közúti veszélyeztetés büntette; Btk. 187. § (1) bekezdésébe ütköző és a (2) bekezdés c) pontja szerint minősülő – kettőnél több ember halálát, halálos tömegszerencsétlenséget eredményező- közúti baleset okozásának vétsége; Btk. 188. § (1) bekezdésébe ütköző a (2) bekezdés d) pontja szerint minősülő – kettőnél több ember halálát, vagy halálos tömegszerencsétlenséget okozó- ittas járművezetés büntette; Btk. 189. § (1) bekezdésébe ütköző és a (2) bekezdés d) pontja szerint minősülő – kettőnél több ember halálát vagy tömegszerencsétlenséget okozó – járművezetés tiltott átengedése, valamint bármely közlekedési eseményben, ahol az elkövetett cselekmény tárgyi súlya, például az elkövető személye, a bizonyítás eltérő vonásai, illetve egyéb tényezők ezt indokoltá tették.

	előkészítése. Nyomozás összpontosítása a legvalószínűbb gyanúsítottakra. A gyanúsított kihallgatása
Ha az adatok alátámasztják az eddigi hipotézist, további adatgyűjtés	További bizonyítékkutatás, mely alátámasztja vagy cáfolja a gyanúsítottra vonatkozó hipotézist
Következtetés levonása	A nyomozás adatai alapján – vádemelés vagy további nyomozás; A közlekedési nyomozószerv tájékoztatja az illetékes állami vagy önkormányzati szervet a közlekedési bűnözés, közlekedési bűncselekmények, balesetek megelőzése érdekében ²¹⁶

²¹⁶ „Be. 63/A. § (1): A bíróság, az ügyész és a nyomozóhatóság a bűncselekmény elkövetését közvetlenül lehetővé tevő, a büntetőeljárás során megállapított okokról és körülményekről a további bűncselekmények végett, ha ez szükséges, haladéktalanul, de legkésőbb az eljárása befejezésekor tájékoztatja a bűnözés megelőzésére illetékes állami vagy önkormányzati szervet.”

4. A közlekedési bűncselekmények nyomozása

4.1. Hatásköri és illetékességi szabályok

Ha a Be. másként nem rendelkezik, a Btk.-ban meghatározott valamennyi bűncselekmény nyomozása a rendőrség nyomozóhatóságainak hatáskörébe tartozik. A nyomozóhatóság hatáskörét és illetékességét hivatalból vizsgálja.

A rendőrség nyomozó hatóságai központi, területi és helyi nyomozó hatóságokra, a nyomozó hatóságok - a szervezeti és működési szabályzatuk szerint - nyomozó szervezeti egységekre (nyomozó szerv) tagozódnak. Az országos rendőrfőkapitány egyes bűncselekmények nyomozását az ORFK nyomozó szerveihez vonhatja.²¹⁷ A Rendőrség nyomozó hatóságainak hatásköréről és illetékességéről szóló 3/2008. (I. 16.) IRM rendelet meghatározza konkrétan, hogy mely közlekedési bűncselekmények tartoznak megyei (fővárosi) hatáskörbe,²¹⁸ így értelemszerűen a többi közlekedési bűncselekmény a helyi nyomozó hatóságok közlekedésrendészeti osztályai hatáskörébe van utalva. Az eljárás lefolytatására az a közlekedési szerv illetékes, melynek illetékességi területén a bűncselekményt elkövették, illetve ha a gyanúsított több közlekedési szerv területén követett el bűncselekményt vagy az elkövetés helye nem állapítható meg, akkor a megelőzés elve szerint az, amelyik az ügyben korábban intézkedett. Emellett, ha a bűncselekmény elkövetője ismeretlen és az elkövetés helye sem állapítható meg, az a nyomozóhatóság köteles foganatosítani a halaszthatatlan nyomozási cselekményeket, melynek saját észlelése vagy bejelentés, feljelentés alapján legkorábban a tudomására jutott. Ezt követően köteles értesíteni a hatáskörrel és illetékességgel rendelkező nyomozóhatóságot. Külföldön elkövetett bűncselekmények esetében a gyanúsított lakóhelye, amennyiben az nincs, tartózkodási helye szerint illetékes nyomozóhatóság jár el. Ittas járművezetés vétsége,²¹⁹ járművezetés tiltott átengedése vétség²²⁰ eseteiben, amelynek területén az elkövető lakóhelye van, kivéve, ha a nyomozás lefolytatása az elkövetés helyén célszerű. A hatáskör vagy illetékesség hiánya esetén az ügyet át kell tenni

²¹⁷ 52/2011 (XII. 21.) BM rendelettel módosított 3/2008. (I. 16.) IRM rendelet a Rendőrség nyomozó hatóságainak hatásköréről és illetékességéről

²¹⁸ 3/2008. (I. 16.) IRM rendelet 1. számú melléklete

²¹⁹ Btk. 188. § (1) bekezdés

²²⁰ Btk. 189. § (1) bekezdés

a hatáskörrel és illetékességgel rendelkező nyomozó hatósághoz, erről az eljárásban résztvevőket értesíteni kell. Ha a hatásköri vagy illetékességi összeütközés a rendőrfőkapitányság területén működő nyomozó szervek között merült fel, az eljáró nyomozó hatóság kijelöléséről a megyei/budapesti rendőrfőkapitány dönt.

Fontos kiemelni végül, hogy a hatáskörrel rendelkező ügyészség²²¹ értesítése kötelező.

A hatáskör, valamint az illetékesség folyamatos vizsgálata minden esetben kötelező. Tekintettel arra, hogy a közlekedési bűncselekmény nyomozása döntően a rendőrségi közlekedési szervek hatáskörébe tartoznak - katona (ideértve rendőr, büntetés végrehajtásban dolgozó, Nemzeti Adó- és Vámhivatal, és polgári védelem beosztottai) elkövetők esetén katonai ügyészség, illetőleg nyomozó ügyészségek hatáskörébe is tartozhat-, így a hatáskörrel bíró szerv értesítésével egyidejűleg tesznek eleget a jelentési kötelezettségnek is.

4.2. Helyszíni szemle

A közlekedési bűncselekmény súlya indokolja, hogy a helyszíni szemle²²² megtartása minden esetben kötelező, valamint a lefolytatása hosszabb ideig tart, mivel a nyomozó hatóságtól mindenre kiterjedő nyomozás teljesítését követeli meg. „A helyszíni szemle jellemzője, hogy általában halasztást nem tűrő, helyettesíthetetlen és eredeti formájában megismételhetetlen eljárási cselekmény.”²²³ Egy múltban lejátszódott esemény tükré. A helyszíni szemlére támaszkodik az egész további eljárás. A szemlén elkövetett bármilyen hiba a későbbiekben nem korrigálható²²⁴ A helyszíni szemle feladata a bűncselekmény elkövetési helyének vizsgálata²²⁵ és ezzel az eredményes nyomozás feltételeinek

²²¹ „Be. 28.§ (4): Ha a nyomozó hatóság önállóan végez nyomozást vagy egyes nyomozási cselekményeket [35. § (2) bekezdés.], az ügyész felügyel arra, hogy azt e törvény rendelkezését megtartva végezzék (nyomozás feletti felügyelet), az eljárásban résztvevő személyek a jogaikat érvényesíthessék.”

²²² A szemle alapvető célja a tárgyi bizonyítási eszközök felkutatása, összegyűjtése és rögzítése. A tárgyi bizonyítási eszközök pusztán létükkel bizonyíthatnak, gyakran szükségessé válnak azonban szakértői vizsgálatok. A szemle ebben a vonatkozásban a legkülönbözőbb tudományok művelői számára biztosítja a szakértői vizsgálatok „alapanyagát”, ezért a végrehajtási taktika kialakításánál a speciális szaktudományi igények nem hagyhatók figyelmen kívül. A szemle - mint bizonyítási eljárás, és mint minden bizonyítási eljárás ősforrása - több évezredes múltra tekint vissza. [A büntetőeljárásról szóló 1998. évi XIX. törvény... i. m., (szerk.: HOLÉ Katalin, KADLÓT Erzsébet), 454. o.]

²²³ BARTA Endre, LAKATOS János, *Krimináltaktika I.*, Rejtjel Kiadó, Budapest, 2001/127.

²²⁴ A szemlén elkövetett hiba a felderítés és bizonyítás szempontjából hátrányos, sőt végzetes is lehet.

²²⁵ A nyomozó hatóságnak törvényben biztosított joga és kötelessége, hogy a büntetőeljárás keretében megteremtse olyan fontos előfeltételeket, melyek elősegítik az objektív igazság megállapítását. Az ehhez szükséges tények bizonyítását számos bűncselekmény-kategóriánál - így természetesen a közlekedési bűncselekmények esetén is - a tett helyszínén rögzített állapotok, helyzetek, nyomok és anyagmaradványok, illetve ezek igazságügyi szakértői vizsgálata segíti elő. A bizonyításhoz szükséges adatok összegyűjtéséhez az elkövetési hely fontos forrást jelent, mert minden egyes tettes keletkeztet vagy hátrahagyott objektív

biztosítása; annak megállapítása, hogy történt-e bűncselekmény, s ha igen, milyen bűncselekmény történt; illetőleg olyan adatok összegyűjtése, amelyekből a bűncselekmény lefolyására és az elkövető személyére következtetni lehet. (A helyszíni szemle egyik fontos feladata a tárgyi bizonyítási eszközök felkutatása, összegyűjtése és rögzítése, valamint állagának megóvása és ezzel az igazságügyi szakértői munka feltételeinek biztosítása.)²²⁶ A helyszíni szemle keretein belül történik meg a halottszemle is.

4.2.1. A közlekedési bűncselekmény helyszínén végrehajtott szemle egyes kérdései

A baleset miatt szükséges szemlét bizottságnak kell végrehajtania, ha

- a baleset maradandó fogyatékoságot, tömegszerencsétlenséget vagy halált okozott,
- a Btk. által három évi szabadságvesztésnél súlyosabb büntetéssel fenyegetett bűncselekmény gyanúja merül fel,
- az előjáró – a baleset jelentőségére, az elvégzendő feladat mértékére vagy összetettségére tekintettel – erre utasítást ad.”

A bizottságvezetői feladatokat – kivéve, ha az ügyész veszi át a bizottság vezetését vagy a késedelem elháríthatatlan kárral vagy veszéllyel járna – a baleset helye szerint illetékes, hatáskörrel rendelkező rendőri szerv vezetője által az alábbi személyek közül kijelölt köteles ellátni:

- a szerven belüli feladatmegosztásnak megfelelő szervezeti elem vezetője, vagy a szervezeti elem állományába tartozó tiszti rendfokozatú vagy vizsgáló beosztású személy, vagy
- a rendőri szerv állományába tartozó vezető beosztású személy, illetve
- autópálya alosztály esetén a szolgálatparancsnok.”²²⁷

nyomokat, tárgyi bizonyítékokat, esetleg anyagmaradványokat. Ennek alapján leszögezhetjük, hogy a bizonyítékok összegyűjtése csak az elkövetési hely átvizsgálásával kezdődhet. (BARTA Endre, KOVÁCS Márton, *A helyszín szituációjához kötött vizsgálata*, RTF - Rendvédelmi Füzetek, Budapest, 2000/24., 3. o.)

²²⁶ „Napjainkban a tárgyi bizonyítás bizonyos prioritást élvez a személyi bizonyítással szemben, ugyanis a vallomásokat meg lehet változtatni, a tanúkat le lehet fizetni, meg lehet félemlíteni. A tárgyi bizonyítékok viszont a büntetőeljárásban már pusztán létükkel is bizonyíthatnak, a helyszíni szemle a legkülönbözőbb tudományok művelői számára biztosítja a szakértői vizsgálatok „alapanyagát”, ezért a helyszíni szemle során speciális szaktudományi igények sem hagyhatók figyelmen kívül, ellenkezőleg: érvényesülésüket a szemlebizottságok vezetőinek, tagjainak biztosítania kell a szakértők számára.” [VÍGH András, *A helyszíni szemle kriminalisztikai fogalma* In: *Kriminalisztika 1.* (Szerk.: BÓCZ Endre), Budapest, 2004., 243. o.]

²²⁷ A közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól szóló 10/2011. (VI. 30.) ORFK utasítással módosított 60/2010. (OT 34.) ORFK utasítás.

A helyszíni szemle lefolytatására a közlekedésrendészeti szervek állandó készenléti szolgálatot tartanak fenn. A szolgálat rendelkezik: megkülönböztető jelzésekkel ellátott speciális helyszínelő gépkocsival, megfelelő hatótávolságú, kétoldalú hírósszeköttetéssel, a kriminalisztikai követelményeknek megfelelő (nappal és éjszaka egyaránt alkalmazható) fényképezési és videó felszereléssel, mérő- és rajzeszközökkel, tárgyi bizonyítási eszközök, nyomok és anyagmaradványok rögzítésére, csomagolására alkalmas eszközökkel, speciális közlekedési ellenőrző műszerekkel.

A *szemlebizottság tagjai*²²⁸ a bizottságvezető, a balesethelyszínelő és -vizsgáló(k), kiemelten súlyos közlekedési bűncselekmény esetén megyei közlekedési fővizsgáló, valamint szakértők (döntően igazságügyi orvos és közlekedési balesetelemző szakértő²²⁹ kerül bevonásra halálos kimenetelű közlekedési baleset esetén), hatósági tanú.²³⁰

A szemlebizottság vezetője felelős a Be. szemlével kapcsolatos előírásai, a vonatkozó utasítások és a kriminalisztikai elvek érvényesüléséért. Feladata a szemle tervszerű irányítása (nyomok felkutatása és rögzítése, bűnjelek lefoglalása, a szakértői vizsgálatra kerülő anyagok szakszerű csomagolása, a helyszíni szemlejegyzőkönyv hiteles és pontos elkészítése), a helyszínen megjelent egyéb szervekkel például mentők, tűzoltók, áramszolgáltató, illetve gázszolgáltató művek szakembereivel (Lásd I. sz. melléklet) való együttműködés. Amennyiben a gyanúsított személyére vonatkozóan ittasságra utaló klinikai tünetek merülnek fel (vagy más hátrányosan ható szer befolyása alatt állhat) - és az ittasságra a helyszínbiztosítás során még nem intézkedtek- a bizottságvezető megteszi a szükséges intézkedéseket.

A baleseti helyszínelő és - vizsgáló feladata a fényképfelvételek készítése és az 1:200 méretarányú helyszínrajz elkészítése (a helyszínen csak helyszínvázlat-készítés; majd bevonulás után kell elkészíteni a kidolgozott helyszínrajzot, és azt ki is színezik). Súlyos közlekedési bűncselekmények helyszínén részt vesz a megyei kiemelt közlekedési

²²⁸ 1. példa: Súlyos testi sértés esetén általában két fő balesethelyszínelő és - vizsgáló alkotja a szemlebizottságot. A magasabb rendfokozatú a bizottság vezetője, a másik pedig a tagja. 2. példa: Halálos kimenetelű közúti baleset gondatlan okozása esetén már alosztály- vagy osztályvezető a bizottság vezetője, és legalább két tagja balesethelyszínelő és - vizsgáló; továbbá tagja az igazságügyi orvosszakértő is. 3. példa: Súlyos vagy halálos kimenetelű közúti közlekedési baleset esetén, amennyiben megvalósul a Btk. 172. § is: a bizottság vezetője kapitányságvezető vagy legalább a közlekedésrendészeti osztály vezetője, egy vagy két fő megyei kiemelt balesetvizsgáló, legalább két fő balesethelyszínelő és - vizsgáló, közlekedési járőrök, szakértők (orvosszakértő, nyomszakértő, közlekedési balesetelemző szakértő), valamint beindul a forró nyomon felderítés is.

²²⁹ 9/2006. (II. 27.) IM rendelet alapján közlekedési ügyekben az alábbi szakértők adhatnak véleményt: 1. közúti közlekedésbiztonsági műszaki (balesetelemzés); 2. gépjármű, közlekedési, műszaki (javítás, karbantartás, járműértékelés); 3. közúti járművizsgálati szakértő; 4. közúti közlekedési forgalmi szakértő.

²³⁰ A helyszíni szemlének az egyik kiemelkedően fontos részvevői a hatósági tanúk. Olyan személynek kell lennie, aki cselekvőképes, gyakorú, magyar állampolgár, az elkövetés helyén lakó, valamint érzékelő képességeinek birtokában van.

fővizsgáló is. Szakmai tanácsokkal segíti a bizottság munkáját, de szükség esetén részt vesz az adatgyűjtésben és más nyomozási cselekményekben is. Ismeretlenes ügyekben bűnügyi technikus - esetenként nyomszakértő - segíti a bizottság munkáját. Feladata a helyszíni nyomkutató, a talált nyomok rögzítése, a tárgyi bizonyítékok megfelelő biztosítása, csomagolása. Szükség esetén elkészíti a videó- és fényképfelvételeket is.

A helyszíni szemle²³¹ a kiérkezés utáni tájékozódást követően veszi kezdetét, amikor a rendelkezésekre álló adatokból bűncselekmény elkövetésére lehet, illetve kell következtetni. Sor kerülhet nyomozási cselekmény elvégzésére határozat nélkül halasztást nem tűrő esetben. A szemle általában ilyen formában kerül fogantatásra. Az eljárási cselekményekről készült jegyzőkönyvben²³² a halaszthatatlanság tényét és az ezt megalapozó körülményeket fel kell tüntetni. A helyszíni szemlét, mint halaszthatatlan nyomozási cselekményt az alábbi feltételek esetén lehet fogantatni:

- bűncselekmény elkövetésének megalapozott gyanúja esetén
- a büntetőeljárás megindításának nincs akadálya
- nincs mód a nyomozást elrendelő határozat meghozatalára és a késedelem a nyomozás érdekeit, eredményességét veszélyeztetné.

A helyszíni szemle végrehajtásának alapvető szempontjai: *törvényesség*,²³³ azaz a terhelő és mentő, a súlyosbító és enyhítő körülményeket egyaránt fel kell tárni.²³⁴ *Objektivitás*, tehát szemlén nem az önkényesen kiválasztott dolgokat, körülményeket kell felkutatni és rögzíteni, hanem mindent, a helyszín objektív állapotát. *Tervszerűség*, a szemlebizottság

²³¹ „A szemtanúk hírhedten megbízhatatlanok. Az okmányok valótlanosságokat tartalmazhatnak. A minden hájjal megkent ügyvédek addig manipulálják a bűncselekményekről készült videofelvételeket, hogy végül megkérdőjeleződik védencük bűnössége. Ezzel szemben a tetthelyen talált tárgyi bizonyítékok - egy töltényhüvely, üvegcserep, egy csepp vér vagy ondó - magukért beszélnek, ezekbe nem lehet mindenfélét belemagyarázni. Ezek a bizonyítékok a szó szoros értelmében perdöntőek lehetnek, egy életre rács mögé juttathatják a gyanúsítottat, vagy felmenthetnek egy ártatlan embert.” (Ronald KESSLER: *FBI, GABO* Könyvkiadó, Budapest, 2000.; lásd még: BÍRÓ, *i.m.*, 97. o.)

²³² „A nyomozó számára a helyszíni szemlejegyzőkönyv tevékenységének próbaköve. Sehol sem mutatkozik meg olyan teljességgel és annyira egyértelműen, mint a szemlejegyzőkönyvben a nyomozó tehetsége, gondolkodásának logikája, megfigyelő képessége, céltudatossága egyik oldalról, és bátortalansága, tehetetlensége, a magabiztosság hiánya, a megfigyeléseinek rendszertelen volta a másiktól.” Hans GROSS: *Handbuch für Untersuchungsrichter als System der Kriminalistik*. 2 vols., 1893.

²³³ Szemlénél a Be. 182. § (1) bekezdésére figyelemmel szaktanácsadót is igénybe lehet venni. Ha az ügyész szemlét, bizonyítási kísérletet, felismerésre bemutatást rendel el, az eljárás feltételeinek biztosításához, illetőleg annak elvégzéséhez rendszerint, a házkutatáshoz, a lefoglaláshoz a nyomozó hatóságot szükség esetén igénybe veszi. [11/2003. (ÜK.7.) LÜ utasítás 19. §]. Ha az elkövető olyan helyen hagyja hátra a gépjárművét, amely nem tekinthető házhoz tartozó bekerített helynek (Be. 149. § (1) bekezdés), a járművet a Be. 150. § (1) bekezdés alapján kell átkutatni, ugyanis a hátrahagyással a jármű nem került ki az elkövető rendelkezése alól. Ha az elkövető idegen járművet hagy hátra az előbbi módon és helyen, szemle tartása jöhet szóba. [Be. 119. § (1) bekezdés]

²³⁴ A helyszíni szemlén, de legkésőbb a vizsgálat során meg kell állapítani, hogy a gyanúsított mikor szerzett vezetői engedélyt, mely kategóriákra érvényes, milyen vezetői gyakorlatra tett szert, balesetmentesen vezetett-e, mert ha korábban elkövetett közlekedési bűncselekményeket, szabálysértéseket ez súlyosító, a hosszabb ideig tanúsított kifogástalan közlekedési magatartás pedig enyhítő körülmény lehet.

vezetője az előzetes tájékozódás alapján meghatározza a végrehajtandó feladatokat és azok végrehajtási módját. Fontos arra figyelni, hogy a bizottság minden tagjának legyen meg a konkrét, személyre szabott munkája, melyet sorrendileg is a megfelelő időpontban kell végrehajtani. A helyszín vizsgálata az adott körülményeknek megfelelő *rendszerességgel* és *alapossággal* történjen. A helyszín egészét, valamennyi fontos részletét olyan *alapossággal* és *rendszerességgel* kell vizsgálni, hogy abból a legkisebb részlet se maradjon ki.

*A helyszíni szemle végrehajtása*²³⁵ során Tájékozódni kell, hol, mikor, hogyan, miért történt a baleset, kik a résztvevői és milyen minőségben (járművezető, utas, gyalogos), mely járművekkel vettek részt az eseményben. Tisztázni kell, hogy a helyszínen történt-e valamilyen változás, változtatás. Amennyiben történt, rögzíteni kell, mi változott, mit változtattak meg, azt ki tette és milyen okból. Az összegyűjtött adatokat értékelve meg kell határozni, hogy a helyszíni eljárást közigazgatási, szabálysértési vagy a büntetőeljárásról szóló törvény rendelkezése alapján folytassák le. A helyszínre csak a szemle bizottság vezetőjének, illetve a balesethelyszínelőnek az engedélyével lehet belépni. Az a személy, akit a helyszínre beengednek, ő is csak meghatározott területen, útvonalon mozoghat. Nagyon fontos kritérium, mert mire a szemle során kiderül, hogy jelentősége lehet pl. az útpadkán egy kerékpárgumi nyomának, addigra már rég széttaposták a helyszínen kíváncsiskodók.²³⁶ A közlekedési balesetek vonatkozásában alapvető feladat a

²³⁵ A statikus és a dinamikus szakasz elkülönítése: A statikus (összképrögzítő) szakaszban a megfigyelés a domináns, mivel az eredeti állapot megőrzése továbbra is fontos. Éppen ezért a kriminalisztikai fényképezés jut szerephez. Itt kerül sor a korábbiakban már említett személyazonosítást célzó fényképfelvételekre. A fényképezés mellett olyan felvételeket kell készíteni, melyek a helyszín, illetve a közvetlen környezete áttekintésére és feltérképezésére nyújtanak lehetőséget. Ebben a szakaszban kell a méretarányosságra figyelemmel elkészíteni a helyszínrajz első vázlatát. A vázlatban mindazt be kell jelölni, ami az általános tájékozódást elősegíti. Emellett a szemlejegyzőkönyvben az objektivitásra tekintettel fel kell tüntetni a releváns, közvetlenül észlelt dolgokat. A második szakaszban a megfigyelés helyett a nyomkeresés áll a középpontban. A balesetben részes, illetőleg az általa érintett gépjárművek megvizsgálása a szemle dinamikus szakaszának egyik fontos feladata. A megvizsgálás kiterjed a műszaki és biztonsági berendezések meglétének és üzemképességének, valamint a bekövetkezett károsodás hozzávetőleges értékének megállapítására. Az ellenőrzés eredménye meghatározhatja a műszaki szakértői vizsgálat szükségességét és a tisztázásra váró kérdéseket. Ismeretlenes ügyekben - döntően a Btk. 172. § (3) bekezdés I. és II. fordulatában megvalósuló segítségnyújtás elmulasztásával párosuló (halmazatban álló) közlekedési bűncselekmények esetén - elsődlegesen, még a szemletárgyak megérintését megelőzően érdemes szimatminta alapján a szolgálati kutyát bevetni. Minden olyan tárgyat meg kell vizsgálni, és fel kell deríteni a helyszínen, mely később tárgyi bizonyítéku szolgálhat.

²³⁶ BARTA Endre, *A halaszthatatlan nyomozási cselekmények és igazságügyi szakértői munka közötti közlekedési bűncselekmények esetén*, Budapest, 2000., Rendőrtiszti Főiskola, Rendvédelmi Füzetek 2000/47., 7. o.

ténymegállapítás (helyzet megállapítás), az összképi rögzítés.²³⁷ Célja a helyszínen lévő valamennyi jelenség rögzítése. Ennek során a dolgokat, jelenségeket csak abban a vonatkozásban vizsgáljuk, ahogy a helyszínen vannak, illetőleg alapvető helyzetükben milyen változás, változtatás állt be. Ez adott esetre konkretizálva azt jelenti, hogy megállapítjuk, hol és milyen jellegű baleset történt, mi lett a következmény, milyen és hány jármű szerepel a balesetben, azok honnan, merről haladtak, érkeztek, hogyan helyezkednek el a balesetet követően, milyen a baleset közvetlen környezete, illetve forgalmi szempontból milyen releváns tényezők tárhatók fel, történt-e valamilyen változás a helyszínen (akár szándékosan, vagy gondatlanul). Tájékozódni kell a szemtanúk vonatkozásában is. Őket számba kell venni, és tartózkodási helyüket, valamint a baleset láthatóságát velük tisztázni kell. A balesettel kapcsolatos tájékozódás végett röviden meg kell őket hallgatni, s fel kell kérni arra, hogy a helyszínről ne távozzanak el, míg részletes kihallgatásuk meg nem történt. Fel kell kutatni és lehetőleg képileg is rögzíteni kell a helyszínen lévő nyomokat, anyagmaradványokat, tárgyi bizonyítási eszközöket,²³⁸ elváltozásokat, amelyeknek az ott történt eseménnyel kapcsolatban jelentőségük van vagy lehet, adott esetben elősegíthetik a bűncselekmény, vagy az ismeretlen elkövető felderítését.

Milyen nyomokat kell kutatni egy közlekedési baleset helyszínén? Alapvető dolog, hogy a járművek, vagy a jármű és a gyalogos (vagy egyéb részes) haladási nyomvonala egymást valamilyen módon érinti, keresztezi, vagy szükségképpen egymásba fonódik. Ennek során létrejön egy pont, ahol az említett részesek egymással szemben észlelhető veszélyhelyzetbe kerülnek. E veszélyhelyzet kialakulhat a megválasztott sebességhez tartozó féktávolságon kívül, és azon belül is. Ezt a pillanatot vagy észlelik a járművezetők, vagy nem, vagy meg tudják kezdeni időben a veszély elhárítására irányuló cselekvést vagy nem. Mindenesetre, amikor észlelik a veszélyhelyzetet, késedelem nélkül, vagy késedelemmel, de cselekvésre

²³⁷ A rögzítés leggyakoribb módjai: 1. jegyzőkönyvi leírással (hol, milyen körülmények között találták, milyen módszerrel rögzítették); ez a legfontosabb rögzítési módszer, a Be. kötelezővé teszi. A közlekedési bűncselekmények helyszíni szemlénél nyolc oldalas jegyzőkönyvet - formanyomtatványt - kell kézzel kitölteni, majd bevonulás után kell számítógépen szintén - a helyszínen kitöltötttel teljesen megegyezően - elkészíteni. 2. fényképezéssel (környezeti, távoli, középponti, részletfelvételek); 3. helyszínrajz-készítés (a helyszínen a rendőr helyszínvázlatot készít, bevonulás után helyszínrajz kiszínezve); 4. mintázással (szilikonnal, gipsztejgel a gumibroncsnyomokat); 5. eredetben (laboratóriumi vizsgálatra); 6. tapadó felületen (például földön kormányról, gépkocsi ajtajáról stb.); 7. szagnyom (Ágnes-pelenka); 8. latex módszerrel (holttestek ujjnyomatát)

²³⁸ Be 115. § (1) bekezdés

szánják el magukat.²³⁹ Ez megnyilvánulhat azonnali fékezési szándék kialakulásában, esetleg egy hirtelen reflexszerű kormánymozdulatban, irányváltoztatásban. A gyalogos a hirtelen ijedtségtől megtorpanhat, váratlanul továbbhaladhat, visszafordulhat. A fékezési szándék kialakulását a tett követi. A járművezető fékezni kezd, aminek hatására valahol vagy megjelenik a fékezési nyom, vagy a jármű ténylegesen, akár nyom visszahagyása nélkül lassulni kezd. Az ütközés pillanatában az ütköző tárgyak a fizika törvényszerűsége szerint bizonyos irányokba, távolságokba „repülnek”, sérülnek, deformálódnak, irányuk megváltozik stb. Így csapódik az elütött gyalogos, annak táskája, cipője, de ugyanígy a gépkocsiról lehulló korábbi sártömeg, különböző alkatrész, esetleg szélvédő üvegdarabok. Optimális esetben van tehát fékezési, sodródási, ütközési nyom, anyagmaradványok (például szétszóródott alkatrész, festék, üvegdarabok). Vannak nyomszegény helyszínek is, amikor különböző okok miatt nem láthatók az egyébként célirányosan keresett nyomok az útesten. Mindenesetre akár feltárható az ütközés nyoma, akár nem, nagyon fontos a helyszínen található tárgyak egymáshoz és a balesetben részes járműhöz, szükség szerint egyéb nyomokhoz való távolságának ismerete. Ezeknek a tárgyaknak jelentős szerepe van a szakértői vélemény kialakításában, hiszen fizikailag összefüggnek a mozgási energiával, adott járművek, gyalogosok tömegével, haladási sebességével, vagy egyéb műszaki-biológiai törvényszerűségekkel. Fontos a fékezési nyomok útesten való elhelyezkedésének, hosszának, iránytörésének megállapítása. A fékezési nyom láthatóvá válásának pontját az úttest jobboldali széléhez - ha az a menetirány szerinti jobb oldalon helyezkedik el - rögzíteni kell. Amennyiben a baleset a menetirány szerinti baloldal igénybevételeivel történt, és az ezzel kapcsolatos nyomok a baloldalon helyezkednek el, akkor a keletkezett nyomokat a felezővonalhoz kell rögzíteni. Itt ugyanis annak lesz jelentősége, hogy a baloldalon haladó jármű a felezővonalat hol, és milyen mértékben lépte, vagy léphette át. A fékezési nyom teljes hosszát annak megjelenési pontjától általában a megnyugvási helyzetben lévő jármű hátsó tengelyén lévő kerekek talajjal érintkező pontjáig kell rögzíteni. A feltárt nyomokat, elváltozásokat, anyagmaradványokat arra alkalmas módon és eszközzel - krétával, hintőporral - megjelöljük, kirajzoljuk úgy, hogy az a nyomokat ne változtassa meg, ne takarja el. Ezzel együtt fel kell rajzolni az útszerkezet felületére krétával a mérési adatokat. Ez több szempontból is jelentős. Egyrészt

²³⁹ Közlekedési bűncselekmények történeti tényállásának leírásánál - figyelemmel a műszaki és közlekedési szakértők véleményére - pontosan kell rögzíteni: a látási-, időjárási- és útviszonyoknak, az út - ezen belül az úttest - adatait, a haladási sebességet, az elütési pontot, a fix pontot, és minden olyan adatot, amelyek alapján eldönthető: a gyanúsított a sértettet féktávolságon észlelte-e, és részéről megállapítható-e cselekvési késedelem.

megkönnyíti a helyszínvázlat²⁴⁰ készítését, másrészt az erről készített fénykép ábrázolja azokat a méreteket, amelyeket a helyszínen rögzítettünk, ugyanakkor arra is alkalmas lehet, hogy a helyszíni eljárásen résztvevő személyek láthassák, kontrollálhassák az adatokat. A következő teendő: a fényképfelvételek elkészítése.²⁴¹

A *fényképfelvételekkel*²⁴² szemben támasztott alapvető követelmény, hogy hűen, torzításmentesen, kifogástalan élességgel, megfelelően megvilágítva ábrázolják a helyszínt, ahol a nyomozási cselekményt foganatosították. Először a helyszínről általában, melyről megállapítható, hol történt a baleset, valamint a tágabb környezetéről ún. környezeti felvételeket (vonalt- vagy körpanoráma képsor). Középponti és részletfelvételek az ütközés helyéről, az elhalt személyekről, tárgyi bizonyítási eszközökről, nyomokról, anyagmaradványokról, a járművek helyzetéről és rongálódásairól. E nyomok fényképezése úgy történjen, hogy először egy olyan felvételt kell készíteni, amelyen látható a nyom és környezete, majd közeli felvételek készítésére kell sort keríteni. A járművek megnyugvási helyéről, helyzetéről, a járműveken található rongálódásokról, a jármű utasteréről is fényképfelvételeket kell készíteni. Ennek során dokumentálni kell a biztonsági öv állapotát, helyzetét, a vezetőülés beállítottságát, a világításkapcsolók, a sebességváltó kar helyzetét, vagy bármi mást, aminek az ügyben jelentősége lehet. „A balesetben részes személyeken (ruházatukon), a járműveken, a tereptárgyakon, az út- és a forgalomtechnikai berendezéseken, az útfelületen felkutatott elváltozások, nyomok és anyagmaradványok fényképezéssel történő rögzítések a nyomhordozó mellé mérő rudat vagy mérőszalagot kell helyezni (metrikus felvétel).”²⁴³ A járműről készített részletfelvételeken a jármű állapotát rögzíteni kell. Felvételeket kell készíteni a baleset részeseinek haladási irányából, valamint azzal szemből, tehát az ellentétes irányból.

²⁴⁰ A leírások szemléltetését, jobb megértését - a fényképezésen kívül - rajzok és vázlatok segíthetik elő. A rajzok, vázlatok alapján a fényképek tartalma is megfelelően értékelhető. (Forrás: BÓCZ Endre, *i.m.*, 263. o.)

Lásd továbbá: BÍRÓ, *i. m.*, 240. o.

²⁴¹ „A bűnüldözés feladatainak és céljainak megvalósítása érdekében nagyon gyakran alkalmazott optikai rögzítési eljárás, a fényképezés, többnyire a fényképfelvételek elkészítésének általános elméleti ismereteit és gyakorlati tapasztalatait veszi át.” (Forrás: BÓCZ ENDRE, *i.m.*, 306. o.) , és továbbá: BÍRÓ, *i. m.*, 76-77. o.

²⁴² Napjainkban már valamennyi balesethelyszínelő és- vizsgáló digitális fényképezőgéppel és videó kamerával rendelkezik, amelyekkel a felvétel minősége azonnal ellenőrizhető, és a hiba korrigálható, valamint korlátlan felvétel készíthető.

A legkorszerűbb és egyúttal legújabb helyszínrögzítő módszer az ún. interaktív bűnügyi helyszínrögzítő rendszer (ICSRs), amely egy kereskedelmi forgalomban kapható program segítségével átalakítja a bűncselekmények helyszínein készített fényképfelvételeket, a helyszínek interaktív 360 fokos digitális képeivé. Ezzel a technológiával a néző (rendőr, ügyész, bíró) ténylegesen a bűncselekmény helyszínére kerül, mintha bejárná a helyszínt. 2009-ben egy konferencián osztrák kollégák mutatták be ezt a helyszínrögzítő rendszert. (Lásd VII. számú melléklet.) Bővebben HERKE Csongor, *Kriminálisztikai, igazságügyi orvostani... i.m.*, 11. o.

²⁴³ MELEGH Gábor, *Gépjárműszakértés*, Maróti Könyvkereskedés és Könyvkiadó Kft., Budapest, 2004., 63. o.

Fontos, hogy a felvételeken legyenek láthatóak azok a közúti jelzőtáblák és egyéb jelzések, amelyek az adott útszakaszra vonatkoznak. Különös jelentősége lehet adott esetben, hogy a baleset helyéhez képest hol van a lakott terület és az annak végét jelző tábla. A baleset ügyével foglalkozó vizsgáló, ügyész, bíró ennek hiányában nem fogja tudni, hogy a város szélén történt balesetnél mennyi volt az adott jármű haladási sebessége. Rendkívüli jelentősége van tehát annak a körülménynek, hogy a balesetben részes járművezetőkre milyen közlekedési szabályok vonatkoztak a baleset helyét illetően. A videofelvételek készítésére a fényképfelvételekre vonatkozó szabályok érvényesek, azzal az eltéréssel, hogy a szemle mozzanatát is rögzíteni kell. A videofelvétel készítésekor a látottakat lehetőleg élőszóban kommentálni kell. Ha a közlekedési bűncselekmény érintettje ismeretlen személy,²⁴⁴ célszerű a kíváncsiskodókról áttekintő felvételeket készíteni, mivel sokszor visszatérnek a helyszínre, de nem jelentkezik, hogy részesei voltak a balesetnek. A digitális eljárással készített felvételeket célszerű archiválni is.

Ezt követően el kell készíteni a helyszínvázlatot, melyen természetesen a balesettel összefüggő minden körülményt szerepeltetni kell. A közúti baleset helyszíni eljárása során végzett nyomrögzítési eljárások közül kiemelt szerepe van a helyszínrajznak.²⁴⁵ Ezt a rögzítési módszert minden közlekedési baleset alkalmával alkalmazni kell. Elkészítésének első szakasza a helyszínen készített vázlat, melyet a bevonulást követően a végleges, méretarányos helyszínrajz készítése követ.

A helyszínrajz a helyszínt és annak a nyomozás szempontjából lényeges részleteit kicsinyített méretben, a jellegzetes sajátosságok kiemelésével ábrázolja. Lehetővé teszi a tárgyak, távolságok és szögek utólagos, pontos mérését. A helyszínrajz gyakran pótolja az igen bonyolult leírásokat, kiegészíti a helyszínen készített fényképeket, a kihallgatás során elősegíti a helyszíni körülmények pontos megállapítását.

A baleset helyét egy úgynevezett fix ponthoz kell rögzíteni. E fix pont olyan tereptárgy legyen (például utca, házszám, kilométerkö), amely várhatóan még huzamosabb ideig a helyén marad, így a helyszínt a későbbiekben bármikor rekonstruálni lehet. A szemle során jelentős szerepet kap a baleset bekövetkezési mechanizmusának vizsgálata. Ennek lényege, hogy a járműveken, illetve az úttesten létrejött nyomok, elváltozások alapján rekonstruáljuk a baleset bekövetkezési mechanizmusát. Minden részletre kiterjedően meg

²⁴⁴ Például Btk. 172. § és 190. §.

²⁴⁵ A helyszínrajz készítésében is jelentős előrelépés történt hazánkban, így Hajdú-Bihar megyében is. Beszerzésre került egy helyszínrajzkészítő program, amely bármely helyszínről készített digitális fényképfelvételt beméretez, melyhez csak egy, a fényképen szereplő bármely tárgy (etalon) pontos méretét kell megadni.

kell vizsgálni a járműveken, gyalogoson, illetve annak ruházatán a feltárható nyomokat, vizsgálni kell keletkezésük lehetséges módozatait. A legtöbb közúti közlekedési balesetben különleges szakértelemre van szükség, ezért nélkülözhetetlen ez esetekben az igazságügyi gépjármű- és közlekedési szakértő véleménye.

Összefoglalva, a helyszíni szemle a következő kriminalisztikai kérdésekre keresi a választ:

- *Mi történt?* Ez az alapvető kérdés. Így kapunk választ arra, hogy az adott esemény jogilag közlekedési bűncselekmény-e, hogy milyen jogi keretek között kell eljárni. A közlekedési bűncselekmény által okozott haláleset helyszínén elsősorban azt kell kideríteni, hogy természetes halál, közlekedési bűncselekmény vagy más cselekmény (bűncselekmény) útján következett-e be.²⁴⁶ Ez utóbbi esetben is több lehetőség merülhet fel, hiszen történhetett akár öngyilkosság,²⁴⁷ akár emberölés²⁴⁸ is.
- *Hol történt a bűncselekmény?* Előfordul, hogy a sértett halála nem ott következett be, ahol a holttestet később megtalálták. Lényeges körülmény a nyomozás és

²⁴⁶ Amikor közterületen holttestet találnak, ez az alapvető kérdés a legfontosabb: mi történt? Ha bűncselekmény, akkor lehet halálos közúti baleset okozása és segítségnyújtás elmulasztása (Btk. 187.§ (2) bekezdés b. pont és 172. § (3) bekezdés II. fordulat), vagy emberölés (Btk. 166.§), halált okozó testi sértés (Btk. 170. § (5) bekezdés), de lehet más is, például gyalogos baleset, mert elesett és a fején megsérült és elhalálozott, sportoltak és egyikük meghalt, a másik pedig annyira megijedt, hogy eltávozott a helyszínről.

²⁴⁷ Az utóbbi években több esetben felmerült, hogy az öngyilkos a gépkocsijával szándékosan az útestről lehaladva fának ütközött, vagy frontálisan a szemből jövő nehéz tehergépkocsinak, melynek következtében életét vesztette. Ennek bizonyítása sok esetben lehetetlen, kivéve, ha levelet hagyott hátra, melyben egyértelműen leírta, hogy így akart véget vetni az életének; vagy korábban öngyilkosságot kísérelt meg. Előfordult olyan eset 2005-ben, hogy Debrecenben az öngyilkos, amikor a vonat tőle körülbelül 100 méterre közlekedett, akkor helyezte a fejét a sínre, és a mozdonyvezető hirtelen fékezés esetén sem tudta megállítani a vonatot. A mozdonyban ketten utaztak, akik egybehangzóan állították, hogy figyelte a vonatot, és szándékosan feküdt a sínre, tehát öngyilkos lett.

Rendkívül szomorú tragédia történt 2011. március 17-én 22:30 körüli időben az M3-as autópálya 42-es kilométerkövénél. Egy ittas ámokfutó - megállapítás alapján öngyilkos - gépkocsijával a forgalommal szemben hajtott fel a sztrádára, és ott frontálisan ütközött a polgármester, országgyűlési képviselőt szállító, szabályosan közlekedő gépkocsival. A baleset során az országgyűlési képviselő, az őt szállító gépkocsi vezetője, valamint a baleset okozója életét vesztette. A szakértőként bevont pszichiáter főorvos elmondta, hogy az öngyilkosságot megelőzően a betegek egy olyan beszűkült tudatállapotba kerülnek, amikor nem mindig mérlegelik, hogy tetteik milyen hatással lehetnek a környezetükre. (Hajdú-Bihari Napló, 2011.03.19, 3. o.)

²⁴⁸ Ma már a számos halálos és súlyos közúti közlekedési baleset között előfordulhatott, és a jövőben is előfordul, amikor szándékosan, előre kitervelten megrendezik a közúton a halálos kimenetelű balesetet. A Zsaru magazinban több esetben lehet ilyen ügyekről olvasni. A '80-as években történt Kecskeméten, hogy az elváltan élő férj Budapesten ellopott egy tehergépkocsit, majd Kecskeméten szándékosan elgázolta a segédmotoros kerékpárján közlekedő volt feleségét. A rendőrség a Btk. 187. § (2) bekezdés. b) pontjába ütköző halálos közúti baleset okozása és Btk. 172. § (3) bekezdés II. fordulata szerint minősülő veszélyhelyzetet előidéző által elkövetett segítségnyújtás elmulasztásának büntetében kezdte meg a helyszíni szemlét, majd a nyomozás során bizonyítást nyert, hogy a volt férj előre kitervelten követte el az emberölés büntetének minősített esetét.

bizonyítás szempontjából azokat a kérdéseket is megválaszolni, hogy az elhunyt személy hol szerezte az első, majd hol a további sérüléseit, hogyan szállíthatta az elkövető a sértettet arra a helyszínre, ahol azt később felfedezték.²⁴⁹

- *Mikor történt a cselekmény?* Közlekedési bűncselekmény helyszínén a részeselek, tanúk elmondásából lehet elsősorban megállapítani az időpontot. Előfordul olyan eset, amikor a jármű vezetője fának vagy más tárgynak ütközik és életét veszti. E kérdés kapcsán kiemelendő, hogy a halottszemle csupán egy hozzávetőleges időintervallumot tud meghatározni, amit aztán később a boncolás tovább szűkíthet. A halál idejének a megállapítása kapcsán a hullajelenségekből próbál a halott vizsgálata során következtetéseket levonni az eljáró orvos szakértő.
- *Hogyan történt a cselekmény?* A helyszíni szemle végrehajtása során közlekedési bűncselekmények esetén erre már általában választ kapunk. Természetesen vannak kivételek, amikor a későbbi nyomozás (szakértői bizonyítás, kihallgatások, bizonyítási kísérlet stb.) ad választ.
- *Ki(k) volt(ak) az elkövető(k)?* Nyilvánvaló, hogy közlekedési bűncselekmény esetén ez az egyik kulcskérdés. Számos esetben - nemcsak súlyosabb esetekben, hanem például a Btk. 188. § esetén is - a szemlén ez az egyik legfontosabb bizonyításra váró feladat. A szakszerűen, kellő pontossággal és részletességgel végzett szemle során bizonyítható az elkövető(k) személye.
- *Mit követett el a tettes?* Itt kapcsolódik össze az esemény személyi és tárgyi oldala. Arra keressük a választ, kik az esemény résztvevői, és személy szerint ki mit tett az ügyben, milyen magatartást tanúsított.
- *Miért követte el a cselekményt?* Csak a szándékos közlekedési, valamint a segítségnyújtás elmulasztásával párosuló bűncselekmények esetén keressük a

²⁴⁹ 2002-ben történt egy halált okozó ittas járművezetés büntette, segítségnyújtás elmulasztásával és más bűncselekményekkel halmazatban. A sértett és az elkövető együtt italoztak egy kocsmában. A fiatal nő sértett gyalog elindult Debrecen külterületén a 48-as főút irányába, menet közben megbotlott, elesett. A földön fekvő nőt ismeretlen körülmények között a később erősen ittas állapotban gépkocsijával közlekedő alkalmi ismerőse elgázolta, a nő életét veszítette. (Ez szombati napon, éjjel körül történt.) Az elkövető a már halott nőt kivitte a 48-as számú főútvonalra és otthagya, majd továbbhajtott. 03:00 óra körüli időben egy másik gépkocsi keresztülhaladt az úttesten fekvő halott nőn. A lefolytatott helyszíni szemlén a bizottság - bevonva az igazságügyi orvos szakértőt és a közúti közlekedésbiztonsági műszaki szakértőt (balesetelemző szakértőt) - egyértelműen bizonyította, hogy a nő már halott volt a második elütés pillanatában. A helyszínen a bizottság abból tudta hitelt érdemlően megállapítani, hogy a második alkalommal áthaladó gépkocsi halott nőn ment keresztül, hogy az elhalton több súlyos, halálos sérülés volt, aminek következtében elvérzett, de vérvonalak nem voltak a helyszínen. Ez azt bizonyította, hogy már halott volt a gázolás idejében. A boncolás eredménye a helyszíni megállapítást teljes mértékben alátámasztotta. Mintegy egyhónapi nyomozás után sikerült felderíteni és elfogni az elkövetőt, egy magyar állampolgárt, aki Írországból vendégmunkásként dolgozott, és a szakszerű bizonyítás hatására teljes beismerő vallomást tett.

cselekvés okaira, motivációjára, a szándékra, ill. okozati összefüggésekre a választ. Az, hogy miért történt a cselekmény elkövetése, gyakran már a helyszíni szemle adatai alapján megállapítható.²⁵⁰ Pontosan ezért a szemlét végző személyeknek törekedniük kell a motívum megállapítására.

4.2.2. A helyszínen található nyomok, anyagmaradványok²⁵¹ felkutatása²⁵² és biztosítása, valamint az azokról nyerhető információk

A nyomokról, anyagmaradványokról általában. A személyek, tárgyak érintkezésekor az egymásra ható erők (impulzus) kölcsönhatása következtében nyomok,²⁵³ elváltozások, ennek kapcsán anyagmaradványok²⁵⁴ keletkeznek, illetve jönnek létre. „A nyom keletkezési mechanizmusa alapján beszélhetünk egyrészt mechanikai nyomokról, melyek a kriminalisztikai gyakorlatban a leginkább előforduló nyomok közé tartoznak, és mechanikai erőbehatások révén jönnek létre. Másrészt keletkezhetnek termikus nyomok, amelyek a hő, mint nyomképző hatására jöttek létre, s a nyomképző tárgy sajátosságait

²⁵⁰ A közlekedési bűncselekmények elkövetői például más bűncselekményt is elkövettek- rablást, betöréses lopást, stb.- és onnan érkeznek a helyszínre, ittas vagy bódult állapotban követték el a bűncselekményt stb.

²⁵¹ „Közismert, hogy az anyagmaradványok minden fajtája nemcsak jelenlétével bizonyíthat, hanem az úgynevezett negatív körülmények is igen fontosak a nyomozás szempontjából. A szükségsszerűen elvárható nyomok, tárgyak és anyagmaradványok hiánya vagy kriminalisztikailag oda nem illő jelenléte általában a bűncselekmény koholtságának gyanúját kelti, így ezekre nagyon oda kell figyelni.” (Forrás: BÓCZ, *i.m.*, 258. o.; lásd még: BÍRÓ, *i. m.*, 60-64. o.)

²⁵² A nyomok felkutatásának eredményessége döntően az átvizsgálendő területtől és a kutatást végzők felkészültségétől függ. A nyomok felkutatása során figyelembe kell venni, hogy történt-e változás a helyszínen a cselekmény elkövetése óta, ha igen, akkor ez miben nyilvánult meg, mennyi idő telt el a nyomok keletkezése óta stb.

²⁵³ „Közlekedési eszközök nyomai akár közvetlenül a helyszínen, akár annak tágabb környezetében előfordulhatnak. Ebben a körben nemcsak gépkocsira kell gondolni, hanem minden olyan járműfajtára, amely kerekekkel rendelkezik.” (Forrás: BÓCZ, *i.m.*, 254. o.; lásd továbbá: BÍRÓ, *i. m.*, 58-59. o.)

²⁵⁴ „Az anyagmaradványok jelentősége a büntetőeljárás megismerés folyamatában az, hogy abból hol, milyen helyzetben találták meg őket, mibenlétük és származási helyük, valamint keletkezési módjuk ismeretében a történés elemeire különféle verziók felépítését teszik lehetővé. Az anyagmaradvány azonosításához gyakran nem áll rendelkezésre azonosító objektum - például a cserbenhagyásos gázolás áldozatának ruházatából biztosított üvegszilánkot vagy festékdarabkát nincs mivel összehasonlítani, amíg a gázoló gépkocsi nem kerül elő. A festék és az üveg anyaga azonban így is vizsgálható, összetételüket meg lehet állapítani, csoportazonosításra mód nyílik. Körvonalazható, hogy milyen gépkocsinál és milyen célra (például szélvédőhöz vagy frontlámpához) használják őket, ez támpontot adhat az eseményben szerepet játszó gépkocsi gyártmányának, típusának és esetleg gyártási évének, feltehető sérülésének és a baleset mechanizmusának megállapításához. Az a folyamat, amely közvetlen kiváltója annak, hogy az anyagmaradvány elkülönült az egészről és azon az adott (szűkebb) helyen és módon helyezkedett el, ahol és ahogy megtalálták, képet ad a történés egészen belül egy részlet lehetséges változatainak gondolati rekonstruálására és annak meghatározására, hogy a többféle lehetséges változat közül miként - milyen lehetséges ténybeli következmények léte vagy hiánya alapján - lehet a valóságosat kiválasztani. Ennek elsősorban a felderítés keretében van jelentősége, de később, a vád megfogalmazódása után, a bizonyításban is szerephez juthat.” (BÓCZ Endre, FINSZTER Géza, *Kriminalisztika joghallgatóknak*, Budapest, 2008., 73. o.)

tükröző elváltozások (például gépjármű forró kipufogódobjának nyoma az emberi testen közlekedési balesetnél).”²⁵⁵ E nyomok, anyagmaradványok a későbbiekben a bizonyítási eljárásban megdönthetetlen bizonyítékok lehetnek. Ezek ugyanis alkalmasak arra, hogy megfelelő vizsgálatokkal az egész tárgy fizikai és kémiai (vagy egyéb) tulajdonságait meghatározzuk, illetve a tárgyat azonosítjuk. A helyszíni szemle során esetenként fellelhető a járművön, illetve a sértetten és ruházatán vér, textilszálak, állattól származó szőrszálak, emberi haj, illetve szőrszálak, közlekedési eszközökről levált anyagmaradványok. A járművek nyomainak kriminalisztikai vizsgálatára kerül sor, amikor a jármű a bűncselekmény elkövetési eszköze, így a közlekedési balesetek esetén is. A keletkező nyomok lehetnek egyes járműnyomok, illetve kapcsolatos nyomok. Ez utóbbiak egyazon jármű különböző kerekeitől, de azonos nyomképző folyamatban keletkeznek. Ezek a kerék talajjal érintkező felületének sajátosságai mellett - egymáshoz viszonyított helyzetük, távolságok alapján - a jármű egyes sajátosságait is tükrözik, lehetőséget adhatnak a jármű mozgására vonatkozó következtetések levonására, illetve a jármű fajtájának behatárolására. A gépjárművek keréknyomai lehetnek álló, gördülő, fékezési, farolási, oldalcsúszási stb. nyomok. A közlekedési eszközökkel kapcsolatos helyszíni vizsgálat során a keréknyomok mellett tekintettel kell lenni az egyéb, a járműre és az eseményre vonatkozó információval szolgáló egyéb elváltozásokra is. (Például a járműből származó olaj, víz, benzin, festék, üveg, stb.) Ugyancsak lényegesek a jármű által különböző nyomhordozókon a vizsgált eseménnyel kapcsolatos kölcsönhatások során keletkezett elváltozások (a jármű alkatrészeinek nyomai a sértett vagy az áldozat ruházatán, festékfelkenődések stb.), illetve a járművön keletkezett elváltozások (horpadások, festéklepattogzások). A közlekedési balesetek vonatkozásában a nyomoknak, elváltozásoknak és a deformációknak a baleset bekövetkezési mechanizmusa tekintetében, az egyéb anyagmaradványoknak²⁵⁶ a járművezető személyének megállapításában, a

²⁵⁵ HERKE, *Kriminalisztikai, igazságügyi orvostani... i. m.*, 25. o.

²⁵⁶ 1988-ban történt az eset, amikor egy férfit a Hajdúbagost és Hosszúpályit összekötő műúton holtan találtak. A feje sérült meg egy hatalmas ütéstől, amely a fejbőrét és koponyacsontját is beszakította. A koponyacsont sérülésébe beékelődve sötétzöld színű festékszemcsét találtak, amelynek a festéke elég általánosan használt volt. Lehetett akár ütőeszközé, akár gépkocsié. A kétirányú nyomozás - egyrészt az esetleges ütőeszközt, másrészt az esetleges gázoló gépkocsit keresve - eredményre vezetett. A helyszínen konzultáltam az igazságügyi orvosszakértővel és a nyomszakértővel így már ott alapvetően kizártuk az ütőeszközt és azt valószínűsítettük, hogy gépkocsi haladt keresztül az úttesten tartózkodó kiskatonán. Széleskörű nyomozás eredményeképpen - amely mintegy 1 hónapig tartott - a környék valamennyi településén a számításba jöhető személyeket és gépkocsikat leellenőriztük, kilenc gépkocsiról vettünk mintát. A BSZKI fizikai-kémiai szakértője egyértelműen bizonyította, hogy a kilenc gépkocsi közül melyikkel történt a gázolás. Az okozó személygépkocsi vezetője elmondta, hogy a hajnali órákban a Lada típusú személygépkocsijával közlekedve későn észlelte az úttesten fekvő személyt, s azon keresztül hajtott, majd a

helyszínt elhagyó, balesetben részes gépkocsi felderítésében, azonosításában, illetve mindezek bizonyításában van kiemelkedő szerepük. Jól példázza ezt az az eset, amikor egy személygépkocsi fának ütközött és a vezető az ütközés következtében lefejelte a szélvédő üveget, ami behorpadt, de nem hullott ki. A vezető járművét hátrahagyva elmenekült a helyszínről. A helyszíni szemle során a szélvédő üveg törésvonalaiban hajszálakat találtak, amelyek szakszerű rögzítése következtében alkalmasak voltak a gépkocsit vezető személy azonosítására. A közlekedési eszközökről levált anyagmaradványok sokfélék lehetnek. Ez okból, különösen egy ismeretlen tetteses közlekedési baleset esetén úgy kell lefolytatni a helyszíni eljárást, hogy ott minden nyomot és anyagmaradványt fel kell tární, megfelelően rögzítsenek feltalálási helyén, szakszerűen csomagoljanak, bűnjelcímkével²⁵⁷ kell ellátni. Mindezek segítenek minket az ismeretlen elkövető és járművek felderítésében, s bizonyításában. Természetesen e bizonyítékok abban is szerepet játszanak, hogy kizárhatók legyenek az elkövetői körből azok, akik gyanúba kerültek ugyan valamilyen okból, de valójában semmi közük nincs az adott bűncselekményhez. Mindannyiunk előtt ismert az a tény, hogy két gépkocsi akár érintőleges ütközése következtében is a járművek szerkezeti elemei deformálódnak, az ütközésnek nyoma marad. Ugyanakkor a járműveken kölcsönösen festék felkenődések, lepattogzások keletkezhetnek, melyeknek egy része nyilvánvalóan a helyszínen marad. A szerkezeti elemeken bekövetkezett elváltozások, deformációk alapján meg lehet állapítani, hogy az adott járművek egymással milyen irányból ütköztek, sőt azt is, hogy milyen energiával, tehát következtetni lehet az ütközés előtti haladási sebességükre. (Természetesen az ütközést követő kifutási fázis jellemzőinek ismeretében.) A fékezési nyomból, az ütközési energiából, a baleset utáni megnyugvási helyek és az összes fékezhetőséget befolyásoló tényező figyelembevételével meg lehet határozni az adott jármű fékezési szándék kialakulása előtti, illetve az ütközési sebességét. Jármű és gyalogos ütközése esetén is hasonló a helyzet. Az ütközés pillanatában a gépkocsi deformálódik, a gyalogos megsérül. Ezen túl a járművön a gyalogos ruházatának foszlányai, szálai, tenyérlenomata, a sérüléséből származó vérszenyveződés, festék felkenődések találhatók. Keletkezhetnek járművek gumiabroncsaitól származó nyomok, anyagmaradványok akár a sértett testén, akár a ruházatán. Feladat a sértett ruházatát megvizsgáltatni - lehetőleg - a BSZKI nyom-, fizikai és kémiai szakértőivel.

helyszínről segítségnyújtás nélkül elhajtott. A gépkocsiról származó festék és más anyagmaradványok a megtalált okozó gépkocsiról levett mintával azonos volt. BÍRÓ, *i.m.*, 61. o.

²⁵⁷ A rögzített nyomokat, anyagmaradványokat bűnjel címkével kell ellátni, mely tartalmazza a rögzítés helyét, idejét és az ügy bűnügyi számát

A leggyakrabban előforduló anyagmaradványok:

- *Lakk- és festékmарadványok*

A közlekedési baleseteknél a gépjárművek festett részéről súrlódás vagy a lemez deformációja miatti lepattogzás következtében keletkeznek. Különösen a helyszínelhagyásos bűncselekmények nyomozásában szolgáltathatnak jelentős információt az elkövető járművére vonatkozóan. A kisméretű festékszemcsék helyszíni felkutatása nagy gondosságot igénylő feladat, mert az útfelület szennyeződéseitől gyakran nem lehet azokat megkülönböztetni. Ezért lényeges a ruházaton lévő nyomok, anyagmaradványok biztosítása is. A mikroméretű szemcsék megtalálása laboratóriumi feladat, de a ruházat vizsgálatra alkalmas állapotát a helyszínen kell biztosítani. A balesetek helyszínén a járművekről a bűnügyi technikus anyagmaradványokat tud rögzíteni.

- *Üveg- és izzólámpa-maradványok*²⁵⁸

Külön említést érdemelnek a közlekedési balesetek kapcsán az üvegvizsgálatok révén nyerhető információk. Az *üvegcserepek* szakértői vizsgálatával a legtöbbször meghatározható, hogy melyik irányból érte az üveget az erőbehatás. Az üvegcserepeket mindig gondosan meg kell vizsgálni, figyelemmel az esetleges ujj- és tenyérynnyomokra (töredékekre). Az üvegből célszerű mintát biztosítani. A törött reflektor izzójának wolfram szálán kimutatott - olvadást követően megdermedt - üveggömböcskék jelenléte, a kanál elszíneződése, izzószál meggyúlása stb. arra utal, hogy az ütközés pillanatában a gépkocsi világított-e, és milyen üzemmódban. Különösen ismeretlen elkövetők esetén fontos feladat a gázoló és a helyszínt elhagyó jármű típusának azonosítása. Ez annak alapján lehetséges, hogy a gépjárművek reflektorüvegének adott esetben jellemző anyagi összetételén túl, annak felületén különböző feliratok, mintázatok találhatók. A reflektorok jellemzése számos fizikai és kémiai paraméterrel lehetséges, így szín, alak, fénytörőfelületek formája, vastagsága, fajtája, felületi geometriája, az üveg paraméterének szélessége és vastagsága stb. Ilyenkor egyrészt katalógusok segítségével következtetni lehet az ismeretlen gépkocsi típusára, másrészt a sérült jármű és a helyszíni üvegtörmelék²⁵⁹ összehasonlítása útján a gépkocsi azonosítása is elvégezhető.

²⁵⁸ BALLÁNÉ FÜSZTER Erzsébet, *Anyagmaradványok kriminalisztikai vizsgálati lehetőségei*, Jegyzet a Rendőr Szakközépiskolák hallgatói számára, ORFK Oktatási és Kiképző Központ, Budapest, 1995., 44. o.

²⁵⁹ Egy gépkocsi fényszórójának összehasonlítása. Az üveget a törés mutatója és a falsúlya alapján azonosítják. Mindkét tulajdonságot felhasználják, amikor összevetik a gyanúsítottaktól és a helyszínről származó darabokat.

- *Gumiabroncs- és kenőolaj-maradványok*

Főleg az útfelületen lévő fékezési nyomokban találhatók. A féknyomokból biztosított gumimaradványok azonosításra ugyan nem alkalmasak, de bizonyos esetekben segítségükkel ki lehet zárni a számításba jöhető gépkocsikat. A gépjármű motorjának, hajtó- és futóművének különböző részei kenőolajjal szennyezettek. A mintavétel rendszerint fóliára, üvegre, textilre, de papírra is történhet.

- *Biológiai anyagmaradványok*

Ezek közül is a közlekedési bűncselekmények felderítésében a vér, haj- és szőrszálak, körömrészek és testváladékok játszanak szerepet, mivel a bűncselekmény jelentős részét gépkocsival követik el, ami következtében szinte elkerülhetetlen a biológiai anyagmaradványoknak a nyomhordozón való megjelenése. DNS-mintavétel esetén a helyszínt nem kontaminálni; mindent külön kell csomagolni; minden anyagmaradványt meg kell szárítani, illetve le kell fagyasztani; a nyálmintát megszáritani és kérdezni kell.²⁶⁰

A vér, mint biológiai anyagmaradvány az egyik legfontosabb tárgyi bizonyíték nemcsak a halálos, hanem valamennyi sérüléssel járó közlekedési baleset esetén, s különös jelentőséggel bír az ismeretlen közlekedési bűncselekmények esetén. A friss, nagy kiterjedésű vér felismerése még a laikus személy számára sem nehéz. Ugyanakkor a vérfoltok utáni kutatásnál arra is figyelni kell, hogy az idő múlásával a vér szokványos színe bizonyos körülmények²⁶¹ miatt változhat.

A vér felkutatása során a helyszíni szemlét végző szakembereknek meg kell vizsgálniuk a holttestet, annak ruházatát, illetve az áldozat közelebbi és távolabbi környezetét, az ott lévő dolgokat. A vizsgálatot megkönnyíti a mesterséges fényforrás alkalmazása.²⁶²

Minden vérhez hasonló anyagmaradványt meg kell vizsgálni, hiszen az elkövetés idejétől számítva a vér színe és állaga fokozatosan változik. Beszáradt foltok esetén

²⁶⁰ LÁSZIK András orvos- és genetikai szakértő tartott előadást a Debreceni Egyetem Állam- és Jogtudományi Karán kriminalisztikai szakjogász hallgatók részére, ahol öt pontba foglalta össze a legfontosabb feladatokat. Azt tartja legfontosabbnak, hogy ha valamiben nem biztosak a helyszíni szemlebizottság tagjai, a helyszínről a genetikai szakértőt azonnal hívják fel és konzultáljanak vele.

²⁶¹ Ilyen körülmények az időjárás, fény- és hőhatás.

²⁶² Például ultraibolyás készülék, zseblámpa, analizáló kvarclámpa.

előpróbákat végeznek el, hogy megbizonyosodjanak arról, hogy vér az adott anyagmaradvány.²⁶³

A *bizonyító próbák* - ellentétben az előpróbákkal - már nem csupán tájékoztató jellegűek, hanem teljes bizonyossággal igazolják, hogy a vizsgált szennyeződés vér.²⁶⁴

A vérfolt vizsgálatánál a következő kérdésekre keresik a választ a szakértők:

- az anyagmaradvány vér-e?
- amennyiben az, embertől vagy állattól származik?
- milyen vércsoportba sorolható a megtalált emberi eredetű vér?
- mikor, milyen módon került a helyszínre?

Ezek a tények közelebb vihetik a közlekedési vizsgálókat (nyomozókat) arra vonatkozóan, hogy hogyan zajlott le a bűncselekmény.²⁶⁵

Közlekedési bűncselekményeknél nagy gyakorisággal fordulnak elő *haj- és szőrszálak* az elkövetés helyszínén, ezért kimerítő és körültekintő felkutatásuk és vizsgálatuk nagyon fontos.²⁶⁶ Egy hajszálon múltott a bizonyítás 1988-ban egy kis községben, amikor az ittas személygépkocsi vezetője keresztül hajtott az úttesten szintén ittasan fekvő személyen,²⁶⁷ aki életét vesztette, majd a helyszínről gépkocsijával megállás nélkül továbbhajtott. Mind az áldozattól, mind a gyanúsítottól érdemes tépett szálú mintát venni és ezek összehasonlítását elvégezni. A vizsgálat iránya azonos a vérvizsgálatnál említettekkel.

A *mechanikai sérüléseket* kutatva kimutatták, hogy koponyasérülések esetében a hajszálakon is eltérések alakulhatnak ki. Többen foglalkoztak az erőbehatásra - például személygépkocsival - keletkezett hajsérülések vizsgálatával is. Ismerjük a hajszálon létrejött sérülések jellegzetességeit, ezek fénymikroszkópos és elektronmikroszkópos jellemzőit; továbbá az *összehasonlító morfológiai vizsgálatot*, amely az egyéntől származó

²⁶³Ilyen előpróba például a benzidinpróba, lásd: TREMMEL Flórián, FENYVESI Csaba, HERKE Csongor, *Kriminalisztika*, Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 2009., 97-98. o.

²⁶⁴Ilyen bizonyító próba a Teichmann-próba (a vérből haeminkristályok kikristályosítását jelenti), és a Felletár-próba (összetett vegyi, mikroszkópos eljárás, ahol lúgos környezetben kezelik a vért) Lásd.: TREMMEL Flórián, FENYVESI Csaba, HERKE Csongor, *i. m.*, 2009., 98. o.

²⁶⁵SÓTONYI Péter, *Igazságügyi orvostan*, Semmelweis Kiadó, Budapest, 2005., 339. és 343. o.

²⁶⁶Az ember hajának veleszületett és szerzett szerkezeti tulajdonságai, valamint a külső behatások okozta szerkezeti eltéréseinek tanulmányozása a scanning-elektronmikroszkópos vizsgálattal lehetséges. A bűncselekmény helyszínén a hajszálakat és szőrszálakat módszeresen a gépkocsikhoz (egyéb tárgyakhoz), személyekhez kötötten, vagy holttest esetében testtájékok szerint célszerű gyűjteni. (MÁTHÉ Ilona, *Morfológiai hajvizsgálatok*, In: *Kriminalisztika* (szerk.: BÓCZ Endre), BM Kiadó, Budapest, 2004., 587-588. o.)

²⁶⁷BÍRÓ Gyula, SZABÓ József, *A segítségnyújtás elmulasztása bűncselekmény nyomozásának egyes kérdéseiről* Belügyi Szemle, 1988/4.

minta és a helyszínen talált anyagmaradvány összehasonlítását jelenti mikroszkóp használatával.²⁶⁸

- *A mikroméretű anyagmaradványok*

A gépkocsiról olyan mikroméretű anyagmaradványok kerülhetnek a ruházatba, sérülésbe, amelyek szabad szemmel nem láthatóak. Különösen a különböző porok, fém-, üveg- és festékszilánkok alapján esetleg pontosan megállapítható az a tény, hogy a gyanúsított járművével a bűncselekmény helyszínén járt. Ezen túlmenően a helyszínen felkutatott és rögzített (eltörött - vagy behorpadt - fémrészek, lepattogzott, illetve felkenődött festékanyag-maradványok stb.) az elkövetési eszköz -többségében gépkocsi - sajátosságairól tájékoztathatnak. Összegyűjtésükhöz éppen ezért jelentős érdek fűződik. Közlekedési bűncselekmények esetén különösen gondosan kell vizsgálni, ha ismert az elkövető, akkor a testét és ruházatát, illetve az általa használt járművet (általában gépkocsit).

A helyszíni rögzítés során a felkutatott mikroméretű anyagmaradvány esetében a jegyzőkönyvben pontosan fel kell tüntetni annak megnevezését (például festékszilánk, textilrost).²⁶⁹

- A gyakorlatban legtöbbször előforduló *makroméretű anyagmaradványokból*²⁷⁰ az alábbi információk nyerhetők:

A textíliák a közlekedési bűncselekmény helyszínén hagyott elemi szálai az elkövetési körülményekről, és elsősorban a sértett ruházatáról²⁷¹ nyújthatnak információt.

²⁶⁸ BÓCZ Endre, i. m., 588-589. o.

²⁶⁹ BARTA Endre, *Ajánlások néhány nyomfajta, tárgy és anyagmaradvány felkutatásához*, Kriminalisztika (szerk.: BÓCZ Endre), BM Kiadó, Budapest, 2004., 256-257. o.

²⁷⁰ Makroméretű anyagmaradványok: a gyakorlatban a gépkocsikkal történő balesetek esetén legtöbbször előforduló makroméretű anyagmaradványokból információk nyerhetők. Például az üvegcserepek szakértői vizsgálatával meghatározható, hogy milyen irányból érte az erőbehatás; a festék-anyagmaradvány választ adhat arra, hogy milyen színű gépkocsival követték el; cigarettamaradványok alapján megállapítható a dohány fajta, a csikken maradt nyálból meghatározható a dohányos neme, vércsoportja stb. (BARTA, i. m., 256-257. o.)

²⁷¹ 1982. október 18-án 17:30-kor a Hajdúnánás és Hajdúdorog közötti műúton egy szovjet katona az általa vezetett KRAZ típusú katonai járművel ittasan elgázolta az úttest mellett kerékpárját toló gyalogost, aki a helyszínen életét veszítette. A szovjet katona járművével megállás nélkül továbbhajtott. Mögötte érkezett egy magyar állampolgár a gépkocsijával, aki látta az elhalt gyalogost, és azt is látta, hogy távolabb közlekedik egy katonai jármű, amelynek utána hajtott. A gépkocsit megállította, mert biztos volt benne, hogy csak ezzel a katonai járművel okozhatták a balesetet. A hajdúnánási rendőrkapitányság közrendvédelmi és közlekedésszerűzeti osztályvezetőjeként vezettem a helyszíni szemlét. A katonai gépkocsi jobboldali első részén - a sértett ruházatából származó - textil anyagmaradványt sikerült a bűnügyi technikusként rögzíteni. A hajnalig tartó kihallgatás során egyértelműen tudtam bizonyítani, hogy ezzel a gépkocsival okozták a balesetet. Az ügy érdekessége volt még, hogy az orosz sorkatona, aki vezette - papíron - a gépkocsit, nem volt ittas, de a kocsi parancsnok - egy altiszt rendfokozatú - erősen ittas állapotban volt. A kihallgatások során éreztem, hogy nagy valószínűséggel az ittas altiszt vezette a gépkocsit, nem pedig a sorkatona. Ezért

A *textildarabok* vizsgálata választ adhat azokra a kérdésekre, hogy gyártásánál milyen anyagot használtak (pamut, gyapjú, műszál), kitérhet a festékekre, a textília nevére, arra, hogy hazai vagy külföldi gyártmány-e, milyen ruhák varrásánál szokták felhasználni.

A *használati tárgyak és azok részei, amelyek a zsebből, táskából a helyszínen véletlenül kiestek*, például hajtű, csat, vonat- vagy autóbuszjegy, levélboríték, nyugta, feljegyzések, számlák és hasonlóak már elősegíthetik a tettesi kör behatárolását.

Cigaretta- (szivar-) maradványok és hamuja alapján megállapítható a dohányfajta. A csikken maradt nyálból meghatározható a dohányos neme, vércsoportja, a csikk méreteiből, az elnyomás módjából következtetni lehet a dohányzási szokásokra is.

Talajmaradványok vizsgálata egyrészt irányulhat annak meghatározására, hogy egy bizonyos talaj, például a helyszínen rögzített sárosréteg-lerakódási lábbeli nyom nagyjából honnan, mely területről származhat.²⁷²

- *Az emberi szag:*

A szagnyomok szubmikroméretű anyagmaradványok, a helyszínen nem láthatók, és - mert nem szándékosan keletkeznek - szándékosan nem is semmisíthetők meg.

A láthatatlan szagmaradvány felkutatása²⁷³ és rögzítése a helyszínen megköveteli a közlekedési bűncselekmények gondolati rekonstrukcióját, hiszen szag csak ott keletkezhetett, ahol az elkövető közvetlen érintkezésben volt a helyszín valamelyik objektumával. A logikus gondolkodásmód hiánya azzal a következménnyel járhat, hogy sok olyan irreleváns szagminta is bekerül a gyűjteménybe, ami csak felesleges munkát ad.²⁷⁴

- *Közlekedési eszközök (járművek) nyomai*²⁷⁵

A járművek nyomainak kriminalisztikai vizsgálatára azokban az esetekben kerül sor, amikor a jármű a bűncselekmény *segédeszköze* (szállítás, hazánkban is mozgó bűnözés van, az elkövetők gépkocsival közlekednek a bűncselekményre, illetőleg azzal távoznak

mindkettőjük részéről kettős vérvételt rendeltem el. Miután az ügy iratait átadtuk a szovjet katonai ügyészséghez a nyomozás lefolytatása érdekében, a vizsgálatot végző ügyész egyértelműen bizonyította, hogy az ittas kocsiparancsnok vezette a gépkocsit.

²⁷² BARTA, i. m., 257. o.

²⁷³ A „szagnyom” felkutatására a helyszíni szemlék kezdetén kerül sor, ismeretlenes ügyekben, valamint olyan ügyekben, amikor kérdéses a gépkocsi vezetőjének a személye.

²⁷⁴ BARTA, i. m., 256. o.

²⁷⁵ A helyszíni szemle során meg kell állapítani, valamint mérések, jegyzőkönyv, rajz és fényképezés (videofelvétel), megmintázás útján rögzíteni kell. (Lásd.: KATONA Géza, *Gyakorlati tudnivalók... i.m.*, 33.o.)

onnan); a cselekmény *elkövetési eszköze* (közlekedési balesetek, bűncselekmények, esetenként élet elleni bűncselekmények); vagy a bűncselekmény *tárgya* (járműlopás stb.). A járművek keréknyomai képezhetik a vizsgálat alapját, ilyenkor ugyanis általában arról van szó, hogy az elkövető valamilyen járművet használt az elkövetés eszközeként a menekülés során. A keréknyomok vizsgálata alapján a jármű menetirányára, sebességére, típusára, várakozási helyére és idejére vonható le következtetés.

A gépjárművek keréknyomai a keletkezés körülményeinek függvényében lehetnek: álló, gördülő, fékezési (blokkolt kerekektől származó), farolási, oldalcsúszás stb. nyomok.

A jármű típusának meghatározásához²⁷⁶ rögzíteni kell a keréknyomok számát; a fesztávolságot, a tengelytávolságot; a gumiköpeny futófelületének szélességét; a futófelület mintázatát; a kerék kerületét.

Gépkocsival elkövetett közúti közlekedési bűncselekményeknél ismeretlen tettes esetén a gépkocsi fotózását követően az alábbi nyomrögzítéseket kell végrehajtani²⁷⁷:

- Szagmaradvány rögzítése ágnespelenkára (a gépkocsi első üléseiről, valamint szükség esetén a hátsó ülésekről is).
- Anyagmaradvány rögzítése DNS vizsgálatra desztillált vizes eljárással pálcára (a gépkocsi külső és belső ajtókilincseinek felületéről, a gépkocsi kormánykerekeinek felületéről, kesztyűtartóról, rádiósmagnó csatlakozójáról).
- Mikronyom rögzítése celluxcsíkra (betört ablak ablakkeret alsó részéről – elemi szál, első ülések ülőfelületéről, fejtámlájáról, indokolt esetben póthuzat eredetben történő rögzítése szakértői vizsgálat érdekében).
- Ujjnyomkutató (a gépkocsi külső felületén az ajtózárok kilincsek környezetében, az ablakok szélein, külső felületén, az ablakok belső felületén, kesztyűtartón - ha sima felülettel rendelkezik -, egyéb helyen, ahol az adatok szerint szükséges).

Egyéb nyomkutatóként alkalmazható eljárás még a lábszönyegek „rázadékolása”.

A nyomozás adatai, valamint a bűncselekmény fajtája meghatározhatja a gépkocsik helyszíni szemlájén történő nyomkutatók alkalmazását, a benne lévő tárgyak eredetben

²⁷⁶ A szakértő arra adhat véleményt, hogy milyen közlekedési eszköz nyomát találták a helyszínen, vagy azt meghatározott közlekedési eszköz hozta-e létre, a közlekedési eszköz milyen irányba haladt. A vizsgálathoz a helyszíni nyomról készített öntvényeket, fényképeket, összehasonlító vizsgálatra pedig a közlekedési eszköz abroncsait kell küldeni.

²⁷⁷ Az Országos Rendőrfőkapitány 6526/2008. ált. számon kiadott Intézkedési Terv 2. pontja alapján; más bűncselekményekben is, például gépkocsi-feltörések esetén is a fenti feladatokat kell végrehajtani.

történő lefoglalásának szükségességét. Ezek az információk határozzák meg, illetve zárják ki bizonyos nyomrögzítések szükségességét is.

A járművek nyomainak rögzítése általában fényképezéssel, leírással vagy megmintázással történik. Az így észlelt sajátosságok egybevetésére a közvetlen optikai összehasonlítás módszerei (mikroszkopikus vizsgálatok, szuperpozíció, kriminalisztikai vizsgálórendszer) a legalkalmasabbak.

Emberi testrészek nyomai:

Tökéletesen leplezett elkövetések előfordulása szinte lehetetlen, ezért a helyszínen gyakori a láb-, ujj- és tenyéryomok megléte.

- Lábnyomok²⁷⁸

A lábnyomok legnagyobb valószínűséggel az áldozat közvetlen közelében fedezhetők fel. Az egyes lábnyomok vizsgálata előtt érdemes a lábnyomcsapások felkutatásával kezdeni, mivel azokból következtetni lehet az elkövető menekülési útvonalára, hirtelen megszakadásuk esetén pedig a járműhasználatra. A nyomkövető szolgálati kutyák bevetése ilyenkor indokolt. A szabad szemmel jól látható lábnyomok mellett a látens nyomok is keletkezhetnek. A keresőlámpa és az elektrosztatikus berendezés jól alkalmazható a keresésüknél. A felkutatott lábnyomok rögzítésének a módjai a leírás, a fényképezés, a tapadó anyagon való kimutatás és a megmintázás (gipsztejjel történő kiöntés). Az így rögzített nyomokat a nyomszakértő vizsgálja, aki az elkövetőre vonatkozó közvetlen tulajdonságokat állapíthat meg. Következtetés vonható le a tettes nemére, korára, magasságára, járási sajátosságaira, a nyom keletkezési idejére, körülményeire. Olyan kérdésekre tud választ adni a vizsgálat, hogy például a helyszínen lévő lábnyom a tettes lábától, cipőjéből származik-e, okozhatta-e a nyomot a terhelt lábbelije stb.²⁷⁹

- Ujj- és tenyéryomok.²⁸⁰

²⁷⁸ közlekedési bűncselekmény ismeretlen tettesénél kiemelkedő jelentőséggel bírnak

²⁷⁹ TREMMEL Flórián, FENYVESI Csaba, HERKE Csongor, *i. m.*, 69. o.

²⁸⁰ Gyakran felmerül az a kérdés, hogy mi az elsődleges: az ujj- és tenyéryom rögzítése, vagy a DNS-mintavétel. Amiben megegyeznek: mindkettő kétséget kizáróan bizonyító erejű. Amiben különböznek: az ujjnyom gyors (öt percen belül megállapítható az elkövető személye) és ingyenes. A DNS-bizonyítás hosszabb időt vesz igénybe és nagyon költséges. A leírtak alapján is következtethető, hogy elsősorban értékelhető ujj- és tenyéryomot kell rögzíteni; amennyiben nem lehetséges, akkor DNS-mintavétel szükséges. Kiemelt fontosságú ügyben - ha lehetséges - mindkettőt párhuzamosan, egymás mellett is lehet alkalmazni.

A kéznyomok felkutatása az egyik leghatékonyabb azonosítási forma. A nyomkutatás hasonló a lábnyomoknál említettekével. Itt is előfordulhatnak látens nyomok, de a feltételezett nyomhordozó tárgy surolófénnyel való megvilágításával láthatóvá tehetőek, valamint porozási, elektrosztatikus, fényképeszeti és kémiai módszerekkel előhívhatóak.²⁸¹ A nyomok rögzítésére is a lábnyomoknál leírtak az irányadóak, azzal a kiegészítéssel, hogy a megégett holttestek ujjnyomatát ma már latex módszerrel végzik.

4.2.3. Halottszemle

A közlekedési bűncselekményekkel összefüggésben bekövetkezett haláleseteknél a halottszemle²⁸² lefolytatásának kriminalisztikai ajánlásai alapvetően megegyeznek az emberöléses ügyekben végzett szemlék ajánlásaival. A specialitás elsősorban abban jelentkezik, hogy a közúti bűncselekmények általában nélkülözik a szándékosságot, az elkövetés eszköze legtöbbször gépi meghajtású jármű,²⁸³ ezért az ismeretlen tetteses ügyekben elsősorban a gépjárműveket kell azonosítani, és csak másodsorban a vezető személyt.

A helyszíni szemle részét képező olyan eljárási cselekmény, melynek során a holttesttel kapcsolatos vizsgálatot folytatják le. Itt jut fontos szerephez az igazságügyi orvosszakértő. „A halottszemlén jelen lehet, de abban nem működhet közre az az orvos, aki a meghalt személyt a halált megelőző időszakban gyógykezelte. A kezelőorvos a meghalt személy betegségére, az alkalmazott gyógykezelésre vagy az orvosi beavatkozásra vonatkozó felvilágosítást az orvosi titokra való hivatkozással a halottszemlét végző orvosnak vagy a kirendelő szerv eljáró tagjának nem tagadhatja meg.”²⁸⁴

Legelőször a holttest helyzetét megállapítjuk, ezt fényképezéssel kell rögzíteni. Ismeretlen holttestet elő kell készíteni a fényképezésre, a személyazonosítást nagyban segíteni a halottkozmetika. Ezután a holttest külső vizsgálatára kerül sor. Keresni kell a kívülről észrevehető sérüléseket, anyagmaradványokat. Ismeretlen holttest esetén nagyon fontos a

²⁸¹ TREMMEL Flórián, FENYVESI Csaba, HERKE Csongor, *Kriminalisztika Tankönyv és Atlasz*, Dialóg Campus Kiadó, Budapest – Pécs, 2005., 59. o.

²⁸² A halottszemle a szemlének az a fajtája, amelynek speciális tárgya a büntett következtében elhunyt személy teste, valamint a testet borító ruházat és a holttest közvetlen környezet, illetve ez utóbbiakon halálesettel kapcsolatban létrejött elváltozások. Halottszemle végrehajtása feltételezi annak a helyszínnek a vizsgálatát is, ahol a holttestet megtalálták, s amelynek adottságai és elváltozásai visszautalnak az eseményre. (*A büntetőeljárásról szóló 1998. évi XIX. törvény ... i. m.*, 459. o.)

²⁸³ Nyilvánvalóan előfordulhatnak kivételek, például 1978-ben végeztem olyan balesetben vizsgálatot Hajdúhadházon, ahol az állati erővel vont jármű hajtója túl ittas állapotban hajtotta a fogatot, közben elaludt, és a lovak nagy sebességgel elgázoltak egy segédmotor-kerékpárost, aki életét veszítette.

²⁸⁴ Az igazságügyi szakértőkről szóló 2/1988. (V. 19.) IM rendelet 41. §

ruházat átvizsgálása, hiszen a nála talált iratok,²⁸⁵ tárgyak alapján kilétére lehet következtetni.

A következő mozzanat a holttest lemeztelenítése, ruházatának levétele, melyet csak a halottszemlén résztvevő orvos intézkedése szerint, illetve közreműködésével lehet eltávolítani. A ruházatot le kell foglalni. A közterületen lévő holttest esetén a halottszemlén ezt nem lehet elvégezni, majd csak a meghalt személy elszállítása után a prospektúrán. Ebben az esetben vagy lezárják a halottszemlét, vagy a boncolás helyszínén folytatják. Mindkét esetet a szemlejegyzőkönyvben rögzíteni kell. Valamint ha a halottszemle megszakításra került, ennek idejét, okát és a folytatás helyét és idejét is rögzíteni kell a jegyzőkönyvben.²⁸⁶

A holttest átvizsgálását követően az orvosszakértő megállapítja a halál bekövetkezésének időpontját. A halottszemle végén a holttest hajából mintát vesznek.

4.2.4. A helyszíni szemle befejezése és értékelése

Közlekedési bűncselekmények esetén a helyszíni szemle lefolytatása meghatározó a további nyomozás cselekmények és a bizonyítás szempontjából. A helyszíni szemle során összegyűjtött és a későbbi bizonyítási eljárás számára biztosított tárgyi bizonyítási eszközök csak akkor válhatnak bizonyítékokká, ha azokat – a részletes jegyzőkönyvet, a helyszínrajzot (a helyszínen vázlat), fénykép-, illetve videofelvételt – a szemle során az előírt módon hitelesíti a szemlebizottság. A jegyzőkönyv²⁸⁷ – a helyszínen készült fényképekkel, a helyszínrajzzal és más mellékletekkel²⁸⁸ együtt – rögzíti és eljárásjogilag dokumentálja azokat a tényeket, amelyeket a szemle bizottság a szemle során közvetlenül érzékszerveivel, illetve a technikai eszközök és módszerek²⁸⁹ révén észlelt. A

²⁸⁵ 1978-ban Polgáron a 35. sz. főúton egy busz elgázolta az úttest szélén haladó ittas gyalogost, aki életét vesztette. Az elhalt ruházatában csak egy étkezési jegyet találtam, amelyből megállapítottam, hogy a Tiszaújvárosi Vegyi Kombinát adta ki a dolgozójának. Távbeszélőn a vállalat portása, majd később a személyzetise a személyleírás alapján ráismert az egyik dolgozójukra, így az elhalt gyalogos személyi adatait rendelkezésemre bocsátotta.

²⁸⁶ BÍRÓ, i. m., 205. o.

²⁸⁷ Három részből áll: 1. bevezető rész, 2. leíró rész, 3. záradék.

²⁸⁸ A szemlejegyzőkönyv mellékletei: 1./ a fényképmelléklet, amely a szemle során készített fényképfelvételeket tartalmazza; 2./ a helyszínvázlat és a helyszínrajz; 3./ a magnetofon-, diktafon- és videofelvételek; 4./ a szemlén közreműködött szaktanácsadók jelentései, feljegyzései; 5./ a lefoglalt tárgyakról készült bűnjeljegyzék; 6./ a helyszíni adatgyűjtést, nyomonkövetést végzett közlekedési, nyomozó-, illetve akciócsoport jelentése; 7./ a helyszínbiztosító jelentése; 8./ a bizottság vezetőjének külön megállapításait, következtetéseit tartalmazó jelentés azokról a tényekről, amelyek nem tartoznak a szemlejegyzőkönyvbe (BÍRÓ Gyula, *A helyszíni szemle*, In: Tanulmányok Dr. Kovács Aladár professzor születésének 120. évfordulójára, Debrecen, 2004., 41. o.)

²⁸⁹ A nem megfelelően dokumentált bizonyítékok a bizonyítási eljárás során nem állják meg a helyüket. Ítélezési szakban felmentést eredményezhet a nem szakszerűen dokumentált – így bizonyító erőt sem

büntetőeljárás teljes keretében bemutatja a bűncselekmény helyszínét, az elkövetés következményeit, a bizottság által alkalmazott módszereket és eljárásokat. A jegyzőkönyvnek a végrehajtás tényét és módját úgy kell tartalmaznia, hogy abból utólag meg lehessen állapítani, hogy az eljárás megfelelt-e a törvényi előírásoknak. A szemle tárgyilagosságának elsődleges szempontnak kell lenni a balesethelyszínelők és - vizsgálók számára, mert a terhelő és mentő, valamint a büntetőjogi felelősséget súlyosító és enyhítő körülményeket egyaránt értékelni kell.²⁹⁰ „Önmagában annak is nagy a jelentősége, hogy a helyszíni szemle eredményeinek megfelelő értékelés alapján megnyugtatóan elvégezhető a helyszín rekonstrukciója, azaz tisztázható a helyszínnek a bűncselekmény elkövetése előtti, közvetlenül a bűncselekmény elkövetése utáni, de legalábbis a szemle megkezdéskori állapota.”²⁹¹ A szemle adatait az azzal egy időben vagy közvetlenül azt követően végzett adatgyűjtés adataival össze kell vetni. A szemle befejezését minden esetben követnie kell az értékelő, elemző munkának, amelynek eredménye a nyomozás további menetére, irányára kihatással lehet.

4.3. A forrányomon felderítés

4.3.1. A forrányomon felderítés szükségessége

A jelentősebb, szerteágazó bűnügyek esetében a tudomásra jutás után nem elegendő, ha a szemlét megtartják, más azonnali összehangolt intézkedésekre is szükség van. Az idő múlásával a nyomozás eredményességének lehetősége csökken, az emlékezetek elhalványulnak, a tárgyi bizonyítási eszközök, illetve a rajtuk lévő nyomok- anyagmaradványok a szakember számára is elvesznek, a bizonyítás szempontjából használhatatlanná válnak. Súlyos közlekedési bűncselekményekben, ahol a forrányomon felderítés bevezetése szükséges, szakértők helyszíni bevonására is intézkedni kell.

A felderítés tehát gyors intézkedéseket és jól szervezett nyomozói egységeket kíván meg.²⁹²

jelentő – bizonyíték. A helyszíni szemle jegyzőkönyvével szemben alapvető követelmény, hogy annak tartalma alapján a helyszínt rekonstruálni lehessen.

²⁹⁰ A helyszínen tett intézkedések (meghallgatott személyek neve és címe, alkoholszonda használatára vonatkozó tény és ennek eredménye, véralkohol vizsgálat érdekében tett intézkedés, a helyszínen felkutatott nyomok, anyagmaradványok, helyszínrajz készítése, fényképfelvétel készítése, lefoglalás stb.); a helyszín adatai alapján a baleset részesei tekintetében megállapítható közlekedési szabályszegések.

²⁹¹ FENYVESI Csaba, *A helyszíni szemle kriminalisztikai sajátosságai*, PTE ÁJK, Pécs, 2009., 61. o.

²⁹² BÍRÓ, i. m., 172-182. o.

4.3.2. A forrányomon felderítés célja

A forrányomos szolgálat, feladatának jellegéből adódóan, elsősorban a Be. szerint, halaszthatatlan nyomozási cselekményeket²⁹³ végez. A nyomozás során minden olyan intézkedést haladéktalanul meg kell tenni, amely utóbb már nem végezhető el, illetve nem foganatosítható.

4.3.3. A forrányomon felderítést végző csoport feladatai

A forrányomos tevékenység rendkívül komplex eljárási cselekmények láncolataként jellemezhető, melyek közül az alábbiakat külön is indokolt nevesíteni. (Amennyiben a helyszínbiztosító rendőr nem végezte el.)

- *Életmentés, elsősegélynyújtás, kárveszély elhárítása*

A bűncselekmény helyszínére elsőként érkező rendőrök feladatai a bűncselekmény elkövetésével kapcsolatban létrejött sérülések, illetve az életveszély, a kárveszély elhárítására vonatkoznak úgy, hogy a bűncselekmény helyszínének változása minél kisebb mértékű legyen.

- *A közrend, közbiztonság helyreállítása*

A közrend zavartalan működésének helyreállítása is az elsődleges feladatok közé sorolandó. A közrend helyreállítása érdekében a forrányomos szolgálatnak gyorsan, hatékonyan, de ezzel egy időben szakszerűen és törvényesen kell eljárnia. A közrend helyreállítása során együttműködik más szolgálati ágakkal, vagy más fegyveres testületekkel.

- *A még folyamatban lévő bűncselekmények megszakítása*

Az észlelt bűncselekmény sikeres megszakításáról akkor beszélhetünk, ha a megkezdett bűncselekmény elkövetése végleg megszakad, az elkövetői magatartás abbamarad. Ennek eléréséhez gyors és szakszerű beavatkozásra van szükség. Az ilyen esetekben az időtényező rövidsége kiemelkedő jelentőséggel bír (például ha a súlyos közlekedési bűncselekmény elkövetője a gépkocsival menekül).

- *Újabb bűncselekmények elkövetésének megakadályozása*

²⁹³ Be. 177. § Az eljárási cselekményről készült jegyzőkönyvben fel kell tüntetni a halaszthatatlanság tényét.

A forrónyomos tevékenység egyik hangsúlyos feladata a már korábban bűncselekményt elkövető személy megakadályozása abban, hogy újabb bűncselekményt kövessen el. A lehetőségekhez mérten, az ismertté vált elkövető mielőbbi elfogására kell minden esetben törekedni. 1997-ben történt Nyíregyházán,²⁹⁴ hogy egy súlyos alkoholos befolyásoltságú rendőr jogosulatlanul használt személygépkocsival közlekedve a rendőri jelzésekre nem állt meg, a rendőröknek el kellett ugraniuk, hogy el ne gázolja őket, majd az őt üldöző rendőrségi gépkocsit leszorította az úttestről, többrendbeli Btk. 186. § (1) bekezdésbe ütköző és aszerint minősülő közúti veszélyeztetés büntettét, ezzel halmazatban a Btk. 355. § (1) bekezdésbe ütköző és aszerint minősülő előljáró vagy szolgálati közeg elleni erőszak büntettét, valamint más bűncselekményeket követett el, míg végül az üldözés során elfogásra került.

- *Az elkövető üldözése,²⁹⁵ elfogása, kilétének megállapítása*

A forrónyomos felderítés alapvető feladata a rendelkezésre álló adatok alapján az elkövető üldözése, elfogása, valamint az elfogott személy kilétének megállapítása.

- *Személyi és tárgyi bizonyítékok felkutatása, az információk rögzítése, értékelése és a további nyomozás számára a következtetések levonása*

A személyi bizonyítékok körébe tartozik a tanúkihallgatás, a sértett kihallgatása stb. Tárgyi bizonyítékok birtokába elsősorban a szemle, illetve házkutatás lefolytatása során juthatunk. Idetartozik többek között az elkövetés eszköze, az elkövetés tárgya, az elkövetés nyomhordozói, ezek eredménye. Ide sorolható továbbá a bizonyításra alkalmas irat, illetve minden olyan tárgy, amely műszaki vagy vegyi úton adatokat rögzít (fénykép, film- és hangfelvétel). További feladat, a megszerzett információk, adatok rögzítése és elemzése, melyek meghatározzák a nyomozás irányát, egyben segítséget nyújtanak a későbbi nyomozási cselekményekhez.

²⁹⁴ A rendőrtiszt a Hajdúhadházi Rendőrkapitányságon teljesített szolgálatot, ezért a helyszíni szemle végrehajtására és a halaszthatatlan nyomozási cselekmények végrehajtására a Hajdú-Bihar Megyei RFK Fegyelmi Alosztály vezetőjeként kellett intézkednem.

²⁹⁵ Autós üldözés és lövöldözés közben meghalt egy rendőr Budapesten: a XIV. kerületi rendőrök 2010. július 23-án (péntek) délután egy közlekedési szabálysértővel szemben akartak intézkedni, de a fekete BMW-t vezető férfi nem állt meg. Ekkor a járőrök üldözni kezdték, és közben segítséget kértek. Az autót sikerült is megállítani a Baross téri parkolóban, de miután megállt, hirtelen hátramenetbe kapcsolva elütötte a szolgálati gépkocsiból kiszálló 30 éves rendőrt, aki a helyszínen életét veszítette. Hivatalos személy ellen hivatalos eljárás alatt, minősített emberölés büntetnének elkövetése miatt az elkövető életfogytig tartó szabadságvesztést is kaphat. (Magyar Nemzet, 2010. július 24. 17. o.) Két évtized óta 2010 lehet az egyik leghalálosabb év az amerikai rendőrök számára; az első félévben már 87 rendőrtiszt veszítette életét szolgálat közben. 2009 első félévében „csak” 61 rendőr halt meg. A rendőrök halálát döntően közlekedési balesetek és kisebb részben lövöldözések okozták, ezek jelentős része gépkocsival üldözés során történt. (MTI)

4.3.4. A forrónyomon felderítés szervezeti modellje

A résztvevő rendőri erők (közlekedési, közbiztonsági és nyomozói szolgálat) az úgynevezett akciócsoporthoz tartoznak, melynek vezetője az akciócsoporthoz parancsnoka. Az akciócsoporthoz parancsnokát általában a helyi rendőrkapitányságok és a főkapitányságok, vagy a magasabb szolgálati egységek vezetője havi állományparancsban jelöli ki hosszabb időre – általában egy hét időtartamra –, esetenként azonban csak egyetlen alkalomra.

Az akciócsoporthoz vezetőjének²⁹⁶ (forrónyomos parancsnok) feladatai az irányítás, a különböző szolgálati ágak beosztottai munkájának összehangolása, a beérkező információk elemzése, értékelése, a feladat-meghatározás és az ellenőrzés. Az akciócsoporthoz vezetőjének az ügyelettel (ahol működik, a Bevetésirányítási Központtal),²⁹⁷ valamint az akciócsoporthoz minden egységével (különösen a helyszíni szemlebizottság vezetőjével a nyomozócsoporthoz) vezetőjével).

A közlekedési bűncselekménytől függően az akciócsoporthoz kevesebb, de több egységből is állhat. Az akciócsoporthoz létszámát és összetételét a bűncselekmény és az elkövető társadalomra veszélyessége,²⁹⁸ valamint a rendelkezésre álló erők figyelembevételével kell meghatározni.

Az akciócsoporthoz általában a helyszíni szemlebizottság, a nyomozócsoporthoz és a járőrök – közbiztonsági és közlekedési állomány beosztottjai – tevékenykednek. Szükség esetén a forrónyomon felderítésbe bevonhatók: az illetékes körzeti megbízottak, sőt a polgárőrök, mezőőrök, halőrök, vadőrök stb.²⁹⁹

²⁹⁶ Célszerű, hogy súlyos közlekedési bűncselekmény esetén a megyei közlekedésrendészeti osztály vezetője legyen a parancsnok.

²⁹⁷ A Bevetésirányítási Központ létrehozásának egyik célja az eurokomformitás, amelynek érdekében olyan integrált több szerv állományából létrejövő egységes szolgálatot kellett létrehozni, amely magában foglalja az érvényben lévő ügyeleti feladatok jelentő és koordináló funkcióit, valamint a segélykérő telefonon érkező eseményekre való reakció biztosítását. Lásd: BÍRÓ, *i. m.*, 112. o.

²⁹⁸ Például Btk. 188. § (2) bekezdés c) és 172. § (3) bekezdés II. fordulója.

²⁹⁹ BÍRÓ, *i. m.*, 113. o.

4.3.5. A forrányomon felderítés szervezésének alapelvei

A nyomozás sikerességéhez, eredményességéhez arra van szükség, hogy a nyomozóhatóságok a felderítést³⁰⁰, a jogellenes cselekmény tudomásra jutását, illetve az elkövetés észlelését követően azonnal megkezdjék. Az eredményes végrehajtásához tervszerű, gyors, célirányos intézkedésekre van szükség, melyet csak kifogástalan szervezéssel lehet biztosítani. Minden esetben feleljenek meg a Be. és a 23/2003 BM-IM együttes rendelet előírásainak.

A forrányomon felderítés általában halaszthatatlan nyomozási intézkedések formájában valósul meg. Elrendelésére - kevés kivételtől eltekintve - a tipikusan helyszínes bűncselekmények esetében kerül sor.³⁰¹

4.3.6. A forrányomos felderítésben közreműködő személyek feladatai és jelentőségük

- *Az ügyelet feladatai a forrányomos felderítésben*

A rendőri munkában alapvető szerepet játszó ügyeletek szerepe a forrányom felderítésnél kiemelkedő fontosságú. Az ügyeletvezetőnek a tervek (helyi és országos jellegű títusterv) alapján öntevékenyen kell végeznie a feladatát, anélkül, hogy az objektumot elhagyná. Az összegyűjtött információkat – saját gyakorlati tapasztalataival, helyismeretével kiegészítve – közölni kell az akciócsoport vezetőjével. Az ügyeleteknek - ahol már működnek, ott Bevetésirányítási Központoknak - gyors és hatékony intézkedésekkel, híradástechnikai berendezéseik összehangolt felhasználásával kell segíteni a forrányomon felderítést.

Az akciócsoport összeállítása³⁰² és értesítése az ügyeletes tisztek feladata, akik a sértett által elmondottak és a helyszínre küldött helyszínbiztosító visszajelentése alapján döntenek. Az elsődleges intézkedések végrehajtásában - szükség esetén - a nyomozóhatóságok valamennyi (közlekedésrendészeti és bűnügyi, közrendvédelmi) szolgálati ága részt vesz. Az ügyelet további feladata és kötelessége a felelős vezető folyamatos tájékoztatása a megindult közlekedési bűncselekmény nyomozásának állásáról.

A halaszthatatlan nyomozási intézkedéseket, minden mást megelőzve szintén az

³⁰⁰ A közlekedési bűncselekmények ismeretlen tetteseinek felkutatása igen alapos, körültekintő munkát igényel. A kutatás során minden esetben kétirányú feladatot kell végrehajtani: 1. Kutatni az ismeretlen tettes után, 2. Kutatni az elkövetés eszközéül használt ismeretlen gépkocsi után.

³⁰¹ BÍRÓ, i. m., 175. o.

³⁰² Az eredményesebb felderítés érdekében mindig indokolt e feladatokba bevonni a települések helyi és személyi ismeretekkel rendelkező polgárőreit is.

ügyeletnek kell szerveznie. Ezen elsősorban az elkövető nyomon üldözése,³⁰³ illetve a lehetséges menekülési útvonalak időben történő lezárására, valamint a helyszín eredeti, megtaláláskori állapotának fenntartása értendő. Ez az ügyeletre beosztott gépkocsizó illetve gyalogos járőrökkel, vagy a körzeti megbízott segítségével oldható meg. A súlyos közlekedési bűncselekmények elkövetésekor keletkező veszélyhelyzet, az életveszély illetve az anyagi javakban bekövetkezett károk elhárítása, enyhítése, a közrend és a közbiztonság fenntartása illetve a helyreállítása komplex intézkedések sorozatát kívánhatja meg az ügyeletektől.”³⁰⁴

Az ügyeleti szolgálat feladata - többek között - a bejelentések fogadása, a bejelentő részletes és alapos kikérdezése, a bejelentés dokumentálása és a beszerzett adatok alapján az elsődleges feladatok meghatározása. A megyei főkapitányságokon túl ma már valamennyi helyi rendőri szerv ügyelete rendelkezik a telefonon érkező bejelentések technikai eszközzel történő rögzítésére alkalmas készülékkel, valamint hívószámkielző telefonközponttal, mellyel a bejelentések valóságtartalma visszahívással azonnal ellenőrizhető, valamint a rögzített hanganyagok későbbi szakértői vizsgálatra is alkalmasak lehetnek (például valótlan bejelentés esetén).

Az elsődleges intézkedés minden esetben a bejelentés valóságtartalmáról történő meggyőződés, amely történhet visszahívással is, de a leggyakoribb a helyszínre közterületi járőr (elsősorban közlekedési járőr) vagy körzeti megbízott rendőr küldése.

A helyszínre küldött rendőrnek meg kell kezdenie a helyszín biztosítását. A tett intézkedésekről haladéktalanul tájékoztatni kell az ügyeletet. Lehetőség szerint a helyszínen lévő személyeket igazoltatni kell, adataikat fel kell jegyezni, ki kell kérdezni ottlétük okáról. Ez különösen a helyszínelhagyásos baleseteknél fontos.

A tájékoztatást követően, amennyiben a helyszíni ellenőrzés bűncselekmény gyanúját alapozza meg, vagy a bejelentő személyesen tesz – erre vonatkozó – bejelentést vagy feljelentést, az eset körülményeitől függően az alábbi intézkedéseket kell megtenni:

- Ha a sértett megsérült, intézkedni kell orvosi vizsgálatára és ellátására a mentőszolgálat értesítésével.
- Ha a helyszínen veszélyhelyzet alakult ki, vagy műszaki mentés válik szükségessé, intézkedni kell a tűzoltóság értesítéséről.

³⁰³ A személykörözés általában a nyomonüldözéssel kezdődik, majd a körözés elrendelését az adatgyűjtés és a szervezett kutatás követi. A nyomon üldözés sokirányú, közvetlenül a bcs. elkövetése után foganatosított nyomozási cselekmény. Akkor lehet végrehajtani, ha rendelkezésre állnak az előfeltételei: 1.a bcs. elkövetése és a tudomásra jutás között viszonylag rövid idő teljen el, 2. ismert legyen az elkövető menekülési útvonala, 3. személyi és tárgyi feltételek. Lásd. BÍRÓ, *i.m.* 181. o.

³⁰⁴ BÍRÓ, *i. m.*, 114. o.

- Ha a bűncselekmény elkövetése óta rövid idő telt el, gépjárművel való menekülés esetén a közterületi rendőri állomány összevonásával intézkedni kell a település ki- és bevezető útjain Ellenőrző-Áteresztő-Pontok (EÁP) telepítésére.³⁰⁵
- A szomszédos helyi rendőri szervek ügyeletein keresztül intézkedni kell a szomszédos települések bevezető útjain EÁP-ok telepítésére.
- Amennyiben a szemle során beszerzett adatok indokolják, azonnal értesíteni kell a határrendészeti szerveket, a szomszéd megyék rendőrségét, illetve ha vélelmezhető, hogy az elkövető megsérült, értesíteni kell az egészségügyi szerveket. Ellenőrizni kell az érintett területen a gépjárműjavító szolgáltatást végzőket.
- A rendelkezésére álló nyilvántartásokból a sértett által közölt adatok alapján meg kell állapítani a bűncselekmény elkövetésével gyanúsítható személy adatait, az adatok alapján a nyilvántartásokból be kell szerezni a fényképét, és erről tájékoztatni kell a saját, illetve szomszédos településeken szolgálatban lévő közterületi rendőri állományt.
- Súlyos közlekedési bűncselekmények minősített eseteiben K-akció elrendelése is indokolt lehet, ezért haladéktalanul tájékoztatni kell az annak elrendelésére jogosult vezetőt vagy helyettesét.
- Ha a sértett vagy a gyanúsított a magyar nyelvet nem ismeri, illetve siket vagy néma, gondoskodni kell tolmács kiértékeléséről.
- Gondoskodni kell továbbá bűnügyi nyomkövető kutya helyszínre irányításáról, illetve – az esettől függően – szakértők értesítéséről.
- A halaszthatatlan nyomozási cselekmények végrehajtása érdekében a közlekedésrendészeti - készenléti - szolgálat kiértékeléséről és berendeléséről, valamint munkájuk megerősítéséhez további rendőri erők, illetve polgárőrök összevonására is intézkedni kell.
- Vizsgálni kell a hatáskört és az illetékességet, szükség esetén haladéktalanul értesíteni kell a hatáskörrel és illetékességgel rendelkező nyomozószervet.³⁰⁶
- A lehető leggyorsabban rendőrségi felhívást kell közzétenni.

³⁰⁵ BÍRÓ, i. m., 114. o.

³⁰⁶ Például ha kábítószerrel befolyásolt állapotú járművezető vagy kábítószer szállító gépkocsi vezetője követi el a közlekedési bűncselekményt, értesíteni kell az illetékes megyei rendőr-főkapitányság felderítő osztályát is, akik kötelesek bekapcsolódni a nyomozásba, megtenni a szükséges intézkedéseket.

A felsorolt halaszthatatlan intézkedések elrendeléséről és végrehajtásáról hivatali munkaidőben a közlekedési nyomozó szervek vezetőinek, míg hivatali munkaidőn kívül a megyei, illetőleg a helyi rendőri szervek ügyeleteinek³⁰⁷ kell gondoskodniuk.

- *A szemlebizottság szerepe a forrónyomos felderítésben*

A szemlebizottság feladata, hogy a lehető legrövidebb időn belül, az előírások szerint szakszerűen eljárva, a bűncselekmény elkövetésének helyszínén, esetleg a cselekménnyel kapcsolatba hozható további helyszínen a szemlét lefolytassa.

A szemle keretén belül beszerzett információk jelentős mértékben befolyásolják a felderítés eredményességét. A helyszínen sok, az elkövetőre utaló nyom és anyagmaradvány lehet, amelyek rögzítése és vizsgálata alapján feltételezhető lesz az elkövető személye, illetve az elkövetői kör. A szemléről jegyzőkönyvet kell felvenni. A helyszíni szemlével egyidejűleg a menekülő tettes(ek) felkutatására és elfogására - a forró nyomon üldözés szabályainak megfelelően - haladéktalanul intézkedni kell. A forró nyomon üldözés elrendelésének a jegyzőkönyvből ki kell tűnnie. A szemléről jegyzőkönyvet kell felvenni. A forrónyomon üldözés elrendelésének a jegyzőkönyvből ki kell tűnnie.³⁰⁸

- *A nyomozócsoport szerepe a forrónyomon felderítésben*

A forrónyomon felderítés szervezeti egysége a nyomozócsoport. Minden csoportba be kell osztani a baleset helyszínelő és - vizsgálót is. A csoport élén a parancsnok áll. A forrónyomos csoport tevékenysége komplex, melyet az adott esemény jellege, a cselekmény társadalomra veszélyessége határoz meg. Legfőbb és legnehezebb feladatuk, hogy az információhalmazból, olyan verziókat állítsanak fel, melyek ellenőrzése alapján a lehető legközelebb kerüljenek a bűncselekményt elkövető személyhez. A sikeres felderítés érdekében össze kell gyűjteni az összes tárgyi és személyi jellegű bizonyítékot, amelyhez céltudatos, összehangolt munka szükséges.

A helyszínről kiindulva folytatják a tanúkutatást, adatgyűjtést, ennek keretében meg kell keresni valamennyi autójavítással, bontással foglalkozó vállalkozást. El kell végezni a

³⁰⁷ Mind hivatali, mind hivatali időn kívül a bejelentéseket (akár szóban, akár telefonon keresztül) a nyomozóhatóságok ügyeleti szolgálatot ellátó tagja fogadja, ezért fontos, hogy e feladatot arra alkalmas, rátermett és képzett rendőr lássa el. A megyei főkapitányságok ügyeletein viszonylag képzettebb, felkészültebb állomány dolgozik, de a városi (helyi) rendőrkapitányságokon sajnos gyakran előfordul, hogy ezt a munkakört olyan személyekkel töltik be, akik közterületi vagy bűnügyi nyomozói munkára nem alkalmasak vagy nem váltak be, mely komoly jogi és taktikai hibák eredője, mivel az ügyeleti szolgálatnak meghatározó szerepe van az eljárási cselekmények és intézkedések sorrendjének meghatározásában és végrehajtásuk irányításában és koordinálásában.

³⁰⁸ BÍRÓ, i. m., 89. o.

sértett, valamint a tanúk kihallgatását, majd az így beszerzett információkat elemezni és értékelni kell, annak érdekében, hogy megválaszolható legyen az a kérdés, milyen relevanciával bírnak az adott ügyre vonatkozóan. További feladatuk, a lehetőségekhez mérten, a fentiekben megfogalmazott és e szerint végrehajtott felderítő tevékenység alapján ismertté vált elkövető felkutatása, elfogása, kihallgatása.

A forrányomos felderítésnek - mint arra már korábban utaltam - az ismeretlen tettes kilétének megállapítása mellett, a bizonyítékok összegyűjtése, és a bűncselekménnyel okozott kár megtérülésének biztosítása is fontos feladata. A nyomozócsoporthoz kötelessége a személy és tárgykörözés elrendelése is.³⁰⁹

- *A járőrök szerepe a forrányomos felderítésben*

A közlekedési, de ha szükséges, a közrendvédelmi járőrök is sok esetben a nyomozócsoporthoz azonos munkát - mint például az adatgyűjtés, tanúkutatás, elfogás - végeznek. A járőrök elsődleges feladata a helyszín, és annak környezetének biztosítása, lezárása valamint ellenőrző áteresztő pontok létrehozása.

- *A nyomkövető kutya alkalmazása mint a forrányomon felderítés egyik elengedhetetlen eszköze*

„A nyomon üldözéshez a szolgálati kutya³¹⁰ alkalmazása - ha ennek előfeltételei fennállnak - elengedhetetlen követelmény, mivel több feladat is megoldható így. Szagnyomaink³¹¹ bármilyen velünk kapcsolatba kerülő tárgyon megmaradnak - pl. gépkocsi üléséről szagnyomrögzítés.

- *A sértett szerepe a forrányomos felderítésben*

A múltbeli cselekvés rekonstruálásába a sértettet is ajánlatos bevonni (az objektivitás elvének megsértése nélkül), ugyanis a szemle alkalmával, a helyszínen nagy segítségére lehet a szemlebizottságnak.³¹²

- *A tanú szerepe a forrányomos felderítésben*

³⁰⁹ Körözés: az ismeretlen helyen lévő személy vagy tárgy felkutatása, illetve ismeretlen személy vagy holttest személyazonosságának megállapítása érdekében végzett intézkedések összessége. (BÍRÓ, i. m., 168. o.)

³¹⁰ A bűnügyi szolgálati kutya alkalmazásából származó eredmények természettudományosan igazolhatók, s a konkrét büntető ügyek is arról tanúskodnak, hogy a módszer igénybevétele jelentős mértékben hozzájárul a bizonyítás eredményességéhez. (A büntetőeljárásról szóló 1998. évi XIX. törvény i.m., 451. o.)

³¹¹ A „szagnyomok” szubmikrométerű anyagmaradványok, a helyszínen nem láthatók és - mert nem szándékosan keletkeznek - szándékosan nem is semmisíthetők meg. A láthatatlan szagmaradvány felkutatása és rögzítése a helyszínen megköveteli a bűncselekmény gondolati rekonstrukcióját, hiszen szag csak ott keletkeztethető, ahol az elkövető közvetlen érintkezésben volt a helyszín valamelyik objektumával. (BARTA, i.m., 256. o.)

³¹² BÍRÓ, i. m., 180. o.

Minden bűncselekmény kapcsán indult nyomozás alkalmával fontos a tanúk felkutatása és részletes kihallgatása, mivel az általuk elmondottak alapján verziókat állíthatunk fel, erősíthetünk meg, illetve zárhatunk ki.

A legfontosabb a felfedező tanú meghallgatása illetve kihallgatása, ugyanis ő tudja a legtöbbet az ügyel kapcsolatban elmondani.

Összefoglalva: közlekedési bűncselekmények esetén viszonylag ritkán, csak kiemelten súlyos közlekedési bűncselekmények esetén kerül sor a forrányomon felderítés (üldözés) bevezetésére. Amennyiben szükségessé válik, a teljes közlekedésrendészeti állomány - a bűnügyi és közrendvédelmi állomány segítségével - a lehető legnagyobb létszámmal hajtja végre.

4.4. A nyomozás tervezése, a verziók³¹³ szerepe

4.4.1. A nyomozás tervezése, szervezése³¹⁴

A közlekedési baleset helyszíni szemléjének eredményeként választ kaphatunk arra, hogy történt-e közlekedési vagy üzemeltetési szabályszegés, vagy a cselekmény foglalkozási szabályszegésnek minősül-e. Amennyiben közlekedési balesettel összefüggésben bűncselekmény megalapozott gyanúja miatt nyomozást kell elrendelni, az ügyeknek itt két típusát különböztetjük meg, úgy mint ismeretlen tettes³¹⁵ által, illetőleg ismert tettes által elkövetett bűncselekmények. Az első esetben a felderítés és a bizonyítás érdekében kell végrehajtani a nyomozási cselekményeket, míg a második esetben csak a bizonyítás érdekében kell folytatni a nyomozást. Behatárolható, vagy pontosan meghatározható az elkövetők köre, ezzel összefüggésben az alanyi és tárgyi oldal ismérveinek fennállta vagy

³¹³ A verzió fogalma - a legáltalánosabb értelemben - változat; egy-egy esemény, történés, tény értelmezésének, magyarázatának, előadásának a módja. „A verzió a bűncselekmény egészét vagy annak valamely részét megmagyarázó feltételes logikai ítélet, a nyomozási tervvel szoros kölcsönhatásban álló taktikai eszköz, amelynek a segítségével meghatározható a büntetőeljárásban a bizonyítás tárgya, valamint a bizonyító tények és a bizonyítékforrások köre.” [LAKATOS János, *A verziók szerepe a nyomozásban*, In: *Kriminalisztika*, (szerk.: BÓCZ Endre) BM Kiadó, 2004., 1050-1051. o.]

³¹⁴ A nyomozás gyorsasága és a bizonyítás teljessége érdekében a nyomozás tervezése során meg kell határozni, hogy:

a) milyen körben, összefüggésben és részletességgel kell feltárni a bizonyítás tárgyához tartozó tényeket,
b) a bizonyítás tárgyát alkotó tények megfelelő feltárásához milyen tárgyi bizonyítási eszközöket, okiratokat kell felderíteni, összegyűjteni és biztosítani,
c) milyen további nyomozási cselekményeket, milyen határidővel kell végrehajtani. (BÍRÓ, i. m., 185. o.)

³¹⁵ Be. 73. § és 23/2003 (VI. 24.) BM-IM e. r. (NYOR), valamint ide vonatkozó ORFK intézkedések és utasítások alapján kell lefolytatni.

hiánya. Lehetőség van annak elbírálására, hogy a további felderítés, valamint bizonyítás milyen nyomozási cselekményeket tesz szükségessé.³¹⁶ A nyomozást megtervezni³¹⁷ akkor a legcélszerűbb, ha a halaszthatatlan intézkedések megtörténtek, és a helyszíni szemle (halottszemle) eredményeiből már levonta a nyomozó hatóság a konklúziót. Azért érdemes a nyomozás e szakaszában tervezésekbe bocsátkozni, mert egy közlekedési bűncselekmény elkövetőjének felderítése nem történhet ugyanazon szempontok és bizonyítékok alapján, hiszen minden eset egyedi. Ezért szükség van a sikeres nyomozás érdekében az elkövetéssel kapcsolatos verziók³¹⁸ felállítására. Alapkövetelmény e tevékenység kapcsán a tényhez kötöttség és konkrétság elvének érvényesítése.

Elsőként a már összegyűjtött adatokat, bizonyítékokat kell számba venni, és össze kell vetni a korábbi, hasonló bűncselekmények során lefolytatott nyomozásokkal, a bizonyítás tárgyával, valamint a kriminalisztikai alapkérdésekkel. Az elemzésből levont következtetések alapján lehet elkészíteni az alapverziókat, melyek lehetnek: szándékos közlekedési bűncselekmény, emberölés,³¹⁹ öngyilkosság, véletlen közlekedési baleset vagy természetes halál. Az alapverziókat³²⁰ ellenőrizni kell, hogy milyen összefüggések esetén igazolható az adott verzió, vagyis hogy mikor állja meg a helyét a feltevés. Ezekre a még tisztázatlan kérdésekre, tényekre irányul a nyomozás. Az alapfeltevésekből ezután sokkal konkrétabb, az adott esetre vonatkozó további feltevések tehetők, így a nyomozás során elvégzendő felderítés és bizonyítás feladatai is kijelölhetővé válnak. Így további verziókat lehet megállapítani a cselekmény menetére, jogi minősítésére vonatkozóan; az áldozat körülményeire; az áldozat és elkövető viszonyára, kapcsolatára; az elkövetés időpontjára, eszközére és módjára; valamint a motívumra és a célzatra.

³¹⁶ BARTA Endre, *A halaszthatatlan nyomozási cselekmények és igazságügyi szakértői munka közötti közlekedési bűncselekmények esetén*. Rendvédelmi füzetek, Budapest, 2000., 16. o.

³¹⁷ A közlekedési bűncselekmények közül a legtöbb nem minősül bonyolultnak, a tettesek általában ismertek, de ha nem, akkor is néhány napon belül kiderül, hogy ki volt az elkövető. Célszerű készíteni nyomozási tervet, de a kiemelten súlyos közlekedési bűncselekmények esetén kötelező.

³¹⁸ Közúti közlekedési baleset miatt indított nyomozás tervezése is igényelheti verziók felállítását a balesetben érintett gépjárművek mozgásának elemzése, a balesetben részes személyek figyelmét befolyásoló körülmények, az időjárási, világítási és útviszonyok közötti összefüggések, illetve az okozatosság fennállása, vagy kizárása tekintetében.

³¹⁹ Az elmúlt években előfordultak olyan emberölések, illetve kísérletek, amikor gépkocsival szándékosan gázolták el vagy kísérelték meg, ilyenkor természetesen a gépkocsi csak az elkövetés eszköze, és hatásköri és illetékességi szabály alapján a bűnügyi szervek folytatják le a nyomozást.

³²⁰ BÍRÓ, i. m., 244. o.

4.4.2. Híváslisták elemzése:

Közlekedési bűncselekmények esetén, ha az elkövető ismeretlen, minden esetben meg kell kísérelni a mobiltelefonszámuk híváslistáinak cellapozíciói alapján a tartózkodási helyük megállapítását. Az excel táblázatban történő összerendezése (például hívó, hívott, dátum), majd az ismert telefonszámok hívószámainak megkeresése révén a kapcsolatok számát, idejét meg lehet állapítani. Az úgynevezett Rachel - program, kifejezetten híváslisták elemzésére, kapcsolatok keresésére szolgál. A nagyszámú híváslisták elemzéséhez a főkapitányságok elemző-, értékelő osztályát lehet segítségül hívni. A híváslisták az egyes személyek hozzávetőleges mozgásának, útvonalának (cellapozíciók által), két személy találkozási pontjának (mindkét szám azonos időben, azonos cellában van) megállapítását is lehetővé teszik.³²¹ Ezen adatok, azonban csak iránymutatásként szolgálnak.

A nyomozás teljessége, objektivitása és gyorsasága, a nyomozási cselekmények és intézkedések magas hatásfoka, a beszerzett információk megőrzése és felhasználása, a nyomozásban résztvevő erők együttműködése nem nélkülözheti a tervszerűséget és a szervezettséget. A nyomozás tervezése - a rendelkezésre álló adatok alapján, a konkrét feltételek és a gyakorlati tapasztalatok figyelembe vételével - a nyomozási feladatok meghatározása és az azok teljesítésére vonatkozó előzetes elképzelések összeállítása.

A *nyomozási terv* tartalmazza:

- az adott időpontban meghatározható célokat
- azokat a feladatokat, amelyeket előre láthatóan el kell végezni
- a végrehajtás lehetséges módjait.

A *nyomozás szervezése* a kitűzött feladatok végrehajtásához szükséges feltételek biztosítása, a tervben megfogalmazott igények és a lehetőségek összehangolása. A szervezés lényege a hatékonyság, az erővel, eszközökkel és idővel történő minél jobb gazdálkodás.

³²¹ Konkrét ügyben, a gyanúsított nem ismerte el, hogy a segítségnyújtás elmulasztásos ügyben érintett telefonszám az övé. A tőle lefoglalt másik SIM kártya és a kérdéses telefonszám híváslistáinak cellapozíciói alapján megállapítható volt, hogy a két SIM kártya ugyanazon cellákba ugyanabban az időben jelentkezett fel, azaz egyszerre egy helyen tartózkodott és mozgott, így a SIM kártya, ezáltal a telefonszám használata bizonyíthatóvá vált.

4.5. Sajtótájékoztató, tömegtájékoztatás³²² a nyomozás elősegítése érdekében

Mivel a médiumok szerepe napjainkban egyre meghatározóbb, ezért a nyomozás során sem lehet a sajtót figyelmen kívül hagyni. Ezért a nyomozó hatóság a sajtó útján tájékoztatást adhat az előtte folyamatban lévő nyomozás tárgyában azokról az eljárási cselekményekről és intézkedésekről, melyekről önállóan rendelkezett. A hiteles és pontos tájékoztatás érdekében a sajtó rendelkezésére bocsátja a szükséges adatokat és felvilágosítást. Így közölni lehet az eljárás során megállapított tényeket, a bűncselekmény körülményeit és okait, a nyomozó hatóságnak a felderítés és a bizonyítási eszközök beszerzése érdekében tett intézkedését és az eljárás állását. Segítségnyújtás elmulasztása esetén a közlekedési szervek minden esetben élnek rendőrségi felhívással, mely jelentősen segíti a nyomozást.

4.6. Tanúvallomás³²³

4.6.1. A tanú fogalma és a tanúkihallgatás³²⁴

A közúti közlekedési bűncselekmények tanúi - gyakran egyben sértettek is - rendszerint önként jelentkeznek. Számtalan olyan eset van azonban, amikor a tanúk felkutatására intézkedni kell.³²⁵ Véleményem szerint a tanúkihallgatás a büntetőeljárás fontos eszköze arra, hogy a bűncselekmény felderítése sikeres legyen. A tanú által elmondottak olyan

³²² Az egész országban így Hajdú-Bihar megyében is a bűnügyi és a közlekedési szervek rendszeresen fordulnak „Rendőrségi Felhívás”-sal az állampolgárokhoz, akik jelentős segítséget adnak a sikeres nyomozásokhoz. Minden hátrányával számot vetve, a kriminalisztika a felderítést segítő, adatok gyűjtésére alkalmas lehetőségként tartja számon a tömegkommunikációs eszközök bevonását a nyomozásba. A helyszínről eltávozott és az ügyet gyorsan elfelejtő tanúk is tudomást szerezhetnek ily módon a hatóság kéréséről. BÍRÓ, *i. m.*, 141. o.

³²³ A személyi jellegű bizonyítékok, így a tanú vallomása is a büntetőeljárásban még mindig meghatározó bizonyítási eszköznek számít. Ahhoz, hogy a vallomások hitelt érdemlősége eldönthető legyen, ismerni kell a vallomás kialakulását befolyásoló objektív és szubjektív tényezőket is.

³²⁴ A LB. Büntető Kollégiumának 4/2007. BK véleménye: A Be. 83. §-ának (1) bekezdése általános szabályként kimondja: ha a tanút korábban gyanúsítottként hallgatták ki, a 82. § (1) bekezdés b) pontja alapján a tanúvallomást megtagadhatja. De ez nem akadályozza annak, hogy a terheltként történő kihallgatásról készült jegyzőkönyvet a bírósági eljárásban felolvassák. A Be. 296. §-ának (3) bekezdése szerint azonban a tanú hozzájárulása nélkül nem olvasható fel a vallomásának az a része, amelyre a 82. § (1) bekezdés b) pontja vonatkozik. (LIZICZAY Sándor, *A tanú fogalma*, Collega, 1999/10., 20. o.), valamint 9/2007. BK vélemény

³²⁵ Ilyenkor a lehető legtágabb körben kell végezni a tanúk felderítését. Közlekedési bűncselekmények elkövetése esetén fontos információkkal szolgálhatnak a gépjárműjavítást végző autósszalónok, vállalkozók, akikhez a balesetben sérült gépkocsit javításra beszállították, továbbá a közlekedési ágazatban dolgozók, közszolgáltatási ágak alkalmazottai, az egészségügyben dolgozók.

fontos információk, melyek a bűncselekménnyel kapcsolatos releváns tényekre vonatkozhatnak.

A tanúvá válásnak két alapvető feltétele van. Az első, hogy az észlelés jogilag releváns tényekre, körülményekre, eseményekre vonatkozzon, melyek a későbbi büntetőeljárás alapjául szolgálnak. A második, hogy a személy tanúi minőségben szerepeljen az ügyben, azaz eljárásjogi értelemben részese legyen a későbbi eljárásnak.³²⁶ Tanúként az hallgatható ki, akinek bizonyítandó tényről tudomása lehet. Akit tanúként megidéztek,³²⁷ ha a törvény kivételt nem tesz, köteles vallomást tenni. A tanúk kihallgatásakor tisztázni kell, hogy a közlekedési bűncselekmény (baleset) bekövetkezésekor hol tartózkodott, látta-e a baleset teljes lefolyását. A tanúkihallgatás³²⁸ lefolytatása, eredményeinek értékelése jelentős felkészülést, szakmai jártasságot és empátikus készséget igényel a nyomozó hatóság részéről. Mindenképpen meg kell győződni a tanú esetleges elfogultságáról, valamint a kihallgatás helyét és idejét körültekintően kell megválasztani. Bonyolultabb ügyekben célszerű írásbeli kihallgatási tervet készíteni. Mivel az elkövető felderítéséhez minden, látszólag lényegtelen információ jelentős lehet, ezért a tanúkihallgatás lefolytatásánál végig kell hallgatni a tanút, hiszen a visszakerdezés/rákérdezés szuggesztiót³²⁹ válthat ki benne. Azonban azért fontos tisztázni a figyelmének módját - spontán vagy tudatos, általános vagy fokozott -, hiszen vallomásának jelentékenysége ez is nagymértékben befolyásolhatja. A vallomás ellenőrzése során nagy súlyt kell fektetni a hamis tanúvallomások kiszűrésére. Ezt könnyítendő az alábbi négy típusra vezethető vissza a hamis tanúzás.³³⁰ Az első típusba tartozó tanú el akarja kerülni a tanúzással járó felelősséget, idővesztéseket; elhallgat fontos részleteket, mert haragszik az ügy résztvevőire. Más esetben rokonszenv fűzi valamelyikükhöz vagy nem akar kárt okozni a gyanúsítottak a hozzá fűződő rokoni kapcsolat, szolgálati függőség miatt. A tanúk harmadik típusa fél a gyanúsítottak vagy hozzátartozóik bosszújától; attól, hogy maga is

³²⁶ VARGA Zoltán, *A tanú a büntetőeljárásban*. Complex Kiadó, Budapest, 2009., 15.o.

³²⁷ A tanú a tárgyaláson az idézésre - a zárláncú távközlési hálózaton történő kihallgatást kivéve (Be. 244/A-244/D. §) - személyesen köteles megjelenni és - ha nincs oka a vallomás megtagadására - vallomást tenni. Ez alól a Be. 87.§-a két kivételt ismer.

³²⁸ A bűnügyi statisztikák ugyan nem tartalmazzak az egy évben kihallgatott tanúk adataira vonatkozó számokat, az ismertté vált bűncselekmények mennyiségéből mégis arra következtethetünk, hogy a tanúként kihallgatott személyek száma évente több százezerre tehető. Szinte nincs olyan büntetőeljárás, amelynek során ne kerülne sor tanúkihallgatásra és a tanú közreműködésével elvégzett bizonyítási eljárásra (szembesítésre, bizonyítási kísérletre vagy szemlére, esetleg helyszíni kihallgatásra). (SZALAI Géza, *A büntetőeljárásról szóló 1998. évi XIX. törvény ... i. m.*, 283. o)

³²⁹ Más személy tudatának vagy magatartásának befolyásolása bizonyos szavakkal, vagy egyéb pszichikai ráhatással

³³⁰ TREMMEL Flórián, FENYVESI Csaba, HERKE Csongor, *Kriminalisztika Tankönyv... i.m.*, 377-378. o. csoportosítását alapul véve

belekeveredik az ügybe, vagy attól, hogy a korábban bármely okból tett nem valóságos vallomását leleplezik. Végül az is lehetséges, hogy azért tesz hamis vallomást, mert felbujtották vagy egyszerűen szereplési vágya van. A közlekedési bűncselekmény nyomozása során a tanúk kihallgatásának lefolytatásával kapcsolatban érdemes néhány tényt kiemelni. A tanú a kihallgatásának megkezdése előtt kérheti a személyi adatainak zártan kezelését, illetve személyi védelme biztosítását, viszont előbb az ezt megalapozó okokat elő kell adnia. Megtagadhatja a vallomástételt a törvényben meghatározott okok esetén, azonban az ezek fennállásának megítéléséhez szükséges kérdésekre válaszolnia kell. A tanú kihallgatását úgy kell lefolytatni, hogy lehetőleg újabbra ne kelljen sort keríteni. A bíróság, az ügyész, illetőleg a nyomozó hatóság engedélyezheti, hogy a tanú a szóbeli kihallgatását követően vagy helyette írásban³³¹ tegyen vallomást. Moravcsik Emil ideggyógyász megállapította már több, mint 100 évvel ezelőtt, hogy a gyerekek pontos megfigyelők és jó a visszaadóképességük, ugyanakkor befolyásolhatók és a valóságot könnyen meghamisítja fantáziájuk, felelőtlenségük.³³²

Neuherz több évtizedes tapasztalataira hivatkozással a sértettek viselkedését annak tudatos választása alapján csoportosítja, így létezik olyan, aki:³³³ igazat mond, nem mond igazat, fenyegetett helyzetben van, szégyenkezik, fél a retorziótól, nem kíván feljelentést tenni, elfogult, megvesztegették, nem vagy csak részben emlékezik, nem akar tanúskodni, vagy nem akarja, hogy a neve a tanúk között szerepeljen. Molnár szerint³³⁴ a tanúk a következőképpen tipizálhatóak: érdekelt, érdektelen, igazmondó, hamis, stb.

A bírói gyakorlatban általában a szavahihető és szava hihetetlen csoportosítást alkalmazzák.

³³¹ Az ügyész a 11/2003 (ÜK. 7.) LÜ utasítás 16. §-a szerint akkor engedélyezi, hogy a tanú írásban tegyen vallomást, ha az a tanú személyes körülményei, így különösen idős életkora, egészségügyi állapota, mozgáskorlátozottsága, a közlekedési nehézségek miatt, esetleg az ügy sajátosságaira tekintettel (pl.: ha az újsághirdetés útján elkövetett csalásnak nagy számú sértett esik áldozatul, a bizonyítás sablonos volta miatt) indokolt. Az ügyész az engedély megadásakor figyelmezteti a tanút a vallomástétel akadályaira, és a hamis tanúzás következményeire, és a vallomás megtételére határidőt jelöl meg. Ha a tanú a megjelölt időre nem tesz vallomást, és ennek okára sem ad magyarázatot, a tanút megidézi.

³³² BALOGH J., MORAVCSIK E., *A tanúvallomások pszichológiájának tárgyalása*, Jogtudományi Közlöny, 1908./8., 253-257. o.

³³³ NEUHERZ P., *A sértett, a tanú és a gyanúsított kihallgatásának gyakorlati kérdései*, Belügyi Szemle, 1997/9., 108-113. o.

³³⁴ MOLNÁR J., *Kriminálisztika tudománya V. – A tanú és a terhelt kihallgatásáról*. In: Kriminológiai és kriminálisztikai tanulmányok, (szerk.: Irk Ferenc) XXXVI. Közzéteszi az Országos Kriminológiai és Kriminálisztikai Intézet, Budapest, 1999., 36. o.

4.6.2. A tanúvallomás befolyásolása³³⁵

Molnár a tanúvallomást befolyásoló szempontok szerint is csoportosítja a tanúkat. Az észlelésekkel kapcsolatos benyomásokra való reagálás alapján megkülönböztethető objektív és szubjektív típusú tanú. Az objektív típusú tanúnál kevés szerepet játszanak az észleléssel kapcsolatos érzelmi benyomások, míg a szubjektív típus minden jelenséget a saját élményein keresztül igyekszik megvilágítani, és nem törekszik a valóság megismerésére.³³⁶

A bírói gyakorlatban általában a szavahihető és szava hihetetlen csoportosítást alkalmazzák.

A befolyásolás természete és ismérvei: A Be. a befolyás pontos fogalmát nem határozza meg, ezért annak a magyar nyelvben használt általános jelentéséből kell kiindulni. A Magyar Értelmező Kéziszótár szerint: „A befolyásolás olyan hatás, amely valamely (kedvezőtlen) irányba térítő módon érvényesül. Az befolyásolható, akinek az akaratára, állásfoglalására, érzelmeire könnyen lehet hatni.”³³⁷

A Be. alapján megkülönböztethetünk olyan szándékos befolyásolást, melynek hatására a vallomást tevő tudatosan valótlan vallomást tesz és olyan tudatos vagy nem tudatos befolyásolást, melynek hatására a tanú vagy a terhelt nem feltétlenül szándékosan, de nem valós válaszokat ad a feltett kérdésekre.³³⁸

Már Beccaria is felhívta a figyelmet a szuggesztív kérdések veszélyeire. A szuggesztív kérdések jellemzője, hogy közvetlenül a bűntettre vonatkoznak, és egyenes választ adnak a vádlott nyelvére.³³⁹ A XX. század első felében már kutatások kezdtek el foglalkozni azzal, hogy az emberek hogyan értenek meg és hogyan emlékeznek vissza közönséges, célirányos eseményekre. Ebben az időben mutatta ki Stern William, hogy a normál személyek is mennyire tévednek a megfigyelés és a reprodukálás során, és hogy mennyire függ a válasz a feltett kérdésektől.³⁴⁰

³³⁵ BÍRÓ, i. m., 127. o.

³³⁶ ELEK Balázs, *A vallomás befolyásolása a büntetőeljáráásban*, Tóth Könyvkereskedés és Kiadó Kft., Debrecen, 2008., 23. o.

³³⁷ *Magyar értelmező kishozár*, (szerk.: JUHÁSZ J., SZŐKE I., O.NAGY G., KOVALOVSKY M. szerk.), Akadémiai Kiadó, Budapest, 1975., 101.o.

³³⁸ ELEK, i.m., 35. o.

³³⁹ BECCARIA, C.: *Bűntett és büntetés*. Révai L. kiadása, Budapest, 1887., 29. o.

³⁴⁰ Allport, G. W., William Stern, *The American Journal of Psychology*, Vol. 51, No. 4. Oct. 1938), 770-773. o.; MORAVCSIK E., *A tanúvallomások pszichológiájának tárgyalása*, Jogtudományi Közlöny, 1908/33. szám, 253- 256. o.

Figyelembe kell venni a vallomást befolyásoló *objektív tényezőket*, melyek a következők: tudomásszerzés helye, ideje, forrásai, módja, eszközei, a megszerzés objektív körülményei, így az észlelt jelenség jellege, lefolyásának gyorsasága összessége, a látást, a hallást, a konkrét esetben befolyásoló tényezők. Ide tartozik még megvilágítás, a távolság és az időjárási viszonyok is.³⁴¹

Fontos szerepet játszanak a *szubjektív tényezők* is. Ezek a vallomástevő személyéhez közvetlenül kapcsolódó tényezők. Ilyennek tekinthetők az életkor, a nem, az érzékszervek állapota, a fáradtság, azaz a fiziológiai tényezők, valamint az értelem, a szakismeret, a figyelem, az érzelmek, mint pszichikai tényezők. Szintén fontos a tanú érintettsége a büntetőügyben.

4.6.3. A befolyásolás és az intelligencia problematikája a nyomozás szakaszában

A büntetőeljárás főbb szakaszai közül csak a nyomozási szakaszcól lesz szó, mivel a vallomástétel szempontjából számomra ennek van jelentősége.

Az intelligencia hányadoson kívül számos egyéb tényező is hatással lehet arra, hogy milyen vallomást tesznek a terheltek akár a nyomozási, akár a tárgyalási szakaszban. A büntetőeljárás kezdetén a nyomozási szakban, véleményem szerint a legnagyobb problémát a vallomástétel előtti figyelmeztetések jelentik. A jogi terminológia elsősorban jogban jártas emberek számára érthető, amely ismeretek elsajátítása éveket vesz igénybe. A figyelmeztetések nyelvezete nehezen értelmezhető a jog világában járatlan emberek számára, mivel szakkifejezésekkel túlsúlyolt, és megfogalmazása körülményes. Egy alacsony intelligenciával rendelkező vádlott számára már a figyelmeztetések értelmezése is „elrettentő” hatással bírhat. Ezért a kihallgatás, már a kezdetektől fogva kellemetlenné válik. A nyomozó hatóság tagjai sokszor nem fordítanak kellő időt arra, hogy elmagyarázzák, és a hétköznapi nyelvezetre fordítsák a figyelmeztetésben foglaltakat.

Az alacsony intelligenciával rendelkezők többnyire titkolják ezen hiányosságukat, mivel tisztában vannak ennek megbélyegző hatásával. Az alacsony intelligencia a legszélsőségesebb eseteket kivéve, fizikai jelekben nem nyilvánul meg, ezért a kihallatást

³⁴¹ TREMMEL, FENYVESI, HERKE, *i.m.*, 212. o.

végző nem ismeri fel, milyen nehézségei lehetnek a gyanúsítottnak.³⁴² Mindezek miatt számára a kihallgatás kellemetlen szituációvá válik, amelyből megpróbál szabadulni.³⁴³ Az ő esetükben a kellemetlenné váláshoz nem kell a hatóságnak a legdurvább kihallgatási taktikákat alkalmaznia, a hatás eléréséhez enyhébb módszerek is elegendőek (például összezavarása, tagadásba vetett hit aláaknázása).³⁴⁴ Ennek magyarázata az, hogy az alacsony intelligenciával rendelkezők problémamegoldó képessége általában hiányosságokkal rendelkezik, ezért a legkézenfekvőbbnek a menekülést tartják.

Azok, akiknek magasabb az intelligencia hányadosa- közlekedési bűncselekmények elkövetői több mint fele e kategóriába tartozik-, sokkal több megoldást képesek kitalálni a kihallgatások során. A beismerés náluk ritkább, mivel más alternatívákat is el tudnak képzelni a vallomástétel során.

Megfigyelhető, hogy a nyomozó hatóság tagjai nem fordítanak kellő figyelmet arra, hogy a gyanúsítottak személyes tulajdonságait is górcső alá vegyék, és ebből következtessenek az intelligencia hányadosára. Ennek a büntethetőség szempontjából különös jelentősége lenne, mert a kóros elmeállapot a Btk. 24. § szerint büntethetőséget kizáró, illetve a büntetés korlátlan enyhítését lehetővé tevő ok. Az elmeműködés kóros állapotának egyik változata a gyengeelméjűség. A mentális retardációnak három fokozata különíthető el, ezek súlyossági sorrendben a debilitás, az imbecilitás és az oligofrénia.³⁴⁵ A fogyatékoság egyik jele lehet az intelligencia teszten elért alacsony eredmény. Ezzel éppen azok a vádlottak vannak tisztában, akik magasabb intelligenciával rendelkezvén megpróbálják a szakértő előtt „eljátszani”, hogy intelligencia szintjük a fogyatékoság határait feszegei. Ugyanakkor azon elkövetők, akik valóban ilyen hiányosságokkal küzdenek, inkább titkolják a problémájukat, mert szégyellik, pedig a beszámítási képesség korlátozottsága általában enyhítő körülmény akkor is, ha a Btk. 24. § (2) bekezdésének alkalmazására nincs alap.³⁴⁶

³⁴²Felicity PARTON, Andrew DAY, Jack WHITE, *Empikus tanulmány az intellektuális képességek és a jogi folyamatok megértése közötti kapcsolatról vizsgálati fogságban lévő férfiak esetén*, Psychiatry, Psychology and Law 11.1 (ápril 2004), 2. o.

³⁴³Richard P. CONTI, *A hamis vallomás pszichológiája*. Hitelességi értékelés és tanúpszichológiai folyóirat. 1999. 2. évfolyam/1, 9. o. – The Journal of Credibility Assessment and Witness Psychology 1999, Vol. 2, No. 1, -The Psychology of False Confessions 9. o.

³⁴⁴BÓCZ Endre, *A gyanúsított kihallgatásának amerikai taktikájáról*, Belügyi Szemle, 2001/2., 22-36 o.

³⁴⁵NAGY Ferenc, *A magyar büntetőjog általános része*, Korona Kiadó, Budapest, 2004., 238. o.

³⁴⁶56/2007. BK vélemény.

4.7. Arc-azonosítás,³⁴⁷ a profilalkotás jelentősége

Az állandóan végbemenő változások kihatnak a világ egészére, így a bűnözésre is. A hatalmas elektronikai fejlődés és a közlekedés forradalma életre hívta a bűnözés új korszakát is, melyet a hatóságok igyekeznek a legkorszerűbb, legmodernebb eszközökkel követni. A kriminalisztika tudománya, valamint a nyomozó hatóságok is, a fejlődés új vívmányait alkalmazzák a bűnfelderítés és bizonyítás érdekében.³⁴⁸

Az azonosítás e formája a XIX. században vált jelentőssé. A bűnözői leleményesség miatt azonban az ekkor alkalmazott rendszerek meghaladottá váltak. Ezért újabb módszereket dolgoztak ki azonosításhoz (Identi-Kit, Photo-Fit), melyek a tanúk közreműködésén alapulnak. Ezek használata a technikai fejlődés miatt háttérbe szorult és előtérbe kerültek a számítógép-alapú rendszerek.

A jelenleg alkalmazott módszerek közül említést érdemel a Com-Photo-Fit, melynek alapja továbbra is a tanú iránymutatása, mivel a tanú az, aki a számítógépben tárolt arcvonások közül kiválasztja az elkövetőre jellemzőeket.

Németország egyes területein alkalmazzák a Minolta Montage Syntetizer rendszert, amely olyan képösszeolvasztási technika, ami a fényképen szereplő arcvonásokat manipulálja és beilleszti az arcformába a számítógép segítségével. Emellett már szélesebb körben alkalmazzák a Photosketch és a First képmanipulációs rendszereket.

Ezen rendszerek alkalmazásának az a hátránya, hogy csak a fizikai tényezőket vizsgálják, a pszichikai tényezőket nem. A jelenlegi és jövőbeli kutatások célkitűzése egy olyan rendszer kidolgozása, mely biztosítja a tanú emlékezetének felelevenítését, felismerési képességeinek fejlesztését. Már ma is létezik egy hasonló program (E-Fit, CD-Fit), azonban csak néhány országban (például Nagy Britannia) használják.

A profilalkotás³⁴⁹ eredményeként létrejön a személyiségprofil, amely nem más, mint egy rövid, szemléletes leírás, ami tömören összefoglalja az adott személy jellemzőit, tulajdonképpen az elkövető lehetséges személyleírását próbálják megadni. A személyiségprofil-készítést Fenyvesi Csaba tanulmányában speciális kriminalisztikai ágazatnak tekinti. A profilkészítés funkcióiról más-más nézetek alakultak ki. Brent E. Turvey szerint a profilalkotás nyomozás során betöltött funkciói a következők:

³⁴⁷ A súlyos közlekedési bűncselekményeknél.

³⁴⁸ PETHŐ Erzsébet Margit, *i.m.*, 3. o.

³⁴⁹ LŐRINCZY szerint a profilalkotás bizonyítási eljárás lehetne. (LŐRINCZY György, *Gondolatok a bizonyítási eljárás törvényességéről a büntető eljárásban*, In: Emlékkönyv dr. Szabó András egyetemi tanár 70. születésnapjára, Szeged, 1997., 218. o.)

- „leszűkíteni a lehetséges elkövetők körét, illetve megtalálni a legvalószínűbb elkövetőt a sok lehetséges elkövető közül;
- segítséget nyújt a bűncselekmények felderítéséhez és megértéséhez a helyszínen talált nyomok és viselkedési jegyek azonosításával és elemzésével (például modus operandi, signature aspects);
- segítséget nyújt a nyomozóknak verziók felállításához és nyomozási stratégiák elkészítéséhez.”³⁵⁰

4.8. A gyanúsított kihallgatása³⁵¹

A közlekedési bűncselekmények gyanúsítottjainak döntő többsége büntetlen előéletű, hétköznapi, rendes dolgozó ember. E bűncselekmény-kategóriánál előfordulnak olyan esetek, amikor súlyos bűncselekmények esetén is a gyanúsított önként jelentkezik.³⁵²

A büntetőeljárásban gyanúsított az a személy, aki a bűncselekmény elkövetésével megalapozottan gyanúsítható.³⁵³ Jogai négy nagy csoportba sorolhatók. Az első a büntetőügy megismerésével, a másik az előbbre vitelével kapcsolatosak. Az ügy megismerésével kapcsolatos jogok csoportjába tartozik a gyanúsítás és a vád, valamint ezek változásának megismeréséhez fűződő, a jelenléthez, az iratok megismeréséhez és a felvilágosításhoz való jog. A másodikba a védekezésre való felkészülés, a védelmére szolgáló tények, adatok előadásának, az indítványok és észrevételek megtételének joga és a jogorvoslati jog tartozik. Ezek a jogok minden gyanúsítottat megilletnek. A fogva tartott gyanúsítottak azonban a fogva tartás jogkorlátozó hatásának ellensúlyozását szolgáló többletjogai is vannak, mint a védőjével, külföldi gyanúsított esetén államának konzuli

³⁵⁰ TATÁR László, Profilalkotás a bűnüldözésben In: Emlékkönyv Irk Albert egyetemi tanár születésének 120. évfordulójára, (szerk.: KORINEK László, KÓHALMI László, HERKE Csongor), PTE ÁJK, Pécs, 2004., 177-181. o.

³⁵¹ A Be. 43. § és Be 117.§ (1) bekezdés terheltként ismeri. A terhelt gyűjtőfogalom: a nyomozás során a gyanúsított, a bírósági eljárás során vádlott, a jogerős bírósági döntést követően elítélt. A Be. 179. § „A gyanúsított kihallgatása”, ezért döntöttem ezen alcím mellett.

³⁵² 1985. novemberben Hajdúhadházon 42 éves, művezető foglalkozású személy erősen ittas állapotban vezette gépkocsiját. Egy szintén ittas gyalogoson keresztülhajtott, aki ennek következtében életét veszítette. Az ittas gépkocsivezető a baleset helyszínéről megállás nélkül továbbhajtott. A Hajdú-Bihari Naplóban megjelent rendőrségi felhívásra másnap reggel önként jelentkezett.

³⁵³ A törvény a gyanú fogalmát nem határozza meg. Elméletileg a gyanú nem bizonyosság, csak valószínűség. A gyanúnak, mint a nyomozás megindítása feltételének azonban adatokon, tényeken kell nyugodnia. A büntetőeljárásban a gyanú magas fokú logikai valószínűség és objektív természetű (*Büntetőeljárás jog- kommentár a gyakorlat számára* HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft. Budapest, 8 pótlás szerinti állapot). A bűncselekmény megalapozott gyanúja magasabb fokú valószínűséget feltételez, mint az egyszerű gyanú. A törvény indokolása szerint meghatározott személy ellen a nyomozás csak bizonyítékokkal, hitelt érdemlő feljelentéssel vagy más módon megalapozott gyanú alapján indítható.

képviselőjével és a hozzátartozóival való kapcsolatfelvétel és érintkezés joga. A védővel és a konzuli képviselővel való szóban, írásban történő kapcsolatfelvétel és az ellenőrzésmentes érintkezés joga alanyi jog. A hozzátartozóval azonban csak engedéllyel érintkezhet. A harmadik csoportba a védelemhez való joga tartozik. A negyedik csoportba a passzivitáshoz való jog. A gyanúsított ugyanis nem köteles segíteni a büntető igazságszolgáltatás munkáját. Passzív magatartásával akár hátráltathatja is. Joga van arra, hogy az eljárás során bármikor akár egészben, akár részben megtagadja a vallomást, ennek megtételére nem kényszeríthető és az önvádra kötelezés tilalmából következően a közreműködés megtagadásához való jog is megilleti.³⁵⁴ A gyanúsított kihallgatása olyan nyomozási cselekmény, melynek hatékony lefolytatása akár beismerő vallomást is eredményezhet. Egyben azt is jelenti, hogy az ismeretlen tettes ellen induló közlekedési bűncselekmény nyomozása sikeres volt, hiszen a felderítés során egy vagy több gyanúsított került elfogásra. Ennek következtében a kihallgatás komplexitását mindvégig szem előtt kell tartani, nem lehet kizárólagosan csak a beismerő vallomás megszerzésére koncentrálni. A tanú kihallgatásához hasonlóan itt is szerepe van a jól megválasztott időnek és a kikérdezés helyszínének, hogy zavartalan lehessen a kikérdezés. Valamint az előzetes kihallgatási szerv elkészítésének ebben az esetben még fontosabb szerepe lehet, hiszen így könnyebb felkészülni a kitérő és megtévesztő válaszok esetén a gyors reagálásra.

A kihallgatás elején a Miranda-elvnek³⁵⁵ megfelelően figyelmeztetni kell a gyanúsítottat arra, hogy nem köteles vallomást tenni, azt a későbbiekben visszavonhatja, és minden, amit mond, felhasználható az eljárás során. Fontos a négyirányú figyelmeztetés elvégzése, az ún. Miranda-elv érvényesülése, valamint az ezzel kapcsolatos alakszerűségi előírások betartása.³⁵⁶ Ezek után fel kell venni a személyes adatait. Már ekkor is jelentkezhethet a gyanúsított feszélyezettsége, bizonytalansága. A jó taktikus kérdező csak a terhére rótt cselekményt ismerteti röviden, nem beszél a nyomozás jelenlegi állásáról, a

³⁵⁴ FARKAS Ákos, RÓTH Erika, *i.m.*, 85-88.o.

³⁵⁵ Az Egyesült Államok joggyakorlatában mérföldkőnek a Legfelsőbb Bíróság 1966-os *Miranda v. Arizona* ügyben hozott döntése számít. A döntés tartalmazza azt, hogy a rendőrség köteles felhívni az őrizetbe vett gyanúsítottak figyelmét alkotmányos jogaikra a hallgatáshoz és az ügyvédfogadáshoz, az ingyenes kirendelt ügyvédhez és arra, hogy minden amit mond, az bizonyítékként felhasználható ellene, másképpen a hármass figyelmeztetés elve.

<http://www.landmarkcases.org/miranda/home.html> (Letöltés ideje:2011.03.09.) Hazánkban a jogalkotás az 1989. évi XXVI. törvénnyel vezette be az 1973. évi I. törvényben (régi Be.) a figyelmeztetéseket. Előtte is ismerte, mert a Be. IV. § 3. bekezdésének értelmében erre a gyanúsítottat figyelmeztetni kellett volna. (TÓTH Mihály, *A „magyar Miranda” első néhány éve*, in: Tények és Kilátások, Tanulmányok Király Tibor tiszteletére, Közgazdasági és Jogi könyvkiadó, Budapest, 1995, 68. p.)

³⁵⁶ FENYVESI Csaba, HERKE Csongor, TREMMEL Flórián, *Új magyar büntetőeljárás*, Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 2004., 246. o.

meglévő bizonyítékokról, mivel a későbbiekben így a gyanúsított olyan dolgokra utalhat, amelyek nem hangzottak el, és csak úgy szerezhették róluk tudomást. Miután sor került az előadásra, elsőként a gyanúsított alibijével³⁵⁷ kapcsolatos kérdéseket kell tisztázni. Ha ugyanis megdönthetetlen alibije van a közlekedési bűncselekmény elkövetésének idejére, ki kell zárni a gyanúsítottak köréből, és ha nincs más gyanúsított, folytatni kell a nyomozást. A fogva lévő gyanúsítottat huszonnégy órán belül ki kell hallgatni. E határidőt attól az időponttól kell számítani, amikor a gyanúsítottat a nyomozó hatóság elé állították. A gyanúsítottal a kihallgatás elején közölni kell a gyanúsítás lényegét, az erre vonatkozó jogszabályok megjelölésével. A gyanúsítottat figyelmeztetni kell arra, hogy védőt választhat, illetőleg védő kirendelését kérheti. Ha az eljárásban védő részvétele kötelező, a gyanúsított figyelmét arra is fel kell hívni, hogy ha három napon belül nem hatalmaz meg védőt, az ügyész, illetve a nyomozó hatóság rendel ki védőt. Ha a gyanúsított kijelenti, hogy nem kíván védőt megbízni, az ügyész, illetve a nyomozó hatóság nyomban védőt rendel ki. Ezt követi a megalapozott gyanú közlése.³⁵⁸ A gyanúsítottal³⁵⁹ a bizonyítékok ismertetése nélkül közölni kell a terhére rótt bűncselekményt megvalósító magatartásának lényegét, és Btk. szerinti minősítését. Ha a gyanúsítottat több bűncselekmény elkövetésével gyanúsítják, minden egyes bűncselekményt illetően külön-külön kell közölni a terhére rótt tényeket és ezeknek a Btk. szerinti minősítését. Ha a gyanúsítás közlését követően a nyomozás során a gyanúsítottal szemben újabb bűncselekmény megalapozott gyanúja állapítható meg, valamint ha a gyanúsításban közölt bűncselekmény minősítése megváltozik, azt vele a kihallgatásánál közölni kell. A gyanúsított vallomását egyes szám első személyben fogalmazva, a gyanúsított jelenlétében kell jegyzőkönyvbe foglalni. A gyanúsított észrevételeit, indítványait jegyzőkönyvbe kell foglalni. A gyanúsítottnak a tényállás alapos és hiánytalan tisztázására tett megalapozott indítványát a nyomozás során teljesíteni kell. A gyanúsított kihallgatásakor nemcsak az általa elmondott tények, adatok lehetnek árulkodóak, hanem a nem verbális jelzések³⁶⁰ is.³⁶¹ Ha a gyanúsított vallomása

³⁵⁷ máshollét (latin)

³⁵⁸ A megalapozott gyanú közlése azt jelenti, hogy közlik a gyanúsítottal a terhére rótt magatartás lényegét, és annak Btk. szerinti minősítését, de nem kerül sor az ellene szóló bizonyítékok részletezésére. Lásd: TREMMEL Flórián, FENYVESI Csaba, HERKE Csongor, *Kriminálisztika*, i.m., 365. o.

³⁵⁹ A bűncselekmény tényállási elemei döntő fontosságú szerepet játszanak a büntetőeljárásban, amennyiben az e tényállások megvalósulását állító irat kézbesítésének pillanata az, amelytől fogva a gyanúsítottat úgy kell tekinteni, mint aki formálisan kézhez kapta az ellene felhozott vádak tény- és jogbeli alapját tartalmazó írásos értesítést. (Eur. Court H. R., Kamasinski v. Austria judgement, of 19 December 1989. Series A no. 168., pp. 36-37. § 79.)

³⁶⁰ Például a mimika, tekintet, gesztusok, testtartás változása.

³⁶¹ TREMMEL Flórián, FENYVESI Csaba, HERKE Csongor, i. m., 370. o.

ellentmondásos, vagy korábbi vallomásával ellentétes, nyilatkoztatni kell ennek okára, valamint arra, hogy melyik vallomását tartja fenn. Ha a fogva tartott gyanúsított ittasága, vagy más ok miatt olyan állapotban van, amely gátolja a vallomástételben, illetve védekezésének előterjesztésében, meg kell vizsgáltatni orvossal, erről jelentést kell készíteni, és a gyanúsítottat az akadályoztatás megszűnését követően kell haladéktalanul kihallgatni.³⁶² Ha az orvosi vélemény szerint a fogva tartott terhelt ittas, vagy kábítószer hatása alatt áll, intézkedni kell a szakértői vizsgálathoz szükséges vér-, illetve vizeletminta vételére. Ellenőrizni kell, hogy rendelkezik-e járművezetői engedéllyel, úti okmánnyal, lőfegyvertartási engedéllyel, lőfegyverrel, illetve adott-e be úti okmány vagy lőfegyvertartási engedély iránti kérelmet. Ha úti okmányának elvételét a bíróság elrendelte, vagy úti okmányát visszavonták és a terhelt külföldre utazásra irányuló kérelmet nyújt be, a nyomozó szerv a kérelmet – álláspontjának kifejtésével – megküldi az ügyészhez. Ellenőrizni kell, hogy szerepel-e a bűnügyi nyilvántartásban, és be kell szerezni az esetleges korábbi elítélésére vonatkozó iratokat, ha a bűncselekmény minősítése vagy a büntetőjogi jogkövetkezmények alkalmazása szempontjából azoknak jelentősége van, valamint a más nyomozó szerv előtt folyamatban lévő büntetőeljárásokra vonatkozó adatokat. Nem tehető fel a terheltnek a választ, illetőleg nem bizonyított tény állítását magában foglaló, a törvénnyel össze nem egyeztethető ígéretet tartalmazó kérdés. A vallomás igazolására - amennyiben az elkövető írásban beleegyezik - poligráfos vizsgálatot is alkalmazhatunk.³⁶³ Az ún. „hazugságvizsgálatot” kizárólag szaktanácsadó végezheti, és fiatakorú elkövető esetén tilos az alkalmazása, még akkor is, ha ő ebbe beleegyezne. Amennyiben a kihallgatások, illetve más bizonyítékok alapján fennáll a bűncselekmény elkövetésének megalapozott gyanúja, akkor sor kerülhet őrizetbe vétel, majd/vagy előzetes letartóztatás elrendelésére, illetve a külföldre utazási tilalom biztosítása iránti intézkedés³⁶⁴ elrendelésére is. Összességében az egyik fontos megállapítás, hogy a terhelt kihallgatásának célja nem a beismerő, hanem a feltáró

³⁶² Be. 43. § alapján: a terhelt a felkészüléshez igényelheti azt az időt, amelyet a különböző eljárási cselekmények elvégzésére a törvény külön rendelkezései számára biztosítanak. Ha a törvény külön rendelkezése valamely eljárási cselekményre határidőt nem állapít meg, a terhelt védekezésre felkészüléshez szükséges időt – tekintettel a 43. § (4) bekezdésben foglaltakra is – az adott ügy konkrét körülményeiből kiindulva úgy kell biztosítani, hogy az tényleges lehetőséget adjon a védelmére szolgáló tények, bizonyítási eszközök megjelölésére és a jogi érvrendszer kifejtésére. Ez a jog a terheltet illeti meg. A védekezésre felkészüléshez szükséges idő biztosítását tehát a terhelt a megalapozott gyanú közlése után igényelheti.

³⁶³ A poligráfos vizsgálatra vonatkozó szabályokat a Be., Rendőrségről szóló törvény, valamint a NYOR. tartalmazza. A Legfőbb Ügyészség Nyomozásfelügyeleti és Védőlkészítési Főosztálya 2005 júliusában kiadott NF. 3797/2005/10-1. számú, a poligráfos hazugságvizsgálatok alkalmazhatósági körét érintő állásfoglalása csak felnőttkorú terheltnél engedi a poligráfos vizsgálatot és megtiltja azt a tanúk és sértettek esetében.

³⁶⁴ Be. 146. §.

jellegű, az igazságnak megfelelő vallomás megszerzése.³⁶⁵ A „bizonyítékok királynőjének trónfosztottsága”, avagy az inkvizitórius eljárás „koronabizonyítéka” háttérbe szorításának oka, a bizonyítékok összességében való értékelésének gyakorlati kialakítása. A terhelti beismerés csupán a bizonyítékok egyike, ezért további bizonyítékok szükségesek a terhelt bűnösségének megállapításához.³⁶⁶

4.9. Szakértői bizonyítás

4.9.1. Szakértők kirendeléséről általában

A közlekedési bűncselekmények miatt folytatott nyomozások során a legtöbb esetben igazságügyi szakértői vizsgálatok³⁶⁷ válnak szükségessé.

„Az igazságügyi szakértő feladata, hogy a bíróság, az ügyészség, a rendőrség, illetve a jogszabályban meghatározott más hatóság kirendelése, továbbá megbízás alapján, a tudomány és a műszaki fejlődés eredményeinek felhasználásával készített szakvéleményével segítse a tényállás megállapítását, a szakkérdés eldöntését. Az igazságügyi szakértő tevékenységét az igazságügyi szakértői tevékenységről szóló törvény³⁶⁸ és más jogszabályok rendelkezései, valamint a tevékenységre irányadó szakmai szabályok megtartásával, legjobb tudása szerint köteles végezni.”

A szakértőt kirendelő határozat³⁶⁹ a Be. 100. § (1) bekezdésében, és a Be. 108. § (6) bekezdésében foglaltakon kívül tartalmazza: A tolmácsot - akire a szakértőre vonatkozó rendelkezések az irányadók - az eljárásba a Be. 114.§ (1) bekezdés szerint akkor kell

³⁶⁵ LAKATOS János, *A nyomozás, a felderítés és a bizonyítás kriminalisztikai alapfogalmai és összefüggései*, Bp., Rejtjel Kiadó, 1998. 275. o.

³⁶⁶ ERDEI Árpád, *A trónfosztott királynő uralkodása avagy a bizonyításelmélet szent tehene*, Magyar Jog, 1991/4. 210-211. o.

³⁶⁷ Hatályos Be. szerint, ha a bizonyítandó tény megállapításához, vagy megítéléséhez különleges szakértelem szükséges, szakértőt kell alkalmazni. Emellett, a Be. a szakértő alkalmazásának esetei közé sorolja a személy alkohol-, illetve kábítószer függőségének vizsgálatát, illetve orvosszakértő alkalmazását a sértettek sérülései miatt, amely a közlekedési baleseteknél elengedhetetlen.

³⁶⁸ Az igazságügyi szakértői tevékenységről szóló törvény: 2005. évi XLVII. tv. 1. § (1) bekezdése, továbbiakban (ISZ.)

³⁶⁹ A szakértő bevonására kirendeléssel kerül sor. A kirendelés a hatóság által hozott, indoklást is tartalmazó határozattal történik. Tekintettel arra, hogy a szakértő kirendelése bizonyítási cselekmény elrendelését jelenti, jogorvoslatnak nincs helye ellene. (A Be. 195. § (2) bekezdése kizárja a jogorvoslatot a más szakértő kirendelése ellen, de ilyen jogszabályi rendelkezés az első szakértő kirendelésére nincs. Minthogy azonban a bizonyítási cselekmény elrendelése nem támadható külön jogorvoslattal, ilyen módon a szakértő kirendelése sem vitatható.) Az ügyészt, a védőt, a terheltet és a sértettet értesíteni kell a szakértő kirendeléséről. Célszerű, ha az értesítés a kirendelő határozat megküldésével történik, amennyiben ez a nyomozás érdekeit nem veszélyezteti vagy nem sért személyiségi jogokat. (HOLÉ Katalin, *A szakvélemény*. In: *A büntetőeljárásról szóló ... i. m.*, 367.o.)

bevonni, ha nem magyar anyanyelvű személy az eljárás során anyanyelvét vagy - törvénnyel kihirdetett nemzetközi szerződés alapján, az abban meghatározott körben - kisebbségi nyelvét kívánja használni. Jeltolmács igénybevételére akkor kerül sor, ha a kihallgatandó személy süket vagy néma. Ebben az esetben a kihallgatás írásbeli érintkezés útján is történhet.³⁷⁰

A szakértő nem bízható meg nyomozási cselekmény fogantatásával. Ha a szakvélemény elkészítéséhez nyomozási cselekmény elvégzése szükséges, azt – amennyiben a szakértő jelenléte indokolt, az ő részvételével – a nyomozó szerv hajtja végre. A nyomozó szervnek a szakértő rendelkezésére kell bocsátania minden olyan adatot, amely a véleményalkotásnál jelentős lehet.

A bíróság, az ügyész, illetőleg a nyomozó hatóság a szakértői névjegyzékben szereplő igazságügyi szakértőt,³⁷¹ ha ez nem lehetséges, kellő szakértelemmel rendelkező személyt vagy intézményt (eseti szakértő) rendelhet ki szakértőként. A szakértő kirendeléséről a kirendelő, az eljáró szakértő kijelöléséről az intézmény, illetve a testület vezetője a kirendelés kézbesítésétől számított nyolc napon belül értesíti a kirendelőt, a terheltet, a védőt és a sértettet; ha a szakértőt a bíróság rendelte ki, erről az ügyészt is értesíti. A szakértő köteles az ügyben közreműködni, és szakvéleményt adni. A szakértőt a kirendelés alól az a bíróság, ügyész, illetőleg nyomozó hatóság, amely előtt az eljárás folyik, fontos okból határozattal felmentheti.

A szakértő a szakértői vizsgálatért, a szakvélemény elkészítéséért, valamint a bíróság, az ügyész, illetőleg a nyomozó hatóság előtt idézésre történt megjelenésért díjazásra, továbbá az eljárásával felmerült és igazolt készkiadásának megtérítésére jogosult.³⁷²

Az ügyész és a nyomozóhatóság a nyomozási cselekményeknél szaktanácsadót³⁷³ vehet igénybe, ha a bizonyítási eszközök felkutatásához, megszerzéséhez, összegyűjtéséhez vagy rögzítéséhez különleges szakismeret szükséges.

Külön jogszabály határozza meg azokat a szakkérdéseket, amelyekre nézve kizárólag meghatározott szervezet adhat szakvéleményt, valamint azokat a szervezeteket is, amelyek

³⁷⁰ A rendőrség szervei által feladataik ellátása során a szakfordítók és tolmácsok igénybevételének és díjazásának szabályozására - Normaalkotási Szabályzat alapján kiadnak – döntően főkapitányi szinten intézkedéseket.

³⁷¹ 53/1993. (IV. 2.) Kormányrendelet.

³⁷² 3/1986. (II. 21.) IM rendeletet.

³⁷³ Szaktanácsadó igénybevétele kötelező, ha a terhelt vallomását a nyomozásban poligráf alkalmazásával vizsgálják. Szaktanácsadó kizárólag a büntető eljárás nyomozási szakaszában működhet közre (BH 2004. 8.)

egyes szakterületeken szakvéleményt adhatnak.³⁷⁴ Krimináltechnikai kérdésekben az alábbi szakértői intézetek rendelhetők ki:

- BM Bünyügyi Szakértői- és Kutatóintézet (BSZKI)
- Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatal és Bünyügyi Nyilvántartó Osztály³⁷⁵
- NBH Okmány- és Irásszakértői Irodája.
- Igazságügyi Szakértői és Kutató Intézetek (ISZKI).³⁷⁶

4.9.2 Közreműködési kötelezettség a szakértő eljárása során

A megvizsgálendő személy testének sérthetlenségét érintő szakértői vizsgálat csak a kirendelő külön rendelkezése alapján végezhető. A terhelt és a sértett köteles a szakértői vizsgálatnak, illetve beavatkozásnak magát alávetni, kivéve a műtétet és a műtétnek minősülő vizsgálati eljárást. A sértett köteles a szakértői vizsgálat elvégzését egyéb módon (például adatszolgáltatással) is elősegíteni. A kirendelő külön rendelkezése alapján a terhelt, a sértett, valamint a szemletárgy birtokosa tűrni köteles, hogy a birtokában lévő dolgot a szakértő – akár az állag sérelmével vagy a dolog megsemmisülésével járó – vizsgálatnak vesse alá. Ha a terhelt a közreműködési kötelezettségét nem teljesíti, vele szemben kényszer alkalmazható. Ha a sértett szegi meg közreműködési kötelezettségét, rendbírósággal sújtható.

³⁷⁴ 2005. évi XLVII. tv 2. § (1), (2), (4) bekezdései és 2/1988. (V. 19.) IM rendelet 11. §-ának (3) bekezdése és a rendelet 3. számú mellékletét.

³⁷⁵ A főkapitányságokról ide kell felterjeszteni a 6. sz. adatlapot, akit ujjnyomatolnak, tehát nyilvántartásba kerülnek.

³⁷⁶ Budapesti Műszaki, Könyv- és Adószakértői Intézet; Budapesti Orvosszakértői Intézet; Országos Toxikológiai Intézet; Debreceni Intézet; Győri Intézet; Kecskeméti Intézet; Kaposvári Intézet; Miskolci Intézet; Szegedi Intézet; Szolnoki Intézet; Szombathelyi Intézet; Veszprémi Intézet.

4.9.3. A szakvélemény előterjesztése

A szakértő a szakvéleményt szóban előadja, vagy a bíróság, az ügyész, illetőleg a nyomozó hatóság által kitűzött határidőn belül írásban terjeszti elő. A szakvélemény magában foglalja:

- a vizsgálat tárgyára, a vizsgálati eljárásokra és eszközökre, a vizsgálat tárgyában bekövetkezett változásokra vonatkozó adatokat (lelet),
- a vizsgálat módszerének rövid ismertetését,
- a szakmai megállapítások összefoglalását (szakmai ténymegállapítás),
- a szakmai ténymegállapításból levont következtetéseket, ennek keretében a feltett kérdésekre adott válaszokat (Tudományos indokolással ellátott vélemény.)

A szakértő a szakvéleményt a saját nevében adja. Ha a vizsgálatban több szakértő működött közre, a véleményben fel kell tüntetni, hogy melyik szakértő milyen vizsgálatot végzett. Ha több szakértő azonos véleményre jut, a szakvéleményt közösen is előterjeszthetik (együttes szakvélemény). Több szakterülethez tartozó szakkérdésben a szakértők a szakvéleményüket egyesíthetik (egyesített szakvélemény).

Más szakértő alkalmazása: Ha a szakértőtől kért felvilágosítás vagy a szakvélemény kiegészítése nem vezetett eredményre, vagy egyéb okból szükséges, más szakértőt kell kirendelni. A terhelt és a védő a nyomozás során indítványozhatja más szakértő kirendelését. A kirendelésről az ügyész határoz.

4.9.4. A BM Bűnügyi Szakértői- és Kutatóintézet (BSZKI) szervezete és feladatai

A Bűnügyi Szakértői- és Kutatóintézet az igazságügyi orvosszakértői, szerológiai-, molekuláris biológiai-, biológiai-, fegyver-, nyom-, írás-, okmányszakértői, ujjnyomat-szakértői, fizikai-vegyészeti szakértői területeken önálló szakértői, módszertani és kutatóintézet. Feladata, hogy az ORFK-és az alárendelt rendőri szervek- Bűnügyi Technikai Szolgálatával közösen, vele együttműködve a tudomány és technika által rendelkezésre álló eszközök és módszerek felhasználásával, hatékonyan támogassa a bűncselekmények felderítését és bizonyítását.

Feladatai:³⁷⁷

- ***Az Intézet Daktiloszkópiai Szakértői Osztálya***

a kriminalisztika tudományának egyik legrégebb alkalmazási területével, az ujj- és tenyérnyomatok vizsgálatával foglalkozik.

- ***Fizikai- Kémiai Szakértői Osztály***

vegyész-, fizikus- és geológus szakértői vizsgálnak minden bűnjeltárgyat, szervetlen és szerves (de nem emberi) eredetű anyagmaradványt.

A fizikus szakértők elméleti kérdések (például. esemény rekonstrukció: emberi test kizuhanása, eszközhasználat módja) megoldásában is részt vesznek, míg a vegyészszakértők azonosító vizsgálatokat végeznek anyaggyűjtemények és számítógépes adatbankok segítségével. A vizsgálatok elvégzéséhez speciális optikai mikroszkópok, pásztázó elektronmikroszkóp (SEM), energiadisziperzív röntgen-spektrométer (SEM-EDS), FTIR spektrofotométerek, infravörös mikroszkóp, mikroszkópi Raman spektrofotométer áll rendelkezésre, valamint az elődök tapasztalata, szakirodalom, és nemzetközi kapcsolatok, amelyekre a szakértők minden egyes szakvéleményükben támaszkodhatnak.

Leggyakrabban vizsgálatra kerülő anyagmaradványok: felkenődött vagy beszáradt, idegen festékmарadványok, felkenődött, letört vagy megolvadt műanyagdarabok, textil- és fonaldarabok, elemi textilszál-töredékek, gépjármű izzók, fémfelkenődések és – maradványok, talajmaradványok, növénymaradványok, üvegtörésből származó szilánkok, ismeretlen eredetű vegyszerek maradványai, olajok, gumik, ragasztószerek maradványai. Leggyakoribb ügyek a közlekedési-és a közlekedés körében elkövetett-bűncselekmények (például segítségnyújtás elmulasztása).

A vizsgálatok alapján, többek között, megválaszolhatók az alábbi kérdések:

- Égett-e a gépjárműűző a közlekedési baleset pillanatában?
- Ki vezette a gépkocsit a baleset pillanatában?
- A sértett(ek) ruházatán található anyagmaradványok származhatnak-e a lefoglalt gépjármű festett felületéről, szélvédőjéből vagy műanyag karosszéria-elemeiből?
- Járt-e a gyanúsított/sértett a bűncselekmény helyszínén?

³⁷⁷ Csak a közlekedési bűncselekményekre vonatkozó feladatokat dolgoztam ki.

- A gyanúsított(ak)tól lefoglalt ruházati tárgyakon vagy eszközökön lévő anyagfelkenődések/anyagmaradványok (pl. fém, festék, üveg, textília) származhatnak-e a bűncselekmény helyszínén található tárgyakból?
- A sértett(ek)től lefoglalt ruházati tárgyakon vagy eszközökön lévő anyagfelkenődések/anyagmaradványok (pl. fém, festék) származhatnak-e a gyanúsított(ak)tól lefoglalt eszközökből, vagy a bűncselekmény helyszínén található tárgyakból?
- Emberi test véletlenül zuhant-e ki a gépjárműből, vagy idegenkezűség is közrejátszott abban?

Ezeket túlmenően természetesen megválaszolható minden olyan kriminalisztikai kérdés, amely anyag- és analitikai vizsgálatok, természettudományos törvényszerűségek alapján megválaszolható.

- ***Hemogenetikai Szakértői Osztály***³⁷⁸

Az osztály alapvető feladatai: esetenként helyszíni feladatok ellátása, helyszíni vérfolt-diagnosztika, illetve bűnügyi DNS-profil nyilvántartás adatfeldolgozó és adatkezelői feladatainak ellátása.

- ***Kriminalisztikai Szakértői Osztály***

Egyik leggyakoribb bűncselekménytípus a közlekedési bűncselekmény³⁷⁹

A vizsgálatok alapján, többek között, megválaszolhatók az alábbi kérdések:

- A gyanúsított gépjárműve hajtott át a személyen?
- A közlekedési baleset helyszínén talált törmelékanyag származhat-e a gyanúsított gépjárművéről?
- A gyanúsított járhatott-e a bűncselekmény helyszínén?
- A kérdéses vezetői engedélyt hivatalos szervek adták ki, vagy hamisított?

Természetesen megválaszolható minden olyan további kriminalisztikai kérdés is, amely a nyomtan törvényszerűségei alapján megválaszolható. Leggyakrabban vizsgálatra kerülő tárgyak és nyomok: nyomhordozó ruházati tárgyak, nyomokat létrehozó lábbelik, járművek gumiköpenyei, nyomozó hatóságok által biztosított lábbeli és gépjármű nyomok. A kriminalisztikai okmányvizsgálat tárgyai lehetnek a leggyakrabban előforduló személyi-

³⁷⁸ Igazságügyi genetika - DNS vizsgálat

³⁷⁹ Például Btk. 187.§ és Btk.172. § (3) bekezdése.

és közlekedési okmányokon kívül: más, akár egy - a bűncselekmény helyszínén talált - papírdarab is.

A leggyakrabban felmerülő kérdések:

- Az okmány eredeti vagy hamisítvány?
- Milyen eljárással (nyomdai úton, irodatechnikai eszközök segítségével, egyéb módon) készítették?
- Egyes részeit (pl. adatok, arckép) megváltoztatták, illetve kicserélték-e?
- Van-e az okmányon látens (szabad szemmel nem látható) írás, tartalma rekonstruálható-e?

- ***Orvosszakértői Osztály***

Az Orvosszakértői Osztály végzi az igazságügyi boncolások során elrendelt, a halálok megállapítását és egyéb patológiai eltérések kimutatását célzó laboratóriumi vizsgálatokat, valamint a biológiai anyagmaradványok közül a hajszálak és az emberi eredetű szőrszálak morfológiai (alaktani) vizsgálatát. A szövettani laboratóriumban történik a boncolásokból származó szerv- és szövetrészletek kórszövettani vizsgálathoz való előkészítése, az elkészült szövettani metszetek fénymikroszkópos vizsgálata és véleményezése, valamint az élőben történt vízbefulladás bizonyítani hivatott diatoma-kimutatás. A biológiai anyagmaradványok közül több morfológiai hajvizsgálatot végeznek a közlekedési bűncselekményeknél. Az orvosszakértői osztály végzi a beküldött bűnjeleken a biológiai anyagmaradványok közül a hajszálak és az emberi eredetű szőrszálak felkutatását.

- ***Szerves Kémiai Analitikai Osztály***

Az osztály szakmai tevékenysége két központi laboratórium – a Kábítószer vizsgáló és a Gázkromatográfiás Laboratórium – és öt regionális kábítószer vizsgáló laboratórium működésével valósul meg. Kormányzati döntés szerint 2007-től az addig a megyei rendőrfőkapitányságok szervezetében működő 5 regionális kábítószer vizsgáló laboratórium (Győr, Veszprém, Pécs, Szeged és Debrecen) is az osztály szervezeti egységeként tevékenykedik. A kábítószer vizsgáló laboratóriumok alapvető feladata a nyomozó hatóság által lefoglalt kábítószer-gyanús anyagokban található kábítószer minőségi azonosítása, illetve a tiszta hatóanyag-tartalom meghatározása.³⁸⁰ A 282/2007. Kormányrendelet a kábítószer-gyanús anyagok vizsgálatára illetékes állami szervként a BSZKI-t jelöli meg,

³⁸⁰A Btk. 282-283 § alapján a büntetési tétel függ a lefoglalt kábítószerben található tiszta hatóanyag mennyiségétől.

alaptevékenységünk tehát jogszabályi kizárólagosság alapján országos hatáskörrel került meghatározásra. A laboratórium feladatai közé tartozik a gépjárművek karosszériájának maró anyaggal történő leöntésének a vizsgálata is. Gyakori ügyek a közlekedési bűncselekmények során lefoglalt kábítószeres vagy ismeretlen eredetű szerves anyagok vizsgálata. A vizsgálatok alapján, többek között, megválaszolhatók az alábbi kérdések:

- A lefoglalt anyag(ok) tartalmaz(nak)-e a Btk. 286/A.§ alapján a Btk. 282-283.§ alkalmazása szempontjából kábítószernek vagy kábítószer- prekursoroknak minősülő komponenst?
- Ha a lefoglalt anyag tartalmaz kábítószert, mennyi annak a tiszta hatóanyagtartalma?
- A lefoglalt tárgy felületéről kimutatható-e kábítószernek minősülő komponens?
- A személygépkocsiból lefoglalt és a házkutatás során lefoglalt kábítószeranyagok (vagy tabletták) lehetnek-e közös eredetűek?

- ***Véralkohol Szakértői Osztály***

Az osztály évente mintegy 20 ezer vérminta (vagy egyéb testnedv) alkoholtartalmának meghatározását végzi el. Az alkoholos befolyásoltságra vonatkozó szakvéleményt igazságügyi orvosszakértő állítja össze. Értékelése során a vérvételkor leírt klinikai tüneteket és a kémiai vizsgálatok eredményeit veszi figyelembe, amelyek ismeretében nyilatkozik a cselekmény időpontjában fennállott etilalkohol-koncentráció számszerű értékéről és az alkoholos befolyásoltság mértékéről. Az előbbieket mellett az orvosszakértők a kilélegzett levegő alkoholtartalmának mérési adatai és az italfogyasztás mennyiségére utaló nyilatkozatok alapján is készítik az alkoholos befolyásoltság mértékének megállapítására szakértői véleményt.

4.9.3. Közlekedési bűncselekmények esetén a legfontosabb szakértői vizsgálatok

A felderítés és a bizonyítás érdekében sor kerülhet szakértők bevonására: gépjármű-közlekedési-, műszaki-, igazságügyi szakértő,³⁸¹ gumiabroncs-szakértő, igazságügyi orvosszakértő, szerológus, toxikológus, fizikai-kémiai szakértő, nyomszakértő, közúti gépjárművezető- alkalmassági szakértő és egyéb speciális szakértők. Megvizsgáltam,

³⁸¹ Baleseti számítások beépítése, s a baleset elkerülhetőségére vonatkozó kérdések, ütközésszámítás, a jármű forgalomértékének meghatározása, számítógépes programok szerepe a közlekedési balesetek elemzésében.

melyek azok a kérdések, amelyek szükségessé tehetik általában a különböző szakértők kirendelését.

- ***Igazságügyi orvosszakértő szerepe a közlekedési baleseti mechanizmus véleményezésében***

Orvosszakértői kompetencia az itasság vagy kábító hatású anyag általi befolyásoltság véleményezése. A halottvizsgálatot végző orvos feladata megállapítani a halál tényét, idejét és valószínűsíthető okát.

A gépjárműbaleseteket általában - orvosszakértői szempontból - négy fő csoportba szoktuk besorolni: a *gyalogos elütésre*, a *gyalogos gázolásra*, a *gyalogos elütésre és gázolásra*, valamint az *összeütközésre*. Az összeütközés értelemszerűen lehet két gépjármű közötti összeütközés, illetőleg lehet gépjárműnek álló, fix objektummal történő ütközése is.³⁸²

Közúti közlekedési eszközök által okozott halál utal-e közlekedési balesetre, ha igen milyenre; elütés, elgázolás, elütés és elgázolás, elütés és vonszoltatás, jármű összeütközés, járműből való kiesés; minden sérülés a járműtől vagy milyen más módon keletkezett; mekkora mozgási energiától származott és milyen lehetett a jármű sebessége; ki vezette a járművet; ülésrend a járműben; a baleset rekonstrukciója.³⁸³

Az *orvos-szakértőnek* a szakértő kirendeléséről szóló határozatban leggyakrabban feltett kérdések: közlekedési baleset történt-e, illetve a sérülések milyen jellegű balesetből származnak (elütés, elgázolás, járműből kiesés, járműből kidobás). Milyen testhelyzetben és sorrendben keletkeztek a sérülések, azok a jármű mely részétől származnak, vagy milyen egyéb módon keletkezettek? Mi volt a halál oka? Szenvedett-e az elhalt valamilyen betegségben vagy szervi elváltozásban, amely a halál beálltát elősegítette, vagy azt meggyorsította? Volt-e az elhalt szervezetében szeszesital fogyasztásából eredő alkohol, ha igen, mennyi volt a véralkohol-koncentráció értéke és az milyen fokú alkoholos befolyásoltságot eredményezett? A gyanúsított által bevallott alkoholfogyasztás előidézhet-e a kimutatott alkoholos befolyásoltságot? Amennyiben nem, úgy állapítsa meg, hogy a gyanúsítottnak még milyen mennyiségű szeszesitalt kellett fogyasztania ahhoz, hogy a szervezetében kialakult alkohol-koncentráció kialakulhasson? Kizárható-e a gyanúsított által vallott ráivás? A gyanúsított a kimutatott alkoholos befolyásolt állapotban alkalmas volt-e a biztonságos járművezetésre? Melyek a sérült elsődleges és másodlagos sérülései, ezeket milyen testhelyzetben, milyen irányból szenvedhette el?

³⁸² ANGYAL M., i. m., 51. o.

³⁸³ ANGYAL M., i. m., 31. o.

Milyen fajtájú jármű okozhatta a sérüléseket? Van-e összefüggés a baleset során elszenvedett sérülések és a halál között? Milyen fokú és milyen jellegű sérülések keletkezése valószínűsíthető abban az esetben, ha a gépkocsivezető a megengedett sebességet nem lépi túl? A baleset utáni azonnali, szakszerű segítségnyújtás a sértett életét megmenthette volna?

Itt szeretnék kitérni az alkoholos állapot és befolyásoltság részletesebb orvos-szakértői vizsgálatára. Az alkoholos befolyásoltság megállapítása és véleményezése elsődlegesen az érintett személytől vett vérminta alapján történik.³⁸⁴ Közlekedési baleset, illetve ennek gyanúja esetén a sérültektől az ellátó gyógyintézet a beszállítás után, a kezelés megkezdése előtt köteles azonnal vérmintát venni véralkohol-vizsgálat céljából.³⁸⁵ A vérminta vételéhez megfelelő érvételi egységdobozt kell használni.

- ***A vérminták tárolása, ellenőrző vizsgálat végzése***

A hatósági eljárások során előfordulhat, hogy a tárolt vérmintából újabb véralkohol-meghatározást, illetve az azonosság eldöntésére vércsoportvizsgálatot kérnek. Ezért szükséges a vérmintákat 6 hónapig tárolni.³⁸⁶ A vér tárolása során a véralkohol koncentrációjának lassú csökkentésével kell számolni.

- ***Vizsgálat alkoholszondával***

A kémiai alkoholszondás vizsgálatoknál az alkohol redukáló tulajdonságát használjuk fel, azt, hogy megfelelő kémiai anyagot színes terméké redukál. A kémiai alkoholszondás vizsgálatot ma már csak szűrővizsgálatra használják, de pozitivitása nem jelzi a megelőző alkoholfogyasztást. A negatív alkoholszondás vizsgálat viszont kizárja az alkoholos állapot fenn álltát.

- ***Alkohol meghatározása kilélegzett levegőből***

E módszer alapján az alkoholos befolyásoltság mértékének véleményezése csak nagy megközelítéssel lehetséges, ezért minden állampolgárnak biztosítani kell a jogot, hogy kontroll véralkohol- vizsgálatot kérjen.

³⁸⁴ 2/1998. (V. 19) IM rendelet 51. §.

³⁸⁵ 40/1968 Eü. K. 14. EüM utasítás.

³⁸⁶ 2/1998 (V.19) IM-r. 51.§ (1) bekezdés.

- **Szerológiai szakértő**

A szerológus³⁸⁷ szakértő a vérsavókban lévő ellenanyagok vizsgálatával foglalkozik. A szerológiai szakértőhöz intézett kérdések elsősorban a következők: A személygépkocsiról³⁸⁸ származó anyagmaradvány vér-e? A biztosított anyagmaradvány emberi vagy állati eredetű-e? A biztosított anyagmaradvány, amennyiben emberi vér, milyen csoporttulajdonságokkal rendelkezik? A biztosított anyagmaradvány azonos-e a sértettől származó vérmintával?

- **Toxikológus szakértő**

Toxikológus szakértő is bevonható az eljárásba, amennyiben a közlekedési bűncselekményt valószínűsíthetően kábítószer, alkohol,³⁸⁹ illetve egyéb toxin bódító hatása alatt követték el. A szakértőt kirendelő határozatban előforduló leggyakoribb kérdések: A gyanúsítottól levett vizeletminta, vérminta tartalmaz-e olyan kábító hatású, illetve pszichotrop anyagot, amely következtében a mintát adó személy a cselekmény idején vezetési képességére hátrányosan ható szer befolyása alatt állt? A vezetési képességre hátrányosan ható szertől származó befolyásoltság milyen fajtájú és milyen mennyiségű kábító hatású szer elfogyasztásából keletkezett?³⁹⁰

- **Közlekedési-, műszaki-, gépjárműszakértő**

A közlekedési műszaki szakértők által tisztázható kérdések tárgya a balesetben részes gépjármű. A szakértői vizsgálat eredményeként megállapítható³⁹¹:

³⁸⁷ Szérumkutató, szerológiával foglalkozó tudós

³⁸⁸ A mikroméretű, mikromennyiségű anyagok vizsgálati eredményeit összefoglaló igazságügyi szakértői vélemények végső megállapítása sok esetben az, hogy az anyagmaradvány „származhat” a kérdéses felületről, helyszínről, szerszámról, gépkocsiról vagy a gyanúsítottól, illetve a sértettől. (LIZICZAY S., i. m., 27. o.)

³⁸⁹ Az alkoholfogyasztás pusztán tény, illetve az ennek eredményeként kialakult állapot nem azonos a szeszestől való befolyásoltság állapotával. Az idevonatkozó orvosszakmai szabályokat az Országos Igazságügyi Orvostani Intézet 13. sz. módszertani levele szabályozza. Az alkoholos befolyásoltság véleményezése élő személyeknél: Az alkoholos befolyásoltság megállapítása és véleményezése a véralkohol-koncentráció alapján történik. A klinikai tünetek csak kiegészítő adatot jelenthetnek.

³⁹⁰ A kábítószerekkel kapcsolatos szakértői feladatok a vegyészet (kábitószer-gyanús anyagok szubsztancia vizsgálata), a toxikológia (bódult állapotban történő járművezetés igazolása, kábítószer fogyasztás igazolása biológiai mintából), valamint az orvosszakértés (fogyasztásra, befolyásoltságra utaló testi tünetek) és az elmeorvosszakértés (függőség kérdése) kompetenciakörébe tartoznak. Az orvosszakértői eljárásról, a szakszerű mintavételről, az Országos Igazságügyi Orvostani Intézet ajánlása a kábítószer-vizsgálatok ajánlott módszerére és az Országos Igazságügyi Toxikológiai Intézet 1.sz. Módszertani Levele rendelkezik. (bővebben lásd HERKE, i.m., 61.o.)

³⁹¹ Közúti baleset esetén a körülményeket különböző szakértők vizsgálják és megpróbálják feltárni bekövetkezésének okait és közvetlen előzményét. Az igazságügyi gépjárműszakértő meghatározza a

- *a gépjárművön talált nyomok alapján:* az ütközésből származó szerkezeti deformációk, törések keletkezési mechanizmusa, az ütközési sebesség kiszámítása, a rongálódások jellege; az alkatrésztörési típusok értékelése a törési felületkép alapján annak megállapítására, hogy anyagfáradás, egy vagy kétoldali hajlító igénybevétel, a gyártás során elkövetett technológiai hiba áll-e fenn; gumibroncs típus tulajdonságainak értékelése, kopások és szakadások elemzése, azok okainak megállapítása; esetleges műszaki hiba közrehatott-e.
- *a baleset helyszínén található nyomok alapján:* a féknyomok értékelése, a fékezés megkezdésekor fennálló sebesség visszaszámolása, a féknyomok és a gépjármű fékezhetőségének visszaszámolása, a féknyomok és a gépjármű fékezhetőségének összefüggései alapján tehető megállapítások és következtetések; a helyszínen talált roncsok, leszakadt tartozékok, szétszóródott egyéb tárgyak helyzete alapján tehető műszaki jellegű következtetések.
- *a baleset lefolyásának elméleti úton történő rekonstrukciója alapján* a helyszínen talált nyomok és azok alapján végzett számítások, a világítást és a látást befolyásoló körülmények, a baleset bekövetkezése időpontjában fennálló forgalmi viszonyok, a vonatkozó közlekedési, forgalmi és üzemeltetési utasítások figyelembevételével.

A közlekedési műszaki szakértők tevékenysége jelentős a megelőzés szempontjából is, ezért a szakértői vélemény értékelése során figyelemmel kell lenni arra, hogy milyen körülmények következménye a baleset, és ezek megszüntetése érdekében intézkedéseket kell kezdeményezni.

A közlekedési balesetek nyomozása során szinte elengedhetetlen *közlekedési-, műszaki-, gépjárműszakértő* kirendelése a következő kérdések megválaszolása érdekében: A gépjárműnek a baleset előtt volt-e műszaki meghibásodása, ha igen, úgy az a baleset oka volt, vagy következménye lett-e, előre észlelhető volt-e. Az esetleges műszaki hiba és a létrejött közlekedési baleset között van-e közvetlen, vagy közvetett okozati összefüggés? Átlagos műszaki ismeretekkel a hibát fel lehetett volna ismerni? Az átlagos napi karbantartás kimutathatta-e a járművezető számára a lappangó hibát? A hiba

balesettel érintett gépjármű fékútját, az elérhető lelassulást, a fékezés előtti sebességet, az akadállyal való ütközés térbeli pontját, és annak sebességét, illetve a gépjármű eredeti megállási helyét és helyzetét. E körülmények tisztázását követheti a szemész és a pszichológus szakértői kompetenciakörébe tartozó reális reakcióidő számításba vétele, s ennek felhasználásával a gépjárműszakértő térbeli pontban kijelölve meghatározza az akadály tényleges észlelésének helyét és a féktávolság hosszát a reakcióidő alatt megtett út figyelembevételével. (VÖLGYESI Miklós, *A láthatóság bizonyítása éjszakai baleseteknél*, Belügyi Szemle, 1998/2., 69. o.)

felfedezhetősége óta a jármű mekkora utat tehetett meg, illetve a közlekedési eszköz mennyi időt vehetett részt a közlekedési forgalomban? A jármű állapota a korának megfelelő vagy annál rosszabb, esetleg jobb? Az elütési ponttól milyen távolságra haladt a gépkocsi akkor, amikor a gyalogos a járművezető látóterében az úttestre lépett (amikor a veszélyhelyzet észlelhetővé vált)?³⁹² Ha a gyanúsított gépkocsija a megengedett sebességgel haladt volna azon a helyen, ahol vezetője a fékezést elhatározta, meg tudott volna állni a gyalogos haladási nyomvonal előtti? Milyen sebességgel haladt a gépkocsi a fékezés elhatározásakor és az elütéskor? Elkerülhetőség lehetséges módjai?

- *Közúti gépjárművezető-alkalmassági szakértő*

Kirendelése esetén az alábbi kérdésekre találhatunk választ: A gyanúsított rendelkezik-e azokkal a képességekkel, ismeretekkel, amelyek alkalmassá teszik őt a személygépkocsi irányítására, a közúti közlekedési szabályoknak megfelelő vezetésre?

- *Fizikai - kémiai szakértő*

Közlekedési balesetek helyszínén a különböző anyagmaradványok, festékdarabok, üvegszemcsék azok az információhordozók, amelyek a vegyész szakértő számára különös jelentőséggel bírnak. A festékmарadványok vizsgálata a balesetben részt vevő személyek pontos azonosítására szolgál. A festékek vizsgálata kémiai és fizikai módszerekkel történik. Kémiai módszerekkel a festékbevonat-rendszer fedő festékrétegének kémiai összetételét lehet vizsgálni. Fizikai módszer a mikroszkópos vizsgálat, melynek során pontosan megállapítható a festékbevonat-rendszer rétegeinek száma, színe, vastagsága. Ha a balesetben részes jármű is rendelkezésre áll, a festékbevonat-rendszerek összehasonlíthatók. Hat-hét festékréteg megegyezése esetén kategorikus vélemény adható.³⁹³ A helyszíni üvegmaradványok általában a gépjárművek első szélvédőiből, az első lámpák üvegeiből, a külső visszapillantó tükrökből származnak. Összehasonlító üvegek megléte esetén az üvegek vizsgálatával pontosítható a balesetben részt vevők köre. A baleseti helyszíneken található egyéb anyagmaradványok közé az indexbúrák, a külső

³⁹² „A balesetek során központi kérdés a gyalogosok mozgásának időbeli és térbeli behatárolása a balesetet megelőzően. Ehhez nyújtanak segítséget az e témakörben végzett kísérletek, mérések eredményei.” (MELEGH G., i.m. 217. o.)

„A gyakorlatban bekövetkezett gyalogosbalesetek rekonstrukciója három fő módon lehetséges: 1. kísérleti úton, 2. matematikai modellezés segítségével, 3. már megtörtént esetek és kísérletek eredményeinek felhasználásával. A három módszer közül az elsőt konkrét balesetek teljes rekonstrukciójára szinte sohasem használják, a matematikai modellezés egyre nagyobb lehetőséghez jutott a technikai feltételek (számítástechnika) fejlődésével.” (MELEGH, i. m. 227-228 o.)

³⁹³ KISBÁN GÁBOR, *Közlekedési balesetek a vegyész szakértő szemével*, Belügyi Szemle, 1998/2., 80. o.

viSSzapillantó tükör, a műanyag vészharítók tartoznak. A külső viSSzapillantó tükör két szempontból vizsgálható. A tükör üveganyaga gyalogos személy elütése esetén a gyalogos ruházatának megvizsgálása során felfedezhető mikroszkopikus méretű üvegszemcsék formájában. Másrészt a viSSzapillantó tükör rész-egész vizsgálattal illeszthető a járművön általában maradó csonkhoz. A műanyag vészharítók balesetben letört darabjai szintén felhasználhatók a balesetben részt vevők körének meghatározására.

A közlekedési balesetben részt vevők vizsgálata: A vegyész szakértő vizsgálata során főleg a járművekre (gépkocsikra, motorkerékpárokra, kerékpárokra), személyekre és tereptárgyakra terjed ki. A balesetben szereplő gépjárművek szakértői szemléje a bonyolultabb esetekben elengedhetetlen. A szakember először a festékbevonat-rendszer sérüléseit vizsgálja meg, amelyek általában a karosszéria sérüléseit is jelentik. Az elemek töréséből, horpadásából becsülhető meg az ütközés iránya, ereje, gyalogos elütése esetén az elsodrás iránya.³⁹⁴ A gépjárművek üvegből készült elemeinek törését, sérülését a szakértők a szemle során rögzítik és a tárgyakból összehasonlító mintát biztosítanak. Ezen üvegminták összehasonlító vizsgálata végezhető a helyszíni üvegmaradványokkal, gyalogos elütése esetén a ruházati tárgyak rázadékaiból nyerhető üvegszemcsékkel. A gépjárművek, motorkerékpárok izzóinak vizsgálatával arra a kérdésre adható válasz, hogy milyen világítással közlekedett az adott jármű. Az izzók vizsgálatának feltétele az izzószálak vagy legalább néhány menet megléte. A baleset pillanatában működő izzószálon³⁹⁵ ugyanis sérült, összetört üvegbúra esetén mikroszkopikus méretű üvegcsépp található.

- *Daktiloszkópia*

A személyazonosításnak és a nyilvántartásnak az ujjnyomatokon alapuló rendszere a *daktiloszkópia*.³⁹⁶ A daktiloszkópiái nyilvántartás segítségével a szakértő megkeresi a vizsgálandó ujjnyom osztályát, valamint összehasonlítja a nyomozás során beszerzett ujjnyomokat a nyilvántartásban szereplő ujjmintákkal.³⁹⁷

³⁹⁴ KISBÁN Gábor, *i. m.*, 82. o.

³⁹⁵ Általános hibák: közlekedési balesetek esetén nem minden gépjárműizzót küldenek vizsgálatra. (Az egyes izzók különböző módon változnak a baleset következtében: összetörnek, épen marad.) A fényszóróizzókat és az irányjelző izzókat is rögzíteni kell.

³⁹⁶ Görög, daktylos + skopein, jelentése: ujjak szemlélése.

³⁹⁷ Hazánkban minimálisan tíz minúcia szükséges. Ez az érték országonként változó, ezért több-kevesebb sikerrel törekvés figyelhető meg a minúcia standard értékének meghatározására.

- *Genetikai (DNS) szakértői vizsgálatok*

A DNS, mint „genetikai ujjnyom”³⁹⁸ szerepe az ismeretlenes közlekedési bűncselekmények elkövetőinek felderítésében és bizonyításában egyre fontosabbá válik. Ma már számos esetben kerül sor DNS vizsgálatra, amikor fontos kérdéssé válik, hogy ki vezette a járművet, vagy azzal védekezik, hogy nem az ő véréből vették ki a DNS-t. Igazságügyi orvosszakértői véralkohol vizsgálatra stb.

A DNS-vizsgálatok³⁹⁹ jelentőségét az adja, hogy az elkövető és az áldozat (ismeretlen holttest esetén) személyazonosságának megállapítását teszi lehetővé. Ennek oka, hogy a fehérjékben lévő DNS-eknek egy részük állandó, míg más részük változó. Az állandó rész minden embernél ugyanúgy található meg, ugyanakkor a változó DNS-ek következtében lehetőség nyílik az anyagmaradványok személyi eredetének meghatározására. A vizsgálatra leginkább a vér, haj- és szőrszálak, valamint a testváladékok a legalkalmasabbak.

A DNS-vizsgálatok óriási előnye más vizsgálatokkal szemben az egyediség,⁴⁰⁰ állandóság,⁴⁰¹ sokoldalúság, és több célra való alkalmazhatóság. Hátrányai: költséges, időigényes, bonyolult eljárás, hiányoznak az általánosan elfogadott szabványok.⁴⁰²

A DNS-profilnyilvántartást a 2009. évi XLVII. törvény szabályozza.

- *Informatikus szakértő*

Feladata a lefoglalt mobiltelefonok, elektronikus adathordozók, számítógépek adattartalmának lementése és elemzésre alkalmas módon történő rögzítése. (Azok elemzése és értékelése a hatóság feladata.) Érdemes ezzel összefüggésben a mobilszolgáltatók tevékenységére is kitérni, bár nem szakértői tevékenységet folytatnak. A híváslisták elemzése egyre nagyobb jelentőséget kap a közlekedési bűncselekmények felderítésében, bizonyításában, cáfolhat vagy alátámaszthat vallomásokat, fényt deríthet kapcsolatrendszerre. A mobilszolgáltatók adott időintervallumban, meghatározott

³⁹⁸ BÍRÓ, *Kriminalisztika, i.m.*, 63. o.

³⁹⁹ A DNS-minta: a büntetőügyekben kiemelt szerepe van az elkövető személyének, hiszen a nyomozás során fel kell tártani az elkövető személyét (Be. 164. § (2) bekezdés.), a bíróság pedig csak annak a személynek a büntetőjogi felelősségéről dönthet, aki ellen vádat emeltek. (Be. 2. § (2) bekezdés.) Így a büntetőeljárásban különösen fontos szerepet kapnak azok a bizonyítási eszközök, amelyek révén kétséget kizáróan megállapítható egy személy kiléte, illetve elkövetői mivolta. (A bűnügyi nyilvántartásról és a hatósági erkölcsi bizonyítványról szóló 1999. évi LXXXV. törvény indokolása; LIZICZAY Sándor, *i. m.*, 16. o.)

⁴⁰⁰ Annak az esélye, hogy két ember DNS-mintája megegyezik azonosítási módtól függően: 1:100 millióhoz/1:30 milliárdhoz, az egyetemes törvényszerűségek kivételével. Ld: TREMMEL Flórián, FENYVESI Csaba, HERKE Csongor, *i. m.*, 111. o.

⁴⁰¹ Több ezer évig fennmaradhat. Lásd: Uo.

⁴⁰² Uo.

telefonszámok kimenő és bejövő híváslistáját, a cellainformációkat, és a SIM- vagy telefonkártya adattartalmát, az előfizető adatait adják meg a hatóságoknak.

- *Geológus szakértő:*

A talajmaradványok vizsgálatával foglalkozik, aki bizonyos jellegzetes ásványi összetevők alapján következtet a talajminta eredetére, illetve ha van összehasonlító minta, a kérdéses és az összehasonlító minta közös vagy különböző eredetére. Ismeretlenes közlekedési bűncselekmények nyomozásánál⁴⁰³ nagy jelentősége lehet a talajnyomoknak. A cipő, csizma talpához tapadó sár, anyag stb. összetétele a szakértő kezében elárulhatja azt, hogy az illető hol járt.⁴⁰⁴

- *Egyéb szakértők:*

Pszichiátriai szakértő igénybevételére is lehetőség van, aki a gyanúsított beszámíthatóságának mértékét tisztázza. Segít a személyiségjegyek megismerésében, az abnormitás⁴⁰⁵ és pszichopátia⁴⁰⁶ megállapításában, mely a bűncselekmény indítékának megértéséhez járul hozzá. *Pszichológus szakértő* bevonására akkor van lehetőség, ha fiatalok is érintett az ügyben. Az *igazságügyi antropológus* szakértő is szerepet játszhat a közlekedési bűncselekményeknél, mivel az ismeretlen holttest vagy csontvázlelet vizsgálatával segítséget nyújthat az áldozat azonosításában illetve a felderítésben.

- *Szakértői módszerek*⁴⁰⁷

A tudomány és a technika nagyságrendekkel gyorsabban fejlődik, mint a jogtudomány és ennek hatásai visszatükröződnek a büntetőeljárásokban is, különösen a szakértői munkában és annak eredményeinek felhasználásában. A hatóságnak ellenőriznie kell nemcsak az adatokat, de a szakértői módszereket is. A bírónak meg kell bizonyosodnia arról, hogy a kirendelt szakértő helyes következtetési módszert használt feladatának elvégzéséhez.

⁴⁰³ Általános hibák: szakszerűtlenül rögzítik a talaj- és egyéb szennyeződések, a lábbelikről és egyéb ruházati tárgyokról: a ruhadarabokat eredetben kell rögzíteni és külön-külön csomagolni. A szennyeződések a szakértő távolítja el róluk, laborkörülmények között. A helyszínen csak egy talajmintát rögzítenek: a talaj inhomogén, ezért réteges mintavétellel biztosítható csak, hogy minden részéből legyen minta. A jól felismerhetően különböző eredetű anyagokat nem csomagolják külön (például gépjármű padlóján lévő port és növényi maradványokat egybecsomagolják): az anyagok összekeverednek, és nem választhatók szét később, ami lehetetlenné teszi eredetük meghatározását. A nyilvánvalóan különböző helyről származó, illetve különböző eredetű mintákat külön kell csomagolni.

⁴⁰⁴ HERKE, i.m., 42. oldal

⁴⁰⁵ Latin rendellenesség, szabálytalanság.

⁴⁰⁶ Görög, a betegség határát súroló mértékben zavart lelki állapot.

⁴⁰⁷ E témakörben: BÁTKI Pál, FÜLÖP Ágnes, MELEG Gábor, *Rizikónövelés – Új szempont és módszer a közlekedési bűncselekményekért való felelősség elemzésénél*, Belügyi Szemle, 2004/1.

Jogtudósok felfogása szerint a kirendelő hatóság külön engedélye hiányában csak "szakmai szókincset képező módszereket" szabad az igazságszolgáltatásban alkalmazni. A kirendelt szakértőtől megkövetelhető, hogy vagy közölje a szakvéleményében azt a publikált forrást, amiben az általa használt számítási és követelési módszer megtalálható, vagy közölje számításainak és következtetéseinek teljes menetét, olyan részletességgel, hogy munkáját más, megfelelő képzettséggel rendelkező szakértő is rekonstruálni tudja. Ennek végrehajtása azonban nem mindig történik meg. Például a kirendelt szakértő egyre gyakrabban használ olyan „számítógépes módszert”, amelyet a büntetőeljárásban részt vevő személyek nem ismernek. Ennek viszont az a következménye, hogy lappangva olyan bizonyítékok is bekerülnek a büntetőeljárásba, amelyek sem igaz voltát, sem engedélyezett voltát nem tudja ellenőrizni az illetékes hatóság.⁴⁰⁸

4.10. A bizonyítási kísérlet

4.10.1. Közlekedési bűncselekmények során a bizonyítási kísérlet indokoltsága, lényege, célja

A közlekedési bűncselekmények (ezen belül a halálos, súlyos balesetek) bekövetkezésében igen jelentősek az észlelési, illetve láthatósági körülmények. A terheltek felelősségének bizonyítása vagy kizárása érdekében sok esetben bizonyítási kísérletet kell végrehajtani.⁴⁰⁹ A bíróság, illetőleg az ügyész - valamint a nyomozó hatóság, ha az ügyész másként nem rendelkezik - bizonyítási kísérletet rendel el és tart, ha azt kell megállapítani vagy

⁴⁰⁸ DESTÉK Miklós, *Szakértős bizonyítás a közlekedési büntetőügyekben*, Belügyi Szemle, 1998/2. ,54. o.

⁴⁰⁹ 1984. áprilisban az éjszakai órákban Hajdúnánás külterületén a Polgárral összekötő úton egy ittas személy szakadó esőben az úttesten feküdt. Bejelentésre a helyszínen megjelent a kiküldött járőr, aki azonnal ráismert az idült alkoholistára. Le akarta húzni az úttestről, de azt is látta, hogy tőlük pár száz méterre, Polgár irányából érkezik egy gépkocsi, mely az egész úttestet elfoglalja. Fehér fény körbeforgatásával szabályos „Megállj!” jelzést adott a járművezető részére, de az túl ittas állapota miatt (orvosszakértő által megállapított véralkohol-koncentrációja 3,84 volt) nem látta a rendőri megállító jelzést. A rendőrnek félre kellett ugrania, hogy el ne gázolja, az ittas gépkocsi vezetője járművével áthajtott a fekvő személyen, aki életét veszítette, majd megállás nélkül továbbhajtott. A rendőr felismerte a gépkocsi tulajdonosát, majd rövid időn belül elfogták. A Hajdú-Bihar Megyei Rendőr-főkapitányság Közlekedésrendészeti Osztályán kiemelt főelőadó voltam, megyénkben szakmailag irányítottam, ellenőriztem a balesethelyszínelő és -vizsgálati tevékenységet, valamint a kiemelten súlyos bűncselekményekben a nyomozását is elvégeztem. A helyszíni szemle keretén belül nem tudtuk végrehajtani a láthatósági kísérletet - mint „mini” bizonyítási kísérletet - a szakadó eső miatt, erre az ügy nyomozása során került sor. A bizonyítási kísérlet során az Igazságügyi Műszaki Szakértői Intézet (IMSZI) egy új ajánlását alkalmaztam, melynek alapján vaku használata nélkül, a gépkocsi lámpáinak világítása mellett készítettük a fényképfelvételeket. Az ügyész, a bíróság a bizonyítást példértékűnek ítélte, elfogadta, de az IMSZI ajánlását az elkövetkező időben mellőzni kellett.

ellenőrizni, hogy valamely esemény vagy jelenség meghatározott helyen, időben, módon, illetőleg körülmények között megtörténhetett-e.

4.10.2. A bizonyítási kísérlet lefolytatásának szabályai

A bizonyítási kísérletet lehetőleg ugyanolyan körülmények között kell lefolytatni, mint ahogyan a vizsgált esemény vagy jelenség megtörtént, illetőleg megtörténhetett.⁴¹⁰ A bizonyítási kísérletben résztvevő gyanúsítottat, sértettet, illetve tanút jogaira és kötelezettségeire figyelmeztetni kell.⁴¹¹ A bizonyítási kísérlet előtt a gyanúsított, a sértett, illetve a tanú kihallgatása során ki kell térni a bizonyítási kísérlet lefolytatása szempontjából lényeges és felderítendő kérdésekre, és összegezni kell az e nyomozási cselekménnyel összefüggő tényeket és körülményeket. A bizonyítási kísérlet előtt a gyanúsítottat, a sértettet, illetve a tanút kellő részletességgel ki kell hallgatni arról, hogy a kérdéses eseményt vagy jelenséget

- mikor, milyen időpontban,
- milyen látási és időjárási, környezeti és forgalmi viszonyok között,
- milyen távolságról és milyen helyzetből,
- kivel vagy kikkel együtt észlelte.

Indokolt esetben a bizonyítási kísérletet megelőző kihallgatás során tisztázni kell a gyanúsított, a sértett, illetve a tanú látó-, halló- és egyéb észlelő képességét, állapotát, illetőleg az ezekben bekövetkezett esetleges változásokat is. Indokolt esetben több személy közreműködésével egy időben is folytatható bizonyítási kísérlet. Ha a bizonyítási kísérlet jellege miatt szükséges, az eljárás meghatározott résztvevője helyett kívülálló személy közreműködése is igénybe vehető. A bizonyítási kísérlet végrehajtása során a Be. 38. §-ban foglaltakat kell értelemszerűen alkalmazni. A bizonyítási kísérletről jegyzőkönyvet kell készíteni. A bizonyítási kísérlet során készített helyszínrajzot, vázlatot, fénykép-, videó-

⁴¹⁰ Tehát ha a közlekedési bűncselekményt éjjel követték el és a szemtanú 10 méter távolságból észlelte, amint a tettes a gépkocsijához elszaladt, akkor a bizonyítási kísérletet ne fényes nappal 5 méter távolságból folytassuk le. Ezzel biztosan eredményt érünk el, de az az eredmény nem lenne valós.

⁴¹¹ A NYOR. 40. §-a előírja, hogy a bizonyítási kísérletben résztvevő gyanúsítottat sértettet illetve tanút jogaira és kötelezettségeire figyelmeztetni kell. A terheltet, valamint a tanút - az önvádra kötelezés tilalmára fakadóan - a bizonyítási kísérlet esetében is megilleti az a jog, hogy önmaga nem köteles bizonyítékot szolgáltatni. A terhelt csupán az eljárási cselekménynél való jelenlétre kötelezhető. A sértett, illetve a tanú - szemben a terhelttel - köteles a bizonyítási kísérleten való aktív részvételre, illetve közreműködésre, s ez szükség esetén kényszer-cselekményekkel (elővezetés, testi kényszer) biztosítható

vagy hangfelvételt a jegyzőkönyvhöz kell csatolni. A bizonyítási kísérleten jelen lehet a terhelt, a védő és a sértett is, észrevételt és indítványt tehetnek.

Olyan közlekedési balesetknél, ahol a láthatóság⁴¹² releváns kérdés, a szemle keretén belül - a bizonyítási kísérlet krimináltaktikai szabályai alapján - ajánlatos elvégezni szakértő⁴¹³ (műszaki balesetelemző) bevonásával az ún. szakértői kísérletet (láthatósági kísérleteknek is nevezzük), mert ugyanolyan körülmény – például sűrű köd – még egyszer nem biztos, hogy lesz, de ez nem minősül bizonyítási kísérletnek. Amennyiben szükségessé válik, egy későbbi időpontban már bizonyítási kísérletet⁴¹⁴ lehet végrehajtani, esetleg többször is megismételni. Általában nyomozás elrendelése után alkalmazzuk, de nem kizárt a törvény szerint a halaszthatatlan nyomozási cselekményként történő elrendelése sem.

4.11. Helyszíni kihallgatás

A bíróság, az ügyész vagy a nyomozó hatóság a helyszínen hallgatja ki a terheltet és a tanút (helyszíni kihallgatás),⁴¹⁵ ha az addigi kihallgatás után is szükséges, hogy a bűncselekmény helyszínén nyilatkozzék, és mutassa meg az elkövetés helyét, a bűncselekménnyel összefüggő más helyet, tárgyi bizonyítási eszközt vagy a cselekmény lefolyását. A helyszíni kihallgatás előtt a terheltet, illetőleg a tanút ki kell hallgatni arról,

⁴¹² Például a gépkocsi vezetője éjszaka, szakadó esőben elgázolja az előtte haladó kivilágítatlan, ittas kerékpárost. Ilyen esetekben már a helyszíni szemle keretén belül jó, ha elvégezzük a láthatósági vizsgálatot, ez nem minősül bizonyítási kísérletnek. Ha azonban ismételten szükségessé válik a láthatósági vizsgálat, akkor a Be. 121. § alapján bizonyítási kísérletet kell már végrehajtani. Konkrétan arról van szó, hogy a gépkocsi vezetője láthatta-e a kivilágítatlan kerékpárost, ha igen, akkor felelős a balesetért, ha nem láthatta, akkor nyilvánvalóan nem lesz felelős. Igazán ez lesz a perdöntő bizonyíték a Btk. 187. § megvalósulása esetén, például meghal a sértett kerékpáros, akkor a Btk. 187. § (2) bekezdés b) pontja alapján felel az elkövető a cselekményéért.

⁴¹³ Megkülönböztető jelzéseket használó járművet érintő balesetek vizsgálata: „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.” KRESZ 42.§ (1) „Több mint száz, megkülönböztető jelzéseket használó járművet érintő balesetet megvizsgálva az alábbi összefüggések voltak megállapíthatóak. A balesetben érintett járművezetők, ill. gyalogosok elmondása alapján a legtöbb baleset azért következett be, mert a megkülönböztető jelzéseket egyáltalán nem vagy nem kellő időben észlelték. A hiányosságok közül is vezető szerepet játszik az, hogy sem a fény-, sem pedig a hangjelző berendezéseket nem vették észre időben. A kísérletek eredményeiből kitűnik, hogy az átlagos közlekedésben részt vevő, járó motorú gépjárműből a megkülönböztető hangjelzés műszere általában már csak akkor érzékelhető, ha a két jármű távolsága 50 méternél kevesebb.” MELEGH G., i.m., 468. o.

⁴¹⁴ Be. 121. §.

⁴¹⁵ A helyszíni kihallgatás a szemle sajátos formája, amelynek során a nyomozó hatóság, bíróság vagy az ügyész a helyszínén hallgatja ki a terheltet, illetve a tanút. Abban tér el a szemlétől, hogy bizonyos körülmények folytán - a terhelt és a tanú kihallgatásán túl, de közreműködésükkel - szükséges a helyszín megvizsgálása, egyes tárgyi bizonyítási eszközök felkutatása, valamint az egyes cselekmények lefolyásának ismertetése, rekonstruálása. (A büntetőeljárásról szóló 1998. évi XIX. törvény ... i. m., 462. o.)

hogyan a kérdéses helyet, cselekményt vagy tárgyi bizonyítási eszközt milyen körülmények között észlelte, és miről ismerné fel. A helyszíni kihallgatás keretében a kihallgatott (elsősorban a gyanúsítottak, de a tanú is - nyilvánvalóan a tanú fogalma alatt értem a sértettet is) helyzeteket is rekonstruál, illetve cselekményeket szemléletesen mutat be, miközben vallomást tesz. E megfogalmazás világossá teszi, hogy a helyszíni kihallgatásnak különböző válfajai vannak, azok a bizonyítási célokat eltérő módon szolgálják, a tervezésben, a végrehajtásukban és a további nyomozási cselekmények megválasztásában is számos eltérés figyelhető meg. A helyszíni kihallgatásra többnyire a nyomozásnak abban a fázisában kerül sor, amikor már sok egyéb olyan bizonyíték is rendelkezésre áll, amely a helyszíni szemle idején ismeretlen vagy részben volt ismert. A helyszíni kihallgatás jogi értelemben kihallgatás ugyan és a résztvevők szempontjából annak szabályai az irányadók rá, de kriminalisztikai szemszögből, mint nyomozási cselekmény komplex, amely - közvetve - a szembesítés, a helyszíni szemle esetenként a felismerésre bemutatás elemeit is tartalmazza. A helyszíni kihallgatás akkor indokolt, ha az elkövetés helyszíne,⁴¹⁶ vagy más lényeges hely egyéb módon nem azonosítható; a szóban leírt cselekvés és a helyszíni adottságok egybevetése azért szükséges, mert ennek alapján ítéltető meg a kérdéses ténykedés realitása; a helyszíni szemle során rögzített nyomok és elváltozások (vagy azok hiánya) a szóbeli vallomás alapul vételével nem értelmezhető. Indokolt esetben a helyszíni kihallgatást megelőzően tisztázni kell a részt vevő gyanúsított, sértett, illetve tanú, látó-, halló- és egyéb észlelő képességét, állapotát, illetőleg az ezekben bekövetkezett esetleges változásokat is. „A helyszíni kihallgatás eredményeinek értékelése igen összetett és sokirányú folyamat, amelynek jelentős összetevőit az alábbiakban emeljük ki.

- Az ügyben felmerült verziók megerősíthetők vagy megcáfolhatók, illetőleg új verziók állíthatók fel;
- Elvezethet igen fontos részletek megismeréséhez, illetőleg új bizonyíték beszerzéséhez (nyom, vagy anyagmaradvány megtalálásához stb.);
- Olyan kifejezetten egy-egy személyhez kötődő ismeretek, amelyekkel csak az rendelkezhet, aki a feltételezett cselekmény valódi elkövetője vagy tanúja volt.”⁴¹⁷

⁴¹⁶A súlyosabb közlekedési bűncselekményeknél is előfordul, hogy a nyomozás során helyszíni kihallgatásra kerül sor. Az bevált gyakorlat, hogy a helyszíni szemle keretén belül a helyszínen meghallgatják a közlekedési balesetekben érintett személyeket. Ez nem a Btk.120.§ - helyszíni kihallgatás- keretében történik, de hasonlóság bizonyos mértékben megállapítható.

⁴¹⁷ HERKE, *i.m.*, 13. o.

4.12. Felismerésre bemutatás

A bíróság, illetőleg az ügyész felismerésre bemutatást rendel el és tart, ha a személy vagy tárgy felismerése céljából szükséges.⁴¹⁸ A terheltnek vagy a tanúnak felismerésre legalább három személyt vagy tárgyat kell bemutatni. A terheltnek vagy a tanúnak – ha más lehetőség nem áll rendelkezésre – felismerésre személy vagy tárgy fényképen,⁴¹⁹ illetőleg más adathordozón rögzített kép-, illetőleg hangfelvétele is bemutatatható. A felismerésre bemutatás általában a nyomozás kezdeti szakaszában lehet fontos, hiszen sokszor az egész büntetőeljárás sikere, gyors felderítése ezen múlhat.⁴²⁰ Szakszerűen és időben lefolytatott felismerésre bemutatásnál rendkívül fontos, hogy azt törvényesen az előírások pontos betartásával kell betartani. „Nagyon fontos követelmény a felismertetésnél az eredetivel lehetőleg azonos észlelési körülmények biztosítása, ha az szituációhoz kötött. A lehetőleg azonos észlelési körülmények biztosítása nemcsak azt igényli, hogy az előzetes kihallgatás során ezeket részletesen vizsgáljuk, hanem azt is, hogy a tanú észlelőképességét is ellenőrizzük.”⁴²¹ A felismerésre bemutatás előtt azt, akitől a felismerés várható, részletesen ki kell hallgatni arról, hogy a kérdéses személyt vagy tárgyat milyen körülmények között észlelte, milyen kapcsolata van vele, milyen ismertetőjeleiről tud. A személyek bemutatása esetén az ügytől független és a felismerést végző által nem ismert, továbbá a kérdéses személlyel a fő ismertetőjegyekben megegyező tulajdonságú – így különösen vele azonos nemű, hasonló korú, testalkatú, bőrszínű, ápoltságú és öltözetű – személyeket kell egy csoportba állítani. Tárgyak bemutatása esetén a kérdéses tárgyat hasonló tárgyak között kell elhelyezni. A kérdéses személynek vagy tárgynak a csoporton belüli elhelyezkedése a többitől jelentősen nem térhet el, és nem lehet feltűnő. A bemutatást több felismerő személy esetében is külön-külön, egymás távollétében kell végezni. Ha a tanú védelme szükségessé teszi, a felismerésre bemutatást úgy kell végezni, hogy a felismerésre bemutatott a tanút ne ismerhesse fel, illetőleg ne észlelhesse. Fénykép⁴²² bemutatása esetén

⁴¹⁸ A felismerésre bemutatás főbb fajtái: személy (arc-test, hang-beszéd, járás-mozgás alapján), holttest, tárgy, irat, elkövetés eszköze, pl.: személygépkocsi, állat, adathordozók (fénykép-és videófelvétel, stb.) alapján történő felismertetés. HERKE, *i.m.*, 16. o.

⁴¹⁹ A NYOR. 46. § (1) bekezdése előírja, hogy a fényképeket a jegyzőkönyv mellékletét képező fényképtablóban a felismerőnek történő bemutatásuk előtt, véglegesen rögzíteni kell.

⁴²⁰ Ismeretlen tetteses közlekedési bűncselekmények - elsősorban segítségnyújtás elmulasztásával párosuló súlyos vagy halálos kimenetelű közúti közlekedési baleset - esetén, ha látták a helyszínről eltávozott elkövető(ke)t, a nyomozás sikere (felderítés, elfogás) ettől függhet. Ha lehetőség van rá, a lehető leggyorsabban el kell végezni.

⁴²¹ HERKE, *i.m.*, 17. o.

⁴²² Ha a személy fénykép alapján történő felismerésre bemutatása szükséges, de a hatóság az ehhez szükséges fényképpel nem rendelkezik, azok szolgáltatására az Országos Személyi Adat- és Lakcímnnyilvántartó

a bemutatásra kerülő személy vagy tárgy fényképét legalább három, hozzá hasonló külsejű személy vagy tárgy fényképe között kell elhelyezni és a fényképeket sorszámmal kell ellátni. A fényképeket a jegyzőkönyv mellékletét képező fényképtablóban a felismerőnek történt bemutatásuk előtt véglegesen rögzíteni kell. Fényképalbum alkalmazása esetén a fényképeket a felismerésre bemutatás előtt – megnevezés nélkül – sorszámozottan, véglegesen rögzíteni kell. A felismerőt nyilatkoztatni kell arra, hogy a személyt vagy tárgyat milyen ismérvek alapján azonosította. Ha a felismerés több személytől várható, a felismerésre bemutatást minden egyes felismerővel külön-külön kell lefolytatni úgy, hogy a felismerők egymást ne befolyásolhassák. A tanú védelme érdekében a felismerésre bemutatást detektívtükör alkalmazásával vagy más olyan módon kell végezni, hogy a felismerésre bemutatott személy a tanút ne ismerhesse fel, illetve ne észlelhesse.

Holttest felismerésre bemutatása ⁴²³ a szemlét követően a bűncselekmény helyszínén, illetve a holttest vizsgálatának helyén is foganatosítható. A holttestről, a testrészekről ezt követően fényképfelvételeket kell készíteni, amelyeket mellékletként a jegyzőkönyvhöz kell csatolni. Holttest felismerésre bemutatása esetén csak a felismertetni szándékozott holttestet kell bemutatni. Egész test hiányában különálló testrészek alapján is végezhető azonosítás. Az elhalt ruházatának, egyéb tárgyainak felismerésre, bemutatására a tárgyak felismerésre, bemutatásának szabályait kell alkalmazni.

4.13. Szembesítés

Közlekedési bűncselekmények esetén a több tanú kihallgatása során felmerülő ellentmondásokat azonnal tisztázni kell, tekintettel arra, hogy közlekedési balesetek körében nagyon gyakran az időérzék, a sebesség és a távolságok becslése teljesen szubjektív (személyenként különböző). Ilyen esetekben sokszor szembesítés válik

Hivatalt kell megkeresni, amely az 1992. évi LXVI. tv. 24. §-ának (1) bekezdése alapján az adatokat szolgáltatni köteles.

⁴²³ Speciális rendelkezéseket tartalmaz a NYOR. 50. §-a a holttest felismerésre bemutatásával kapcsolatban. A holttest felismerésre bemutatása az elhunyt személy azonosságának a felismertetésére irányul. Abban tér el a halottszemléától, hogy utóbbi szemlének az a típusa, amelynek célja a holttest halálesetével kapcsolatban létrejött elváltozásainak, valamint testet borító ruházatban és a közvetlen környezetben az eseménnyel kapcsolatban bekövetkezett változások megtekintése és rögzítése. Holttest felismerésre bemutatása a szemlét követően a bűncselekmény helyszínén, vagy a holttest vizsgálatának helyén foganatosítható. Az eljárási cselekmény végrehajtása előtt gondoskodni kell a holttest arcának, testének, illetőleg testrészeinek felismerésre alkalmas állapotba hozásáról. A holttestről, a testrészekről ezt követően fényképfelvételeket kell készíteni, s ezeket mellékletként a jegyzőkönyvhöz kell csatolni. (A büntetőeljárásról szóló 1998. évi XIX. törvény ... i. m. , 471. o.)

szükségessé. Természetesen gyakran kerül szembesítésre sor a gyanúsított és gyanúsított, illetőleg gyanúsított és tanúk közötti lényeges ellentmondások feloldása érdekében is.

Napjaink elméleti alapvetése⁴²⁴ és az arra épülő gyakorlat ettől eltérő. Egységesnek tűnik ma már az irodalomban az az álláspont, hogy „a szembesítés lényegét tekintve sajátos, „kombinált” kihallgatás. A kombinált kihallgatás olyan önálló nyomozási (eljárási) cselekmény, amelynek keretében egyidejűleg több személy kihallgatása megy végbe kifejezetten azzal a céllal, hogy a kihallgatottak korábban tett vallomásai közti lényeges ellentétet feloldják.”⁴²⁵

A szembesítés megkezdésekor a tanút a hamis tanúzás, a gyanúsítottat a hamisan vádolás következményeire figyelmeztetni kell és – ha az nem nyilvánvaló – a szembesítendőket nyilatkoztatni kell arra, hogy ismerik-e egymást, ha igen, honnan. Tisztázni kell azt is, hogy milyen viszonyban vannak egymással. Ezt követően a vallomásaik között levő ellentmondásokra külön-külön kell őket nyilatkoztatni. A nyilatkozatok megtétele után a szembesítés vezetőjének engedélyével a szembesítettek egymáshoz, a védők a szembesítettekhez kérdéseket intézhetnek.⁴²⁶ A szembesítésnek előfeltétele, hogy a vallomások közötti ellentmondásoknak lényegesnek kell lenniük, és tisztázásukra más mód

⁴²⁴ KATONA Géza megfogalmazásában az elméleti alap: „Az együttes bizonyíték értékelés folyamán az esetek többségében fontos szerephez jutnak a formális logika olyan alaptörvényei, mint az „ellentmondás-mentesség” és a „kizárt harmadik” elve. Így az ellentmondás-mentesség arisztotelészi megfogalmazása, amely szerint „egymásnak ellentmondó kijelentések együtt nem lehetnek igazak”, a kategorikus formában kifejezhető (igen-nem) bizonyítékok ellenőrzésénél érvényesíthető.” KATONA Géza, *Valós vagy valótlan, i. m.*, 74. o. és FENYVESI Csaba, *Szembesítés monográfiája*, Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 2008., 175. o.

⁴²⁵ TREMMEL Flórián, FENYVESI Csaba, HERKE Csongor, *i. m.* 385. o. Hasonló definíciót találunk a német irodalomban. „Az ellentmondások tisztázására szolgáló szembesítés két már kihallgatott személy egyidejű kihallgatása, akiknek az állításai jelentősen eltérnek egymásétól.” ACKERMANN, R., Clages, H., ROLL, H., *Handbuch der Kriminalistik*, Richard Boorberg Verlag, Stuttgart, München, Hannover, Berlin, Weimar, Dresden, 1997. és FENYVESI Csaba, *Szembesítés ... i. m.*, 176. o.

A francia büntetőjogi szakszótár szerint pedig a szembesítés: „A tanúk egymással, a tanú és a sértett, vagy egy tanú és a terhelt között történő szembeállítás. Így állításaik egymás jelenlétében ellenőrizhetők, egyeztetethetők és mérlegelhetők.” *Dictionnaire de droit criminel*, Dalloz, Paris, 1992.

⁴²⁶ „A Be. rendelkezései szerint a védő nem vitásan jelen lehet az általa védett gyanúsított kihallgatásán, valamint, az általa vagy védenice által indítványozott tanú kihallgatásán is, ebből következően pedig az ezen személyek közreműködésével megtartott szembesítéseken is. A Be. 50. §-hoz és a 184. §-hoz fűzött kommentárja eltérő állásfoglalást tartalmaznak azonban e tekintetben, hogy ezeken a kihallgatásokon ill. szembesítéseken a védő közvetlenül kérdéseket tehet-e fel a kihallgatottakhoz, vagy pedig a szembesítés vezetőin keresztül csak indítványozhatja kérdések feltevését.” BÍRÓ Gyula, *Az új büntetőeljárás törvény gyakorlati alkalmazásának tapasztalatai* című tanulmányában In: *Az új büntetőeljárás törvény első éve*, Debreceni Konferenciák IV. , (szerk.: SZABÓ Krisztián), Debrecen, 2005., 16. o.;

Továbbá: „A törvényi megfogalmazás szerint a szembesítettek egymáshoz kérdést intézhetnek, ám ez úgy tűnik csak a hatóság által feltett kérdések után következhet be. A krimináltaktikai követelmények ennek ellentmondanak, hiszen az igazi szembesítés, ellentmondás, mintegy vita során alakul ki, amit persze mederben kell tartani. A kérdésfeltevés jogának törvényi rögzítettségét így fölösleges szószaporításnak tartom, mivel a szembesítés tartalmi követelményeit a krimináltaktika (és a végrehajtó) adja meg, ám azon részletszabályokat nem lehet, nem szabad felsorolni a büntető eljárásjog keretében. Nézetem szerint mivel speciális kihallgatási formáról van szó, a jelen levő védő, tanú ügyvédje, sértett jogi képviselője is tehet fel kérdést mindkét szembesítendőnek.” FENYVESI Csaba, *Szembesítés ... i. m.*, 200. o.

nem kínálgzik. Vannak ugyanis ellentmondó vallomások, melyeket más bizonyítékok felhasználásával tisztázni lehet. Szembesíteni csak előzetesen már kihallgatott személyeket lehet.

Elrendelése a hatóság döntésétől függ. Amennyiben több személy szembesítését tervezik, ugyanolyan sorrendet kell taktikusan kialakítani, mint a gyanúsítottaknál. Mivel fennáll a veszélye annak, hogy a szembesítendőek véleményt cserélnek, vagy informálják egymást, ennek megakadályozására intézkedni kell (például biztonsági intézkedések, tolmács jelenléte stb.). A szembesítés lefolyása úgy történik, hogy a szembesítendőek egymással szemben ülve (megfelelő távolságra) helyezkednek el. A szembesítést vezető rövid, pontos, a tervnek megfelelő, könnyen érthető kérdéseket tesz fel, és először azt a személyt szólaltatja meg, akitől az objektív válasz várható. A tapasztalatok szerint a személyes ráhatásnak vannak előnyei is, de hátrányai is.

4.14. Bűnügyi és egyéb nyilvántartások

A 2009. évi XLVII. törvény⁴²⁷ a bűnügyi nyilvántartási rendszerről, az Európai Unió tagállamainak bíróságai által magyar állampolgárokkal szemben hozott ítéletek nyilvántartásáról, valamint a bűnügyi és rendészeti biometrikus adatok nyilvántartásáról új alapokra helyezte a bűnügyi nyilvántartás rendszerét.

A bűnügyi nyilvántartás a törvényben meghatározott adatokat tartalmazó, közhiteles hatósági nyilvántartás, amelynek feladata az e törvényben meghatározott adatok gyűjtése, kezelése, azokról okirat kiadása, törvényben meghatározott jogosultaknak adatok szolgáltatása. Jelentősége abban áll, hogy az adatok rendszerbe foglalása, értékelése lehetővé teszi következtetések levonását a bűncselekmények tettesekre vagy a bűncselekmények elkövetésének körülményeire. A bűnügyi nyilvántartás a korábban felderített bűncselekményekkel kapcsolatban elemzett és értékelt adatokat rögzíti és rendszerezi, melyek segítséget nyújtanak a bűnüldözésben.

A bűnügyi nyilvántartási rendszer a személyazonosító adatok és fényképek nyilvántartásából, valamint a bűnügyi nyilvántartásokból áll.

A törvény alkalmazásában bűnügyi nyilvántartások:

⁴²⁷ Az e törvény hatálya alá tartozó nyilvántartások hatósági nyilvántartások. A bűnügyi nyilvántartások az azokban kezelt adatok tekintetében közhiteles hatósági nyilvántartások. Az e törvény hatálya alá tartozó hatósági nyilvántartások vezetésére és az azokhoz kapcsolódó hatósági eljárásra a 2004. évi CXL. törvény rendelkezéseit az e törvényben meghatározott eltérésekkel kell alkalmazni.

- a büntettesek nyilvántartása,
- a hátrányos jogkövetkezmények alatt álló, büntetlen előéletű személyek nyilvántartása,
- a büntetőeljárás hatálya alatt állók nyilvántartása és
- a kényszerintézkedés hatálya alatt állók nyilvántartása.

Belekerültek a törvénybe a daktiloszkópiai és a DNS-profil nyilvántartására vonatkozó közös rendelkezések. E nyilvántartásokra vonatkozó részletes szabályokat a 21/2009. (VI. 19.) IRM rendelet⁴²⁸ tartalmazza. A hatályos törvény magába foglalja a bűnügyi és rendészeti biometrikus adatok nyilvántartását, amely daktiloszkópiai nyilvántartásból és DNS-profil-nyilvántartásból áll.⁴²⁹

A daktiloszkópiai nyilvántartások a keletkezett ujjnyomatokat különböző rendszerekben tárolják és azonosítják.

Ezek közül a legelterjedtebbek a számítógépes ujjnyom-azonosítási rendszer, a tízujjas nyilvántartás, a monodaktiloszkópia, a tenyérynymat-nyilvántartás.

A kiemelten súlyos közlekedési bűncselekmények nyomozását továbbá elősegítheti a *modus operandi nyilvántartás*, mely az elkövetés módja szerinti olyan adatokat tartja számon, melyek a tettes fizikai tulajdonságait, ismertetőjegyeit, személyi adatait tartalmazza. Emellett ismeretlen tettes profiljának megalkotásánál a már meglévő adatok az elkövetői kör szűkítéséhez támpontot adhatnak.

A „Robotzsaru NEO”⁴³⁰ gyanúsított nyilvántartás; ügyintéző, ügyfeldolgozó rendszer célja a bűnüldözést elősegítő releváns adatok számítógépes integrációja, a nyomozók ügyviteli tevékenységének felgyorsítása és megkönnyítése.⁴³¹

A nyilvántartások fontos szerepet játszanak az elkövetők kilétének felderítésében, s majd hozzájárulnak a későbbi bizonyításhoz.

⁴²⁸ a bűnügyi és rendészeti biometrikus adatok nyilvántartása részére történő adatközlés, valamint az ujj- és tenyérynymatvétel és a szájnyalakártya-törlet levételének részletes technikai szabályairól

⁴²⁹ 2009. évi XLVII. törvény 35.§-a

⁴³⁰ A belügyminiszter 29/2000. (BK 18.) számú BM utasítása 2000. október 20-án lett közzétéve, mellyel a „Robotzsaru-2000” integrált ügyviteli és ügyfeldolgozó rendszer üzemeltetési feltételeinek biztosítására, a területi és országos szintű alkalmazás bevezetésére ad lehetőséget. 2007. évben a tovább fejlesztett változata a Robotzsaru- NEO került bevezetésre. A jelenleg elkészült alrendszerek, modulok a magyar rendőrség teljes bűnügyi, közlekedési végrehajtó állomány, ügyelet, ügykezelői tevékenységét támogatják. (BÍRÓ, i. m., 75. o.)

⁴³¹ BÍRÓ, i.m. 410. o.

4.15. A kényszerintézkedések⁴³²

A kényszerintézkedések csoportosítása:

- a személyes szabadságot korlátozó kényszerintézkedések: az őrizetbe vétel,⁴³³ előzetes letartóztatás, ideiglenes kényszergyógykezelés, lakhely elhagyási tilalom,⁴³⁴ házi őrizet, úti okmány elvétele, elővezetés;⁴³⁵ testi kényszer alkalmazása, óvadék;
- tulajdonjogot korlátozó kényszerintézkedések: lefoglalás, számítástechnikai rendszer útján rögzített adatok megőrzésére kötelezés, a lefoglalt dolog előzetes értékesítése, zár alá vétel, biztosítási intézkedés; rendbírság;
- személyi sérthetlenséget korlátoz: motozás;⁴³⁶
- magánlakás sérthetlenségéhez való jogot korlátozó: házkutatás⁴³⁷

Az Magyarország Alaptörvénye II.cikkének (1) bekezdése a szabadsághoz és a személyi biztonsághoz való jogot deklarálja. IV. cikk (2) bekezdése szerint „senkit sem lehet szabadságától másként, mint a törvényben meghatározott okokból és törvényben meghatározott eljárás alapján megfosztani”. VI. cikk a jó hírnévhez, a magánlakás sérthetlenségéhez, valamint a magántitok és a személyes adatok védelméhez való jogot rögzíti. A büntetőeljárás jog szerint a nyomozások során személyi szabadságot korlátozó

⁴³² Kényszerintézkedések foganatosítására csak a kiemelten súlyos közlekedési bűncselekmények körében kerülhet sor.

⁴³³ Az Európai Emberi Jogi Egyezmény 5. cikk 3. pontjában megfogalmazott haladéktalan bíró elé állítás követelményének megfelelően az Alaptörvény IV. cikk (3) bek. a következők szerint fogalmaz: „A bűncselekmény elkövetésével gyanúsított és őrizetbe vett személyt a lehető legrövidebb időn belül szabadon kell bocsátani, vagy bíróság elé kell állítani.”

⁴³⁴ A LB. Büntető Kollégiumának 4/2007. BK véleménye: A Be. 137. §-nak (8) bekezdése szerint az eljárás jogerős befejezésével a törvény erejénél fogva megszűnik. Ezért erről sem a jogerős elsőfokú, sem a másodfokú határozatban nem kell külön rendelkezni, de egyébként 9/2002. (IV. 9.) IM rendelet 148. §-nak (4) bekezdése szerint kell eljárni. A miniszeri rendelet „megszüntető határozat” említ, de a törvényből nem következik, hogy az említett kényszerintézkedést határozatban kell megszüntetni. A lakhelyelhagyási tilalom részleges feloldására irányuló kérelem elbírálása a vádirat benyújtása előtt a Be. 137. §-nak (7) bekezdése alapján kizárólag az ügyész hatáskörébe tartozik. Az erre irányuló kérelmet a nyomozási bíró az ügyésznek küldi meg, az ügyész határozata ellen bejelentett „jogorvoslatot” pedig nem bírálja el.

⁴³⁵ Elővezetést (Rtv. 34.§) jogszabályban erre felhatalmazott hatóságok határozata alapján lehet foganatosítani.

⁴³⁶ A motozás a büntetőeljárás egyik „klasszikus” a civilizált államokban azonban törvényi feltételeknek alávetett kényszercselekménye. Hasonlóan például a magyar szabályozáshoz, Angliában és Walesben a motozás személyt és járművet érinthet. Lásd: BÁRD Károly, CSÉKA Ervin, ERDEI Árpád, KIRÁLY Tibor, KRATOCHWILL Ferenc, TREMMEL Flórián, *Magyar büntető eljárásjog I-II.* Egyetemi jegyzet, Budapest, 1990.

⁴³⁷ A házkutatás részletes törvényi szabályozásáról a Be. 149. §-a rendelkezik, valamint krimináltaktikai végrehajtásával kapcsolatosan, BÍRÓ, *i.m.*, 151-167. o. Házkutatást kell tartani közlekedési bűncselekmény esetén, ha a gépkocsi vezetője kábítószer fogyasztás befolyása alatt vezette járművét, valamint ha a gépkocsiban kábítószeranyagok (vagy tabletták) vannak.

kényszerintézkedések csak azzal szemben alkalmazhatók, aki bűncselekmény elkövetésével alaposan gyanúsítható és ez tényekkel bizonyítható. A kényszerintézkedések célja - a jogilag szigorú feltételekhez kötött kényszer alkalmazásával - a gyanúsítottat vagy az eljárás más résztvevőjét az eljárás sikerének érdekében meghatározott magatartás tanúsítására, tevése, illetve tűrésre bírni. Az eljárási kényszer a személyi szabadság vagy más állampolgári jog (például lakás, vagyontárgy feletti rendelkezési jog) korlátozásaira irányul, és súlyos hátrányt jelenthet az eljárás résztvevőire. Ez utóbbi okból alkalmazásukat szigorú garanciális rendelkezések határozzák meg. Az elrendelések kizárólag az eljárási törvényben meghatározott esetekben és módon történhetnek és a szenvedő alanyok jogorvoslati jogosultsága is törvényileg biztosított.

5. Járművezetés ittas vagy bódult állapotban

5.1. Ittas járművezetésről általában

Egyik bűnözési területen sem rejt magában az alkoholos állapot akkora veszélyt, mint a közúti közlekedés körében.”⁴³⁸

5.1.1. Az ittasság értékelése a büntetőjog általános részében

A beszámítási képesség aktuális hiánya nem válik az elkövetőnek felróhatóvá, ezért a Btk. 24. §-át kell alkalmazni, miszerint „*Nem büntethető, aki a cselekményt az elmeműködés olyan kóros állapotában – így különösen elmebetegségben, gyengeelméjűségben, szellemi leépülésben, tudatzavarban vagy személyiségzavarban – követi el, amely képtelenné teszi a cselekmény következményeinek felismerésére, vagy arra, hogy e felismerésnek megfelelően cselekedjék.*” A törvény kimondja továbbá, hogy a büntetés korlátlanul enyhíthető, ha az elmeműködés kóros állapota az elkövetőt korlátozza a cselekmény következményeinek a felismerésében, vagy abban, hogy e felismerésnek megfelelően cselekedjék.

5.1.2. Az alkohol és a balesetek

A tudományok különböző területein végzett kutatások megállapításai számtalan tényre alapozva bizonyítják be világszerte, hogy az alkoholizmus milyen veszélyeket jelent az egyénre és a társadalomra. Ezért is folyik világszerte az alkoholizmus elleni küzdelem. A közlekedés viszonylatai között szintén társadalmi probléma az alkoholizmus elleni küzdelem.⁴³⁹ A túlzott mértékű alkoholfogyasztás hatásai legszélesebb körben ma a közlekedésben, a közúti balesetekben s a közlekedéssel összefüggő bűncselekményekben jelentkeznek.

⁴³⁸KÁDÁR Miklós, FONYÓ Antal, *A közúti közlekedésben előforduló bűncselekmények problematikája*, Jogtudományi Közlöny, 1963/1., 8-24. o.

⁴³⁹VÁGÓ, i. m., 119. o.

5.2. Gépjárművezetés alkohol⁴⁴⁰ hatása alatt

Az Európai Unióban a gyorshajtást követően az ittas járművezetés a közúti tragédiák egyik legfőbb oka, mely veszélyességét tovább fokozza, hogy az ittas vezetők többsége általában a megengedett sebességet is túllépi. Szakértői becslések szerint az Európai Unió útjain közlekedő járművezetők mintegy 2-3 %-a ittasan vesz részt a közúti forgalomban, s a közlekedési balesetben életüket vesztett járművezetők halálát 30-40 %-ban az alkoholos befolyásoltság okozza.⁴⁴¹

Az ittas járművezetés Magyarországon is prioritást élvez a közlekedésbiztonsági intézkedések sorában. Mindezt indokolja, hogy az ittas vezetések száma 2000. és 2007. között mintegy 38 %-kal növekedett.⁴⁴² A 2007-ben bekövetkezett összes személysérüléses közúti baleset 13,8 %-át szeszestiltól befolyásolt járművezető okozta, s ez azt jelenti, hogy átlagosan minden hetedik közlekedési baleset ittas járművezetés miatt következett be, de szerencsére 2008-tól napjainkig fokozatosan javuló tendencia mutatkozik.

5.2.1. Az alkoholos befolyásoltság⁴⁴³ büntetőjogi értékelése

Az ittas vagy bódult állapotban elkövetett bűncselekményekért való felelősségről alkotta meg a Legfelsőbb Bíróság a *III. számú Büntető Elvi Döntést*.⁴⁴⁴ „Ha a cselekményt önhibából eredő és a Btk. 24.§-a (1) bekezdése szerinti tudatzavart okozó ittas vagy bódult állapotban követik el - s ez a Btk. 25. §-a értelmében az elkövető javára figyelembe nem vehető -, a cselekmény annak tárgyi oldalához képest minősülhet szándékos vagy gondatlanságból elkövetett bűncselekményként.

Az alkoholfogyasztás korlátozza a vezető biztonságos vezetéshez szükséges koncentráció, illetve reagáló képességét, rosszabb esetben ezektől való megfosztást is jelenthet. Emiatt a jogalkotó azt a tényt szankcionálhatja, hogy a vezető szervezetében alkohol található,

⁴⁴⁰ 2010. 05. 16-án „Közbiztonsági háló” program keretén belül elrendelt fokozott közúti ellenőrzés alkalmával hazánkban 55 ittas vezetőtől vették el a vezetői engedélyét, de volt olyan is, aki ittasan, vezetői engedély nélkül, lopott gépkocsival közlekedett. (Forrás: ORFK - OBB adatai.)

⁴⁴¹ Escape project, 2003.

⁴⁴² 1990-2009. közötti adatokból megállapítható, hogy a közlekedési bűncselekmények alakulását meghatározó jogsértés a közúti jármű ittas vezetése, amelynek alakulása viszont a rendőri közúti ellenőrzés intenzitásától és hatékonyságától függ.

⁴⁴³ Az OIOI 13. számú módszertani levelének 3.1. pontja a véralkohol értékek és az alkoholos befolyásoltság egymáshoz való viszonyában kategóriákat, határértékeket állítja fel, amelyeket az alkoholos befolyásoltság megállapításánál célszerű figyelembe venni.

⁴⁴⁴ III. számú Büntető Elvi Döntés az ittas vagy bódult állapotban elkövetett bűncselekményekért való felelősségről.

feltéve, ha a véralkohol koncentráció a 0,5 ezreléket meghaladja, tehát a bűncselekmény létrejöttének szükségképpen eleme az ittaság.⁴⁴⁵ Ittas járművezetés esetén a jogalkalmazó a külön baleseti okot, illetve a biztonságos vezetés hiányának az okát rendszerint nem keresi, mert azt *magában a vezető ital hatása alatti állapotában ismeri fel*. A társadalomra veszélyesek azok a járművezetők, akik az alkoholos befolyásoltság alatt mások életét, testi épségét, valamint a vagyontárgyakat közvetlen veszélynek teszik ki, avagy baleset útján okoznak sérelmeket. A gépjárművezetők kötelezettségei magukban foglalják annak a biztosítását, hogy a vezetés ideje alatt a biztonságos vezetéshez szükséges fegyelmelzottséggel, gondossággal és reagáló képességgel rendelkezzenek. Az alkohol gátlásoldó hatása következtében hajlamosít a közlekedési szabályok megszegésére, a felelőtlen vezetési módra.⁴⁴⁶ A közúti baleset okozását példaként véve a járművezető fejében mondjuk egy beláthatatlan kanyarban történő előzés megkezdésekor két ellentétes tudattartalom van jelen. Egyfelől sietni szeretne, minél előbb megszabadulni az őt haladásában hátráltató lassúbb járműtől, másfelől természetesen ő is tisztában van vele, hogy az előzéshez szükséges útszakasz egy része a kanyar miatt nem belátható. Sajnálatos módon mindig akadnak olyanok, akik ennek ellenére belevágnak az előzésbe. Fejükben ekkor olyasmi játszódik le: lehetetlen, hogy ezalatt a pár másodperc alatt szembejöjjön valami, velem ilyesmi ügysem történhet meg, vagy ha mégis, majd kivágom magam valahogy, mint eddig még mindig. Az ilyen döntések meghozatalának a valószínűségét az alkohol gátlásokat feloldó hatása tovább növelheti.⁴⁴⁷ A fejlett autós országok többségében bebizonyították az orvos-pszichológusok, hogy már egészen csekély mennyiségű véralkohol tartalom mellett a vezetési képesség már számos tekintetben csökkentnek tekinthető, de ennek ellenére csak akkor vonnak valakit felelősségre, ha a véralkohol koncentráció relatíve igen magas értéket mutatott, vagy ha a vezető egyúttal balesetet is okozott.⁴⁴⁸

*Járművezetés ittas vagy bódult állapotban*⁴⁴⁹ A bűncselekmény elkövetési magatartása a törvényben meghatározott járművek szeszestől befolyásolt állapotban, vagy a vezetési

⁴⁴⁵ VÁGÓ Tibor, *A közúti közlekedési balesetek csökkenésének kriminológiai és büntető jogi eszközei*, KJK. Kerszöv. Kiadó, Budapest, 1952., 118-139. o.

⁴⁴⁶ Uo.

⁴⁴⁷ FÜLÖP Ágnes, GRÁD András, MÜLLER Mária, *Droggal és alkohollal összefüggő bűncselekmények*, HVG-ORAC, Budapest, 2000., 42-43. o.

⁴⁴⁸ IRK Ferenc, *Az ittas balesetokozás társadalmi veszélyessége egy kriminológiai kutatás tükrében*, Magyar Jog, 1975/1., 28-31. o.

⁴⁴⁹ Btk. 188. §

képességre hátrányosan ható szer befolyása alatt történő vezetése.⁴⁵⁰ Ugyanis a közlekedés valamennyi ágazatában tilos, hogy a járművezető a vezetés előtt és alatt szeszes italt fogyasszon. Az ittas állapot akkor minősül bűncselekménynek, ha a „jármű fajtájára és a közlekedési útvonal jellegére tekintettel fokozott veszélyt jelent a közlekedés biztonságára.” Fontos megjegyezni, hogy bármilyen mértékű alkoholfogyasztás a jog rosszallását vonja maga után. A KRESZ 4. § (1) bekezdésének c) pontja a járművezetés személyi feltételei között előírja, hogy „járművet az vezethet, akinek szervezetében nincs szeszes ital fogyasztásából származó alkohol”.

Viszonylag nehéz az olyan ügyek bizonyítása, amelyekben a gépkocsivezetőt nem érik tetten, mint például V. Sz. ügyében. Az ittas állapotban lévő V. Sz. a saját tulajdonát képező személygépkocsiban utasként tartózkodott. A járművet barátja, M. A. vezette, aki szintén ittas állapotban volt. M. A.-t a rendőrök intézkedés alá vonták, majd előállították vérévételre. Eközben a helyszínen maradt V. Sz. átült a vezetőülésbe és elindult lakására. Az intézkedők az előállítást követően visszamentek a helyszínre, mivel elfelejtették felvenni a tulajdonos adatait. Akkor már V. Sz.-t és a gépkocsiját nem találták a helyszínen, ezért a nyilvántartóban szereplő lakcímre indultak. Az épület előtt lévő parkolóban haladva lettek figyelmesek egy mögöttük, tőlük távolabb közlekedő személygépkocsi fényszóróira, amely egy parkolóba állt be. A járőrök visszafordultak és odamentek az akkor már parkoló gépkocsihoz, melynek vezetőülésében tartózkodott V. Sz. A rendőrök a sötétben nem láttak más személyt kiszállni a járműből, viszont V. Sz. tagadta, hogy ő vezette volna a járművet. A rendőrök ezután őt is előállították vérévételre. A nyomozás során V. Sz. gyanúsított a kihallgatásakor szintén tagadta a bűncselekmény elkövetését. Elmondása szerint egy telefonfülkéből hívta fel B. L. nevű barátját, akit megkért, hogy jöjjön el az autójáért és szállítsa őt azzal haza. B. L. telefonhívás után nem sokkal egy taxival megérkezett, majd a gépkocsit ő vezette V. Sz. lakása előtt lévő parkolóig, ahol parkolás után kiszállt és hazasietett, otthagya a járműben tartózkodó V. Sz.-t. A rendőrök azután mentek oda hozzá és igazoltatták őt. Az eljárás során a tanúként beidézett B. L. megerősítette V. Sz. vallomását, hogy a járművet valóban ő vezette az ittas

⁴⁵⁰ 2008. november 28-án a reggeli órákban nem mindennapi balesetet idézett elő egy könnyebben megsérült, 20 év körüli férfi a 48-as számú főúton Debrecen- Nagycsere területén. A Hajdú-Bihar megyei Rendőr-főkapitányság sajtóügyeletesének információi szerint az autós egy kanyar után az úttestről lehaladva a szántóföldön folytatta útját, ahol több mint száz métert követően átrepült egy bekötőúton, majd a túloldali legelőre csapódott, és felborult. Az elsődleges intézkedések során derült ki, hogy ittasan ült a volán mögé. A sajtóreferens elmondása alapján a fiatalember jogosítványát már korábban bevonták, s a közeljövőben kellene megkezdeni szabadságvesztés-büntetését. A totálkárosra tört gépkocsi nem is a sajátja volt, a tulajdonos pedig nem tudott arról, hogy közlekedik vele. A baleset pontos körülményeit a rendőrség vizsgálja.

állapotban lévő barátja lakásáig, aki csak az ő kiszállását követően ülhetett át a vezető ülésbe. Az eseménynek kívülálló szemtanúja nem volt. A rendőrség megkérte B. L. által megadott mobiljának és lakástelefonjának kimenő és bejövő hívásait. A híváslisták alapján sem a bűncselekmény elkövetése előtt, sem azután körülbelül 4-5 órával nem volt a megadott számra kimenő és bejövő hívás. Ez az adat kizárta, hogy B. L. közlekedett a bűncselekmény elkövetésének időpontjában a járművel, illetve az intézkedő rendőrök részletes tanúvallomása is azt igazolta, hogy V. Sz. vezette a gépkocsit. A bíróság V. Sz.-t bűnösnek találta ittas vagy bódult állapotban elkövetett járművezetés vétségében, B. L. ellen pedig büntetőeljárás indult hamis tanúzás elkövetésének megalapozott gyanúja miatt. Más megítélés alá esik, ha a közlekedésben résztvevő járművezető véralkohol-értéke a 0,5 és a 0,8 ezrelék közé esik, vagyis orvosszakértői szempontból az „igen enyhe” alkoholos befolyásoltság kategóriájába tartozik. 13. számú módszertani levél vezette be az igen enyhe befolyásoltság fogalmát, ezzel új szakaszt nyitott az ittas vezetés felderítésében és üldözésében. A felelősségi alakzatok finomultak, jobban differenciálódtak, ezt támasztják alá a bírói ítéletek indoklásai is.⁴⁵¹ Az ilyen enyhe befolyásoltság bizonyításához önmagában a véralkohol-ezrelék kimutatása nem elegendő. Amennyiben tehát az ittasságnak nem jelentkezik olyan klinikai tünetei, amelyek határozottan és egyértelműen mutatnák az alkoholfogyasztásból eredő befolyásoltság tényleges fennállását, a büntetőjogi felelősségre vonás helyett szabálysértési alakzat kerül megállapításra. A BH 1981/221. szám alatt közzétett jogeset szerint: *Igen enyhe fokú alkoholos befolyásoltság (0,50 – 0,80 ezrelék alkoholkoncentráció) esetén is megállapítható az ittas járművezetés bűncselekménye, ha a körülményekből arra vonható következtetés, hogy a járművezetőt a szesz italától befolyásolt állapota a biztonságos vezetéshez szükséges képességekben ténylegesen hátrányosan befolyásolta.* Konkoly Csaba⁴⁵² cikkében a következő, igen gyakran előforduló problémát vetette fel: „Jelenleg az ittas vezetésnél bizonyítási nehézségek vannak. Pillanatnyilag a büntetőjog nem tud mit kezdeni azzal a védekezéssel, amely szerint a tettesek közvetlenül a vezetés előtt hajtanak fel 2-3 dl rumot, és a rendőri intézkedésig a szervezetükben még nem szívódott fel. Számos orvosszakértői vélemény szerint ilyenkor még nem lehet befolyásoltságról beszélni. A büntetőjog nem tűrheti el, hogy érvényesülése különböző védekezési trükkök függvénye legyen, hiszen a példabeli esetben tulajdonképpen ez történik.” A cikk szerzője felveti a probléma megoldásának

⁴⁵¹ TAKÁCS Lajos, *Az ittas járművezetés felderítésének gyakorlati problémái*, Belügyi szemle, 2000/2., 85-90. o.

⁴⁵² KONKOLY Csaba, *A közúti közlekedés büntetőjogi kérdése*, Rendészeti szemle, 1993/2., 34-40. o.

lehetőségeit is: „A probléma megoldása részben orvosszakértői kérdés, vagyis egységes megítélést kellene kialakítani. Megoldás lenne az a törvényi vélelem, hogy az illetőt a felszívódás mértékétől függetlenül szeszes italtól befolyásolt állapotban lévőnek kell tekinteni. Egy másik lehetséges variáció szerint nem a befolyásoltságot kell megtenni tényállási elemnek, hanem azt, hogy szervezetében a vezetésre hátrányosan ható anyag van.” Gyakran előfordul, hogy a járművezető által nem közvetlenül a járművezetés előtt vagy alatt, hanem azt megelőzően fogyasztott alkohol maradványtünetei még felismerhetőek. Egyes bűncselekményekkel való halmazat kérdését illetően az alábbiakat lehet kiemelni. Az ítélezési gyakorlat e bűncselekményt és az eközben megvalósított *közúti veszélyeztetést bűnhalmazatban* állapítja meg. Ugyancsak bűnhalmazat valósul meg a közúti veszélyeztetés büntetvének elkövetése során megvalósított *előljáró vagy szolgálati közeg elleni erőszak büntetvével*, valamint a hivatalos személy elleni erőszak büntetvével is.⁴⁵³ Ugyancsak bűnhalmazat megállapítására kerül sor olyan esetben, amikor az elkövető maga is ittasan vezette a járművet, majd annak *a vezetését átengedte az ugyancsak ittas társának*. Az ítélezési gyakorlat lehetőséget lát a büntethetőséget kizáró ok megállapítására. Így végszükséget állapított meg a bíróság abban az esetben, amikor a terhelt azonnali műtétet igénylő balesetet szenvedett hozzátartozóját – más lehetőség hiányában – szeszes italtól befolyásolt állapotban vezetve a saját kocsiján vitte kórházba.⁴⁵⁴

5.3. Az ittas járművezetés esetén fogantatosítandó rendőri intézkedés

Az ittas járművezetők kiszűrése rendőri intézkedések során történik. Az ittas állapot tényére tehát egyrészt a közúti ellenőrzés során, másrészt az ittasságra utaló vezetési stílus, illetve baleset okozása miatt kezdeményezett intézkedés kapcsán derülhet fény. Évről évre gyakoribbak az ittas, bódult állapotban elkövetett bűncselekmények,⁴⁵⁵ ebből következően a szondavizsgálatok száma is növekszik, és ezzel együtt az ittas vezetésen tetten érték

⁴⁵³ BH 1981. 90. (Megjegyzem, az utóbbi években is gyakran előfordul, hogy a rendőrök a közúton valamilyen ok miatt szeretnék megállítani a járműveket, de egyes gépkocsik vezetője nem áll meg - mert lopott gépkocsival közlekedik, ittas stb. Amennyiben a rendőrnek félre kell lépnie, netán ugrania, hogy el ne gázolják, megvalósul a bűnhalmazat.)

⁴⁵⁴ BH 1993. 360.

⁴⁵⁵ Vizsgáltam Hajdú-Bihar megyében az ittasság mint közreható tényezőt a közlekedési balesetek kialakulásában. Megállapítottam, hogy továbbra is fő célként jelenik meg az ittas vezetők által okozott balesetek visszaszorítása, de ennek ellenére 2009-ben - 2008-hoz képest - 10,1 %-ról 12,4 %-ra nőtt az ittasan okozott balesetek száma. Összesen 131 alkalommal okoztak megyénkben balesetet ittasan, amelyből 4 esetben halálos, 87 esetben pedig könnyű sérüléses volt a baleset kimenetele. Negatív eredmény, hogy míg az összbalesetek terén sikerült javulást elérni 2008. évhez képest, addig az ittasan bekövetkezett balesetek száma emelkedett.

száma is emelkedett. Jelentős javulás mutatkozott 2008. évben a bevezetésre került zéró tolerancia elv eredményeképpen. Ennek lényege, hogy módosult a vezetői engedély helyszíni elvételét meghatározó jogszabály is, mely szerint a vezetői engedélyt a helyszínen el kell venni⁴⁵⁶ attól, aki azzal gyanúsítható, hogy gépi meghajtású járművet úgy vezet, hogy szervezetében szeszes ital fogyasztásából származó alkohol van. Járművet eddig is csak az vezethetett és ezután is csak az vezethet, akinek a szervezetében nincs szeszes ital fogyasztásából származó alkohol. Pusztán arról van szó, hogy a jogalkotó kibővítette, és ezzel visszaállította 2008. január 1-i hatállyal a vezetői engedély helyszíni elvételének négy évvel ezelőtti eseteit.⁴⁵⁷ Az ittas vagy bódult állapotban történő járművezetés miatt indított büntetőügyekben az intézkedő rendőr alkoholszondával vagy elektromos alkoholtesztel (LION) mutatja ki a járművezetőnél észlelt alkoholértéket, ez azonban a bírói gyakorlatban nem tekinthető olyan bizonyító erejű vizsgálati módszernek, amely alkalmas lehet a bűncselekmény megállapítására. Ezért van szükség a SERES készülékkel történő vizsgálatra, vagy vérvételre, mert ezeknek az eredményeit fogadja el a bíróság.

5. 4. A kábítószer-fogyasztásról és az ezzel kapcsolatos rendőri intézkedésekről

5.4.1. A kábítószer-fogyasztásról⁴⁵⁸ általában

A drogprobléma Magyarországon és a világon mindenhol indulatokkal, érzelmekkel mélyen átítatott jelenség. Hogy mely szerek legálisak és melyek illegálisak, az érzelmi, indulati, morális és kulturális alapokon nyugvó politikai döntések kérdése, s e döntéseknek rendszerint kevés közük van a racionális szempontokhoz és a tudományos eredményekhez. Kultúránként és koronként más és más szerek válnak illegálissá. Helyes, társadalmilag elfogadott felhasználási módjuk – a gyógyítás, kutatás szűk körét kivéve – nincs.⁴⁵⁹

⁴⁵⁶ Svédországban a második ittas vezetésen tettenért személy többet nem juthat vezetői engedélyhez.

⁴⁵⁷ A zéró tolerancia eredményeként pozitív kép rajzolódik ki az ittas járművezetés alakulásában is. A 2007. évi 2855 fővel szemben 2008-ban 21,58 %-kal kevesebb, azaz összesen 2239 személy okozott ittas állapotban személysérüléssel közúti balesetet.

⁴⁵⁸ „A kábítószer nagy fenyegetést jelentenek az egész emberiség egészségére és jólétére, az államok függetlenségére, a demokráciára, a nemzetek stabilitására, valamennyi társadalom struktúrájára...” (ENSZ deklaráció, 1998)

⁴⁵⁹ TÓTH Tamás, *A kábítószer-rendészet magyarországi fejlődése*, Rendőrtiszt Főiskola, Rendvédelmi Füzetek 2002/7., Budapest, 4. o.

A kábítószer nem ismer határokat. Ez nélkülözhetetlenné teszi, hogy nemcsak az egyes országok, hanem a nemzetközi szervezetek is igyekezzenek megfékezni a kábítószer fokozódó terjesztését.⁴⁶⁰ Folyamatosan változó és bővülő problémakör ez, melynek nyomozása is sajátos taktikát követel. Világszerte nagy nyomás nehezedik a bűnüldöző szervekre.

A kábítószer-fogyasztás már nemcsak a fogyasztó személyt, valamint az ő közvetlen családját érinti, hanem a társadalom minden tagját, így a kábítószer-fogyasztók számának csökkentése nemzeti érdekké vált. A drogprevenciót a Kormány és az Országgyűlés határozat útján is próbálja elősegíteni, szabályozni. 106/2009. (XII.21.) OGY határozattal,⁴⁶¹ amely a 2010-2018-ig terjedő időszakra próbál megoldást találni a kábítószer további terjeszkedésének megállítására, visszaszorítására, az életkörülmények és a biztonság javítására. Az akciótervet röviden Nemzeti Drogstratégiának hívjuk.

Az Európai Unió legújabb, 2005-2012 közötti időszakra szóló drogstratégiája 8 éves időszakot fog át. A 2005-2008 közötti időszakra vonatkozó kábítószer-ellenes cselekvési terv a tíz új tagállam Európai Unióhoz történő 2004. évi csatlakozása miatt kiemelkedő fontosságú. Az új cselekvési terv 2009. évben elkezdődött, valamint ezzel egyidejűleg döntés született az Európai Kábítószer-ellenes Szövetség (European Alliance on Drugs) létrehozásáról. A drogstratégia megvalósulását támogatja az az Uniós fejlemény, hogy a Tanács és az Európai Parlament 2007-ben elfogadta a „Drogprevenció és felvilágosítás” programot.⁴⁶²

5.4.2. A vezetési képességre hátrányosan ható szer⁴⁶³ befolyása alatt lévő járművezetőkkel szemben alkalmazandó rendőri intézkedések

- A Btk. 188. § (1) bekezdésében meghatározott vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatt járművezetés és a vele eshetőlegesen halmazatban

⁴⁶⁰ Beszélgetés Bayer István egyetemi tanárral, Élet és Tudomány, 1996. június 28., 1. o.

⁴⁶¹ 106/2009. (XII. 21.) OGY határozat a kábítószer-probléma kezelése érdekében készített nemzeti stratégiai programról.

⁴⁶² Az Európai Parlament és a Tanács 1150/2007/EK határozata az „Alapvető jogok és jogérvényesülés” általános program keretében a 2007-2013 közötti időszakra vonatkozó „Drogprevenció és felvilágosítás” egyedi program létrehozásáról. [GÖRGÉNYI Ilona, *Az Európa Unió elvárásai a kábítószerrel-visszaélés ellen*, In: Tanulmányok Blaskó Béla tiszteletére, (szerk.: NÉMETH Zsolt, PALLAGI Anikó) Rendőrtiszti Főiskola, 2010., 85.o.]

⁴⁶³ Btk. 188. §: a vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatt járművezetés, amellyel halmazatban megvalósulhat a Btk. 282. § vagy a 282/A. §-ban megfogalmazott visszaélés kábítószerrel bűncselekmény. Bizonyítása rendőri eljárást igényel. Ehhez segítséget nyújt az Országos Igazságügyi Toxikológiai Intézet által, a mintavétel módjára és a laboratóriumi vizsgálat elvégzésére kidolgozott módszertani levél.

megvalósuló visszaélés kábítószerrel bűncselekmények⁴⁶⁴ nyomozási hatásköre tekintetében a megyei rendőrfőkapitányok a rendőrség nyomozó hatóságainak hatásköréről és illetékességéről szóló 3/2008. (I.16.) IRM rendelet előírásait veszik figyelembe. A 188. § minősített eseteit általában a közlekedésrendészeti nyomozó szervek hatáskörébe utalják.

- Amennyiben a helyszíni eljárás során fellelt kábítószer gyanús anyag mennyisége valószínűsíthetőleg meghaladja a személyes fogyasztásra szolgálót, a bűnügyi szolgálat bevonására haladéktalanul intézkednek.
- A visszaélés kábítószerrel bűncselekményről a nyomozószerv a vizsgálat megindításakor - e bűncselekményekre vonatkozó érvényes jelentési kötelezettségen túl - tájékoztatja az elkövető lakhelye, illetve tartózkodási helye szerint illetékes kábítószer-bűnözés felderítésével foglalkozó rendőri szervet (MRFK Felderítő Osztálya).
- A rendőrorvosi hálózat és az illetékes rendőri szervek megfelelő mintavételi egységcsomaggal és gyorseszttel vannak ellátva, melyek kábítószer fogyasztásának gyanúja esetén rendelkezésre állnak.
- A vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatti járművezetés, illetve kábítószer-fogyasztás gyanúja esetén az intézkedő rendőrök a módszertani útmutató⁴⁶⁵ szerint kötelesek eljárni.

5.5. Összefoglaló gondolatok alkohol vagy kábítószer⁴⁶⁶ hatása alatti gépjárművezetésről

Az Európai Bizottság ajánlása alapján az ittas járművezetés tekintetében a legjobb európai gyakorlat a véletlenszerű légzésmintavétel az alkoholtartalmat jelző és az alkoholszintet kimutató eszközök alkalmazásával.

⁴⁶⁴ BKV. 57. (BK. 155.) A kábítószerrel visszaélés miatti büntetőjogi felelősség: a kábítószeres és kábító hatású anyagok fogyasztásából eredő bódult állapotok, a szokványos részegséghez hasonló állapotok, amelyek a Btk. 25. §-a értelmében nem zárják ki, illetve nem korlátozzák az elkövető büntetőjogi felelősségét.

⁴⁶⁵ 19/2000. (XI. 13.) ORFK utasítás (módszertani útmutató)

⁴⁶⁶ A kábítószer ma még nem jelent olyan nagy veszélyt a társadalomra, a közlekedés biztonságára, mint az alkohol, de jó úton halad, hogy megelőzze. A prevencióra kell fektetni a hangsúlyt, melyből kiemelkedően fontos az általános iskolákban a DADA-program. A kábítószerrel kapcsolatosan lásd.: 5/1998. BJE határozat: A kábítószerrel való visszaélés elkövetési magatartásáról; 1/2007 BJE a kábítószerrel való visszaélés bűncselekménye megvalósulásának kritériumai; 1/2008 BJE a kábítószerrel visszaélés...

A magyar gyakorlat megfelel az ajánlásnak, ugyanakkor a légalkoholmérő készülékek viszonylag alacsony száma, s magas – tíz évet meghaladó – átlagéletkora további intézkedéseket sürget.

Az ittas járművezetők kiszűrésének ellenőrzése a közlekedésrendészeti intézkedések szerves részét képezi. A szeszital fogyasztásából származó alkohol szervezetben való jelenléte ellenőrzésének és az ellenőrzéshez rendelkezésre álló eszközök és mintavételi lehetőségek alkalmazásának egységes rendőrségi szabályozására az országos rendőrfőkapitányok utasítást adnak ki.⁴⁶⁷ Az ittas járművezetés visszaszorítása jegyében egyes uniós országokban a közúti ellenőrzések során minden esetben kötelező az alkoholszonda alkalmazása, s valamennyi közlekedési rendőr saját használatú légalkohol mérővel rendelkezik (például Finnország).

A visszaszorítás érdekében az ittas balesetek elemzését kell alapul venni. Ennek megfelelően kell meghatározni azokat a módszereket, amelyekkel az adott időszakban, meghatározott területeken egy-egy társadalmi célcsoport ellenőrzés alá vonható. Elsőként a megelőzés lehetőségét kell vizsgálni. A legfontosabb elérni azt, hogy az emberek ne vezessenek járművet alkoholos befolyásoltság alatt. Ezt kétféleképpen lehet elérni: társadalmi tudatformálással, illetve szigorú, előre várható ittasság-ellenőrzésekkel.

A társadalmi tudatformálás egy hosszabb - akár több évtizedes - folyamat, amely eredményeként el lehet érni egy európai szintű jogkövető magatartás kialakulását hazánkban.

A közlekedők számára kiszámított ittasság-ellenőrzéssel is jelentősen lehet csökkenteni az ittas járművezetők számát a elsősorban a sajtó segítségével. Ez azt jelenti, hogy egy-egy nagyobb rendezvény, ünnep idején még az „italozás” időszaka előtt tudatni kell a járművezetőkkel, hogy a rendőrség nem ad esélyt az ittas járművezetőknek. Ez a tapasztalatok szerint nagy visszatartó erővel rendelkezik és mindenképpen a baleseti számok javulását eredményezi. Ezzel párhuzamosan - a rendőri ellenőrzések során - minden esetben hatni kell az emberek gondolkodására.

Tény, hogy az ittas vezetők nem a potenciális bűnözői kategóriába tartoznak, de igen komolyan és a törvények megfelelő szigorával kell fellépni ellenük. A jelenlegi bírói

⁴⁶⁷ A legfrissebb: 27/2010. (OT 14.) ORFK utasítás az ittasság ellenőrzéséről. Ebben szerepel, hogy a rendőr feladatának ellátása során ittasság ellenőrzést kizárólag a rendszeresített elektromos alkoholteszterrel (LION), Spiratest alkoholkimutató indikátorcsővel (alkoholszonda) és hiteles elektromos légalkoholmérő berendezéssel (Seres: hiteles mérőeszköz, igazolást is ad az eredményről, a bíróság is elfogadja) hajthat végre.

gyakorlat - a pénzbüntetés összegének tízszeresére emelése után⁴⁶⁸ - egyértelműen jó irányba halad és országosan, - de Hajdú-Bihar megyében is- egymillió forint, illetőleg azt meghaladó összegű büntetéseket szabnak ki ittas járművezetés miatt. Igazából az emberek gondolkodásán, a polgárok felelősségérzetén kellene változtatni, hogy minél kevesebb ittas vezető jelentsen potenciális veszélyforrást a közlekedő társadalom részére.

⁴⁶⁸ Btk. 51. § (3) módosítva a 2009. évi LXXX. törvénnyel, hatályos 2010. 01. 01-től.

6. A cserbenhagyás és a segítségnyújtás elmulasztása egyes elméleti és gyakorlati kérdéseiről⁴⁶⁹

6.1. Bevezetés

A közúti közlekedési bűncselekmények közül emberi, erkölcsi értelemben legsúlyosabbnak azt ítélem meg, amikor az elkövető a helyszínt hátrahagyva embertársainak nem nyújt tőle elvárható segítséget. A dolgozat által összehasonlítani kívánt két bűncselekmény a segítségnyújtás elmulasztása⁴⁷⁰ és a cserbenhagyás.⁴⁷¹ A két deliktum szerepe napjainkban az általuk elérni kívánt egyre nagyobb jelentőségű célok tükrében mindinkább növekszik.

Ezt a növekvő jelentőséget egyrészt a közlekedési bűncselekmények összбүнözésen belüli egyre nagyobb hányada, emelkedő tendenciája és a közlekedési morál ennek köszönhető romlása okozza. Másrészt az, hogy az egyik legelemibb erkölcsi, etikai követelmény a bajba jutottak megsegítése, melynek elmulasztása nagy mértékű felháborodást vált ki a társadalom széles rétegeiből. A közlekedési bűncselekményeken belül a segítségnyújtás elmulasztása és a cserbenhagyás elkövetésének arányát tekintve a közlekedési kutatásokat végzők szerint a számok egyelőre nem aggasztóak, de nem is elhanyagolhatóak.⁴⁷²

⁴⁶⁹ MÉSZÁROS Ádám, *A cserbenhagyás és a segítségnyújtás elmulasztásának elméleti és gyakorlati kérdései*, Magyar Rendészet 2004/1., 124-129. o.

⁴⁷⁰ 1978. szeptember 10-én egy szovjet katona erősen ittas állapotban az általa vezetett PSA kételtű páncélozott harci járművével (gumikerekű tank) átszáguldott a fél országunkon. Soltvadkert melletti Bolcsa laktanyából tört ki, majd a közlekedő gépkocsikat letaszítva végighajtott a 4. számú főútvonalon, ahol Debrecenben az Árpád téren három elfogó PSA várta, akik lezárták a 4. számú főúton való továbbhaladási irányát. (Célja az volt, hogy Záhonyon keresztül távozzon az akkori Szovjetunióba.) Miután a 4-es főút lezárásra került, Hortobágy felé vette az irányt. A 33-as számú főútvonalon a Keleti-főcsatornánál elgázolt nyolc válogatott kerékpárost, akik közül egy a helyszínen életét veszttette, egy másik emberen is keresztülhajtott, de ő túlélte. Valamint három fő megsérült, hárman pedig az árokba ugrottak. Az árokfutó ittas harcokocsis megállás nélkül továbbhajtott. A nyomonüldözés során, melyet a három elfogó tank hajtott végre, valamint két helikopter, elfogásra került. Speciális hálót dobta a harci járműre, így sikerült megállítani. Magyar Nemzet, 2008. október 4. (LXXI. évf., 272. sz.) 24-25. o.

⁴⁷¹ Ajánlatos lenne a két deliktumot teljesen különválasztani, a Btk. 172.§ (3) bekezdését áttenni a 190. §-ba minősített esetként. A jelenlegi Btk. 190. § lenne az alapeset és az áthozott (3)bekezdés pedig a minősített eset.

⁴⁷² Ma már minden járművel, így trolibusszal, villamossal is követnek el Btk. 172. § (3) bekezdés szerint minősülő súlyos, ismeretlenes bűncselekményeket. 2011. március 22-én, 08:00 óra körüli időben egy vak férfi régi típusú villamossal közlekedett. Debrecenben a Péterfia és a Honvéd utcák kereszteződésében lévő villamos-megállóhelyen szállt le, amikor a villamosvezető rázárta az ajtót, és ő arccal előre kiesett. A villamos továbbindult. A vak férfival utazó segítője szétfeszítette a villamos ajtaját, és utána ugrott. A villamos több utasa kiabálva szólt a villamosvezetőnek, hogy álljon meg, de ennek ellenére továbbhaladt. A vak férfi a baleset során 8 napon belül gyógyuló sérülést szenvedett. A rendőrség megállapította az elkövető

Rendkívül fontos tehát az alkalmazásukra vonatkozó tisztánlátás, az elhatárolásukkal kapcsolatosan igen gyakran felmerülő problémák, kérdések megválaszolása. Ennek tükrében célom az, hogy a tárgyalt két bűncselekményt tüzetes vizsgálat alá vonjam, összevegyem, és végül az, hogy elhatárolásukra minél megbízhatóbb szempontokat találjak.

6.2. A segítségnyújtás elmulasztása és a cserbenhagyás elhatárolása

A két norma kapcsolata: „a segítségnyújtási kötelezettség teljesítése a közlekedés körében logikailag magában foglalja a cserbenhagyás tényállásában írt kötelezettségeket. Vagyis megállási, és meggyőződési kötelezettség áll fenn, ami kiegészül a konkrét segítségnyújtásra irányuló kötelezettséggel.”⁴⁷³ Fontos, hogy a segítségnyújtás elmulasztása⁴⁷⁴ tényállás - szemben a cserbenhagyással - megköveteli a segítségre szoruló meglétét, akinek az élete vagy testi épsége közvetlen veszélyben van.

Közlekedési baleset bekövetkezése esetén minden közlekedési ágazatban általános erkölcsi kötelezettség, hogy a balesettel érintett jármű vezetője a járművével megálljon, és meggyőződjön arról, hogy történt-e személyi sérülés vagy vagyoni kár, továbbá hogy személyi sérülés esetén a tőle elvárható segítséget nyújtsa. A KRESZ 58. §-ának (1) bekezdése a közúti közlekedés körében előírja, hogy a balesettel érintett jármű vezetője köteles a járművel azonnal megállni, a baleset folytán megsérült vagy veszélybe került személy részére segítséget nyújtani, és az esetleges további balesetek elkerülése érdekében minden tőle telhetőt megtenni. A cserbenhagyás szubszidiárius törvényi tényállás. Csak akkor állapítható meg, ha a cselekményegység keretébe tartozó magatartás egyúttal súlyosabb bűncselekményt nem valósított meg.⁴⁷⁵ Különbséget kell tenni a cserbenhagyás (Btk. 190. §) és a segítségnyújtás elmulasztása (Btk. 172. §) között. Különösen abban az esetben, ha a jármű vezetője elgázolja a sértettet, de nem áll meg segítséget nyújtani és a

személyét, de az arra hivatkozott, hogy semmire nem emlékszik. Rendőrségi felhívás alapján keresik a szemtanúkat. (HBM RFK szóvivőjének tájékoztatása)

⁴⁷³ ENYEDI (et al.), i. m., 186. o.

⁴⁷⁴ Meghalt egy fiatal férfi, miután egy szolgálaton kívüli rendőr gépkocsijával elütötte 2008. 11. 14-én éjszaka Bács-Kiskun megyében - az 5505-ös főúton, Bácsbokod és Bácsborsod között-jelentette a megyei főkapitányság szóvivője. A gázoló - aki a baleset idején ittas volt - megállás nélkül továbbhajtott. Négy fiatal az út mellett sétált, amikor egy kocsit egyiküket - egy 21 éves bácsborsodi férfit, aki a helyszínen életét vesztette - hátulról elütötte, majd megállás nélkül elhajtott. A 27 éves, madarasi gázolót később egy igazoltatásnál fogták el. Kollégáinak azt mondta, bár érzékelte az ütközést, de azért nem állt meg, mert azt hitte, egy vadat ütött el. Ezt követően vérvételre vitték, őrizetbe vették, munkaviszonyát azonnali hatállyal megszüntették. Az eljárást a Kecskeméti Nyomozó Ügyészség vette át. (http://index.hu/politika/bulvar/baleset11_16/sendthis/ (Letöltés ideje: 2011. 12. 16.))

⁴⁷⁵ BELOVICS Ervin, MOLNÁR Gábor, SINKU Pál, Büntetőjog különös rész, HVG-ORAC, Budapest, 2003., 195-196. o.

baleset következtében a passzív alany meghal. E kérdésben az elméletben és a gyakorlatban ellentétes álláspont érvényesül. Eltérő indokolások születettek a Legfelsőbb Bíróságon.

Az egyik álláspont alapjául szolgáló esetben a vádlott 2,2 ezreléket meghaladó véralkohol-koncentráció mellett, közepes fokú alkoholos befolyásoltságban vezette a személygépkocsit, amelyben utasként négy személyt szállított. Egy kettős útkanyarban ittassága és a túlzott sebesség miatt elveszítette uralmát a jármű felett, kisodródott a járdára és elütötte a sértettet, aki azonnal életét veszttette. A vádlott megállás nélkül továbbhajtott. A Legfelsőbb Bíróság döntése szerint „a segítségnyújtás elmulasztásának megállapítására azért nem kerülhetett sor, mert a sértett nyomban életét veszttette, tehát segítségnyújtásra lehetőség nem volt”.⁴⁷⁶ Az indokolás tehát a segítségnyújtási lehetőség hiányára alapozza a bűncselekmény megállapításának kizártságát. A hasonló álláspontot képviselő elméleti szerzők szerint, ha a sértett az ütközés pillanatában nyomban életét veszti, akkor nem lehet szó segítségnyújtás elmulasztásáról, mert nincs sérült, illetve olyan személy, akinek az élete, testi épsége közvetlen veszélyben van. Ilyenkor cserbenhagyás valósul meg.⁴⁷⁷

A másik álláspont alapjául szolgáló tényállás szerint a vádlott a község belterületén 50-60 km/óra sebességgel, tompított fényszóróval közlekedett, amikor észrevette az úttesten keresztül fekvő sértettet, akit – fékezése ellenére – elütött, de megállás nélkül továbbhajtott. A sértett a baleset során elszenvedett koponya- és agysérülése következtében azonnal meghalt. A Legfelsőbb Bíróság Elnökségi Tanácsa a döntésben közzétett indokolásban kifejtette, hogy segítségnyújtás elmulasztása valósult meg, de ha ilyen személy nem létezik, akkor cserbenhagyás.⁴⁷⁸ A lényeg az, hogy minden esetben meg kell győződni arról, hogy van-e olyan személy, aki számára a segítségnyújtási kötelezettség fennáll. E tekintetben közömbös, hogy a sérült halála nyomban vagy később következett be.⁴⁷⁹ A gyakorlati szakemberek szerint, ha a passzív alany halála akár az ütközés pillanatában, akár később következett be, az elkövető mindenképpen segítségnyújtás elmulasztásáért felelős.⁴⁸⁰ Tehát nem kerülhet kedvezőbb helyzetbe aki úgy gázol, hogy később hal meg a sértett.

⁴⁷⁶ BH 1983. 146.

⁴⁷⁷ NAGY Ferenc [*A Magyar Büntetőjog Különös Része*, (szerk.: NAGY Ferenc), Korona Kiadó, Budapest, 1999., 246. o.], HORVÁTH Tibor (FEHÉR Lenke, HORVÁTH Tibor, LÉVAY Miklós, *Magyar Büntetőjog – Különös Rész I. kötet*, Bíbor. Miskolc, 2001. 144. o.), LÉVAY Miklós (FEHÉR Lenke, HORVÁTH Tibor, LÉVAY Miklós, *i. m.* 253. o.)

⁴⁷⁸ BH 1985. 331.

⁴⁷⁹ Hasonló elven nyugszik a BH 1998. 575. sz. alatti döntés is.

⁴⁸⁰ MOLNÁR Gábor (BELOVICS Ervin, MOLNÁR Gábor, SINKU Pál, *Büntetőjog – Különös Rész*, 2. hatályosított kiadás, HVG-ORAC, Budapest, 2002., 198. o.)

A BH 1984. 428. sz. döntés tartalmazza, hogy az előbbi BH⁴⁸¹ezzel kapcsolatban tett megállapításai tévesek. Ez a döntés azonban arra az esetre mondta ki a segítségnyújtás elmulasztásának megállapítását, amikor a sértett nem az ütközés pillanatában, hanem röviddel azt követően vesztette életét, azaz a két tényállás alapvetően különbözik a sértett halálának időpontját illetően. Fontos az is, hogy ezt követően a BH 2985. 331. történeti tényállását (amikor a sértett nyomban életét vesztette) mind a városi bíróság, mind a Legfelsőbb Bíróság annak ellenére minősítette cserbenhagyásnak, hogy az 1984-es Legfelsőbb Bírósági döntés ezt elvileg tévesnek ítélte.

Nyilvánvaló az ellentmondás a bemutatott álláspontok eredményét illetően, így a kérdés mindenképp megoldásra vár.

Az általánosan elfogadottnak tekinthető álláspont szerint bűncselekmény csak abban az esetben valósul meg, ha a törvényi tényállás elemei kivétel nélkül (illetve az elkövetési magatartás legalább részben) megvalósulnak, illetve, a cselekmény jogellenes (társadalomra veszélyes) és az elkövető bűnösen jár el.⁴⁸² Ezek mind a bűncselekmény konstitutív ismérvei, azaz a bűncselekmény megvalósulásához szükséges elkövetési tárgy hiányában sem jöhet létre bűncselekmény, tekintettel a tényállásszerűség hiányára.

Lényeges, hogy a nullum crimen sine lege (stricta) alapelvéből következően a büntetőjog területén tilos az elkövetőre hátrányos analógia használata.

Végül figyelmet érdemel a nem speciálisan büntetőjogi, de az Alaptörvényből levezethető elv, hogy az elkövető ugyanazon magatartás esetén, tőle független körülmény miatt nem kerülhet hátrányosabb vagy kedvezőbb helyzetbe (hátrányos vagy indokolatlanul előnyös megkülönböztetés tilalma).

Jogosnak tekinthető gyakorlati ellentmondás, hogy kedvezőbb helyzetbe kerül, aki halálra gázolja a sértettet, mint az, aki úgy gázolja el, hogy annak halála nem rögtön következik be. Ez ellentétes a büntetőjog alapelveivel, illetve kétségesse válhat a cserbenhagyás tényállásának léte.

A két felmerülő törvényi tényállást az elkövetési tárgy és az elkövetési magatartás szintjén kell elsődlegesen elhatárolni, mivel a tettességhez szükséges ismérvek és a szubjektív tényállási elemek szempontjából lényegében nincs eltérés. A két bűncselekmény jogi tárgya is fedi egymást.

⁴⁸¹ BH 1983. 146.

⁴⁸² NAGY Ferenc, *A magyar büntetőjog általános része*, Korona Kiadó, Budapest, 2001. 133-134. o.; FÖLDVÁRI József, *Magyar Büntetőjog – Általános rész*, Osiris, Budapest, 2002., 79. o.; WIENER A. Imre, *A bűncselekmény fogalma*, in: *Büntetendőség – büntethetőség*, Büntetőjogi tanulmányok, (szerk.: WIENER A. Imre), MTA ÁJI – KJK-KERSZÖV, Budapest, 2000., 165-170. o.

A segítségnyújtás elmulasztása⁴⁸³ bűncselekményének jogi tárgya az élet, testi épség védelme.⁴⁸⁴ Elkövetési tárgya (passzív alanya) a sérült vagy olyan személy, akinek az élete, testi épsége közvetlen veszélyben van. Személy alatt – mint általánosan – az élő természetes személyt értjük. A cserbenhagyás jogi tárgya a közlekedés biztonsága, illetve a személyek élete, testi épsége. E törvényi tényállás azonban nem határoz meg elkövetési tárgyat – így passzív alanyt sem.

A cserbenhagyás elkövetési magatartása a baleset helyszínén történő meg nem állás, illetve az eltávozás onnan anélkül, hogy az elkövető meggyőződne arról, hogy nincs-e sérült stb. személy. A segítségnyújtás elmulasztásának elkövetési magatartása az elkövetőtől elvárható segítségnyújtás elmulasztása. A bírói gyakorlat azonban a segítségnyújtási kötelezettség teljesítéséhez három lépcsős folyamatot követel meg, a baleset helyszínén történő megállást, meggyőződést, hogy szükség van-e valamilyen intézkedésre, végül a segítségnyújtás felajánlását.⁴⁸⁵ „A tőle elvárhatóság felső határa, hogy senki sem kötelezhető olyan segítségnyújtásra, amellyel saját, vagy mások életét, testi épségét veszélyeztetné.”⁴⁸⁶ Megállapíthatjuk, hogy a cserbenhagyás a segítségnyújtási kötelezettség teljesítésének bár nem tényállásszerű, de általánosan elismert első lépcsőjének felel meg.⁴⁸⁷

A passzív alanyra irányuló különbség több szempontból aggályos. Ez ugyanis egyrészt nem egyeztethető össze azzal, hogy nincs bűncselekmény elkövetési tárgy nélkül. A holttestet a segítségnyújtás elmulasztásánál megkövetelt „személy” alá vonni olyan analógia alkalmazása lenne, amely az elkövetőre súlyosabb jogkövetkezménnyel jár és ellentétes a nullum crimen sine lege (stricta) elvével. Másrészt, mivel a cserbenhagyás szubszidiárius bűncselekmény, a cserbenhagyás megvalósulása fogalmilag kizárt. Ugyanis, ha a segítségnyújtási kötelezettség független a ténylegesen segítségre szorultságtól (mivel

⁴⁸³ 2/1999. Büntető jogegységi határozat: A segítségnyújtás elmulasztásának minősítése (Btk. 172.§), ha az elkövető vétlen

⁴⁸⁴ 2010. július 21-én 21:20 körüli időben a 48-as számú főúton a debrecen-halápi lehajtó közelében egy Vámospércs felől Debrecen irányában haladó jármű elütötte a kerékpárját toló férfit, aki a kiérkező mentőben életét veszítette. Feltételezhető, hogy a közvilágítás nélküli útszakaszon láthatósági mellényt nem viselő férfi a kerékpárját tolvaj akart átkelni az úttesten, ezért az érkező jármű vezetője már későn észlelhette. Néhány perccel belül Debrecen felől érkezett egy személygépkocsi, melynek vezetője megállt, de tudva, hogy már értesítették a rendőrséget és a mentőket, ő is elhagyta a helyszínt. A rendőrség nagy erővel nyomoz az ismeretlen elkövető elfogása érdekében. Hajdú-Bihari Napló, 2010. július 23. 1. o.

⁴⁸⁵ Magyar Büntetőjog, Kommentár a gyakorlat számára. (szerk. BERKES György), 2. kiadás. I. köt. HVG-ORAC, Budapest, 2003., 432. o.

⁴⁸⁶ BLASKÓ, MIKLÓS, PALLAGI, VÖRÖS, Büntetőjog Különös rész. I., RTF-Rejtjel Kiadó, Budapest, 1999., 53 o.

⁴⁸⁷ BERKES György (szerk.), i.m., 432. o.; NAGY Ferenc (szerk.), i. m., 117-118. o.

ez nem tényállási elem),⁴⁸⁸ ha az elkövető nem áll meg a helyszínen és a passzív alany a baleset következtében nyomban életét veszti, a megállási kötelezettség elmulasztása már a segítségnyújtási kötelezettség elmulasztását jelenti.⁴⁸⁹ Ez vonatkozik arra az esetre is, ha a passzív alany meg sem sérült. Így a cserbenhagyás megállapítására sem elmélet, sem gyakorlati lehetőség nincs.

A bírói gyakorlat ezt nem érvényesíti, és megállapítja a cserbenhagyást abban az esetben, ha személyi sérülés nem történt, de az elkövető a legalapvetőbb kötelességének teljesítése nélkül a helyszínről távozik, azaz anélkül, hogy meggyőződne arról, hogy a balesetet szenvedett gépkocsiban megsérültek-e.⁴⁹⁰ Van azonban olyan döntés is, amely a személyi sérülés hiányára tekintettel nem állapította meg a cserbenhagyást.⁴⁹¹ A két eltérő döntés közti különbséget a Legfelsőbb Bíróság azzal indokolta, hogy abban az esetben, ha felismerhetően nem történt személyi sérülés nem lehet megállapítani a cserbenhagyást, míg ha ennek lehetősége felismerhető volt, akkor igen.⁴⁹² A Legfelsőbb Bíróság több döntésében rámutatott arra, hogy sértett személy segítségre szorultsága nem tehető függővé az elkövető megítélésétől.⁴⁹³ Ezt az elvet az azonnali halált okozó baleseteknél újabban következetesen alkalmazzák is. Büntető törvénykönyvünk jelenleg folyamatban lévő átdolgozása nagy valószínűséggel a két törvényi tényállást is megváltoztatja.

6.3. Miért ment el a helyszínről? Néhány saját további gondolat a kutatásaimról.

A cserbenhagyás, a segítségnyújtási kötelezettség szándékos nem teljesítése egyike azoknak a bűncselekményeknek, amelyeket a társadalmi közfelfogás mélyen elítél. A törvényi kötelezettségét elmulasztó, a helyszínről jogsértően eltávozó közlekedési magatartás súlyosan rontja a közmorált, veszélyezteti a közlekedésbiztonságot. Jelentősége a bűnözésen belüli számarányát jóval meghaladja. Nem hagyható figyelmen kívül az az ítélkezési tapasztalatokból ismert tény sem, hogy ezek a bűncselekmények az esetek nagy részében a közúti közlekedési eszközök szeszital hatása alatt történt vezetésével áll

⁴⁸⁸ BERKES György (szerk.), *i.m.*, 432. o.

⁴⁸⁹ Ha a személysérüléssel járó vagy a sértett életét vagy testi épségét közvetlenül fenyegető veszélyhelyzetet az elkövető vétkesen idézi elő, de nem nyújt tőle elvárható segítséget a rászorultnak, cselekménye a segítségnyújtás elmulasztásának alapeseteként [Btk. 172. § (1) bekezdése] és nem annak büntetési alakzata [Btk. 172. § (3) bekezdés] szerint minősül. (2/1999. BJE.)

⁴⁹⁰ BH 1981. 221, BH 1986. 447, BH 2001. 9.

⁴⁹¹ BH 1987. 262.

⁴⁹² BH 2001. 9.

⁴⁹³ BH 1985. 331, BH 1998. 575.

összefüggésben. Az elkövető azért nem áll meg a baleset helyszínén, mert ha vétlen is a baleset okozásában, ezáltal az ittas gépjárművezetés ténye a hatóság előtt ismertté válik. A felderített elkövetők cselekményének *motívumait* tovább kutatva megállapítható, hogy továbbra is domináns még a jogosítvány nélküli vezetés, a lopott járművel közlekedés, újabban a műszaki vizsga és biztosítás nélküli autózás.

Itt szeretném először publikálni e témakörben folytatott kutatásaimat. 1980-1995 között 5 évenként – tehát már 3 alkalommal – vizsgálatot folytattam azon kérdéskörben, hogy a segítségnyújtás elmulasztását illetve cserbenhagyást elkövető járművezetők miért hajtanak el a helyszínről. Kutatási módszerem a következő volt: 1980-85 közötti ügyek közül ötvenet, 1986-1990 illetve 1991-95 közötti években előfordult ilyen bűncselekményekből 100-100 ügyet vettem ki az irattárból. Mindig hasonló szempontrendszer alapján vizsgáltam. Férfi vagy nő volt az elkövető, fogyasztott-e szeszesítalt a járművezetés megkezdése előtt vagy alatt, rendelkezett-e vezetői engedéllyel, büntetett előéletű volt-e, milyen egyéb motívum befolyásolta a helyszín elhagyásában.

A felmérés adatai (az 1980-1985 közötti ügyekből kivett 50 ügy felmérési adatait közlöm, ami megjelent a Hajdú-Bihari Naplóban):⁴⁹⁴

Az elkövetés (a helyszínről eltávozás) okai:

- ittaság,
- felelősség alóli kibúvás (például nem rendelkezett vezetői engedéllyel, lopott gépkocsival közlekedett stb.)
- pánikhangulatok,
- illetőleg egyéb, például munkahely vagy a család szempontjából nem volt legalizált út (például az engedély nélkül elhozott budapesti szolgálati gépkocsijával Debrecenben közlekedett és okozott halálos balesetet, majd a helyszínről megállás nélkül elhajtott, nős férfi barátnőjét szállította stb.)

Általános jellemzők:

- *Ittaság:* A vizsgálat során megállapítható volt, hogy az ittaság jelentősen közreható tényező. 1980-85 között az 50 elkövetőből 32 volt ittas (64%).
- *Neme:* az elkövetők 96%-a férfi (48) 4%-a (2) nő.

⁴⁹⁴ Hajdú-Bihari Napló. 1986. szeptember 10-i szám

- *Életkor:* 24% (12) fő 30 év alatti, 42 % (21) 30-45 év közötti, a 45 évnél idősebbeké 34 % (17 fő). Döntő többségük 68 % (34 fő) családjukkal együtt élő házas, 1-2 gyermeket nevel, 18% (9 fő) egyedülálló, 14 % (7 fő) elvált.
- *Előélet:* 94% (47) büntetlen előéletű, 6% (3) volt csak büntetve.
- *Egyedül vagy többen követték el:* 82% (41) egyedül, 16% (8) ketten, 2% (1) hárman.
- *Jármű fajtája:* személygépkocsi 34, tehergépkocsi 3, motorkerékpár 4, segédmotoros kerékpár 3, lovas fogat 3, busz 1, mezőgazdasági vontató 1, kerekpár 1.

1986-1990 és 1990-1995 között a 100-100 ügyből az elkövetők kevesebb, mint 50%-a volt ittas, de mindenkinél találtam olyan motivációs okot, ami a helyszín elhagyására indította. Ezek: nem rendelkezett vezetői engedéllyel, lopott gépkocsival közlekedett, bűncselekmény helyszínére indultak illetve onnan érkeztek (például betöréses lopás, utazó bűnözés), illetve munkahelyi vagy családi szempontból nem volt legalizálva az út.

Alaptalan és önámító az a bizakodás, hogy a felderítés elmarad. A kötelező segítségnyújtást elmulasztókat általában órák, napok alatt elfogja a rendőrség, és ehhez a lakosság is minden segítséget megad.⁴⁹⁵ Előfordul, hogy csak hónap(ok) elteltével kerül elfogásra a tettes, de a leleplezés nem marad el. A vizsgálat után fény derül azokra a körülményekre is, amelyeket éppen a helyszín elhagyásával szeretett volna a járművezető eltussolni. Így már halmazati vagy súlyosbító körülményekkel minősített segítségnyújtás elmulasztásáért vagy cserbenhagyásért is felel az elkövető.

Kutatásaim eredményét a Hajdú-Bihari Naplóban publikáltam,⁴⁹⁶ valamint felhasználtam a rendőri állomány, utóbbi években az egyetemi hallgatók oktatása során. A segítségnyújtás elmulasztása büntetvével kapcsolatosan publikáltam egy megtörtént esetet. Az elkövető közepes fokú alkoholos befolyásoltság alatt vezette járművét és keresztülhajtott egy kis településen az útesten fekvő személyen, aki életét vesztette. A bevezetett forrónyomos felderítés keretén belül az elkövető személye pár órán belül megállapítást nyert. A gyanúsított cselekményét tagadta, de a megtartott helyszíni szemlén a gépkocsi alvázán a

⁴⁹⁵ Valamennyi ilyen ügyben a rendőrség „Rendőrségi felhívással” fordul a lakossághoz a médián keresztül. E tekintetben a legeredményesebb a Hajdú-Bihari Napló volt, mert azt olvassák a legtöbben megyénkben és valóban minden ügyben több bejelentés érkezett a rendőrségre.

⁴⁹⁶ Hajdú-Bihari Napló. 1986. szeptember 10-i szám

sértett hajszála került rögzítésre. Valóban e hajszálon múlt, hogy bizonyítást nyert a bűncselekmény elkövetése. Végül a gyanúsított beismerő vallomást is tett.⁴⁹⁷

Újabb kutatások⁴⁹⁸ szerint a legújabb – a közlekedési morálra is utaló – motívum a félelem. A félelem attól, hogy a baleset másik szereplője vagy ismerősei tettelegességgel is elégtételt akarnak venni gépkocsijuk megrongálódásáért vagy a gondatlanságból okozott személyi sérülésért.⁴⁹⁹ „Az ilyen cselekmények társadalomra veszélyességének súlyát növeli az a tény is, hogy különösen az utóbbi időben elszaporodottságot mutatnak, az elkövető felderítése és leleplezése rendkívüli nehézségekkel jár. A cselekmény tárgyi súlyának foka a megelőzés érdekében is szigorú büntetőjogi felelősségre vonást tesz indokolttá.”⁵⁰⁰

⁴⁹⁷ BÍRÓ Gyula, SZABÓ József, *A segítségnyújtás elmulasztása bűncselekmény nyomozásának egyes kérdéseiről*, Belügyi Szemle 1988/4. 90-92. o. „Egy hajszálon múlt” - Esettanulmány

⁴⁹⁸ IRK Ferenc, *Közlekedésrendészet és idegenrendészet*, Belügyi Szemle, 1998/2. 80. o.

⁴⁹⁹ Legmegdöbbentőbb az Olaszliszkán elkövetett kegyetlen emberölés bűncselekménye.

⁵⁰⁰ BH 1985. 331. és a 2/1999. BJE.

7. Kiskorúakra⁵⁰¹ vonatkozó rendelkezések

7.1. Az Európai Unió felmérése

Az Európai Unióban közösségi szinten keresik a választ az egyre növekvő gyermek- és fiatalkorú bűnözésre, kiemelten a közlekedési bűncselekmények (közúti balesetek) megelőzésére.⁵⁰² A probléma minden tagállamban jelen van, némelyikben az összes bűncselekmény 22 %-át követik el. A hazai kutatások megerősítik az Európai Tanács felmérésében foglaltakat. 2007-ben az ismertté vált 116161 bűnelkövető közül 14296 volt kiskorú, a 18 év alattiak részvétele az összbűnözésen belül így 12,3 %-os volt.⁵⁰³ Hajdú-Bihar megyében 2007. évben 20895 bűncselekmény vált ismertté, ebből 1148 a közlekedési bűncselekmény, melyből 28 közlekedési bűncselekményt fiatalkorú, 8 bűncselekményt gyermekkorú⁵⁰⁴ okozott.

Az Európai Tanács felmérése⁵⁰⁵ szerint a gyermekkorúak és a fiatalkorúak bűnözése társadalmi, gazdasági folyamatokkal áll összefüggésben így például gyermekszegénység és a jövedelemkülönbségek növekedése, válások számának emelkedése, a különböző pszichoaktív anyagok (alkohol és kábítószer) egyre fiatalabb korban és egyre többek általi kipróbálása.

⁵⁰¹ „A gyerekek és a fiatalok nem tárgyak. Nem csak statisztikai adatok vagy ügyek. Ők jelentik a kapcsolatot a jelen és a jövő között. Ők jelentik számunkra a jövőt. Nem veszíthetjük el őket.” (Jo de Linde, az ECPAT international elnöke)

⁵⁰² A probléma azért is érdemel kiemelt odafigyelést, mert minden évben több esetben - akár okozóként, vagy sértettként - halálos, illetve súlyos sérülésekkel jár.

⁵⁰³ A MÁV vasútbiztonsági főosztályának közleménye szerint a sajtónyilvánosság csak gerjeszti a veszélyes vasúti gyerekcsínyeket. A kődobálásokról megjelent újságcikkek alapján több évben 2 -3 szorosára emelkedett a bűncselekmények száma. A vonatok elleni támadásokról szóló statisztikai információk nyilvánossá válása után sokkal több idegen anyag - profilvas, hordó, kidobott mosógép - került a sínekre. Évente körülbelül 2500 vasút sérelmére elkövetett bűncselekmény jut a rendőrség tudomására.

⁵⁰⁴ 2009-ben 26 közlekedési bűncselekményt követtek el kiskorúak. Ebből gyermekkorú 8 és fiatalkorú 18. A gyermekkorúak által okozott bűncselekmények megoszlása: vasúti közlekedés biztonsága elleni büntett 7, közúti közlekedés biztonsága elleni 1, továbbiakban a teljesség kedvéért megemlítem, hogy a kiskorúak sérelmére 23 bűncselekmény történt, ebből 12 gyermekkorú, 11 fiatalkorú sérelmére, valamennyi közúti közlekedési balesetben történt.

⁵⁰⁵ Nemcsak az Unió területén, hanem az USA-ban is az autóbaleset okozza a legtöbb halálozást az amerikai fiatalok között. Baleset okozza az összes tinédzserhalálozás 48%-át, közúti balesetek okoznak minden harmadik halálozást. A balesetek utáni sorrend: az emberölés, az öngyilkosság, a rák és a szívbetegségek. (USA országos egészségügyi statisztikai központjának adatai)

7. 2. Gyermekkorú elkövetők⁵⁰⁶

Hosszú évek óta jellemző, hogy ezt a törvényi szabályozást mind a gyermekkorú elkövetők,⁵⁰⁷ mind az őket bűncselekmény megvalósítására rábíró fiatalok és felnőttek kihasználják.

Gyermekkorú kihallgatása esetén az alábbi feladatot kell végrehajtani:

- Gyermekkorú tanúként kihallgatását⁵⁰⁸ megelőzően be kell szerezni azokat a bizonyítékokat, amelyek elkerülhetővé teszik a gyermekkorú kihallgatását.⁵⁰⁹ Kihallgatása során mellőzni kell a hamis tanúzás és a mentő körülmény elhallgatásának következményeire való figyelmeztetést, valamint a nyomozási cselekmény során a kiskorú törvényes képviselője jelen lehet.⁵¹⁰
- A törvényes képviselőre elsősorban a szülői felügyeletet gyakorló szülők jogosultak.
- Átmeneti vagy tartós nevelésbe vett gyermek esetén kirendelt gyám, ideiglenes hatállyal elhelyezett kiskorú törvényes képviselője a szülő, amennyiben nála helyezték el.
- A gyámhatóság által kirendelt gyám, törvényes képviselő kizárásakor eseti gondnok kirendelésére kell előterjesztést tenni az ügyészhez.
- Meghallgatást, kihallgatást⁵¹¹ felkészült és tapasztalattal rendelkező rendőr végezze, lehetőleg a gyermekkorú életkori sajátosságainak megfelelő környezetben kell elvégezni.⁵¹²

⁵⁰⁶ Az elkövetők döntő többsége fiú (2004: 87%). Ez nagyjából megegyezik a többi korosztályéval. Negatív változást jelent, hogy míg korábban az első bűncselekmény elkövetésére 14 éves kor körül került sor, napjainkban ez egyre korábbra, 12-13 életév közé tevődik. Ugyanakkor meglepő, hogy egészen kisgyerekek - 10 évesek vagy annál fiatalabbak - közül is 2003-ban csaknem ezren követtek el bűncselekményt. (GÖNCZÖL, KERESZTI, KORINEK, LÉVAY, *Kriminológia- Szakkriminológia*, Komplex Kiadó, Budapest, 2006., 531.o.)

⁵⁰⁷ Napjainkban egyre többet hallunk gyermekek által elkövetett súlyos bűncselekményekről, amelyek büntetlenül maradnak. Ebből kifolyólag állandó vita folyik a büntethetőség életkori határának leállításáról.

⁵⁰⁸ 68/2008. BK vélemény a 14. életévét be nem töltött személy tanúként kihallgatásának törvényi lehetőségéről

⁵⁰⁹ A gyermekkorú tanú kíméletére az eljárási törvény kiemelt figyelmet fordít. [Például a Be. 124. § (3) bekezdés; 207. §. (4) bekezdés]

⁵¹⁰ Kivéve, ha érdekellentét van közöttük és a gyermekkorú tanú között (például a gyanúsított a törvényes képviselő). Ilyen esetben a gyámhatóság gyakorolhatja a fent említett jogot.

⁵¹¹ A kihallgatás megtervezésénél a kihallgató személynek tartózkodnia kell attól, hogy elképzeléseit ráerőltesse a gyerekekre, mivel ennek is befolyásoló hatása van, éppúgy, mint az ismételt feltett kérdéseknek. Ezzel az állítással ért egyet Daniel L. Schacter „Az emlékezet hét bűne” c. könyvében, melyben a szuggesztibilitás kutatásának eredményeire hivatkozik. (Daniel L. SCHACTER, *Az emlékezés hét bűne*, HVG Könyvek, Budapest, 2002.)

⁵¹² 2011. októberben az Országos Rendőrfőkapitányság vezetőjének döntése alapján minden megyei székhelyén ki kell alakítani egy gyermek kihallgató szobát, ahol rendőr jelenlétében a gyermekkel pszichológus beszélget.

- Törekedni kell arra, hogy a nyomozó szerv a gyermekkorút csak egyszer kérdezze ki.
- Nyomozás megszüntetés határozattal, határozat 1 példányát kiskorú védelembe vétel céljából települési önkormányzat jegyzőjének meg kell küldeni.⁵¹³

7. 2. 1. Hogyan előzzük meg a gyermekkorúak által elkövetett bűncselekményeket, illetve a sérelmükre bekövetkezett tragédiákat?

A gyermekkorúak, amellet, hogy elkövetnek bűncselekményeket, szabálysértéseket, maguk is gyakran esnek tragédiák áldozatául. Gyerekkorban a baleset a vezető halálok.⁵¹⁴ Évente körülbelül 450-500 gyermek hal meg, ebből 200-250 balesetben - amiből 120-150 közlekedési baleset -, a többi vízbefulladás, égés, esés vagy kutyaharapás stb. A biztonsági gyermekülés hét éve kötelező, mégis a gépkocsivezetők mindössze 30 %-a⁵¹⁵ használja. A legtöbb gyermek védősisak nélkül kerékpározik, és sajnos a szülők gyakran hagyják, hogy a gyerekek felügyelet nélkül tartózkodjanak (játszanak vagy szaladgáljanak) az útesten. Képzéssel - óvodában, iskolában -, egy kis odafigyeléssel ezeken változtatni lehetne, és a balesetek, tragédiák nagy részét meg lehetne előzni.

7.3. Fiatalkorú elkövetők⁵¹⁶

A Btk. 108. § (1) bekezdése kimondja, hogy a fiatalkorúval szemben alkalmazott büntetés vagy intézkedés célja elsősorban az, hogy a fiatalkorú helyes irányba fejlődjék, és a társadalom hasznos tagjává váljon.

A Be. 447. § (1) bekezdés alapján a fiatalkorúval szemben az eljárást az életkori sajátosságainak figyelembevételével, és úgy kell lefolytatni, hogy az elősegítse a fiatalkorúnak a törvények iránti tiszteletét.

Fiatalkorúval szemben felmerült megalapozott gyanú esetén:

- A Be. XXI. fejezete külön rendelkezik a fiatalkorúak elleni büntetőeljárásról,

⁵¹³ 1997. évi XXXI. törvény 68.§., 32/2007. (OT 26.) ORFK utasítás 43. pontja.

⁵¹⁴ Az adatokat a Péterfy Sándor Utcai Kórház gyermek traumatológiai osztálya szolgáltatta.

⁵¹⁵ 2008-ban készült a felmérés, ma már 50 % fölött lehet.

⁵¹⁶ „Miben is nyilvánul meg a fiatalkorúak speciális szabályozása, büntetőjogi védelme hazai büntetőjogunkban? Mindenek előtt a jogkövetkezmények területén érvényesül a speciális, eltérő szabályozás.” (ROSTA Andrea, *A bűnmegelőzés elmélete*, Budapest-Piliscsaba, 2006., 129. o.)

- A Btk. VII. fejezete a fiatalkorúakra vonatkozó rendelkezéseket tartalmazza,
- a módosított 23/2003. (VI. 24.) BM-IM együttes rendelet V. fejezte a fiatalkorúak elleni büntetőeljárás gyakorlati végrehajtását szabályozza,
- a tettenérés esetén *elfogás, előállítás*,⁵¹⁷
- a fentiek végrehajtásához törvényben meghatározottak alapján *testi kényszer, bilincs* alkalmazásának lehetősége,⁵¹⁸
- *gyanúsított kihallgatása*, amennyiben a rendelkezésre álló adatok alapján a fiatalkorú személlyel szemben megalapozott a gyanú bűncselekmény elkövetésére,
- kötelező *védőkirendelés* – ha nincs meghatalmazott védő, a megalapozott gyanú közlésével egyidejűleg kell erről gondoskodni,⁵¹⁹
- ha a késedelem nem jár veszéllyel *biztosítani kell, hogy a törvényes képviselő a kihallgatáson, szemlén, bizonyítási kísérleten, felismerésre bemutatáson, szembesítésnél és a gyanúsítottat érintő szakértői meghallgatáson jelen legyen*,
- fiatalkorú idézése esetén a törvényes képviselőt is értesíteni kell,
- a fiatalkorú személyét vagy jogait érintő határozatot a törvényes képviselővel is közölni kell,
- őrizetbe vételre, előzetes letartóztatásra a Be. által meghatározott esetekben van lehetőség, de csak akkor, ha azt a bűncselekmény különös tárgyi súlya is indokoltá teszi,⁵²⁰
- a fiatalkorú előzetes letartóztatását javítóintézetben vagy büntetés-végrehajtási intézetben kell végrehajtani,⁵²¹
- az eljárás során speciális bizonyítási eszközök összegyűjtése (például gondozó, szülői felügyeletet gyakorló személy kihallgatása, iskolai jellemzés, környezettanulmány beszerzése).

⁵¹⁷ a rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. Törvény (Rtv.). 33. §. (1). bekezdés a. pontja, (2). bekezdés b. pontja

⁵¹⁸ Rtv. 47-48 §.

⁵¹⁹ Be. 450. §.

⁵²⁰ például Btk. 172. § (3) bekezdés II., Btk. 184.§ (2) bekezdés, Btk. 186.§ (2) bekezdés, Btk. 187.§ (2) bekezdés c.) pontja, Btk. 188.§ (2) bekezdés c.) pontja.

⁵²¹ 60/2007 BK vélemény a hatályon kívül helyezett BK 171. számú állásfoglalás felülvizsgálatáról

A bűncselekmények általános jellemzői⁵²²

- garázda jellegű magatartások (például Btk. 184. §: felüljárókról az autópályán haladó járművek megdobálása, valamint a vonatok⁵²³ minden helyzetből történő dobálása, szórakozóhelyről, discóból hazafelé menetben megrongálják a közúti jelzőtáblákat, Debrecenben előfordult, hogy a STOP táblát kiásták és áthelyezték a másik irányba, melyből anyagi káros baleset következett be),
- Btk. 188. § Járművezetés ittas vagy bódult állapotban, Btk. 189. § Járművezetés tiltott átengedése, esetenként Btk. 172. § Segítségnyújtás elmulasztása, illetőleg 190. § Cserbenhagyás,
- sorozat elkövetés, a disco balesetek⁵²⁴ ma már önálló kategóriát képeznek a személyi sérüléssel járó közúti közlekedési balesetek terén,
- elkövetésben társaik a saját korosztály, ill. a fiatal felnőttek,
- egyre szervezettebb elkövetés, kiemelt súlyú bűncselekményekben nagyobb részvétel.

Értékrendet befolyásoló tényezők:

- a vizsgált időszakban újszerű divatirányzat (EMO), miatt már volt közöttük öngyilkos fiatal,
- kábítószer-, szeszital-, gyógyszer (esetenként mindhárom kombináltan) fogyasztás a techno és egyéb alternatív zenét kedvelőkhöz köthető,
- a kábítószer⁵²⁵ bevonult a kiskorúak mindennapjaiba, a fogyasztási szokásokat célzó felmérések eredményei is igazolják, (Figyelemre méltó az, hogy az alkohol⁵²⁶

⁵²² Kisebb kárértékű, eszköz használat nélküli vagyon elleni bűncselekmények a legelterjedtebbek, kiemelkedő számban az alkalmi lopások, rablások, de sok a közlekedési bűncselekmény elkövetése is.

⁵²³ 2009. július 21-én 22.45 óra körüli időben ismeretlen tettesek - tanúk elmondása alapján gyermek és fiatakorúak lehettek - kövekkel dobálták meg a nemzetközi Tisza express vonatot, a menetrendszerinti járat hajdúhadházi pályaszakaszán. A vonat emiatt 100 perces késésbe került. 1 szemtanú elmondása szerint 1 kő a külföldi utasokkal teli hálókocsi ablakát találta el. Betörte a dupla üveget, és a szilánkok a kövel együttesen könnyű sérülést okoztak egy külföldi nőnek. A szerelvényen nagy volt a rémület, a felháborodás. A rendőrségtől és a MÁV-tól származó információk szerint Hajdúhadház, Balmazújváros, Hosszúpályi és Hajdúböszörmény térségében rendszeresen dobálják a vasúti szerelvényeket gyermek- és fiatakorú személyek. Ok: ki bosszúból, ki szórakozásból követi el. Bosszúból, mert a jegyvizsgálók gyakran leszállítják őket, ha jegy nélkül utaznak. A Hajdúhadházi Rendőrkapitányság jelenleg ismeretlen elkövető ellen nyomoz vasúti közlekedés biztonsága (Btk. 184. §) elleni bűncselekmény gyanúja miatt. (Hajdú-Bihari Napló 2009. július 23.)

⁵²⁴ Nem fiatakorúak, de két 23 és egy 24 éves fiatal felnőtt az áldozata annak a balesetnek, akik discoból eltávozva eddig ismeretlen helyen tartózkodtak, majd a Hajdúböszörményt Hajdúdoroggal összekötő úton 2009. július 18-án 09.00 óra körüli időben Fiat Puntó személygépkocsival közlekedve ismeretlen okok - feltehetően a kábítószer fogyasztás és fáradtság miatt- áttértek a menetirány szerinti bal oldalra és ott frontálisan összeütköztek a szabályosan közlekedő menetrend szerint közlekedő VOLÁN autóbusszal. A közúti baleset során a személygépkocsiban utazó mindhárom fiatal felnőtt a helyszínen életét veszítette. (Hajdú-Bihari Napló 2009. július 20.)

hatása még mindig jelentősebb mértékben befolyásolja a korosztály bűnelkövetését mint a kábítószer.⁵²⁷⁾

- figyelemre méltó a bűnözői életszemlélet megjelenése és a bűncselekmény elkövetésére sarkalló kábítószer-függőség,
- a fiatalok bűnözésének sok esetben a kiváltó oka, hogy szabadidejével nem tud mit kezdeni
- hazánkban, így Debrecenben is megjelent az úgynevezett Pláza-jelenség,⁵²⁸ ahova csellengő fiatalok járnak, a játékteremben játszanak és étkeznek, itt töltik a napjaik nagy részét, sokszor iskola időben is.

⁵²⁵ 2010. február végén Debrecen Diószegi úton a Motoros tanyán lévő szórakozó helyről 46 főt állítottak elő a rendőrök kábítószer fogyasztás miatt. 45 főnél kimutatták a fogyasztást, döntően gyermek és fiatalkorúak voltak. Többségük segédmotoros-kerékpárral, motorkerékpárral és személygépkocsival közlekedtek a szórakozóhelyre. (Megjegyzés: valamennyien kábítószer hatása alatt mentek volna el a szórakozóhelyről lakásukra) Április 10-én ismételten rajtaütöttek a szórakozóhelyre a rendőrök és 10 főt állítottak elő és ismét lefoglaltak kábítószereseket. A 10 főből 7 személlyel az első alkalommal is intézkedtek a rendőrök. Debrecen jegyzője a szórakozóhely működési engedélyét visszavonta. (Hajdú-Bihari Napló, 2010. 04. 14-i szám.)

⁵²⁶ Alkohol hatása alatt álló fiatalkorú bűnelkövetők száma: 2004: 778, 2008: 894, 2009: 838.

⁵²⁷ Kábítószer hatása alatt álló fiatalkorú bűnelkövetők száma: 2004: 428, 2008: 181, 2009: 189.

⁵²⁸ Számos, olyan baleset történt Debrecenben, de az egész hazánkban is, hogy a fiatalok a szórakozó helyről hazafelé menet súlyos, halálos illetőleg több fiatal halálát előidéző balesetet okoztak (ezek közül is a discóból hazatérő fiatalok olyan sok balesetet, tragédiát okoztak, hogy a discó balesetek önálló kategóriát képeznek).

8. Operatív nyomozás közlekedési bűncselekmények során⁵²⁹

A titkosszolgálati eszközökre a modern bűnfelderítő munkában⁵³⁰ - így egyes súlyosabb közlekedési bűncselekmények⁵³¹ nyomozása során is - elengedhetetlenül szükség van, annak ellenére, hogy ezek alkalmazása a legtöbb esetben csak a törvényi felhatalmazottságnak köszönhetően nem minősülnek bűncselekménynek. Az operatív nyomozás⁵³² szabályanyagának vonatkozásában alapvetően két módozatot szükséges megkülönböztetnünk, amely a bűnüldözési információszerzés⁵³³ tekintetében relevanciával bír. Az egyik a titkos információgyűjtés, míg a másik a titkos adatszerzés.

A titkos információgyűjtésre vonatkozó rendelkezések az egyes szervezeti törvényekben lelhetők fel, melyek közül a bűnüldözési tevékenységhez - közlekedési bűncselekmények vonatkozásában - leginkább az Rtv-hez kötődik.

A titkos információgyűjtés az engedélyhez nem kötött és a „külső” engedélyhez kötött módszerek gyűjtőfogalma.⁵³⁴ Az engedélyhez nem kötött eszközök körébe tartozó cselekmények a jogalkotó véleménye szerint olyan súlyúak, hogy az alapvető jogokat csekélyebb mértékben, vagy egyáltalán nem korlátozzák és az engedély megadására kizárólag az adott nyomozó hatóság vezetője jogosult.⁵³⁵

⁵²⁹ Az ismeretlen tetteses közlekedési bűncselekmények nyomozása során is aktívabban kell a titkos információgyűjtő tevékenységet folytatni, a beszerzett információk minőségének javításával emelni kell a felderítő tevékenység színvonalát. Ennek érdekében erősíteni kell a (titkos) bűnüldözési információszerzés humán oldalát, továbbá helyi szinten jobban kell támaszkodni az operatív felderítésre kiképzett kvalifikált állomány segítségére.

⁵³⁰ A jogalkalmazók és jogtudósok egyetértenek abban, hogy napjainkban eredményes bűnüldözés elképzelhetetlen titkosszolgálati eszközök alkalmazása nélkül.(CHWALA Tamás, FÜLÖP Edit, *Büntető eljárásjog, ... i. m.*, 240.o.)

⁵³¹ Különösen, ha kábítószer-fogyasztással vagy kábítószer-csempészettel függ össze.

⁵³² Hazánkban a titkos nyomozási eszközök alapvetően két csoportra oszthatók: a titkos információgyűjtésre/titkos adatszerzésre és a titkosszolgálati eszközökre. A titkos információgyűjtés/titkos adatszerzés alkalmazása kizárólag bűnüldözési érdekből lehetséges, az egyes törvényekben meghatározott szervek részéről; míg a titkosszolgálati eszközökkel a Nemzetbiztonsági törvényben meghatározott szervek jogosultak élni nemzetbiztonsági érdekből. A titkos információgyűjtés/titkos adatszerzés tovább bontható saját hatáskörben alkalmazható és külső engedélyhez kötött eszközökre. (FEKECS Gyula, *Titkos információgyűjtés, vagy titkos adatszerzés*, Belügyi Szemle 2005/6., 46. o.)

⁵³³ „Az információs önrendelkezési jog gyakorlásának feltétele és egyben legfontosabb garanciája a célhoz kötöttség. Ennek az elvnek az érvényesülése azt jelenti, hogy személyes adatot feldolgozni csak pontosan meghatározott és jogszerű célra szabad.” (CZINE Ágnes, *A titkos információgyűjtés néhány jogértelmezési kérdése*, Fundamentum, 2006/1., 119. o.)

⁵³⁴ POLYÁK Zsolt, *A titkos információgyűjtés és a titkos adatszerzés*, Belügyi Szemle, 2006/6., 7. o.

⁵³⁵ Hazánkban közlekedési szerveknél egyedül a Budapesti Rendőr-főkapitányság (BRFK) Rendészeti Igazgatóság Közlekedérendészeti Főosztálya jogosult önállóan operatív nyomozást (titkos információgyűjtés, titkos adatszerzés) végezni. A megyei főkapitányságokon amennyiben szükségessé válik operatív nyomozás, azt a felderítő osztályok, illetőleg a bűnüldözési osztályok végzik. Kiemelten súlyos közlekedési bűncselekményekben esetenként szükséges ilyen tevékenységek végzése is.

E körben két intézményt szükséges kiemelni, az informátor, illetve a bizalmi személy fogalmát, amely mint a fogalmi megkülönböztetés is jelzi, nem egy és ugyanaz. Míg az informátor eseti jelleggel, egyéni motiváltság alapján szolgáltat információt a hatóságoknak (neve titokban tartása mellett), addig bizalmi személynek az tekinthető, aki kötelezettségként segíti bizonyos időszakokon keresztül megbízója és annak neve titokban tartása mellett a bűnüldöző szervek munkáját. A bizalmi személy azért is élvez speciális helyzetet, mert ő bizalmasa a hatóságoknak és a bűnelkövetőknek is. A bizalmi személy alkalmazásának gyakoriságából a közvélemény egyébként abban a hitben van, hogy gyakran veti be a rendőrség ezeket a személyeket, míg a valóságban például az USA-ban 509 ügyben tartott vizsgálat alapján azt állapították meg, hogy az iratok mintegy 9 %-ában volt tapasztalható bizalmi személy fellépése.⁵³⁶

⁵³⁶ MEYER, Jürgen, *Prozessrechtliche Problematik des V-Kannes*, Zeitschrift für die Gesamte Strafrechtswissen 95., 1989.

9. A büntetőjogi mediáció koncepciója hazánkban

A Btk. alapján közlekedési bűncselekmények⁵³⁷ esetén mediáció elrendelésének van helye. A közlekedési bűncselekmények esetében legtöbbször a minősített esetekben nincs helye a mediációnak, ugyanis ilyenkor magasabb a büntetési tétel, mint a közvetítői eljárásnál megengedett. A leggyakrabban megjelenő minősítések, amelyek kizárják az elterelést, a halált, illetve tömegszerencsétlenséget okozva történő elkövetés. A mediáció felnőtt és fiatalok elkövetőkkel szemben is alkalmazható, e tekintetben eltérés csupán eljárásjogi szempontból tapasztalható.⁵³⁸

A sértett és a terhelt konfliktusának rendezése nem teljesen idegen a magyar jogrendszerből, de be kell vallanunk, hogy nem ez tekinthető az általános gyakorlatnak.⁵³⁹

Az emberek tudatába hosszú időn keresztül beivódott, hogy a terhelt igenis bűnhődjön meg azért, amit elkövetett, kapjon minél nagyobb büntetést, ha egy mód van rá, végrehajtandó szabadságvesztést. Érdekes módon sokszor még a sértett is ezt tartja szem előtt, vagyis a terhelt megbüntetését, és csak másodlagos neki saját kárának megtérítése. Ez a szemlélet nem gondol bele a bíróságon egymásra tornyosuló akták rengetegébe, sem a fogvatartás költségeibe.

Hazánk uniós tagságából kifolyólag 2006. március 22-től kötelező az uniós kerethatározat alapján a mediáció bevezetése. A közvetítői eljárás⁵⁴⁰ kereteit viszont a tagállamok szabhatják meg. A jogalkotó annak érdekében, hogy megteremtse a közvetítés alkalmazásának feltételeit, Be. és Btk. módosításokat eszközölt. A közvetítői eljárás részletszabályairól azonban egy külön törvény rendelkezik,⁵⁴¹ mely 2007. január 1-jén lépett hatályba, az Európai Unió követelményekhez képest némileg megkésve.⁵⁴² A gyakorlati tapasztalatok azt mutatják, hogy a felek közlekedési bűncselekmények tekintetében állapotodnak meg a legkönnyebben. 2007-ben a mediációra utalt közlekedési

⁵³⁷ Bűncselekmény-típusok eloszlása: 2007: 57 % vagyoni elleni, 27 % közlekedési, 16 % személy elleni vétség. 2008: 33,2 % közlekedési, 2009: 49 % vagyoni elleni, 32 % közlekedési; 19 % személy elleni.

⁵³⁸ Btk. 36. § (1) és (2) bekezdések, Be. 221/A. § (7) bekezdés, 459. § (4) bekezdés.

⁵³⁹ A sértett és a terhelt között a konfliktus feloldásának egy tipikus példája a magánvádas eljárásból jól ismert személyes meghallgatás koncepciója, melynek elsődleges célja a felek kibékítése, és ennek eredményeként az eljárás megszüntetése. Ugyanakkor a vádelhalasztás koncepciója is tekinthető mintegy a mediáció előfutárának.

⁵⁴⁰ 3/2007. BK vélemény a Btk. és Be. közvetítői eljárásra vonatkozó egyes rendelkezései értelmezéséről

⁵⁴¹ 2006. évi CXXIII. törvény a közvetítői eljárásról

⁵⁴² Emiatt hazánkban semmiféle elmarasztalásra nem számíthat, ugyanis jogkövetkezmény nélkül maradt, ha egy tagállam nem teljesíti időben a kerethatározatban foglaltakat. (Szemben az első pilléres irányelvvel, ahol a határidőre nem történt implementációra hivatkozni lehet az Európai Bíróság előtt).

bűncselekmények⁵⁴³ 48 %-ában megállapodás született, ugyanez az adat vagyon elleni bűncselekmények tekintetében 38 %, személy elleni bűncselekmények tekintetében csak 13 %.⁵⁴⁴ Ez magyarázható azzal, hogy a közlekedési bűncselekményeket elkövető személyek döntő többsége büntetlen előéletű, magasabban képzettek, mint a vagyon elleni, illetőleg a személy elleni bűncselekmények elkövetői, valamint a sértettek egy része, családtagjai, ismerősei, más része pedig, aki ismeretlen is, könnyebben meg tud bocsátani

⁵⁴³ Közvetítői eljárásra utalt ügyek száma: 2007: 2451, ebből 1569 ügy le is zárult év végére; 2008: 2976, ebből 2872 zárult le; 2009: 3065; 2010 első félév: 1453.

⁵⁴⁴ BECK L., FLECK Z., GYULAVÁRI Á., IVÁNYI K., KÁNYA K., NAVRATIL Sz., WAGNER J., *A büntető ügyekben alkalmazható közvetítői tevékenység bevezetésének tapasztalatai Magyarországon*, Budapest, 2008., 136. o.

10. Nemzetközi kitekintés a nyomozások teljesítéséről

10.1. A forrónyomon üldözés, mint a bűnüldöző szervek nemzetközi együttműködésének egyik formája az Európai Unióban⁵⁴⁵

10.1.1. A schengeni rendőri együttműködési szabályok alkalmazása a magyar nemzeti gyakorlatban

Segítségnyújtás elmulasztása halálos vagy súlyos sérülést okozó közúti közlekedési balesetknél⁵⁴⁶ a forrónyomon üldözés (SVE 41. cikk) a schengeni rendőri együttműködési szabályok alkalmazása értelmében határon túl is folytatható.

Magyarország 2004. május 1-jétől az Európai Unió teljes jogú tagállamává vált. Ezzel az aktussal egyben átvette az Európai Unió közösségi vívmányait tartalmazó teljes joganyagot,⁵⁴⁷ és vállalta, hogy eleget tesz az abban foglalt tagállami kötelezettségeknek. Az Európai Unió vívmányai magukban foglalják a Schengeni Megállapodást,⁵⁴⁸ a Schengeni Végrehajtási Egyezményt (SVE),⁵⁴⁹ és az azok alapján keletkezett schengeni joganyag egészét is. A schengeni joganyag⁵⁵⁰ jogi kötelező ereje a csatlakozási szerződés

⁵⁴⁵ 2004. május 1-jétől az Európai Unió tagságunkból eredően bizonyos területeken a magyar állam önként lemondott - meghatározott tárgykörökben - a szuverén döntési jogáról, és azokban a Közösség szabályait tekinti kötelezőnek magára nézve. Az unió három pilléren irányítja, működteti szervezetét: Közösségi pillér, Közös Kül- és Biztonságpolitika, illetve a Rendőrségi és Igazságügyi Együttműködés a Bűnügyek Terén. A harmadik pillérbe helyezhető a nyomozás témaköre, valamint a Római Szerződés 29. és 30. cikke tartalmaznak néhány gondolatot a témára vonatkozóan. A rendőrségi együttműködés terén megvalósítandó közös fellépés magában foglalja: a hatáskörrel rendelkező hatóságoknak, köztük a tagállamok rendőrségeinek, vám- és egyéb bűnüldözési szakszolgálatainak operatív együttműködését a bűncselekmények megelőzésében, felderítésében és nyomozásában...” Minderre tekintettel az uniós szabályozás szabadságot ad a nemzeti szintű nyomozás végzése során, de a tagállami határokon átnyúló büntetőügyekben közös erővel igyekszik fellépni. A közlekedési bűncselekmények nyomozása a hazai szabályozáson alapul.

⁵⁴⁶ Btk. 187. § (2) bekezdés b) pont és 172. § (3) bekezdés. II. fordulat

⁵⁴⁷ Az Európai Unióról szóló szerződés 29-42. cikke az ún. 3. pillér, amely a „Büntetőügyekben folytatott rendőrségi és igazságügyi együttműködésre vonatkozó rendelkezések”.

⁵⁴⁸ BERTA Krisztina, *Hová vezet a schengeni út?*, Biztonságpolitikai szemle, 2008/2., 19. o.

⁵⁴⁹ A Schengeni Végrehajtási Egyezmény keretében történő együttműködésről és információcseréről szóló 2007. évi CV. tv. kijelöli a SIS-t alkalmazó hatóságokat. A SIS nemzeti részének központjával a kormány által kijelölt szer a Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatala. 2007. 09. 01.-től Magyarország is csatlakozott a Schengeni Információs Rendszerhez (SIS), mely a végfelhasználói oldalról a találatkezelés és jelzéselhelyezés tekintetében a Körözési Információs Rendszeren keresztül érhető el. A Schengeni Információs Rendszer hazai kapcsolattartó szerve az ORFK NEBEK szervezeti keretében működő SIRENE Iroda.

⁵⁵⁰ Az SVE egyik joganyaga: a Rendőri Együttműködési kézikönyv, mely a belső határokon keresztül folytatott bűnüldözési célú együttműködéssel; a SIRENE kézikönyv pedig a bűnüldöző és rendvédelmi szervek munkáját támogató Schengeni Információs Rendszer működtetésével kapcsolatban tartalmaz részletes szabályokat.

3. cikkén alapul, amelyet a csatlakozási szerződést kihirdető 2004. évi XXX. törvény tett a magyar joganyag részévé. A belső biztonság kérdése egyre fontosabbá válik az Európai Unióban. Első ránézésre egy nagyobb ország-csoporthoz való csatlakozás akár kockázattal is járhat, az ártani akarók nagyobb beáramlását is vonhatja maga után.

A Szabadság, Biztonság és Jog övezetét létrehozó *Amszterdami Szerződés* hatályba lépését követően az Európai Unióban hangsúlyossá vált a büntetőügyekben való együttműködés az igazságügyi és a rendőri szervek között.⁵⁵¹ Alapvető célkitűzésként fogalmazódott meg a tagállamok rendőri és igazságügyi szervei közötti együttműködés egyre szorosabbá fűzése, a segítségnyújtás formáinak gyorsítása, ennek érdekében pedig annak biztosítása, hogy az együttműködés lehetőleg közvetlenül az érintett szervek között bonyolódjon.

Az Európai Unión belül működő nemzetközi rendőri együttműködés alapelveit és legalapvetőbb módjait az Amszterdami Szerződéssel módosított, az Európai Unióról szóló Szerződés (1992. február 7-én aláírt Maastricht-i Szerződés) 30. cikke határozza meg.

Az Európai Unió deklarált céljaival összhangban 1985. június 14-én Belgium, Németország, Franciaország, Luxemburg és Hollandia a közös határaikon történő ellenőrzések fokozatos megszüntetéséről Megállapodást (Schengeni Egyezmény)⁵⁵² kötött. A megállapodás végrehajtásának elősegítése érdekében került sor 1990. június 19-én a Schengeni Végrehajtási Egyezmény⁵⁵³ aláírására. Kiemelkedő jelentőségű az Egyezmény III. címe (Rendőrség és biztonsági fejezet), mivel a belső határokon a személy és áruforgalom ellenőrzésének megszüntetése a nemzeti határokon átnyúló bűnözés, különösen ezen belül a szervezett bűnözés számára olyan új lehetőségeket teremt, melyeket csak széleskörű bűnüldözési együttműködés révén lehet korlátozni, visszaszorítani. Fentiek fontosságát húzza alá, hogy a Végrehajtó Bizottság 1998. december 16-i Határozata már foglalkozik egy közös lista elkészítésének szükségességével, mely rögzíti mindazon együttműködési tevékenységeket, mely elősegíti a bűnmegelőzést, nyomozást, esetleges előzetes igazságügyi vagy közigazgatási jóváhagyás nélkül.

⁵⁵¹ „A nyomozó hatóságok a legfőbb ügyész engedélyével a külön törvényben meghatározott feltételek esetén az EU tagállamainak nyomozó hatóságai, továbbá az Európai Rendőrségi Hivatal (EUROPOL) részvételével egy ügyre vagy ügyek meghatározott csoportjaira közös nyomozó csoportot alakíthatnak, illetőleg abban részt vehetnek.” [Be. 35. § (5) bekezdés]

⁵⁵² Schengen és a Schengeni Egyezmény: Schengen egy kis városka Luxemburg Remerschen nevű kommunájában (tartományában). Neve akkor vált ismertté, amikor a városon átfutó Mosel-folyón az épp ott horgonyzó Princesse Marie-Astrid fedélzetén az alapító tagok (NSZK, Franciaország, Belgium, Hollandia, és Luxemburg államok) közötti közös határaikon gyakorolt ellenőrzés fokozatos megszüntetéséről szólt.

⁵⁵³ Schengeni Végrehajtási Egyezmény: A Schengeni Egyezményt kibővítették a Schengeni Végrehajtási Egyezménnyel, amely meghatározta az egyezmény megvalósításának folyamatát. A személyforgalom belső határokon történő ellenőrzésének megszüntetésével párhuzamosan megerősítették a részes államok külső határellenőrzését.

10.1.2. Határon átnyúló megfigyelések (SVE 40. cikk), valamint a forrányomon üldözés (SVE 41. cikk)⁵⁵⁴

A megfigyelés, mint titkos eszköz alkalmazása során az eljáró hatóság tagjai egy adott személyt, s annak tevékenységét figyelemmel kísérik anélkül, hogy ez a személy minderről tudomással bírna. A megfigyelés folytatható technikai eszközök felhasználásával vagy anélkül.⁵⁵⁵ Mindez azonban elég tág fogalom ahhoz, hogy pontos képet adjon arról, mit is tehet a rendőrség „megfigyelés” keretében. A Schengeni Végrehajtási Egyezmény nem adja meg ezen eszköz definícióját, továbbá az alkalmazásával kapcsolatos ajánlások között sem találhatunk konkrét fogalom meghatározást.⁵⁵⁶ Mindazonáltal az említett konvenció rendelkezik az ellenőrzött szállításról, illetőleg a titkos nyomozásról.⁵⁵⁷

A szerződésben résztvevő államok rendőrségi tisztviselői, akik tetten érik a bűncselekmény elkövetőjét vagy közreműködését, előzetes engedély nélkül is folytathatják a követést, az üldözést, amennyiben nincs lehetőség valamilyen okból a szomszédos ország illetékes hatóságát értesíteni, vagy az értesítést követően az érintett hatóság időben nem tudna a helyszínre érkezni.

E bűncselekmények a között az emberölés, erőszakos közöszlész, mellett megtaláljuk a számomra releváns *segítségnyújtás elmulasztását a halálos vagy súlyos sérülést okozó balesetnél*. A belső határ átlépését követően, amint lehetséges, az üldözőknek értesíteniük kell az illetékes állam hatóságát, és amennyiben az kéri, az üldözést meg kell szakítani. Lehetőség van ugyanakkor arra is, hogy a helyi hatóságok feltartóztassák az üldözöttet, személyazonosságának megállapítása vagy letartóztatása céljából.

⁵⁵⁴ A forrányomon üldözés részletes szabályaiival nem kívánok foglalkozni, tekintettel arra, hogy a 2002. évi LIV. törvény rendelkezései ennek az együttműködési eszköznek az alapvonalait a SVE-vel teljesen megegyező módon rajzolják meg, így csak a legfontosabb szabályait tartom indokoltnak kifejteni. A SVE vonatkozó szabályainak rendkívül részletes elemzése megtalálható: JOUBERT, Chantal, BEVERS, Hans, *Schengen Investigated - A Comparative Interpretation of the Schengen Provisions on International Police Cooperation in the Light of the European Convention on Human Rights*, Kluwer Law International, The Hague - London - Boston, 1996., 243-252. o., valamint *Catalogue of recommendations for the correct application of the Schengen acquis and best practices: part on Police Co-operation*, 22-25. o.

⁵⁵⁵ Vö. JOUBERT, Chantal, BEVERS, Hans, i. m., 127. és 133-134. o., valamint VAN ASBECK, Feicko, *Regulating Special Investigative Methods: National and International Requirements*, In: *Undercover Policing and Accountability from an International Perspective*. European Institute of Public Administration, (szerk.: DEN BOER, Monic), Maastricht, The Netherlands, 1997., 72. o.

⁵⁵⁶ *Catalogue of recommendations for the correct application of the Schengen acquis and best practices: part on Police Co-operation*.

⁵⁵⁷ A „titkos nyomozás” kifejezést az angol „covert investigation” fordításaként használok, azonban itt kívánom megemlíteni, hogy ezekben az esetekben a nyomozás nem feltétlenül jelenti büntetőeljárás lefolytatását (tehát jelentése a magyar büntetőeljárás szakirodalomban használttól eltérhet), arra az adott állam belső jogának függvényében a büntetőeljárás megindítása előtt is sor kerülhet.

Az érintett államok kétoldalú megállapodásban⁵⁵⁸ foglalt előírásainak figyelembe vételével:

- az üldöző rendőri tisztviselők nem igazoltathatják az üldözöttet vagy
- igazoltathatják, elfoghatják, erről azonban haladéktalanul értesíteni kell az illetékes rendőri szervet, akik a szükséges ellenőrzéseket elvégezhetik és kezdeményezhetik a letartóztatást.

10.1.3. Adattovábbítás a büntetőeljárás során (bűnügyi jogsegély)

A 2002. évi LIV. törvény indokolása is utal arra, hogy a büntetőeljárás során alkalmazott együttműködési formák az igazságügyi jogsegély keretébe tartoznak. A nyílt büntetőeljárás során történő adattovábbítás jogalapját jelentő felhatalmazást tehát a két- vagy többoldalú jogsegélyegyezmények, illetve a nemzetközi bűnügyi jogsegélyről szóló 1996. évi XXXVIII. Törvény (a továbbiakban: Jogsegélytörvény) rendelkezései között kell keresni.

10.1.4. Az Európai Unió tagállamaival folytatott bűnügyi együttműködés eltérő szabályai

A Jogsegélytörvényben foglaltakhoz képest a nyílt büntetőeljárással összefüggésben speciális rendelkezéseket fogalmaz meg az Európai Unió tagállamaival folytatott bűnügyi együttműködésről szóló a 2005. évi CX. törvénnyel módosított 2003. évi CXXX. törvény.⁵⁵⁹ A büntetőügyekben az Európai Unió tagállamaival folytatott együttműködés, valamint az európai elfogatóparancs⁵⁶⁰ alapján folytatott átadási eljárás során kell alkalmazni.⁵⁶¹

⁵⁵⁸ Hazánkban több megyei főkapitányságnak van együttműködési megállapodása a határ menti ország megyei főkapitányságával. Így például a Hajdú-Bihar MRFK. és a Bihar MRFK. között 1992-től kezdődően a két megye rendőr-főkapitányai által aláírt együttműködési megállapodás van hatályban, amit időnként megújítottak. A megállapodás alapján a bűnügyi és közlekedési szervek között folyamatos az együttműködés a bűnüldözés és a megelőzés terén.

⁵⁵⁹ A törvény alapján az EU tagállamai között alkalmazható jogsegélyformák: az európai elfogatóparancson alapuló átadás, az EU tagállamaival büntető ügyekben folytatott eljárási jogsegély, a bizonyítási eszköz, az elkobzás alá eső dolog és a vagyoneklobzás alá eső vagyon megőrzését biztosító határozat végrehajtására irányuló eljárási jogsegély.

⁵⁶⁰ Európai elfogatóparancs lényege, hogy amikor egy uniós tagállam ügyészi vagy bírói szerve büntetőeljárás vagy büntetés végrehajtása lefolytatása céljából kiadni, illetve átadni kér egy terheltet, a határozatot érvényesnek kell elismerni, és automatikusan az egész Unió területén végrehajtandónak kell tekinteni. Például 2000 áprilisában az ír állampolgárságú, egy ír biztosító igazgatójaként Magyarországon dolgozó Ciaran Tobin Volvójával a megengedetthez képest kétszeres sebességgel haladt Leányfalu lakott területén, majd a járdára felhajtván elgázolt két gyermeket, akik a helyszínen életüket veszítették. Két év múlva

10. 1. 5. A több államot érintő büntetőeljárások és a bizonyítás

„A büntetőeljárás központi problémája a bizonyítás, hiszen ennek eredményétől függ a büntetőjogi felelősség eldöntése. A bizonyítással kapcsolatos kérdéseket minden EU-tagállam nemzeti joga egyértelműen és részletesen igyekszik szabályozni. Ha a bizonyítás több állam joghatóságát is érinti, az egyik államban beszerzett bizonyítási eszköz - a jogsegély keretében felvett bizonyítást kivéve- nem válik automatikusan a másik államban, az ottani büntetőeljárás szabályok szerint beszerzett, bizonyítási eszközökkel egyenértékűvé, hiszen minden állam saját büntetőeljárása határozza meg a bizonyítási eszközökre, eljárásokra vonatkozó szabályokat, a szabályok megsértésének következményeit. Ezek a szabályok pedig államonként lényegesen eltérhetnek. A bizonyítási jogok azonban, legyenek bár azonos bizonyítási rendszer részei, nem járhatók át szabadon. Ez pedig a hatékony bűnügyi együttműködést akadályozza. A jogsegély típusú együttműködésen túl, a másik államban beszerzett bizonyítási eszközök felhasználhatóvá tétele érdekében, többféle megoldást alkalmazhatunk. Az egyik, a bizonyítási szabályok harmonizálása, közelítése, amelynek során a tagállamok összehangolják, közös nevezőre hozzák eltérő rendelkezéseiket. Mára már egyértelműnek tűnik, hogy ez a legnehezebben járható út, amit a tagállamok többsége nem pártol. A másik, ha a bizonyítási eszközöket megfeleltetjük bizonyos, minden állam által elfogadható minimum követelményeknek. (Hangsúlyozni szeretném, hogy európai szinten elfogadott és alkalmazott minimum követelmények jelenleg nincsenek.) A harmadik, ennél jóval egyszerűbb elv, ha a másik államban beszerzett bizonyítékot a büntetőügyben eljáró állam, különösebb vizsgálat nélkül elismeri. Ez az államok között nagyfokú bizalmat feltételez. Az EU-ban ez az elv érvényesül.”⁵⁶²

a magyar bíróság Tobint gondatlanságból elkövetett, halált okozó közúti baleset okozása (Btk 187.§ (2) bekezdés b. pontja) miatt távollétében három év letöltendő szabadságvesztés büntetésre ítélte, majd a másodfokú eljárásban, 2005 februárjában a Pest megyei bíróság jogerősen másfél év végrehajtandó börtönbüntetésre változtatta az ítéletet. Még az elsőfokú határozat előtt Tobin 500.000.-Ft. biztosíték kifizetése mellett visszakapta az útlevelét és határozott idejű munkaszerződése lejártával hazájába távozott. Magyarország a büntetés végrehajtása céljából európai elfogatóparancsot bocsátott ki. Ezt 2007 januárjában az ír Felsőbíróság azon az alapon utasította el, hogy Tobin nem elmenekült, hanem elutazott hazánkba. Az ír Legfelső Bíróság 2007 júliusában elutasította a fellebbezést. (*Egy ír elkövető magyar ügye kapcsán*, Interjú BÁRD Petrával, *Ügyészek Lapja*, 2008/2., 37. o.) 2009 novemberében - a magyar hatóságok által kiadott, második európai elfogatóparancs alapján - Dublinban őrizetbe vették, de szabad lábon védekezhet. 2011. 02. 11-én úgy döntött a dublini felsőbíróság, hogy nincs akadálya Tobin magyarországi kiadatásának. (MTI)

⁵⁶¹ 2003. évi CXXX. törvény 1. §

⁵⁶² FARKAS Ákos, *Új alkotmányos elv a magyar büntetőeljárás bizonyításban? A kölcsönös elismerés elve*, In: *A büntető ítélet igazságtartalma*, (szerk.: ERDEI Árpád), Magyar Közlöny Lap-és Könyvkiadó, Budapest, 2010., 45-46.o.

10.2. A romániai rendőrség eljárása közúti közlekedési bűncselekmények során

10. 2. 1. Eljárás ismeretlen tettes esetén⁵⁶³

Ismeretlen tetteses közúti baleset esetében a rendőrök, akik elsőnek érkeznek meg a helyszínre, az alábbi feladatokat kötelesek végrehajtani:

- A helyszínt lezárják.
- Elsősegélyt nyújtanak a sérülteknek.
- Értesítik a központot rádión vagy mobiltelefonon a 112-es segélyhívószámot használva.
- Azonosítják a szemtanúkat és egy helyi gyors szóbeli kihallgatást végeznek el a helyszínen, mivel próbálnak minél több adatot összegyűjteni a tettesről (kinézet) - milyen irányba próbál menekülni - jármű (márka, típus, szín, rendszám) - más adatok.
- Biztosítják a helyszínt és próbálják megőrizni a nyomok épségét. (Erre a célra használhatnak szalagot, bójákat, kérhetnek segítséget más személyektől, rajzolhatnak krétával, s használhatnak dobozokat vagy ládákat a nyomok letakarásához, eső, hó, porfelhő stb. esetén.)
- A helyszínelő csapat megérkezésekor jelentik a szemlebizottság vezetőjének az összegyűjtött információkat.

A helyszínelő csapat feladatai:

- A helyszínelés alkalmával megszerzett információkat azonnal jelenti a központnak, hogy mielőbb tovább legyenek küldve a rendőrkordon-állítóknak és a kontrollegységnek. A kordont haladéktalanul létrehozzák a megadott útszakaszokon és azokban a pontokban, ahol az átkelés kötelező.
- Mintákat vesznek a törmelékekből (anyagmaradványokból), a nyomokat rögzítik, így próbálják megállapítani a gépkocsi márkáját, típusát vagy színét.
- A tanúk részletes kihallgatása.
- Fénykép-felvételek készítése, mérési munkálatok végrehajtása (hazánk gyakorlatának megfelelően tolómérővel vagy mérőszalaggal).

⁵⁶³Corneliu TURIANU, *Infrațiunile rutiere*, Editură CH Beck, București, 2000. (Turianu, C.: Közúti bűncselekmények. CH Beck Kiadó, Bukarest, 2000.)

- Térkép (helyszínrajz) készítése.
- Részletes jegyzőkönyv készítése a helyszínen.

A rendőrök, akik ki vannak helyezve a kordonokhoz és a kivizsgáló osztagokba, követik a megadott információk alapján a jelzett járművet, illetőleg információk hiányában minden egyes járművet megállítanak, rögzítik a pontos időpontot (óra, perc), rendszámot, a járművezető nevét, azt is, hogy mikor hol járt, és egyúttal érdeklődnek, mit látott, amikor elhaladt a közlekedési bűncselekmény helyszínének környékén.

Ugyanakkor minden járművön keresik a baleset nyomait, például véryomokat, a szövetanyag maradványokat, hajszálakat és egyéb tárgyi bizonyítási eszközöket, nyomokat, anyagmaradványokat, amelyek a baleset előidézésére utalnak.

A rendőrök külön-külön megfigyelik minden járművezetőnek a pszichológiai állapotát, valamint a viselkedését. A megírt feljegyzéseket, amelyeket a helyszínen elkészítenek, beiktatják az ügyészségnél, ezáltal bűnügyi dossziét készítve a közlekedési bűncselekményről - például cserbenhagyásról, amit a román közlekedési büntetőjog a Közúti kódex⁵⁶⁴ VI. - Bűncselekmények és büntetések című - fejezetében (Codul rutier – Capitolul VI: Infracțiuni și pedepse) található 89. cikk (1) bekezdés⁵⁶⁵ szerint 2 évtől 7 évig terjedő szabadságvesztéssel büntet.

Ha a látókörbe kerül a cserbenhagyás gyanúsítottja, illetőleg a jármű, amellyel a bűncselekményt elkövette, a rendőrség a járművet a Közúti kódex 117. cikk (1) bekezdés d) pontja⁵⁶⁶ alapján megállítják, az elkövetőt elfogják, a járművet lefoglalják.

Ha a tettes elfogásra kerül, megindítják ellene a bűnvádi eljárást és az ügyiratokat az ügyésznek átadják. Az ügyész dönt kényszerintézkedés, illetőleg a nyomozás továbbfolytatása vagy a vádemelés kérdésében. Az ügyésznek két lehetősége van: megszakítja (megszünteti) a büntetőeljárást a bűnügyi procedúratörvény (büntetőeljárásról szóló törvény) 10. cikke (paragrafusa) alapján; vagy bíróság elé állítja a tettet.

⁵⁶⁴ Kihirdetve a közúti közlekedésről szóló 195/2002. számú sürgősségi kormányrendelettel (Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice). Ezen jogszabály tartalmazza a Közúti Kódexet („román KRESZ”), VI. (büntető) fejezetében idézett cikkekkal együtt.

⁵⁶⁵ „Ha a gépjárművezető vagy az oktató, oktatás közben, vagy az illetékes hatóság vizsgáztatója, a gépjárművezetői engedély megszerzésére irányuló vizsga közben, aki olyan balesetben érintett, ahol egy vagy több személy életét vesztesse vagy súlyosan megsérült vagy egészségkárosodást szenvedett, a helyszínelő rendőrség engedélye nélkül elhagyja a baleset helyszínét, 2 évtől 7 évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.” [89. cikk (1) bekezdés]

⁵⁶⁶ „Jármű mozgásának korlátozására közúti rendőri intézkedés végett a következő járművezetői cselekmények esetén kerül sor: adat vagy gyanú áll fenn arra, hogy a járművezetés bűnügyi természetű cselekmény céljából történik.” [117. cikk (1) d) pont]

10. 2. 2. Büntető procedúratörvény 10. cikk – Codul de procedură penală Art. 10.

10. cikk. Nem indítható, vagy ha elindult, nem folytatható le a büntetőper, ha:

- a cselekmény nem létezik,⁵⁶⁷
- a cselekményre nincs büntetőtörvényi előírás,⁵⁶⁸
- a cselekmény társadalomra veszélyességi foka nem éri el egy bűncselekményt;
- a cselekményt nem a terhelt követte el;
- a tettől hiányzik a bűncselekmény egyik lényeges eleme;
- valamilyen ok fennállta, amely kiküszöböli a cselekmény bűnügyi jellegét;
- hiányzik a sértett előzetes panasza, meghatalmazása (engedélye) vagy [illetékes szervhez intézett] bejelentése, vagy egyéb törvényi feltétel, amely szükséges a büntetőper megindításához (ekkor a büntetőper utólag elindítható a törvényi feltételek keretein belül);
- amnesztia, elévülés vagy az elkövető halála;
- visszavonták az előzetes panaszt vagy a felek kiegyeztek azon bűncselekmények esetében, amelyeknél a panasz visszavonása vagy a felek megegyezése a büntetőjogi felelősséget megszünteti;
- más büntetőjogi felelősségét állapították meg;
- ítélt ügy. Megakadályozó hatással jár akkor is, ha a végső ítéletben egy más jogi besorolást kap.

Cserbenhagyás bűncselekmény elkövetésével a román Közúti kódex 89. cikk (1) bekezdése alapján lehet vádolni a járművezetőket - tanulóvezetőt is -, valamint az oktatót is, oktatás közben megvalósított bűncselekményért; és a vizsgáztatót is,⁵⁶⁹ a vizsgáztatás közben megvalósított bűncselekményért. Oktatás vagy vizsga során tehát nemcsak a tanulóvezető felelős cserbenhagyásért, ha nem állnak meg vagy megállnak, de nem

⁵⁶⁷ Valótlan; nem történt meg (ilyen a magyar Be.-ben nincs, legközelebb áll hozzá a magyar Be. 190. § (1) bekezdés b. pontja, ha a nyomozás adatai alapján nem állapítható meg bűncselekmény elkövetése, és az eljárás folytatásától sem várható eredmény.)

⁵⁶⁸ A magyar Be. megfelelője a 190. § (1) bekezdés a ha a cselekmény nem bűncselekmény

⁵⁶⁹ Magyarországon vizsgabiztos.

nyújtanak tőlük elvárható segítséget olyan személynek, akinek élete, testi épsége veszélybe került.⁵⁷⁰

A 89. cikk (1) bekezdése akkor valósul meg, ha legalább egy személy életét veszttette vagy súlyosan megsérült, különben - ha csak könnyű sérüléssel⁵⁷¹ járó balesetről van szó vagy csupán anyagi károk keletkeztek - nem cserbenhagyással állunk szemben. Bár a törvény ebből a szempontból nagyon világosan fogalmaz, mégis - egy ügyészi belső utasítás alapján - csak akkor lehet elindítani a büntetőeljárást, ha az áldozat sérülései több, mint tíz törvényszéki napra vannak felértékelve az igazságügyi orvosszakértő által. Ha a sérülések nem elég súlyosak, illetve ezeknek a gyógyulása nem vesz igénybe legalább 10 törvényszéki napot, akkor az ügyet lezárják anélkül, hogy büntetőeljárás indulna a járművezető ellen.

Ebben az utolsó esetben a 111-es cikk alapján a rendőrség 90 napra felfüggeszti a tettesnek a jogát, hogy járműveket vezessen a közutakon, mint minden olyan tett után, amely első fázisban úgy volt kivizsgálva, mint bűncselekmény.

10.2.3. Jogesetek a romániai közlekedési bűnügyek köréből

Miután bemutattam a közlekedési bűnügyek nyomozásának klasszikus menetét - elsősorban ismeretlen tetteses ügyekre vonatkoztatva -, néhány konkrét esetet is idézek a romániai magyar sajtóból.

A jogesetekre vonatkozó jogszabályi cikkek jogforrása a 195/2002. számú sürgősségi kormányrendelet⁵⁷² a közúti közlekedésről.⁵⁷³ E jogszabály hirdette ki a Közúti Kódexet („román KRESZ”), VI. (büntető) fejezetéből idézett cikkekkel együtt. Ahol - személyi sérülés esetében - a román Btk.-ra is szükség van, ott ezt a cikk előtt „Codul penal” felirattal jeleztem.

⁵⁷⁰ Magyarországon ezzel megvalósulhat a cserbenhagyás, vagy - súlyosabb esetben - segítségnyújtás elmulasztása, tehát Romániában a cserbenhagyás bűncselekmény kimeríti a magyar Btk. 172. § Segítségnyújtás elmulasztása és a 190. § Cserbenhagyás bűncselekményekben foglaltakat.

⁵⁷¹ Romániában könnyű sérülés tíz napon belül gyógyuló sérülés; Magyarországon könnyű sérülés nyolc napon belül gyógyuló sérülés.

⁵⁷² E kormányrendelet azonos szinten áll a hazánkban az Elnöki Tanács által 1989-ig kibocsátott törvényerejű rendeletekkel.

⁵⁷³ Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice.

Eltávozott a baleset helyszínéről⁵⁷⁴

2008. június végén személyi sérüléssel járó baleset történt Kolozsváron, a Monostori úton, az elkövető azonban elhajtott. Az illetékes közlekedési rendőrség nyomozóinak sikerült kideríteniük a tettest, B. N. 33 éves (Kolozs megyei) férfi személyében, aki egy Opel személygépkocsit vezetett jogosítvány nélkül. A 15 napra előzetes letartóztatásba került gyanúsított ellen a baleseti helyszín elhagyása,⁵⁷⁵ hajtási engedély⁵⁷⁶ nélküli vezetés⁵⁷⁷ és testi sértés⁵⁷⁸ miatt indítottak bünvádi eljárást.

⁵⁷⁴ Erdélyi Napló, 2008. július. 30.: www.hhrf.org/erdelyinaplo/cikk_nyomtatasi.php?id_cikk=9476 Letöltés ideje: 2011. 05. 16.

⁵⁷⁵ Cserbenhagyás

„Ha a gépjárművezető vagy az oktató, oktatás közben, vagy az illetékes hatóság vizsgáztatója, a gépjárművezetői engedély megszerzésére irányuló vizsga közben, aki olyan balesetben érintett, ahol egy vagy több személy életét veszítette vagy súlyosan megsérült vagy egészségkárosodást szenvedett, a helyszínelő rendőrség engedélye nélkül elhagyja a baleset helyszínét, 2 évtől 7 évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározottak szerint büntetendő azon személy, aki anélkül, hogy a baleset helyszínét vizsgáló bizottságtól engedélyt kapott volna, megváltoztatja a baleset helyszínét, vagy eltünteti azon közlekedési baleset nyomait, amelyben egy vagy több személy halálát lelte vagy súlyosan megsérült vagy súlyos egészségkárosodást szenvedett.

(3) Nem minősül bűncselekménynek azon gépjárművezető tette, aki más jármű hiányában, ő maga szállítja a sebesült személyeket a legközelebbi egészségügyi egységbe, a szükséges egészségügyi ellátás érdekében, és ahol bejelentette és külön nyilvántartásba regisztrálták az adatait és a gépkocsi rendszámát vagy regisztrációs számát, ha azonnal visszatér a baleset helyszínére.

(4) Nem minősül cserbenhagyásos bűncselekménynek a forgalmi prioritásban közlekedő gépjárművezető tette, ha ezen személy azonnal értesíti a rendőrséget, és a feladata teljesítése után megállapító dokumentumok készítése érdekében jelentkezik azon rendőri egységnél, amelynek az illetékességi területén történt a baleset.

(5) Nem minősül cserbenhagyásos bűncselekménynek, ha a sértett elhagyja a helyszínt, a gépjárművezető pedig bejelenti az eseményt a legközelebbi rendőri egységen.” [Codul rutier (Közúti kódex): Art. 89. (1)]

A „román KRESZ” (Codul rutier – Közúti kódex) VI. (büntető) fejezete tehát az oktató és a vizsgabiztos felelősségéről is explicit módon rendelkezik.

Feltűnő, hogy a közúti baleseti helyszín megváltoztatását a cserbenhagyás alapbűncselekményére előírttal megegyező büntetési tétellel fenyegeti a román közlekedési büntetőjog. [89. cikk (2) bekezdés] Magyarországon a baleseti helyszín megváltoztatása esetére a Btk. 244. §-ában meghatározott bűnpártolás jöhet szóba, hiszen a helyszín megváltoztatója – aki, balesetről lévén szó, értelemszerűen nemigen állapodhatott meg előre a balesetben vétkes elkövetővel – a büntetőeljárás sikerét hiúsíthatja meg [magyar Btk. 244. § (1) bekezdés b. pont].

⁵⁷⁶ Hazánkban vezetői engedély a hivatalos megnevezés. Az itteni szóhasználat azért is zavaró, mert hazánkban is van hajtási engedély, de az csak az állati erővel vont járművek hajtására érvényes.

⁵⁷⁷ 86. cikk (1) Gépjármű vagy villamos járművezetői engedély nélküli vezetése közúti forgalomban egy évtől 5 évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő. (Hazánkban ez csupán szabálysértésnek minősül.)

⁵⁷⁸ Codul penal – román Büntető törvénykönyv. A jelenleg hatályos szabályozás tükrében:

Vătămarea corporală din culpă – Gondatlanságból elkövetett testi sértés: Codul penal Art. 194. – román Btk 194. cikk.:

(Szankcióját a 194. cikk tartalmazza, de a tényállás a 191. és 192. cikkekre tett hivatkozásokkal együtt érthető meg, ezért ezekkel együtt idézzük, sorrendben

191. cikk (2) Az a cselekmény, amely egy személynek olyan sérülést vagy egészségkárosodást okoz, amelynek gyógyulása orvosi kezelést tesz szükségessé, 6 hónaptól 3 évig terjedő szabadságvesztéssel vagy pénzbüntetéssel büntetendő.

192. cikk (1) Ha a 191. cikkben meghatározott cselekmény az alábbi következményeket okozza: a) fogyatékosság; b) súlyos és maradandó sérülés; c) elvetélés; d) életveszély, - a büntetés 2 évtől 7 évig terjedő szabadságvesztés.

Bánffyahunyadon hat sofőr kerülhet rács mögé⁵⁷⁹

A bánffyahunyadi rendőrség hat gépkocsivezető ellen javasolta az illetékes ügyészségnek bűnvádi eljárás indítását. A 2008 júliusában végrehajtott razziák alkalmával C. I. 41 éves bánffyahunyadi lakos ellen az a vád, hogy SAAB gépkocsijának ideiglenes forgalmi engedélye lejárt, ezt a Közúti kódex (Codul rutier) VI. (büntető) fejezetében a 85. cikk (1) bekezdés börtönbüntetéssel sújtja.⁵⁸⁰

A 30 éves P. Nicolae csucsai lakos szintén Bánffyahunyadon került elfogásra. A helyi rendőrök a rutinellenőrzéskor megállapították, hogy Volkswagen járművének ideiglenes forgalmi engedélye és rendszámtáblájának érvényességi ideje is lejárt.

R. Romulus Stelian 35 éves középlaki (Szilágy megyei) férfi „hajtási jogosítvány” (Magyarországon: vezetői engedély) nélkül vezette Dacia személygépkocsiját, amit egy évtől 5 évig terjedő szabadságvesztéssel büntet a törvény.

Az itt bűncselekménynek minősülő cselekmények - jogosítvány nélküli, érvényes rendszámtábla nélküli, forgalmi engedély nélküli gépjárművezetés - Magyarországon csupán szabálysértésnek minősülnek.

A kalotaszegi kisváros központjában tetten érték a kocsijából dülöngélve kiszálló G. C. B. 27 éves kolozsvári lakost, akiről a vérvizsgálat kimutatta, hogy a törvényes határt meghaladó alkoholtartalom van a vérében, innen már egyenes út vezet a bírósági eljáráshoz. L. N. 41 éves bánffyahunyadi és M. V. kiskalotai (Kolozs megyei) lakos szintén ittasan ült kormány mögé. Az alkoholtartalom nagyságától függően valamennyien szabadságvesztésre számíthatnak.⁵⁸¹

194. cikk (2) A 192. cikk (1) bekezdésében meghatározott cselekmény gondatlanságból való elkövetése 6 hónaptól 2 évig terjedő szabadságvesztéssel vagy pénzbüntetéssel büntetendő.

(3) Ha a (2) bekezdésben meghatározott cselekmény valamely hivatás vagy foglalkozás gyakorlására vagy egy tevékenység végrehajtására vonatkozó törvényes szabályok vagy intézkedési előírások megszegésével történik, a büntetés 6 hónaptól 3 évig terjedő szabadságvesztés vagy pénzbüntetés.

⁵⁷⁹Erdélyi Napló, 2008. július. 30. http://www.hhrf.org/erdelyinaplo/cikk_nyomtatasi.php?id_cikk=9476 (Letöltés ideje: 2011. 06. 12.)

⁵⁸⁰ „Nem bejegyzett vagy nem nyilvántartott gépjármű vagy villamos forgalomba bocsátása vagy vezetése 1 évtől 3 évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.” [85. cikk (1)]

⁵⁸¹ „Gépjármű vagy villamos vezetése olyan személy által, akinek több mint 0,80 g/liter telítettségű alkohol van a vérében, egy évtől 5 évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.” [87. cikk (1) bekezdés] (Hazánkban Btk. 188. § (1) bekezdése: egy évig terjedő szabadságvesztéssel, közérdekű munkával vagy pénzbüntetéssel büntetendő.)

Városi baleset Aradon, súlyos sérültekkel⁵⁸²

Szombaton éjjel, a L. R. és a B. utcák kereszteződésénél összeütközött két személygépkocsi, melynek következtében öt fiatal kórházba került.

A 34 éves B.S.C. Opel személygépkocsijával a B. utcán szabálytalanul balra kanyarodott⁵⁸³ és a szabályosan közlekedő, 20 éves I.E.L. vezette Dacia Logan-nal ütközött. A két gépkocsi utasai közül súlyosan megsérült a balesetet okozó B.S.C, a mellette ülő 22 éves B.D.C. és a másik gépkocsiban utazó 19 éves B.T.⁵⁸⁴ Mindkét járművezetőt ellen megindították a büntetőeljárást, a Dacia Logan vezetője alkoholt fogyasztott, az Opel vezetője nem adott elsőbbséget az útkereszteződésben szemből érkező járműnek.⁵⁸⁵

Két fiatal halt meg⁵⁸⁶

2009. július 22-én hajnali fél 4 körül Aradon meghalt egy 18 és egy 20 éves fiatal, miután gépkocsijuk egy fának ütközött. F.V.A. (18) az általa vezetett Daciával a megengedettnél jóval nagyobb sebességgel közlekedett. Ismeretlen ok miatt félrerántotta a kormányt, majd a töltésen átrepülve egy fának csapódott. A jármű vezetője a helyszínen életét veszítette, és vele együtt társa, a hátsó ülésen utazó A. F. A. (20) is meghalt. Az összetört gépkocsiban ülő harmadik fiatal könnyebb sérülésekkel megúszta. A rendőrség az előzetes vizsgálatok során megállapította, hogy a baleset a gyorshajtás,⁵⁸⁷ illetve a figyelmetlenség miatt történt.

⁵⁸² Nyugati Jelen. (Napilap), 2009. július 20.

⁵⁸³ Több személy sérelmére gondatlanságból elkövetett testi sértés. A szabálysértés minősítő körülmény - román Btk. 194. cikk (2) bekezdés

⁵⁸⁴ Lásd az 1. példánál a román Btk. 191., 192., 194. cikkét.

⁵⁸⁵ Lásd román Btk 194. cikk (2) bekezdést.

⁵⁸⁶ Nyugati Jelen, 2009. július 22.,

⁵⁸⁷ Szabálysértés elkövetésével előidézett halálos közúti baleset, amelynél a szabálysértésben vétkes személy – a baleset túlélése esetén – gondatlanságból elkövetett emberölésért lett volna felelősségre vonható (illetőleg, ha utasa biztatta a sebesség jelentős túllépésére, vagy legalább egyetértését fejezte ki, akkor ő is). Codul penal Art. 190. – román Btk 190. cikk.: Gondatlanságból elkövetett emberölés

(1) Egy személy gondatlanságból elkövetett megölése egy évtől 5 évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

(2) A valamely hivatás vagy foglalkozás gyakorlására vagy egy tevékenység végrehajtására vonatkozó törvényes szabályok vagy intézkedési előírások megszegésével elkövetett gondatlan emberölés 2 évtől 7 évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

10.3. Nyomozás az Amerikai Egyesült Államokban

Az angolszász - kontinentális jogtörténeti különbségeknek köszönhetően az amerikai büntetőeljárás tagolódása, a hatáskörök megoszlása eltérően alakul a magyarországi eljárástól. Egy olyan eljárásjogi kódex koncepciója, amely a büntetőeljárás egészét megpróbálná szabályozni, idegen az amerikai tradícióktól. Nincs olyan jogszabály, amely rendszerezetten felsorolná a rendőröket és az ügyészeket megillető jogokat illetve az őket terhelő kötelezettségeket. Ehelyett a bírói kar, illetve a Legfelsőbb Bíróság szabta meg a rendőri és nyomozási eljárások korlátait.

Az amerikai ügyészeknek, eltérően a kontinentális jogrendszertől, nincs törvényen alapuló joguk a rendőrség és a nyomozás irányítására, felügyeletére. Nincs szabályozott eljárás arra, hogyan értesítik a nyomozók az ügyészeket a nyomozásról. Értesítésre rendszerint akkor kerül sor, ha igénylik az ügyész segítségét, vagy ha a rendőrség úgy véli vádemelésre alkalmas a folyamatban lévő ügy.⁵⁸⁸ Viszont a törvényesség elve, miszerint ha elegendő a bizonyíték, a nyomozást el kell végezni, és vádat kell emelni, nem része az amerikai hagyományoknak. Az amerikai ügyészeknek joguk van mérlegelni, és elzárkózni a vádemeléstől. Az amerikai rendőrségi szervezet a kormányzati szinteknek megfelelően épül fel:

- az államszövetségi kormányzatnak megfelelően a Szövetségi Nyomozó Iroda (FBI)
- az egyes tagállamok kormányzati szintjén, az adott tagállam saját állami rendőrsége
- a helyi önkormányzatoknak megfelelően a megyei, illetve a települési rendőri szervezetek
- alapvetően történeti hagyományra épülnek a Sheriff Hivatal rendőri szervei.

A törvényi előírás hiányában elvileg minden rendőri szervezet minden bűncselekményben nyomozhatna, mert általános érvénnyel nem létezik a szervek hierarchikus tagozódása és hatásköri megosztása. Fentebb viszont említettem, hogy a bíróságok, kiemelten a Legfelsőbb Bíróság mára pontosan körülírta a rendőrség hatáskörét.

⁵⁸⁸ John MCENANY, *Bűnügyi nyomozás és büntetőjogi felelősségre vonás az Amerikai Egyesült Államokban I. Rész*, Rendészeti Szemle, 1993/11., 44. o.

Az angolszász rendszerben a helyszíni szemle szabályai és gyakorlata nagymértékben eltérnek az európaiétól. Az Egyesült Államokban például a helyszínen történő nyomozást, vizsgálatokat összefoglaló néven helyszínelésnek⁵⁸⁹ nevezik.

A helyszíni szemle az úgynevezett „*forensic sciences*”, magyarul törvényszéki tudományokon belül keresendő.

Az Egyesült Államokban egyedül az FBI-nak van országos szintű, modern eszközökkel felszerelt törvényszéki laboratóriuma. Az FBI laboratóriumi egysége azoknak a bizonyítékoknak a vizsgálatát végzi, melyet az FBI, a DEA - Központi Kábítószer Ellenőrző Hivatal - más (laboratóriummal nem rendelkező) nyomozó szervek nyomozásai hoztak felszínre. A labor személyzete technikai segítséget nyújt a nyomozáshoz, és gyakran levezetik a helyszíni szemlét is. Ez alapján megállapítható, hogy az USA-ban nincs olyan szigorúan szabályozva, hogy ki végezheti el a helyszíni szemlét.⁵⁹⁰

Magyarországon a helyszíni szemlebizottságnak vannak állandó tagjai, így a bizottság vezetője, a bűnügyi technikus és vannak alkalmi tagok. Ilyenek lehetnek az ügy jellegétől függően kiemelt fővizsgálók, főnyomozók, kutyavezető, hatósági tanú, az egyedileg felkért szakértő.⁵⁹¹

Eltérés mutatkozik abban a kérdésben, hogy ki rendelheti el a helyszíni szemle lefolytatását. „Szemlét a bíróság illetve az ügyész rendel el, és tart, ha a bizonyítandó tény felderítéséhez vagy megállapításához személy, tárgy vagy helyszín megfigyelése szükséges.”⁵⁹² „Minden a nyomozás során hozott döntés főszabály szerint csak valamely határozat alapján hajtható végre. Ez alól a törvény ismer egy kivételt, a halaszthatatlan nyomozási cselekmények körét. A kényszerintézkedések közül az ügyész és a nyomozóhatóság az őrizetbe vételt, a házkutatást, motozást, lefoglalást, a számítástechnikai rendszer útján rögzített adatok megőrzésére kötelezést, a bizonyítási cselekmények közül a szemlét, a bizonyítási kísérletet, a felismerésre bemutatást rendelheti és végezheti el határozat nélkül. Az eljárási cselekményről azonban ilyenkor is jegyzőkönyvet kell készíteni, amelyben fel kell tüntetni a halaszthatatlanság tényét és az ezt megalapozó körülményeket.”⁵⁹³

⁵⁸⁹ CSI: Crime Scene Investigation (Tükörfordításban úgy is mondhatnánk, hogy a bűncselekmény helyszíneinek nyomozása)

⁵⁹⁰ Az USA-ban az ismeretlen elkövetők által hozott súlyos, halálos kimenetelű közúti közlekedési baleseteket is az FBI, illetve ha kábítószerrel való visszaéléssel függ össze, a DEA végzi a helyszíni szemlét.

⁵⁹¹ BÍRÓ, *i.m.*, 94. o.

⁵⁹² Be. 119. § (1) bekezdés

⁵⁹³ FARKAS Ákos, RÓTH Erika, *A büntetőeljárás, ... i. m.*, 217. o.

Ezzel szembeállítható, hogy a helyszíni szemle kezdeményezéséhez és lefolytatásához az amerikai nyomozó hatóságoknak nem kell határozatot beszerezni, azt önálló lépésként megtehetik.

Az FBI azonosító részlege az egyes tagállamok központosított ujjnyomat gyűjtő intézeteként szolgál. Itt tárolják az összes ujjnyomatot és a bűnözők adatlapjait, mellyel időt takarítanak meg, ha egy adott információra van szükség a nyomozás során. 1991-es adatok alapján összesen 181 millió ujjnyomat mintával rendelkeztek.

Az Országos Bűnügyi Információ Központ, (továbbiakban: NCIC) dokumentált igazságszolgáltatási információkkal segíti a teljes igazságszolgáltatási rendszert. Az NCIC rendszert használhatják az igazságszolgáltatási hivatalok az összes tagállam területén, minden szövetségi végrehajtó hivatal, a Kanadai Királyi Rendőrség, a Puerto Rico-i Nemzetközösség és az USA- hoz tartozó Virgin szigetek apparátusa is. Az egységes bűnügyi statisztikáról az Egységes Bűnügyi Jelentési Program keretében gondoskodnak. Minden hónapban készül egy bűnügyi mutató, melyben az elkövetett súlyos bűncselekményekről számolnak be adatszerűen.⁵⁹⁴

A helyszíni szemle lefolytatása az Amerikai Egyesült Államokban

Az Egyesült Államokban, a magyar gyakorlathoz hasonlóan, amikor megtörténik a bűncselekmény, a legfontosabb feladat az életmentés, illetve a szakszerű segítségnyújtás a sebesülteknek, áldozatoknak.⁵⁹⁵

A fontossági sorrend a következőképpen alakul:

- életmentés
- elsősegélynyújtás a sérülteknek
- a helyszínen tartózkodó gyanúsított személy letartóztatása
- hatékony együttműködés a segélyszolgálatokkal annak érdekében, hogy a nyomozók és a szakértők munkájukat nyugodt körülmények között végezzék, és biztonságosan közlekedjenek a helyszínen
- helyszín biztosítása, rögzíteni kell, hogy kik tartózkodnak a helyszínen
- azoknak a bizonyítékoknak a rögzítése és megőrzése a hivatalos vizsgálat előtt, melyeknél attól kell tartani, hogy könnyen megsemmisülhetnek, elveszhetnek

⁵⁹⁴ SZEGEDI István, MÁRAMAROSI Zoltán, *Az amerikai rendőrség munkájáról*, Rendészeti Szemle, 1991/6., 104- 114. o.

⁵⁹⁵ Korábban utaltam rá, hogy az USA-ban is a közlekedési baleset okozza a legtöbb halálozást az amerikai fiatalok között, de hasonló a helyzet a felnőttek esetén is.

- tanúk felkutatása, vallomásuk rögzítése, és annak megakadályozása, hogy a tanúk egymással érintkezzenek, s ezáltal a befolyásolják egymást
- kapcsolatfelvétel a kezdeti nyomozást irányító személlyel, a vezető nyomozóval, aki majd kinevezi a felelős nyomozót.

A *helyszín biztosítása* Amerikában is a helyszínre elsőként kiérkező rendőrök feladata. Ennek keretében a magyar gyakorlathoz hasonlóan arra kell törekedni, hogy minden az eredeti állapotban maradjon. Amennyiben vannak sérültek a helyszínen, kórházba szállításukról haladéktalanul gondoskodni kell.

Halálos kimenetelű közlekedési bűncselekmények esetén az áldozatot az árulkodó nyomok miatt abban az állapotban, testhelyzetben tartják, ahogyan megtalálták.

Az adatgyűjtés és rögzítés, tanúvallomások felvétele a kiérkező rendőrök alapvető feladata. A helyszín lezárása szintén a kiemelt feladatok közé tartozik, hiszen csak így biztosítható az illetéktelen személyek távol tartása a bűncselekmény elkövetésének helyétől, az egyes bizonyítási eszközök megőrzése. Emellett a helyszín lezárása abból a szempontból is fontos, hogy a helyszínelést végző szakemberek munkájukat - külső, zavaró tényezők kiiktatásával - megfelelően, gyorsan, szakszerűen tudják majd végezni.

Nyilvánvaló, hogy a lezárt területnek sokkal nagyobbnak kell lennie annál, mint ahol közvetlenül az elkövetés helye volt. Körbekerítik a helyszínt, valamint meghatároznak egy útvonalat, ahol a helyszíni szemlebizottság tagjai közlekedhetnek. Dokumentálják a helyszínre be- és kilépő személyek személyazonosságát, azt, hogy milyen időintervallumban tartózkodnak az adott bűntény színhelyén, s milyen tárgyakkal távoznak onnan. Ez egy nagyon fontos garancia, ezzel akarják megakadályozni, hogy a későbbi tárgyalási szakban a védelem a bizonyítékok manipulálására tudjon hivatkozni.

A helyszínre elsőként kiérkező rendőrökkel a később kiérkező nyomozóknak mindig együtt kell működniük. Azt együtt járják körbe, s a már korábban felvett tanúvallomások kijelölhetik a nyomozás kezdeti irányát a később érkező nyomozók számára.

A helyszínre elsőként kiérkező járőrök riasztják a magasabb beosztású nyomozókat, más hatóságokat. A vezető nyomozó felelős azért, hogy az adott ügyben résztvevők munkájukat szervezetteren és összehangoltan végezzék. A vezető nyomozó a szakmai irányítást végzi. Ő jelöli ki a különböző kisebb egységeket, így többek között a helyszínelő csoportokat, adminisztrátorokat, és a nyomozócsoportokat, melyek végigjárják a környéket, s tudakozódnak a bűnténnyel kapcsolatban.

Az egyes helyszínelő csoportoknak is van külön vezetője, munkájuk összehangolásáért koordinátor a felelős. Az általuk végzett feladatokról közvetlenül beszámolnak a vezető nyomozónak. Az ún. kereszt szennyeződések elkerülése végett több helyszínes nyomozás esetén a szemlemunkát külön csoportok végzik.⁵⁹⁶

A *helyszíni munkacsoport vezetője* az, aki az alkalmazandó vizsgálati módszereket kijelöli, meghatározza a csoport tagjai számára az elvégzendő feladatokat, biztosítja a munkához szükséges anyagokat, eszközöket. Folyamatosan ellenőrzi a helyszínen be- és kilépő személyeket.

A helyszínelést végző csoport kulcsszereplője a *fényképész, illetve a fényképeszeti naplóvezető*. A fotós felvételeket készít az áldozatról, az elkövetés közvetlen helyszínéről, a bizonyítékokról, illetve fénykép készül még a bűncselekmény elkövetési helyének közelében összegyűlő báméskodó tömegről is. A fényképezés eredményét úgynevezett fényképeszeti naplóban rögzítik.⁵⁹⁷

A helyszínelésvezető értékelése után kezdhetik meg a munkájukat a fényképészek, akik tehát még a megtalált állapotban lévő helyszínen dolgozhatnak.

A bizonyítás eredményessége miatt mindig sokkal több felvétel készül. Általában középformátumú, vagy 35 mm-es fényképezőgépeket használnak. A legfontosabb tárgyi bizonyítási eszközöket mindig számtalan különböző szögből fényképezik le, ugyanakkor fontos a megfelelő megvilágítás is.

A fontos és a nyomozás szempontjából jelentős tárgyat, területet egyenként is közelképek készítésével rögzítenek. A tárgyak mellé vonalzót tesznek a méretarányosság miatt.

Háromdimenziós képeket készítenek, például cipőnyomokról, vérfoltokról.⁵⁹⁸

A fotósok felszerelését alkotja általában egy háromlábú állvány, valamint a helyszín adottságaitól függően számos szűrő és objektív.

A szűrők cserélgetésével kimutathatóak például az ibolyán túli fényben egyes foltok és ujjlenyomatok, vérnymok.

Az elkészült felvételek a vád álláspontját támasztják főként alá, minden felvétel értékes bizonyíték lehet, így mindig fel kell tüntetni azt, hogy ki a volt fényképész, illetve, hogy az milyen beállításokat használt az adott fotó készítésekor, mikor és hol készült a kép és rögzíteni kell a film és a papírkép előhívásának adatait is.

⁵⁹⁶ Richard PLATT, *Tettesek és tetthelyek, Munkában a bűnügyi helyszínelők*, Aréna 2000 Kiadó, Budapest, 2006., 12-13. o.

⁵⁹⁷ FENYVESI Csaba, i. m., 75. o.

⁵⁹⁸ Paul ROLAND, *Helyszínelők, A bizonyítékok nyomában*, Pannon – Literatúra Kft., Budapest, 2009., 42. o.

Természetesen napjainkban a fénykép készítése mellett Amerikában is használnak videokamerákat a helyszín még pontosabb megörökítéséhez. Ennek a háttérében az is áll, hogy az ottani jogrendszerben az esküdtek ezáltal sokkal könnyebben el tudják képzelni majd a bűncselekmény helyszínét, így a döntést is segíti és befolyásolni is tudja.⁵⁹⁹

Miután a fényképészek elvégezték a feladatukat, a nyomozók következnek.

A helyszíni munkát végző csoport tagja még a *vázlatkészítő*, aki északi tájolású vázlatot készít. A vázlat tartalmazza a legfontosabb tárgyi bizonyítékok helyét.

Ezeket minden esetben a törvényszéki fényképpésszel és a bizonyítékokat dokumentáló személyzettel együtt összhangban kell bejelölni a helyszíni vázlaton. Mindig az adott bűncselekmény körülményeitől függ az, hogy mennyire részletes ez.

A rajz méretarányos és akár a fényképkészítése során itt is nagyon fontos, hogy pontosan dokumentálják a méréseket végzők nevét.

A csoportban megtalálhatjuk még a *bizonyítékokat dokumentáló és lefoglaló személyt* is. Ő készíti el az úgynevezett bizonyíték-feltárási naplót. Feladata az egyes bizonyítékok helyes és szakszerű csomagolásának az elvégzése, a megfelelő bizonyítékok őrzése, s továbbítása a szakértők részére.

A *bizonyítékok feltárását* külön csoport végzi.⁶⁰⁰ A bizonyítékok utáni kutatás nem egyszerű feladat, mely alapvetően befolyásolja a nyomás végkimenetelét. A bizonyítékok helyén kis táblákat helyeznek el, ezek számokat jelölnek, mindig le kell fényképezni a megtalált bűnjeleket.

A bűnjelek utáni kutatáshoz különleges felszerelés szükséges, így például overall használatával megóvják az adott kutatott területet az esetleges szennyeződésektől, műtőkesztyű révén a bűnjelet megtaláló személy ujjnyomata nem kerül rá az adott tárgyra. Előfordulhat, hogy akár maszkot is használnak. A bizonyítékok után történő négykézláb kutatás kisebb helyszíneken kivitelezhető, ilyenkor a személyzet tagjai szorosan egymás mellett haladnak. Ha nagyobb területről van szó, akkor mindig gyalogosan közlekednek a nyomozók, és ilyenkor természetesen nagyobb távolságra vannak egymástól. A talaj- és sárminták fontos bizonyítékok lehetnek a nyomozás során.

Nagyon fontos az elkövető útvonalainak az átkutatása, vagyis ahol érkezett a bűncselekmény helyére, illetve ahol aztán majd távozott onnan. A nyílt, szabadtéri területeken csatárláncban folyik a kutatás. A rácskutatás lényege, hogy az érintett területez úgy vizsgálják meg, hogy átkutatják egy irányban, majd még egyszer, csak arra

⁵⁹⁹ RICHARD P., *i. m.*, 14-15. o.

⁶⁰⁰ FENYVESI Csaba, *i. m.*, 75-76. o.

merőlegesen. Tény, hogy nem egyszerű összegyűjteni az adott ügy szempontjából releváns bizonyítékokat, anyagmaradványokat, hisz a túl sok bizonyíték káoszhoz, a túl kevés bizonyíték pedig befejezetlen és eredménytelen felderítéshez vezethet.

A bűnjelek utáni kutatás módszere helyszíntől függően eltérő lehet. A szabadban kezdik elsőként a bizonyítékok begyűjtését, mivel itt tartani kell attól, hogy az idő múlásával a környezeti határok miatt ez később már nem lenne olyan eredményes. Ugyanúgy a nyilvános helyek, közterületek átfésülése is megelőzi a zártabb területeket, hiszen ezek sokkal nehezebben biztosíthatóak.

Alapvető fontosságú, hogy minden bizonyítékról kell, hogy készüljön fénykép, még mielőtt elmozdítanák azokat a helyükről és a koordinátáit is le kell jegyezni. A megszerzett bűnjeleket, illetve nyomokat szignálják és becsomagolják a bizonyítékokat. A csomagolás nemcsak azért fontos, hogy megvédje az adott nyomot a külső hatásoktól, hanem ezért is, hogy a manipuláció lehetőségét kizárja.⁶⁰¹

A helyszínelők a gépkocsikon hagyott ujjlenyomatokat is begyűjtik. Ezek közül vannak olyanok, amelyek szabad szemmel is jól láthatóak, a rejtett nyomokat például porok, vegyszerek segítségével ki lehet mutatni.

Az amerikai gyakorlatban is a legelterjedtebb módszer a porozás, amikor is puha esettel viszik fel a port a nem porózus felületekre és egy ragasztószalag segítségével, rögzítik ezeket, a nyomokat, majd acetát lapra ragasztják és így máris felhasználható lesz, mint bizonyíték.

A cipőnyomok esetén, amennyiben az puha talajon található, jól látható a cipőtalpnak a lenyomata. Erről is készít a helyszínen a törvényszéki fényképész felvételeket, ferdén beeső fényt használva. Ezzel a lenyomat, maguk a mélyedések, barázdák még jobban látszanak. A méretarányosság követelményeinek megfelelően a skálát alkalmazni kell.

A fényképnél is szemléletesebb az a módszer, amikor gipsszel megmintázzák a nyomot. Ha hóban maradt a lábnyom, akkor arra viaszpermetet szórnak.⁶⁰²

A bizonyítékok ezek után, ahogyan azt korábban említettem, a dokumentáló személyhez kerülnek, és ő lesz az, aki átadja majd ezeket a *szakértőnek*.

Az amerikai gyakorlat is megköveteli a szakértőktől azt, hogy szerepeljenek a szakértői nyilvántartásban és ott is ugyanolyan fontos, hogy függetlenül, pártatlanul kellő szakértelemmel lássák el a feladatukat. A bíróságon majd mintegy speciális tanú szerepel.

⁶⁰¹ RICHARD P., i. m., 16-17. o.

⁶⁰² Uo., 18-20. o.

A külső szakértők alkalmazására a bizonyítékok felkutatása, rögzítése során is szükség lehet. Leggyakoribb az, hogy magánlaborokból, különböző oktatási egységekből hívják őket segítségül.

A szakértők közé tartozik például a törvényszéki orvos, fogorvos, antropológus, rovartudós, szerológus, fegyver- és tűzszerésszakértő, ill. laborban dolgozó személy.⁶⁰³

Amennyiben holttestet találnak egy adott helyszínen, minden esetben kiérkezik oda a *halottkém*. A halottkéme a rendőrségnek dolgoznak, sokukat főállásban foglalkoztat a rendőrség, és törvényszéki orvosi képzésben részesülnek.

A halottkém Amerikában a helyszíni szemle során egy nagyon aktív szereplő. Kalifornia Államban például a halottkéme a rendőrökhöz hasonló képzésben részesülnek, azért, hogy tisztában legyenek kérdezési technikákkal is, így ennek megfelelően a halottkém tanúkat kérdez ki, átnézi az elhunytak orvosi aktáit, és dönt arról, hogy szükség van-e a nyomozásra.

Amikor a halottkém megérkezik egy-egy helyszínre, azt kell megállapítania, hogy gyanús-e a haláleset vagy sem, mivel csak ezután lehet az adott helyet tetthelynek minősíteni. Általánosságban felméri a helyet, miközben a helyszínelők összegyűjtik a bizonyítékokat, a halottkém megvizsgálja a testet és kiértékelést végez. Fontos, hogy a test közvetlen környezetét is meg kell vizsgálni, például gyógyszer recepteket keres, akár üres üvegeket is, amik öngyilkosságra is utalhatnak, de számba kell venni az áldozat egyes használati tárgyait, például a pénztárcája megvan-e. Ezután a következő lépés, hogy a tanúkat kikérdezze. Főként azt, aki a felfedező tanú volt, s rátalált a sértettre.⁶⁰⁴ Az olyan holttestek esetén, ahol a halál a megtalálástól számítva csupán néhány nappal korábban történt a halottkém feladata azt, hogy megmérje a levegő hőmérsékletét és ez által a halál időpontja még pontosabban állapítható meg. A halál módjáról (természetes halál, baleset - ezen belül közlekedési baleset -, emberölés, öngyilkosság) értékelést készítenek.

A *törvényszéki patológusok* olyan szakemberek, akik tulajdonképpen orvosnyomozók, azaz az orvostudomány területén, illetve az igazságügy területén is jártasak, s azzal foglalkoznak, hogy hogyan befolyásolhatja a halál oka a bűnügyi nyomozást és tárgyalást. A patológus megvizsgálja a holttestet és a környezetét, nagyon fontos, hogy megvalósuljon az együttműködés közte és a helyszíni szemle vezetője között. Később a tárgyalás során tanúként tehet szakértői vallomást. A patológus a helyszíni szemle során felügyeli a holttest zsákba helyezését, elszállítását. Az ő feladata az is, hogy gondoskodjon arról, hogy

⁶⁰³ FENYVESI Csaba, *i. m.*, 76. o.

⁶⁰⁴ Paul ROLAND, *i. m.*, 44-45. o.

mozgatás során ne keletkezzenek elváltozások. A patológus a bűncselekmény elkövetéséhez használt eszközt is képes megállapítani. A holttestek vizsgálata rutin eljárások közepette zajlik, abban az esetben, ha a halál percekkel korábban állt be, a halottkém életjelek után kutat, és akkor igazolja a halál beálltát, ha ezek a vizsgálatok negatív eredményt adnak, vagy nyilvánvalóan nincs rájuk szükség. A tetthelyen a patológus mindig csak egy általános, „felületes” vizsgálatot végez, jegyzetfüzetbe írja le vizsgálatának eredményeit. Ha szüksége van vattacsomókra, edényekre dörzsminták beszerzése végett, akkor ezt a helyszínelés vezetője, vagy a halottkém szolgáltatja nekik. A dörzsmintákat tartályokban tárolják. A patológusok kérhetik, hogy készítsenek további felvételeket a holtestről.⁶⁰⁵

A *helyszínelők felszerelése* az esetek többségében tartalmazza védőruha, gumikesztyű, fenolftalein (vérfoltok azonosítására szolgál), ALS-lámpa (halvány ujjnyomatok, egyéb nyomok megvilágítása miatt használják), zseblámpa, mérőszalag, digitális fényképezőgép, csipesz, borítékok, számozott táblácskák, vonalzó, vérmintagyűjtő eszközök, DNS-mintavételhez készlet, címkék, tasakok. Az ujjnyomat, illetve a láb- és keréknyomok rögzítésére további felszerelések szolgálnak. A szerszámkészlet is rendkívül hasznos, hiszen megkönnyíti a nyomok begyűjtését. Ezeket a felszereléseket a laboratóriumok biztosítják a technikusok számára.⁶⁰⁶

Az USA-ban a helyszíni szemle *megfelelő adminisztrációja* egy kulcskérdés a nyomozás, illetve a bizonyítás szempontjából, erre óriási hangsúlyt fektetnek.

Tulajdonképpen *formanyomtatványokat* alkalmaznak. Mondhatni, hogy az adminisztráción múlik az egész nyomozás és bizonyítás sikeressége is, hiszen hiába van egy szakszerűen rögzített bizonyíték, ha annak adminisztrációja hiányos, pontatlan volt, akkor ez nem használható fel a későbbiek folyamán mivel annak a hitelessége megdől.

Természetesen ez visszafele is működik, azaz a szakszerűen adminisztrált nyom sem használható fel akkor, ha rögzítése során hibát vétettek. A formanyomtatványoknak két csoportját különböztetik meg, vannak úgynevezett *adminisztratív munkalapok*, amelyek a nyomozás szempontjából releváns események, időpontok, adminisztratív lépések dokumentálását jelentik, illetve léteznek *szöveges ismertető dokumentumok*.⁶⁰⁷

Amerika *elsőszámú kriminalisztikai szakértőjeként tartják számon Dr. Jon J. Dordby*t, aki a tiszta gondolkodás fontosságára hívja fel a figyelmet minden egyes helyszíni szemle

⁶⁰⁵ Richard PLATT, *i. m.*, 28-31. o.

⁶⁰⁶ Paul ROLAND, *i. m.*, 36-37. o.

⁶⁰⁷ FENYVESI, *i. m.*, 76-77. o.

során. Véleménye szerint a tapasztalat, a megérzés, és a következetes gondolkodás segít abban, hogy a releváns nyomokat megtalálják a helyszíni munkát végzők. A következetes gondolkodás által a találgatások a minimumra csökkenthetőek és arra is gyorsan rá lehet jönni, ha a helyszínt az elkövető szándékosan átrendezte.⁶⁰⁸

10.4. Nyomozás Hollandiában

Hollandiában a büntetőeljárás három fő szakaszra osztható. Első a rendőrségi vizsgálati szakasz, a második (ha szükséges) a vizsgálóbíró által lefolytatott előzetes vizsgálat, végül a bírósági szakasszal zárul az eljárás.

A rendőrség működését két egymástól független állami szerv felügyeli, irányítja. Politikailag a közrend és közbiztonság fenntartásáért állami szinten a belügyek és királlyági kapcsolatok minisztere felel. Adott régióban viszont a királynő közvetlen megbízottja, az önkormányzati polgármester felügyeli a rendőrség munkáját. Az igazságügyi miniszter az államügyészségen keresztül irányítja a rendőrség bűnüldöző tevékenységét. Tehát a döntési folyamatok a polgármester, az államügyész és a helyi rendőrfőnök között mennek végbe. 1993-ban a holland rendőri szervezetben teljes átszervezés történt.

A belügyek és a királyi kapcsolatok minisztériumának közvetlen irányítása alatt működik a 25 regionális rendőri erő és az országos hatáskörrel rendelkező rendőrségi szolgálatok testülete, röviden a KLPD. Minden régiós egység öt divízióra és öt kerületre van osztva. Ezek szintén öt-öt egységre tagozódnak. A bűnözés elleni tevékenység tehát országos, regionális és kerületi szinten létrehozott osztályokon folyik. Ezen kívül a közepes súlyosságú, területileg kiterjedt bűncselekmények felderítésére hat, a régió szintjét meghaladó hatáskörrel felruházott csoportot hoztak létre, melyek biztosítják a régiók közötti együttműködést.⁶⁰⁹

Az Észak-Brabant rendőrség nyomozó szolgálata (divízió) három fő munkaterületre tagolódik. Van egy taktikai nyomozást végző stáb, egy információs egység, a harmadik egység a speciális nyomozási osztály. Ez utóbbi a technikai tudományos nyomozást végzi. A nyomozásban betöltött feladatuk több ponton eltér a Magyarországon kialakult gyakorlattól. Az osztályon belül három csoport különül el:

⁶⁰⁸ Roland PLATT, i. m., 42-43. o.

⁶⁰⁹ HORVÁTH Gézáné, *Kriminalisztikai szakértés Hollandiában*, Belügyi Szemle 2006/2., 106. és 112. o.

- közlekedési balesetek helyszínelésével és vizsgálatával foglalkozó csapat
- kutyás szolgálatot ellátó csapat
- a harmadik csoport helyszínelést és szakértői munkát végez.

Az osztályon dolgozó valamennyi technikai nyomozó- magyar elnevezéssel bűnügyi technikus és szakértő- végez helyszínelést és szakértői munkát.⁶¹⁰

10. 4. 1. Technikai nyomozók feladatai

A helyszínelést követően előkészítik a mintákat, ha kell, elküldik a Forenzikus Szakértői Intézetnek, majd az onnan kapott eredményeket interpretálják. Vagyis az összegyűjtött tárgyi bizonyítékok teljes körű értékelése a feladatkörükbe tartozik. A klasszikus kriminalisztikai szakértői területeken, mint nyom-, fegyver-, dokumentum, ujjnyom szakértés, jelentős feladatokat látnak el. A teljes bűnügyre vonatkozóan a technikai nyomozó végzi a bizonyítékok átfogó értékelését, esetleg újabb bizonyíték vizsgálatáról hoz döntést. A bűnjelekért minden felelősség a technikai nyomozókat terheli.

10. 4. 2. Felszereltség

A laboratóriumokban megtalálható a kriminalisztikában „polilight” néven ismert úgynevezett criminalscope, melyet gyakran használnak a nyomok, anyagmaradványok felkutatásához. Szigorú szabályok kötik a technikai nyomozókat, például, aki a helyszínelést végezte, az nem vizsgálhatja tovább a tárgyakat a laboratóriumban, vagy egy másik szabály szerint minden egyes helyszínről bekerült tárgy vizsgálatához külön- külön egyszer használatos ruházatot viselnek.

A helyszíneken az ujjnyomokat általában porozásos eljárásokkal hívják elő. A többi ujjnyom előhívási módszert az osztályon lévő laboratóriumokban alkalmazzák. A latens ujjnyomok előhívását, valamint azok szakértői vizsgálatát az osztályon egy személy végezheti. Ezeket az eljárásokat a hazai gyakorlatban is alkalmazzák. Lényeges eltérés azonban, hogy a ciánakrilátos eljárást egy erre a célra kifejlesztett, elszívó rendszerhez csatlakoztatott, szabályozható hőmérsékletű és páratartalmú szekrényben végzik. A ciánakrilátos előhívást követően az ujjnyom további vizsgálatához a fluoreszcen, fluoreszcenz színezőszereket használják, ezt követően a criminalscope (monokróm, koherens fényt kibocsátó lézer fényforrás) segítségével hívják elő a „kész” ujjnyomot. Az

⁶¹⁰ Uo., 108. o.

ujjnyomok előhívására egyéb vegyszereket is használnak, például kristályibolya, ninhydrin, DFO. Az ujjnyomokat digitális fényképezőgéppel rögzítik, majd elektronikus formában tárolják.

A lábnyomokat elsősorban fóliákon vagy fényképezéssel, vagy gipszkiöntéssel rögzítik. Az összehasonlításokat a digitális technika segítségével végzik.

A szagnyomokat erre a célra szolgáló edényben, majd hűtőszekrényben tárolják a biztosítás időpontjától számítva maximum fél évig, ezután meg kell azokat semmisíteni.

A fegyverszakértői munkához Leitz - összehasonlító mikroszkóp, a pénzvizsgálatokhoz Projectina gyártmányú dokumentumvizsgáló berendezés áll rendelkezésre.⁶¹¹

10. 4. 3. KLPD, az országos hatáskörű rendőri egység

Az országos hatáskörű ujjnyomat - szakértői tevékenységet végző ujjnyomat azonosító egység a KLPD-hez tartozik. Az osztály tevékenysége négy területre oszlik: adminisztráció, ujjnyomat-adatbázis kezelés, ujjnyomat-azonosítás, ujjnyomok laboratóriumi vizsgálata. Rendelkeznek azzal az FBI által kifejlesztett számítógépes programmal, amely a szakaszos ujjnyomokat egy matematikai eljárással a Fourier - függvény - analízist felhasználva tökéletesíti az ujjnyomok rekonstrukcióját. Az ujjnyomat-nyilvántartás és -azonosítás a Havank AFIS digitális rendszerrel történik. A program automatikusan kijelöl maximum 150 azonosítási pontot az ujjnyom-töredéken, a szakértő ezekből kiválasztja a számára fontos pontokat. A program ezek után felajánl egy 30 ujjnyomból álló listát, amiből a szakértő választja ki az azonos ujjnyomot. Ha nincs egyezés, az egész eljárás kezdődik előlről, új azonosítási pontokat megjelölve. Ezt a vizsgálatot egymástól függetlenül két szakértő végzi.⁶¹²

A daktiloszkópiai azonosításnak két fő módszere van: a *numerikus módszer*, ami a minúciák meghatározott minimális számához igazodó módszer, melyet Magyarországon is alkalmaznak, és a *holisztikus módszer*. A holland nyomozó hatóság az utóbbi módszert részesíti előnyben. Ez jelentős különbség a két ország kriminalisztikai eljárását tekintve.

A központi ujjnyom rendszerhez országosan 2006-ig négy pontot építettek ki Amszterdamban, Hágában, Rotterdamban és Utrechtben. Innen elektronikus hálózaton keresztül tudnak azonosítást végezni a központi adatbázisból.

⁶¹¹ Uo. 111. o.

⁶¹² Uo., 115. o.

A nyomozás során a hazaitól eltérő sajátosság, hogy a taktikai és technikai nyomozást a gyakorlatban teljesen elválasztják. A másik pont, hogy a technikai nyomozók feladata a helyszíni szemle során a nyomok kutatásával és rögzítésével nem ér véget, hanem átnyúlik a szakértők tevékenységi körébe, és a bizonyítékok értékelését, interpretálását is ők végzik. Az ujjnyom-azonosításnál a holisztikus módszert alkalmazzák, szemben a Magyarországon bevált numerikus módszerrel.

10. 5. A közúti közlekedési balesetek⁶¹³ jelenlegi globális helyzete

A közlekedési balesetek komoly globális problémát jelentenek a Földünk valamennyi emberére, az egészségügyre és a fejlődésre nézve.

- Több, mint 1, 3 millió ember veszíti életét a világ útjain minden évben.
- A közlekedési balesetek jelentik az első számú halálozási okot a 15 és 29 év közötti korosztály körében világszerte.
- 50 millió ember sérül meg az utakon évente és sokan közülük egész életükre nyomorékká válnak.
- Gazdasági szempontból a közlekedési balesetek a GDP 1-3 %-át emésztik fel, de néhány országban ez a szám 5%.
- A közlekedési balesetek 90%-a a fejlődő országokban következik be. Az előrejelzések szerint a jelenlegi tendenciát követve a közlekedési balesetben elhunytak száma 2020-ra 1, 9 millióra fog növekedni, 2030-ra megduplázódik.
- A közlekedésben elszenvedett sérülések mérhetetlen nagy terhet rónak a kórházakra és az egészségügyre általában.

A hatékonyabb baleset-megelőzés érdekében megtartották az első globális miniszteri konferenciát a közlekedésbiztonságról Moszkvában. A Moszkvai Nyilatkozatban (Moscow Declaration) elfogadták, hogy az ENSZ közgyűlés elé bocsátják a „Decade of Action for Road Safety 2011-2020” programot annak érdekében, hogy stabilizálják, majd csökkentsék a közlekedési balesetben elhunytak számát. (2009. november)

Az ENSZ közgyűlés több mint 90 ország – köztük Magyarország – kiemelt támogatásával elfogadta a Decade of Action for Road Safety programot.⁶¹⁴ A határozat több szektorra

⁶¹³ A közlekedési balesetek jelentős része esetén közlekedési bűncselekmény következik be, melyekben bűnügyi nyomozás elrendelésére és teljesítésére kerül sor.

kiterjedő együttműködést javasol. Az ENSZ Közlekedésbiztonsági Együttműködés (United Nations Road Safety Collaboration – UNRSC), mely a WHO fogadott programja, koordinálja a 10 éves programot. A UNRSC kidolgozza a globális tervet az évtizedre öt fő pillérre alapozva. Az évtized fő célja, hogy szinten tartsa, majd csökkentse a közlekedési balesetek számát világszerte, fokozott közlekedésbiztonsági beavatkozások végrehajtásával, térségi, országos, régiós és globális szinten egyaránt.⁶¹⁵

⁶¹⁴ UN Resolution A/64/255. (2010. március)

⁶¹⁵ Háttér információ: folyamatosan növekvő nemzetközi érdeklődés a közlekedésbiztonság ijesztő helyzetével kapcsolatban 2004-2009, a 2004. évi WHO világr riport generálta, 178 ország elemzése. 2004-ben az Egészségügyi Világszervezet (WHO) a világon elsőként az egészségügyi világnap fő témájaként a közlekedésbiztonságot jelölte meg. A kiadott jelentésük hat fő ajánlást fogalmaz meg, amelyek alkalmazásával az országok javíthatják közlekedésbiztonsági eredményeiket. (*Biztonsági övek és gyermekülések: közlekedésbiztonsági kézikönyv döntéshozók és szakemberek részére*. FIA Alapítvány az Automobilizmusért és Társadalomért, London, 2009., 17. o.)

11. Zárszó

A közlekedési bűncselekmények számának alakulása a XXI. században egy viszonylagos állandóságot mutat. A közlekedési bűncselekmények helyszíni szemléinek lefolytatása, a közlekedési bűncselekmények vizsgálata ma hazánkban - az e tárgyban készült publikációk, bírák, ügyészek, rendőri vezetők elmondásai, valamint az általam hét évig vezetett Ellenőrzési Szolgálat megállapításai, illetőleg saját tapasztalataim alapján - jó színvonalú. Meg kell jegyezni, hogy a közlekedési bűncselekmények felderítésére a közlekedési nyomozó szervek mindig nagy energiát fordítanak, hiszen egyrészt a nyomozás csak akkor lehet eredményes, ha megfelelő számú és szakértelmű balesetvizsgáló (balesethelyszínelők, közlekedési járőrök) és más osztályok beosztottai (nyomozók, közrendvédelmi járőrök) vesznek részt az elkövető felkutatásában. Másrészt a társadalom felől is az idő múlásával növekszik a nyomás, hogy a közlekedési ismeretlenes ügyekben kézre kerüljön a tettes. Ennek érdekében a lehetőségekhez képest a legkorszerűbb eljárásokat és eszközöket alkalmazzák. A szakértői véleményekre - bár minden évben jelentős költséggel jár - is kellő hangsúlyt fektetnek a nyomozó hatóságok, valamint az ügyvitel gyorsítására szolgáló számítógépes nyilvántartási rendszerek is fokozatosan az országban alkalmazásra kerültek. Ez az igyekezet éppen ezért nem is eredmény nélküli, hiszen a közlekedési bűncselekmények felderítésének és nyomozása eredményességének mutatói a legmagasabbak, más bűncselekményekéhez képest, az ismeretlenes ügyekben viszonylag kevés a felderítetlenül maradt ügy. Azonban azt is meg kell említeni, hogy továbbra is nagyon költségesek és időigényesek az egyes nyomozási cselekmények. Az a tény, hogy a közlekedési bűncselekmények száma évente továbbra is mintegy 22-23 ezer körül van, arra enged következtetni, hogy a nyomozó szervek elsődleges célja a jelenben is az esetek megoldása, felderítése, nem a bűn- és baleset-megelőzés. Véleményem szerint a súlypontok áthelyezésével lehetne nagyobb eredményeket elérni. A prevenció fontosságát és mibenlétét a társadalom minden rétegével meg kellene osztani, hogy már egészen kis korban elsajátíthatóvá váljon a gyermekek számára.

Összességében a közlekedési bűncselekmények felderítésével kapcsolatban a nyomozó hatóságok eljárása az alapvető elvárásoknak megfelel. A közlekedési szervek elismerésre

méltó munkája, felderítési és nyomozási eredményessége kiállja a próbát a bűnügyi összehasonlításban is.⁶¹⁶

Álláspontom szerint a jövőben az eljárás szabályszerűségére, valamint az ismeretlenes ügyek viszonylatában az adatgyűjtés alaposságára kellene nagyobb gondot fordítani, hogy a nyomozás során fáradságosan beszerzett információk a bírósági szakaszban bizonyítékként értékelhetőek legyenek. Kutatásom középpontjában a közúti közlekedési bűncselekmények vizsgálata állt, de számomra mindig a bűn- és baleset-megelőzés volt a legfontosabb. Különösen fontos a közlekedési bűncselekmények esetében, hazánk közlekedésbiztonsága, de az Európai Unió elvárása szempontjából is. Terjedelmi okok nem tették lehetővé, hogy dolgozatomban bővebben kifejtsem gondolataimat e témakörben, ezért a bűn- és baleset-megelőzés nagyobb része a mellékletben nyert elhelyezést.

⁶¹⁶ Mintegy 35 éves rendőri szolgálatom alatt - melyet 1982. július 1-jétől vezetőként teljesítettem - több alkalommal beszéltem bírakkal, ügyészekkel, rendőri vezetőkkel, közlekedési nyomozó szervek munkájával kapcsolatosan. Mindenkinek egyértelműen az volt a véleménye, hogy a közlekedési baleseti helyszínelők és vizsgálók magas színvonalon végzik munkájukat. Már a helyszíni szemle során a nyolc oldalas jegyzőkönyv, a fényképfelvételek minősége, a helyszínrajz - amelyet bevonulás után a helyszínen készített vázlatrajz alapján készítenek el és a végén ki is színeznak - teljes mértékben kiegészítik egymást, valóságűek. Ha munkájukat egy szóval kellene értékelnem, akkor példaértékűnek minősíteném.

IV. RÉSZ
KÖZLEKEDÉSPOLITIKA, KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG,
BŰN- ÉS BALESET-MEGELŐZÉS

1. Közlekedéspolitika

1.1. A „Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015”⁶¹⁷

„Közlekedésbiztonság, baleset-megelőzés, közlekedési bűnözés a harmadik évezrednek is örökzöld témája marad. Miként sajnós az is, hogy Magyarország mikor tud a nyugati nagycsalád közlekedésbiztonságának legalább a középmezőnyébe kerülni. Mikor tudjuk utolérni, ha nem is a skandináv országok vagy Nagy-Britannia, de legalább a velünk legszorosabb kapcsolatot fenntartó németek vagy osztrákok, esetleg Svájc biztonságát.”⁶¹⁸

„Az Európai Unió tagországokra vonatkozó közlekedésbiztonságot javító cselekvési program”⁶¹⁹ a közlekedés fejlesztésének, korszerűsítésének feladatai között kiemelt hangsúlyt helyez a személysérüléses balesetek, a baleseti halálos áldozatok számának csökkentésére.”⁶²⁰ A magyar közlekedéspolitikai elhatározások 2015-ig megfogalmazzák a stratégiai célokat. Ennek megvalósítása – a fenntartható fejlődés folyamatában – lehetővé teszi, hogy a közúti közlekedésben az ember, út, jármű kapcsolatrendszerében arányos fejlődés, egyensúlyi helyzet közepette érvényesüljön a biztonság.

⁶¹⁷ A közlekedésbiztonság kérdése az ezredforduló óta az Európai Unióban prioritást élvez. Ennek oka, hogy évente több, mint 40.000 ember veszíti életét a közösséghez tartozó tagállamok közútjain (2007-ben mintegy 43.000 fő), s százezrek szenvednek különböző jellegű sérüléseket.

A közlekedésbiztonság javítása érdekében az ezredfordulót követően különböző közlekedéspolitikai programok láttak napvilágot, melyek konkrét - azaz számokban kifejezett, mérhető - célkitűzéseket tartalmaznak.

Az EU 2001. évi Fehér Könyvének (Az „Európai Közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni”) célkitűzései jól ismertek: a Bizottság 2010-ig 50 %-kal kívánja visszaszorítani a közlekedési balesetben meghalt személyek számát. Magyarország nemzeti közlekedéspolitikai programja (címe: „Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015”) a közösségi szándéknál enyhébb célkitűzéseket tartalmaz. A megfogalmazott cél: a személysérüléses balesetek és a halálos áldozatok számának 2010-ig történő 30 %-os, valamint 2015-ig történő 50 %-os csökkentése. A mérsékeltebb célok meghatározásakor hazánk még nem volt az Unió tagállama, s a programban vázolt célkitűzések közelebb állnak a magyar valósághoz, reálisabban tükrözik a közlekedésbiztonság helyzetét, s az annak javításában rejlő lehetőségeket.” (*Személysérüléses közúti közlekedési balesetek 2007*, Kiadta az Országos Balesetmegelőzési Bizottság Titkársága, 3. o.)

⁶¹⁸ IRK Ferenc, *A közlekedésbiztonság kontrollja 2003.*, Belügyi Szemle, 2004/1., 19. o.

⁶¹⁹ Magyarország közlekedésbiztonsági helyzetének alakulásáról a „Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015.” program célkitűzéseinek alapján.

⁶²⁰ Az Európa Községek Bizottsága 2001. szeptember 12-én megjelentette az ún. „Fehér Könyv”-et, amely összefoglalja az európai közlekedéspolitikát 2010-ig. Ennek a kiadványnak egyik központi eleme a közúti közlekedésbiztonság. „Az összes közlekedési mód közül a közúti közlekedés a legveszélyesebb, és az emberi életet tekintve a legdrágább. Mivel lehetne egyébként megmagyarázni a közúti balesetek viszonylagos elfogadottságát, amikor Európa útjain naponta gyakorlatilag ugyanannyi ember hal meg, mint egy közepes hatótávolságú repülőgép szerencsétlensége során?” A Fehér Könyv adatai szerint az Európai Unióban 2000-ben több mint 40000 ember halt meg. A közúti balesetek közvetlenül mérhető költsége 45 milliárd euró körül van, a közvetett költségek pedig háromszor-négyszer magasabbak ennél.

Az ezredfordulót követően Európában a közúti közlekedés biztonságának kérdése egyre inkább a politikai élet középpontjába került.⁶²¹ A folyamat fő kezdeményezője és irányítója az Európai Unió, ahol az új közlekedésbiztonsági programok és normák az Unió legfelsőbb politikai szintjéhez, az Európai Tanácshoz, a Parlamenthez és a Bizottsághoz kötődnek, de a jelenség a közösségen kívüli országokban is megfigyelhető. Az elmúlt években Európa számos országában új közlekedéspolitikai program kiadására került sor. Általánosan elfogadottá vált, hogy a közúti közlekedésbiztonság javítására a célirányos - konkrét számadatokat tartalmazó - célkitűzéseket tartalmazó programok a leghatékonyabbak, mert ehhez társíthatók mindazok a kormányzati lépések, melyek a sikeres tevékenység feltételrendszerének megteremtéséhez szükségesek (jogalkotás, anyagi háttér biztosítása stb.). A koncepciókkal kapcsolatos másik elfogadott alapelv, hogy a kitűzött célok elérésének folyamatát időszakonként ellenőrizni, felülvizsgálni kell, s indokolt esetben meg kell tenni a kellő intézkedéseket. Közlekedéspolitikai koncepciók mind közösségi, mind nemzeti szinten megjelentek.

A közlekedésbiztonság javítása érdekében a programban megfogalmazott feladatcsoportok közül az alábbiak érintik a rendőrség tevékenységét:

- a biztonságos, jogkövető magatartásformák elterjedését célzó propaganda tevékenység;
- a közlekedő társadalom közlekedésbiztonsági felvilágosítása;
- a folyamatosan tökéletesedő szabályozás és annak hatékony betartása, illetve betarttatása.

A program végrehajtása elindult, folyamatosan javul az infrastruktúra (autópálya, gyorsforgalmi útépitési program), megkezdődött a megvalósulást szolgáló tudatos jogalkotási tevékenység.

A hagyományos, jól bevált módszerek megtartása mellett továbbra is keresni kell a rendőri munkában és a baleset-megelőzés területén⁶²² is a hatékonyabb, újszerű lehetőségeket. Megítélésem szerint napjainkban a tevékenységüket már ennek szellemében végzik, de a

⁶²¹ Az ezredforduló óta az Európai Unióban a közlekedésbiztonság kérdése abszolút prioritást élvez. A közösség legfelsőbb politikai szerveihez kötődő nagyszabású intézkedések eredményeként 2001. és 2007. között mintegy 20 %-kal csökkent a közúti balesetben életüket veszített személyek száma. A fejlődés üteme azonban még nem elégséges a közösségi célkitűzések teljesítéséhez. Az egyes tagállamok között jelentős különbségek mutathatók ki, mert a kelet- és közép-európai országok közlekedésbiztonsági helyzete kedvezőtlenebb a régebbi tagállamokban tapasztalható tendenciáknál.

⁶²² Hazánkban a megelőzés érdekében tevékenykedő mintegy 90 ezer fős polgárőrséget még jobban be kell vonni a baleset-megelőzésbe is. A polgárőrség bizonyította a megalakulása eltelt mintegy 19 év során, hogy a bűnmegelőzés terén teljesítette küldetését, de még intenzívebben be kell vonni a jövőben a közlekedési bűncselekmények megelőzése terén is.

folyamat lassú, melynek felgyorsítása indokolt. Törekvésük arra irányult, hogy minél nagyobb tömegre hassanak a közlekedési információkkal azért, hogy közúti közlekedésünk megfeleljen a társadalmi élénkülés feltételeinek.

Magyarország közlekedésbiztonsága⁶²³ 1990 és 2000 között – a gépjárművek száma és a forgalom folyamatos növekedése ellenére – európai mértékkel mérve is jelentősen javult.

Egy évtized alatt a személysérüléssel járó balesetek száma több mint 37 %-kal, a meghalt személyek száma 51 %-kal, ezen belül a közlekedési balesetek következtében elhunyt gyermekek száma 65 %-kal csökkent. Ennek alapján kijelenthető, hogy Magyarország a '90-es években már egyszer megvalósította azt a célkitűzést, melyet a Fehér Könyv jelenleg meghatároz.

A kedvező változások a balesetek súlyossági fokát is jellemezték, ugyanis az 1000 balesetre jutó halálos áldozatok száma 87-ről 67-re esett vissza. A személysérüléssel járó balesetek alakulása szempontjából a 2000. év baleseti mutatói voltak a legkedvezőbbek. Az ezredfordulót követően - 2001 és 2004 között - hazánk közlekedésbiztonságát összességében kedvezőtlen statisztikai adatok jellemezték. A fenti változások az úthálózat fejlődése és a gépjárművek számának folyamatos emelkedése mellett történtek. Míg 1968-ban kevesebb, mint 1 millió gépjármű közlekedett hazánk útjain, addig 2005. december 31-én a forgalomba helyezett gépjárművek száma csaknem elérte a 3,5 milliót.

A hazai közlekedéspolitikai koncepció időarányos értékelése során szükségesnek tartom megjegyezni, hogy az Európai Unió Tanácsa 2006. februárjában tette közzé a „Fehér Könyv” felülvizsgálatát. A felülvizsgálat megállapítja, hogy 2005-ben 41600-an veszítették életüket az uniós országok közútjain, s ez 4 év alatt 17,5 %-os csökkenést jelent. A régi tagállamokban mindenhol javult a közlekedés biztonsága, míg az új tagállamok egy részében - így Magyarországon - nem. Az átlagosan 17,5 %-os csökkenést az EU

⁶²³ Hazánkban 1960-ban 1100 ember, 1976-ban már több, mint 1700 fő veszítette életét közútjainkon. 1976 és 2008 között a személyi sérüléssel járó balesetek vonatkozásában 5 szakasz különíthető el Magyarországon közlekedésbiztonságának vizsgálatakor. 1) 1970-es és 1980-as években évről évre közel azonos volt a meghaltak és a balesetben megsérültek száma. 2) Az 1987 és 1990 közötti rövid időszak alatt, a baleseti statisztikák 50%-kal romlottak az előző évi adatokhoz képest is. Az 1990-es ún. „fekete évben” történt a legtöbb baleset (27801 és ennek során megsérült mintegy 36000 fő) és ebben az évben veszítették legtöbbien életüket (2432) is a magyar közutakon. A közlekedésbiztonság romlása számos okra vezethető vissza. 3) A harmadik időszakban (1990-2000) hazánk közlekedésbiztonsági helyzete európai mértékkel mérve is jelentősen javult. A közlekedési balesetek száma egy évtized alatt 37%-kal, a halálos balesetek száma pedig 51%-kal csökkent.

A '90-es évek sikerei alapvetően a célzott kormányzati közlekedésbiztonsági intézkedésekre, a feltételrendszer jelentős javítására és a fokozottabb ellenőrzési tevékenységére vezethetők vissza. 4) A negyedik időszak (2000-2007) alapvetően negatív tendenciát mutat, hiszen mind a személyi sérüléssel járó közúti balesetek, mind az azok következtében meghalt személyek száma növekedett 2000. évhez képest. 5) Az ötödik időszak (2008- tól) kezdő éve a régen várt sikerek éveként jellemezhető, minden bizonnyal ez a további jövőben folytatódni is fog. 2008. évben a közúti balesetek alakulását elemezve a halálos balesetektől kezdve egészen az ittas vezetésekig kedvező tendenciát mutat.

jelentősnek tekinti, de nem tartja kielégítőnek, mert a jelenlegi trend folytatódása alapján az Unió 2010-ben a célként kitűzött 25000 helyett 32500 baleseti áldozatra számíthatna.

A Magyarországról szóló rövid „ország-jelentésben” a félidős mérleg megemlíti a halálos áldozatok számának 2001. évet követő 5 %-os növekedését, s problémaként nevesíti, hogy Magyarországon a biztonsági övhasználat aránya alacsony, nagyon gyakori szabálysértés a gyorshajtas, s a közlekedésbiztonság viszonylatában alacsony a rendőrség költségvetése.

A magyar közlekedéspolitikai irányszámokat egyébként az Európai Unióhoz történő csatlakozást követően elfogadta. A fent leírtak úgy értelmezhetők, hogy Magyarország a közúti balesetek és halálos áldozatok 30 %-os csökkentésével kíván hozzájárulni 2010-ig a közösségi (átlagosan 50 %-os) célok teljesítéséhez. A „Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015.” program elfogadásakor már nyilvánvalóvá vált, hogy a vállalások teljesítése kizárólag abban az esetben lesz lehetséges, amennyiben a közlekedésbiztonság kérdése a legmagasabb szintű politikai támogatást fogja élvezni, hiszen ez a feltétele a szükséges költségek biztosításának, s a jogszabályi környezet megreformálásának. A nemzeti program a közlekedéspolitika területének egészét érinti (célok, stratégiai főirányok, elemzések közlekedési módonként, középtávú infrastruktúrafejlesztési terv stb.), s a közlekedésbiztonság javításának kérdéséről csak röviden, mintegy vázlatos formában rendelkezik.

2007-ig sajnos igaz volt Irk Ferenc megállapítása, de szerencsére a 2008-tól napjainkig bevezetett intézkedések hatására jelentősen csökkentek a személyi sérüléssel járó közúti közlekedési balesetek hazánkban és ezen belül, ami a legfontosabb – az Európai Unió elvárása⁶²⁴ alapján is –, a meghalt személyek száma. (Lásd III. és V. számú. melléklet)

⁶²⁴ Az Európai Unió közlekedésbiztonsági célkitűzéseit tartalmazó „Fehér Könyv” azt a célt fogalmazta meg, hogy 2001. és 2010. között 50 %-kal csökkenjen a közúti balesetekben meghalt személyek száma. Magyarország hatályos közlekedéspolitikai programja (címe: „Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015”) ennél enyhébb célkitűzéseket tartalmaz. A megfogalmazott cél: a személysérüléssel járó balesetek és a halálos áldozatok számának 2010-ig történő 30 %-os, valamint 2015-ig történő 50 %-os csökkentése.

2. Közlekedésbiztonság⁶²⁵

2. 1. Közlekedésbiztonságunk kontrollja

Európában, így hazánkban is 2000-től felgyorsult a közúti közlekedésbiztonság javítására az uniós tagországok közös elhatározása alapján tervezett intézkedések végrehajtása. Ennek a rendőrség közúti közlekedésbiztonsági tevékenységét és a baleset-megelőzési bizottságok felvilágosító, nevelő, megelőzési propagandáját tekintve legfontosabb célkitűzése a baleseti halálos áldozatok, az összes balesetek számának csökkentése. A 2020-ig tervezett stratégia központi feladata, hogy az EU-ban átlagban 40 %-kal, Magyarországon - a 2010. évi állapothoz képest - mintegy 450 alá mérséklődjön a halálos baleseti áldozatok száma.

2.2. Prevenció - kitekintés⁶²⁶

„A szakirodalom tanulmányozása még egy figyelemre méltó adalékkal szolgál. Ma már mindenütt első helyen szerepel a felsorolásokban a szituációs (vagy a szituációs és környezeti) megelőzés, s csak ezt követi a sorban a közösségi prevenció. A szituációs megelőzés kezdeményezője – nem véletlenül, hiszen ez a szervezet van a legtöbb és legfontosabb információ birtokában – többnyire a rendőrség.”⁶²⁷

⁶²⁵ A közúti közlekedésbiztonság egy összetett, bizonyos fokig nehezen meghatározható fogalom. Közlekedés biztonsága alatt olyan állapot érthető, amikor a közlekedésben résztvevők veszélyhelyzetektől, balesetveszélyes szituációktól, zavaró körülményektől mentesen közlekedhetnek. Egy adott terület közlekedésbiztonságának színvonala az ott élő - közlekedő- emberek közös produktuma. Olyan termék, melynek megteremtésében, fenntartásában komoly szerep jut a rendőrségnek, a közlekedési hatóságoknak, és maguknak a közlekedőknek is. [BÍRÓ Gyula, *A közlekedési bűncselekmények szabályozása és nyomozása a Csemegi-kódextől napjainkig*, In: Bizonyítékok. Tiszteletkötet Tremmel Flórián egyetemi tanár 65. születésnapjára. (Szerk.: FENYVESI Csaba, HERKE Csongor, MÉSZÁROS Bence), Pécs 2006, 65-79. o.]

⁶²⁶ IRK Ferenc, *Prevenció – kitekintés*, Közlekedésbiztonság és bűnözéskontroll, KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó, Budapest, 2003., 128-129. o.

⁶²⁷ Ezt részletezi az úgynevezett SARA-modell. (Ezt a következő szavak együttese: Scanning, Analysis, Response, Assesment). Egyik korai bemutatását lásd.: J. E. ECK, W. SPELMAN, *Problem-Solving: Problem – Oriented Policing in Newport News*, National Institute of Justice, Washington, 1987.; Idézi: M. SMITH, *Regulating opportunities: multiple Roles for civil remedies in situational crime prevention*, Crime Prevention Studies, vol. 9., 1998., 67-88. o.; IRK Ferenc, *i. m.*, 128. o.

A külföldi gyakorlat – Kanadától Ausztráliáig és az Amerikai Egyesült Államoktól Svédországon át a Német Szövetségi Köztársaságig – egységes abban, hogy a teljes szekunder prevenció „gazdája”, valamennyi részterületének sikeres műveléséért felelős intézménye a rendőrség. Lásd a régebbi szakirodalomból E. KUBE, *Systematische Kriminalprävention*, BKA Forschungsreihe Sonderband Wiesbaden, 1987, 271. o.

A szituációs bűnmegelőzés „alapfilozófiája”, hogy a bűnözés visszaszorítása elsősorban a bűnalkalmak csökkentésén keresztül érhető el. A messzire visszanyúló gyökerek egyike a Defensible Space elméletre támaszkodik, miszerint egy területi egység lakóit arra kell rávenni, hogy felelősséget érezzenek, továbbá tegyenek is a lakókörnyezetükért. Ezért a szekunder prevenció fő feladata a bűnalkalmak struktúrájának megváltoztatása, ami leginkább a környezeti elemek olyan kialakításával érhető el, ami a többé-kevésbé racionálisan gondolkodó potenciális bűnelkövetőt eredeti szándékától eltéríti.⁶²⁸ A bűnalkalmak koncentrált csökkentése a bűnözés egészének erőteljesebb csökkentését eredményezi.⁶²⁹ Fontosságának hátterében elsősorban az a felismerés áll, hogy a szituációt gyakran inkább és gyorsabban lehet megváltoztatni, mint az emberi magatartást. Ez elsősorban az épített környezetre vonatkozik.⁶³⁰ (A magyarországi közúti közlekedésbiztonság alakulása- viszonyítva az EU tükrében - lásd II- IV. mellékletek.)

2.3. Magyarország közlekedésbiztonsági helyzete a 2010. évi statisztikai adatok alapján

2011. februárban⁶³¹ váltak ismertté azok az előzetes baleseti statisztikai adatok, melyek a 2010. évi közlekedésbiztonsági helyzet alakulásáról adnak számot. Az adatok

Újabban pedig a CPTED-programok realizálásával kapcsolatban lásd *Kriminalprävention aus Sicht der Polizei eine Aufgabe auch für Architekten und Stadtplaner?* http://www.e-doca.net/Resources/Articles/Kriminalprvention_eine_Aufgabe_fur_Stadtplaner_Internetvers.pdf (Letöltés ideje: 2011. 10. 28.) Jellemző a várostervező-építész-rendőr együttműködés. Nagy Britanniában ennek például több mint 30 éves a hagyománya. (IRK Ferenc, Biztonság és bűnözés kontroll, KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó, Budapest, 2003, 128.o.)

⁶²⁸ Vö.: R. V. CLARKE, *Situational Crime Prevention: Its Theoretical Basis and Practical Scope*, In: *Crime und Justice: An Annual Review of Research*, (M. TORY, N. MORRIS (eds.)) vol. 4., 1983, University of Chicago PRESS, Chicago. Idézi: M. SMITH, *i. m.*, 67-88.; továbbá KUBE, *i. m.*, 19. o. Smith utal arra, hogy ennek a dolgozatnak – tematikailag – előfutára C. R. JEFFERY, *Crime Prevention Through Urban Design*. Beverly Hills, CA: Sage, 1971-ben (majd 1977-ben újból) megjelent könyve (2nd edition Beverly Hills, CA: Sage) csakúgy, mint O. NEWMAN, *Defensible Space: Crime Prevention Through Urban Design.*, New York, Macmillan, 1972-ben napvilágot látott, mind a mai napig megalapozónak számító műve. (IRK Ferenc, *i. m.*, 128. o.)

⁶²⁹ Bővebb kifejtését Ld.: M. FELSON, R. CLARKE, *Opportunity Makes the Thief – Practical theory for crime prevention*, Paper 98 der Police Research Series der Policing and Reducing Crime Unit des Research, Development and Statistical Directorate des Britischen, Home Office, London, 1998. Ismerteti: H. KOETZSCHE a *Die Kriminalprävention* 1999/3., 116-117. o. (IRK Ferenc, *i. m.*, 128. o.)

⁶³⁰ Így Monahan-Klassen, idézi KUBE, *i. m.*, 30. o. Más vélemény szerint azonban az épített környezet biztonságsegítő kialakítása még a primer prevenció körébe tartozik. Így: R. NORTHOFF (Hrsg.), *Handbuch der Kriminalprävention*, Nomos, Baden-Baden 1997/3. Primare, an der Wurzel ansetzende, Prävention, 3.3.1. Wohnumfeld und Stadtplanung, 8-37. o. E szerint az álláspont szerint a primer és a szekunder prevenciót az választja el egymástól, hogy ez utóbbi az előbbinél kevésbé összpontosít a keretfeltételekre, s erősebben a tethöz vezető interakciók folyamatára. Erre vezethető vissza, hogy az angloamerikai irodalom a szekunder prevenciót a szituációs prevencióval azonosítja. Lásd NORTHOFF, *i. m.* 4. o. Sekundäre risikoorientierte, Prävention. 4.1. Verminderung des Täterrisikos, 1. (IRK Ferenc, *i. m.*, 129.)

⁶³¹ A végleges adatok 2011. októberben váltak ismertté számomra.

egyértelműen jelzik, hogy 2010 egy újabb sikeres esztendő volt Magyarország közúti közlekedésbiztonságában.⁶³² A személysérüléses közúti balesetek alakulásának legfőbb és legmeghatározóbb területeit érintő előzetes adatok gyakorlatilag kivétel nélkül kedvező tendenciát mutatnak, a halálos balesetektől kezdve egészen az ittas vezetések⁶³³ alakulásáig.

Az elért eredmények értékét növeli, hogy a közúti baleseti adatok összehasonlítása annak a 2009. évnél az adataival történt, melyet tavaly még az elmúlt négy évtized legsikeresebb esztendőjének tekintettünk.

A rendelkezésre álló előzetes adatok alapján 2010-ben összesen 16248 személysérüléses közúti baleset történt, 9,05 %-kal kevesebb, mint 2009-ben (17864). A kedvező tendencia a halálos, a súlyos és a könnyű sérüléses közlekedési balesetek számában egyaránt kimutatható. Legnagyobb mértékben, 14,23 %-kal a halálos kimenetelű balesetek száma csökkent (752-ről 645-re), a súlyos sérüléses balesetek számában 11,91 %-os (5583-ról 4918-ra), míg a könnyű sérülésesekben 32 %-os csökkenés mutatható ki (11529-ről 10685-re).

Az elmúlt év közlekedésbiztonsági sikereinek a legnagyobb eredménye, hogy 82 emberi életet sikerült megmenteni a 2009. évvel összehasonlítva.

⁶³² Hazánkban a rendszerváltás óta a baleset-megelőzés terén 2000. és 2008. évek voltak a jelentős állomások. 1990-ben 2432-en veszítették életüket hazánk közútjain és megsérült 36 ezer ember. 1991-től 2000-ig évről évre jelentős csökkenés mutatkozott a halálos balesetek tekintetében. A legjobb évünk 2000., amikor „csak” 1200 ember veszítette életét. Ez is sok, mert egy falu lakossága, de ahhoz képest, hogy tíz évvel korábban még több mint duplája meghalt hazánk közútjain, ez egy óriási eredmény volt. 2008 a második ilyen fontos állomás, mert 2001. és 2007. között nem tudtunk az EU elvárásának megfelelni, 2008 az, amikor ismét jelentős csökkenés mutatkozik a közúton meghaltak számában, hiszen 262 emberrel kevesebben haltak meg hazánk közútjain, mint 2007. évben. Ez tovább folytatódott 2009-ben, de ezekhez képest is kiemelkedő a baleset megelőzés szempontjából a 2010. év.

⁶³³ 2008 óta pozitív kép rajzolódik ki az ittas járművezetés alakulásában is, ami alapvetően a rendőrség példás szolgálatteljesítésének és a zero tolerancia elv bevezetésének köszönhető. Az ittas járművezetés elleni fellépés jegyében 2008. 01. 20-án lépett hatályba a zero tolerancia elve, mely alapján az ittas járművezetőtől már a helyszínen elveszik a vezetői engedélyét, függetlenül az ittaság mértékétől. Január 20. és december 30. között összesen 7963 jogosítvány helyszíni elvételére került sor, az elvett engedélyek 96 százalékát (7654) magyar, négy százalékát (309) külföldi hatóság állította ki. (Úton, A közlekedési szolgáltatók szakmai lapja. 2009/1-2., 17. o.)

Korinek László írja remek összegző tanulmányában: „A nulla (zero) tolerancia elve és rendőrségi gyakorlata a probléma-orientált rendőrséghez hasonlóan a közösségi rendőrség eszmekörében jött létre, de attól szintén elkülönült, sőt: bizonyos kérdésekben azzal szembe is helyezkedett. Az irányzat kimunkálója és egyben gyakorlati meghonosítója, William Bratton, volt new york-i rendőrfőnök mindig is hangsúlyozta a közösségi rendőrségi gyökereket...” (KORINEK László, *Nomádok és letelepedettek - gondolatok a közösségi bűnmegelőzésről*, Jogtudományi Közlöny, 2006/ 7-8., 247-267. o.)

	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.
Személy-sérülé- s közúti balesetek száma	18.505	19.686	19.976	20.957	20.777	20.977	20.635	19.174	17.864	16.248
Balesetben meghalt személyek száma	1.239	1.429	1.326	1.296	1.278	1.303	1.232	996	822	740

Amennyiben a 2010. évi adatokat a 2001. év – azaz a közlekedéspolitikai koncepció bázisének – adataival hasonlítjuk össze, akkor megállapítható, hogy

- a személysérülé-
s közúti
balesetek száma 12,2 %-kal csökkent (18505-ről 16248-ra),
- balesetekben meghalt személyek száma jelentős mértékben csökkent (1239-ről 734-re),
- jelentős a javulás az ittas járművezetés alakulásában is. A 2009. évi 2274 fővel szemben, 2010-ben 21,06%-kal kevesebb, azaz összesen 1795 személy okozott ittas állapotban személyi sérülé-
s közúti
balesetet.

Ha összehasonlítjuk 1990. év adataival, akkor értékelhető igazán 2010 sikeres esztendőként. 1990-ben 27801 személyi sérülé-
s közúti közlekedési baleset következtében 2432 személy vesztette életét, 36996 súlyos vagy könnyű sérülést szenvedett.

A fentiek alapján kijelenthető, hogy a hazai közlekedéspolitikai koncepciónak a közúti áldozatok számára vonatkozó időarányos célkitűzése megvalósult, sőt túl is teljesült.⁶³⁴

A kedvező változások hatására ma már hazánk az EU középmezőnyébe került, de nyilvánvaló, hogy a jövőben továbbra is meg kell tenni mindent a balesetek megelőzése érdekében, hogy az EU élvonalába kerüljünk és hazánk Európa és Földünk egyik legbiztonságosabb országa legyen úgy a közbiztonság, mint annak részeként a közlekedés biztonsága szempontjából.

⁶³⁴ További információk a www.baleset-megelozes.eu honlapon. (Letöltés ideje: 2011.12.06.)

3. Zárszó

A közúti közlekedésbiztonság az 1990-es évekig nem tűnt ki az átlagos állami feladatok sorából. Bár voltak különböző szintű intézkedések és beavatkozások, melyek által a közlekedési balesetek egyre növekvő számát kívánták visszaszorítani, de ezek a „tünetkezelések” még koránt sem arról árulkodtak, hogy a közlekedésbiztonság megkülönböztetett figyelmet élvezne. E időszakot átélve személyesen is tapasztaltam, hogy a Rendőrség a korábbi Közlekedésbiztonsági Tanáccsal, majd az újjászervezett Országos Balesetmegelőzési Bizottsággal együttműködve országos, megyei, illetőleg helyi rendőrkapitánysági szinten minden évben akcióterveket dolgozott ki a közlekedési balesetek, közlekedési bűncselekmények megelőzése érdekében. Országosan központilag elrendelt, illetőleg a megyei rendőrfőkapitány által elrendelt, továbbá kapitánysági szinten elrendelt akciókat és mini akciókat hajtottak végre. Igaz, hogy az erőfeszítések ellenére a '80-as években évről évre ugrásszerűen növekedett a személyi sérüléssel járó közúti közlekedési balesetek száma.

Közösségi szinten még ennél is kedvezőtlenebb volt a helyzet, mert egészen 1993-ig, a Maastrichti Szerződés elfogadásáig az Európai Közösségnek nem volt egyértelmű hatásköre a közúti közlekedésbiztonság területén. A szerződés aláírása megteremtette a jogi feltételeket a szükséges lépések megtételéhez, így azt követően kezdetét vette az a folyamat, amely 2001-ben az ún. „Fehér Könyv” kihirdetésében csúcsosodott ki. A munka lendülete azóta csak tovább fokozódott, amely a normaalkotásban, a projektek indításában, a kutatások támogatásában egyaránt realizálódik. A Fehér Könyv legfőbb és legismertebb közlekedésbiztonsági célkitűzése, hogy az Unióban 2010-ig 50 %-kal csökkenjen a közúti balesetben meghalt személyek száma. A célkitűzés teljesítése mintegy 27 ezer ember életének a megmentését jelentené, tekintettel arra, hogy 2001-re az Európai Unió jelenlegi 27 tagállamának a területén mintegy 54 ezren veszítették életüket közúti közlekedési balesetekben. A Fehér Könyv első értékelésére a teljesítés félidejében került sor. Az értékelés azt állapította meg, hogy közösségi szinten 8400 fővel sikerült visszaszorítani a közúti tragédiák számát a 2001. évhez képest az akkori EU 25-ök területén, de az átlagosan évi 5 %-os csökkenés nem lesz elégséges a 2010. évi célok eléréséhez. A közlemény arról is beszámolt, hogy az új tagállamok közlekedésbiztonsága - így Magyarországé is - jóval kedvezőtlenebb képet mutat a régebbi tagállamokban tapasztalható állapotokhoz képest. A

2008. évi adatok⁶³⁵ alapján Európa legbiztonságosabb közúthálózatát Svédország, az Egyesült Királyság és Hollandia mondhatja magáénak. Őket követi Svájc, Norvégia és Németország. Az adatok azt is mutatják, hogy az Unió területén az egymillió lakosra jutó közúti baleseti áldozatok száma 2008-ban átlagosan 79 fő volt. Ezzel szemben Magyarországon ugyanebben az évben egymillió lakosra átlagosan 99 halálos áldozat jutott, több mint kétszer annyi, mint a jóval nagyobb mobilizációs szinttel és forgalomsűrűséggel rendelkező Svédországban, Egyesült Királyságban, Hollandiában, ahol 43-46 fő közötti ez az érték. Az egymillió lakosra jutó áldozatok vonatkozásában hazánk az Európai Unió 27 tagállama közül sorrendben a 17. helyre került. Az adatok akkor egyértelműen azt jelezték, hogy Magyarország még messze jár attól, hogy a legfejlettebb közlekedési kultúrával rendelkező európai országok közé tartozzon. Jól ismert, hogy az Unión belül 2007-ig Magyarország kifejezetten a sereghajtó országok közé tartozott, hiszen a Fehér Könyv első hat évében a halálos áldozatok száma hazánkban öt százalékkal nőtt. A 2008. év közlekedésbiztonsági teljesítménye sokat javított az ország megítélésén, de a sikerek ellenére sem értük el az uniós tagállamok átlagos közlekedésbiztonsági szintjét.⁶³⁶ Az Európai Unió úgynevezett Fehér könyve arra kötelezte az akkor még 15 tagállamot, hogy 2001-hez képest 2010-re csökkentsék a felére a közlekedési balesetben elhunytak számát. Magyarország - mivel csak 2004-ben lett az unió teljes jogú tagja - csupán 30 százalékos csökkentést vállalt,⁶³⁷ ami a meglepően kedvező 2009-es és a kiemelkedően jó 2010-es adatokkal teljesült is, melynek eredményeképpen hazánk az EU középmezőnyébe került. A különböző tagállamok eltérő mértékben tudták teljesíteni vállalásaikat, a leginkább Luxemburg (49 %-kal), Franciaország (48 %-kal) és Portugália (47 %-kal) a tavaly nyári adatok szerint. Látva a legjobbak eredményét, már korábban egyértelmű volt, hogy uniós átlagban nem sikerül elérni az ötvenszázalékos csökkentést, különösen úgy, hogy a legutóbb csatlakozott Romániában és Bulgáriában, de még Máltán is növekedett 2008-ban a halálos balesetek száma.⁶³⁸

A rendelkezésre álló adatok és folyamatok ismeretében kijelenthető, hogy a stratégiai célok teljesítésére csak abban az esetben marad reális lehetőség, amennyiben további késedelem

⁶³⁵ Az Unió 2008. évi közlekedésbiztonsági helyzetét bemutató adatok alapján mintegy 39 ezer fő vesztette életét közlekedési balesetben a tagállamok területén, 15400 fővel kevesebben, mint 2001-ben. A siker ellenére csak néhány országnak maradt esélye a 2010. évi célkitűzések teljesítésére.

⁶³⁶ GÉGENY István, *Európai Unió 2008.*, Autóvezető - a Nemzeti Közlekedési Hatóság szakmai lapja, 2009/4., 13. o.

⁶³⁷ Majd 2015-re 50 %-osat

⁶³⁸ „Ezer traffipax lenne az ideális” - interjú az OBB ügyvezető elnökével.

<http://www.origo.hu/auto/20100121-traffipaxok-birsagok-autosok-es-gyalogosok-interju-kiss-csabaval-az.html> (Letöltés ideje: 2011. 12. 28.)

nélkül határozott, átfogó jellegű és célirányos kormányzati intézkedések bevezetésére,⁶³⁹ valamint a tevékenységet biztosító feltételrendszer jelentős átalakítására kerül sor. Az utóbbi évtizedekben tömegesen elszaporodott közlekedési szabálysértések és ezzel összefüggésben bekövetkezett közúti közlekedési balesetek megelőzése, és a felelősségre vonás érdekében hozott objektív felelősséggel kívántam kiemelten foglalkozni. Az objektív felelősség csak az első lépés. További hathatós, rendkívül szigorú intézkedéseket kell meghozniuk a mindenkori kormányoknak, még akkor is, ha ezek nem népszerűek. Jelenlegi kormányunk is világosan látja a problémát és a 2011-13. évekre szóló közúti közlekedésbiztonsági akcióprogramjában szerepel, hogy 2020-ig a 2010. évi 740-hez képest- a felére kell csökkenteni a közúti közlekedési balesetek halálos áldozatainak számát. A szigorú ellenőrzés és szankcionálás, a forgalomtechnikai fejlesztések mellett 10 évre előre tekintve felértékelődik az érthető, elsajátítható szabályozás és a közlekedésre nevelés szerepe. Az intézményes oktatásnak a jogosítványszerzésig⁶⁴⁰ a szabálykövető közlekedési magatartásra kell felkészítenie.⁶⁴¹

⁶³⁹ Egyik legfontosabb feladat hazánkban a képzés teljes megreformálása, a közlekedésre nevelés - óvodától az egyetemig, valamint a felnőttképzés, egyszóval a közlekedési ismeretek egy életen át történő tanulása -, különös tekintettel a járművezető képzésre. Hasznosítva az „egész életen át tartó tanulás” (lifelong learning) elmélet és gyakorlat tapasztalatait.

⁶⁴⁰ Kiemelkedően fontosnak tartom a kormányunk döntését, mellyel kötelezővé tette a közlekedési ismeretek oktatását, már 40 éve kellett volna bevezetni. A Belügyi Szemlében megjelent tanulmányomban többek között javasoltam a közlekedési ismeretek egész életen át tartó tanítását-tanulását. BÍRÓ Gyula, *A közlekedés biztonságának javítása*, Belügyi Szemle, 2011/10., 16-34.o.

⁶⁴¹ Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2011-2013., 2.o.

V. RÉSZ
AZ ÉRTEKEZÉS EREDMÉNYEI, A TAPASZTALATOK
ÖSSZEGZÉSE

A hipotéziseim megalapozottságának eldöntése, és a kutatás egyes következtetéseinek összefoglalása

A kutatás kezdetekor hipotéziseket fogalmaztam meg, melyekről most, a dolgozat végén eldönthetem, hogy mennyire voltak megalapozottak, egyben javaslatokat is megfogalmazok.

1. Megállapítások

1.1. Fejlődéstörténeti megállapítások összegzése

A közlekedési bűncselekmények elemzése során fontos azok fejlődéstörténeti bemutatása. Az élet minden területén kiemelten lényegesnek tartom a korábbi gyökerek felkutatását.⁶⁴² Itt arra kerestem a választ, hogy hazánkban minden korban megfelelően tudták-e leképezni a társadalom közlekedési viszonyait a hatályos büntetőjogban. Büntetőjogunk kezdetben a közbiztonság elleni bűncselekmények között rendelte büntetni azokat a magatartásokat, amelyek a közlekedés biztonságát sértik, vagy veszélyeztetik. A Csemegi-kódex a társadalom elleni bűncselekmények között, a XXIX. Fejezetében határozta meg a közforgalom elleni bűncselekményeket. A vaspálya (vasút), illetve a hajók elleni szándékos és gondatlan közveszélyű cselekményeket pönalizálta. A közúti, illetve a légi közlekedés fejlődése csak később érte el azt a szintet, hogy a veszélyt előidéző magatartásokat önálló tényállás keretében, majd külön fejezetben (1978. évi IV. tv.) szabályozza a törvényhozó. Az új Btk. indokolásának előterjesztésében szerepel, hogy a közlekedési bűncselekmények önálló fejezetben való elhelyezését - a korábbi törvényben foglaltakhoz hasonlóan - e bűncselekmények komplex jogtárgya (elsődlegesen a közlekedés biztonsága, másodlagosan pedig a közlekedésben részt vevő személyek életének, testi épségének és egészségének a védelme), valamint a közlekedési bűncselekmények fejlődéstörténetében, fogalomrendszerében és dogmatikájában rejlő sajátosságok teszik indokolttá. Az Alkotmánybíróság határozatában⁶⁴³ rámutatott arra,

⁶⁴² „Discipulus est prioris posterior dies” - A tegnap a holnap tanítómestere.

⁶⁴³ 47/B/2008. (2009. május 26.) AB határozat

hogy „Az utóbbi években előre soha nem látott mértékben növekedett meg a közúti közlekedésben részt vevők száma, mellyel a gépjárművek napi rendszerességgel történő használata állandósult. Ezzel arányosan növekedett meg és vált sajnálatos módon tömeges jelenséggé a közúti közlekedési szabályszegések száma is, melyek szükség szerint súlyos személyi és vagyoni károk bekövetkezéséhez vezethetnek. Ezen új társadalmi tömegjelenség káros hatásainak kiküszöbölésére, illetve megelőzésére⁶⁴⁴ az eddig bevett és megfelelően alkalmazott jogi megoldások elégtelennek és kevésbé hatékonynak bizonyultak. A jogalkotó feladata és kötelezettsége a társadalmi viszonyok adekvát leképezése, az új negatív jelenségekkel szembeni jogállami fellépés. Ezen kötelezettségének nemcsak a hagyományos jogintézmények módosításával, hanem új jogintézmények bevezetésével is eleget tehet.”

Vizsgáltam a közlekedési bűncselekmények gyakorlatát a középkortól-napjainkig, ezen belül például a 60-as évek gyakorlatát, az eljárások menetét, szervezését és módszereit 1962-es eseteken keresztül. Megállapítottam, hogy a tanúk felkutatása, a balesetről készült közlemény megjelentetése, a gumiabroncsok kriminalisztikai jelentősége már ebben az időszakban is nagyon jelentős volt, illetőleg a nyomozás során a szakértő feladata, munkája, megállapítása ma is időszerű, követendő példa.⁶⁴⁵

1. 2. A közbiztonsági rendszer teljes reformja

Hazánkban a közbiztonsági rendszer teljes reformjára van szükség. A rendészettudomány művelői, így különösen Finszter Géza professzor úr alapvetően egyetértenek abban, hogy a közbiztonsági rendszer maga is alrendszerekből tevődik össze, amelyeket rendszertípusoknak hívunk. Legalább három alrendszert, mint rendszertípust érdemes megkülönböztetni, ezek a rendészeti rendszer, a magánbiztonsági rendszert és a civil önvédelmi rendszert.

A civil önvédelmi rendszeren belül csak a mintegy 90 ezer főt számláló polgárőrséget szeretném kiemelni. A közbiztonság fenntartásának, védelmének alkotmányos kötelezettsége a rendőrséget terheli. De ezt a feladatát csak a társadalmi együttműködés útján, új bűnmegelőzési, közbiztonsági hosszú távú stratégia kidolgozásának révén tudja

⁶⁴⁴ Beccaria azon gondolata, mely szerint „jobb a bűncselekményeket megelőzni, mint büntetni azokat”, ma is időszerű. E szellemiségnek megfelelően a Rendőrségnél fejleszteni kell a bűn- és baleset-megelőzési szerveket, illetve hatékony és korszerű eljárásokat, eszközöket.

⁶⁴⁵ KATONA Géza, *Gyakorlati tudnivalók ... i. m.*, 33-34. o.

megvalósítani, melyre új kormányunkat teljes mértékben képesnek tartom. Úgy tudom elképzelni, hogy országosan a kormány, helyi szinten az önkormányzatok feladata a fent leírt szervek munkájának koordinálása, szervezése, irányítása. Szintén saját véleményem, hogy a közbiztonság legfontosabb szereplői a rendőrség és polgárőrség az önkormányzatok támogatása mellett. E három fontos alappilléren nyugszik hazánk közbiztonsága, de nyilvánvalóan szükség van minden szervre, személyekre, akik tenni akarnak és tesznek is hazánk közbiztonságának (ezen belül a közlekedésbiztonság) javítása, a bűn- és baleset-megelőzés érdekében. Az új Orbán-kormány a közbiztonság megszilárdítását az első legfontosabb céljaként határozta meg, ezzel kapcsolatosan megismertük az elképzeléseket, amelyeket messzemenően jónak és megvalósíthatónak tartok. Azzal is teljes mértékben egyet kell érteni, hogy minden településen rendőrnek kell lenni, de ezzel párhuzamosan mindenhol polgárőrséget is kell szervezni, mert a szilárd közbiztonság (ezen belül közlekedésbiztonság), a bűn- és baleset-megelőzésnek ez az alapvető feltétele.

1.3. A Rendőrség közlekedési szolgálatával kapcsolatos megállapításaim összefoglalása

Vizsgáltam hazánkban a rendőrség helyzetét, mennyire tudnak megfelelni az elvárásoknak, valamint a jövőbeli céljait, elképzeléseit. Megállapítottam, hogy hazánk az elmúlt években folyamatosan mélyreható társadalmi, politikai és gazdasági változásokon ment keresztül. Az átalakulás érintette a rendőrség szervezetét és személyi állományát, az általuk végzett szakfeladatokat, az ehhez biztosított költségvetést.

Európai uniós és schengeni tagállamként is meg kell felelni annak a nemzetközi és hazai követelménynek, hogy a mindenkor változó társadalmi, gazdasági, politikai, jogi struktúrában emelni szükséges a közbiztonság (közlekedésbiztonság) javítására irányuló rendőri munkavégzés színvonalát, hatékonyságát. A meghatározásra kerülő feladatoknak az aktuális problémákra és a jövőre vonatkozó várható tendenciákra kell megfelelő válaszokat tartalmazniuk.

A változásokhoz új metodikák bevezetése, illetve régi, jól bevált, de már nem alkalmazott módszerek visszaállítása szükséges a bűncselekmények észlelésétől a tettes kézre kerítésén át a vádelőkészítés befejezéséig. Folyamatos oktatással, képzéssel, rendszeresen és tervszerűen kell választ adni az aktuális közbiztonsági (ezen belül a közlekedésbiztonsági) helyzet prioritásaira, kihívásaira.

A Rendőrség Közlekedésrendészeti szolgálatának jelenlegi szervezeti felépítése, az állomány létszáma, összetétele, életkora, képzettsége és gyakorlati tapasztalata alapján egyértelmű, hogy a közlekedésbiztonság helyzetének javítása az aktuális helyzethez igazodó jó munkaszervezésben, és a konkrét végrehajtásban résztvevők képzésében keresendő. A rendőrség közlekedésbiztonság feladatai alapvetően két fő részre oszthatók. A jelentősen meg növekedett közúti forgalom zavartalanságának biztosítására és a szabálysértéseket illetve bűncselekményeket elkövető járművezetőkkel szembeni intézkedésekre. Ehhez szükséges a magas fokú szakértelem és a hivatástudaton alapuló munkavégzés.

A legfontosabb megállapításaim, javaslataim:

- A Magyar Rendőrség közlekedési szolgálata mindig is egy sajátos helyzetben létezett. Volt időszak mikor létéért küzdött. Ez a szolgálati jelleg létszámát tekintve az egyik legkisebb szervezeti egység a rendőrségen belül. A közlekedés, mint a társadalom egyik legdinamikusabban fejlődő ágazata-infrastruktúra, forgalom sűrűsége, járművek száma, tranzit-és idegenforgalom bővülése- megköveteli a szolgálati ág fejlesztését is. A kívánatos az lenne, ha a közlekedés területén jelentkező feladatokat - ellenőrzés, közlekedési balesetek kezelése, közúti biztosítások - maradéktalanul a közlekedési szolgálat látná el. A szakszerűséget tekintve sokat nyerne az állampolgár, a szabálysértési hatóság, ügyészségek, bíróságok, biztosítók, s ez nagyban hozzájárulna a rendőrség presztízsének emeléséhez. A közrendvédelmi állomány vonatkozásában jelentős erő, eszköz, szabadulna fel (az intézkedések 70-80 % -a ma közlekedési jellegű). A mai viszonyok között még nem nélkülözhető a közrendvédelmi szolgálat ez irányú tevékenysége. Az itt felvázolt elv érvényesülését az élet ki fogja kényszeríteni, már ma is számos példa van rá. (ADR ellenőrzéseket csak erre kiképzett állomány végezhet, személyi sérülési balesetknél csak közlekedési rendőr intézkedhet.)⁶⁴⁶
- A társadalom igénye, hogy az intézkedő állomány fokozott figyelmet fordítson a közrend, közbiztonság elleni és a kiemelt - mindenekelőtt a közúti közlekedés biztonságára súlyos veszélyt jelentő, a főbb baleseti okokat képező - közlekedési szabálysértések felderítésére.⁶⁴⁷

⁶⁴⁶ BÍRÓ Gyula, *A közlekedés biztonságának javítása*, Belügyi Szemle, 2011/10. 21. o.

⁶⁴⁷ Megvizsgáltam a közterület-felügyelet és a közterületi rendőr állomány által tett feljelentések és az ennek következtében lefolytatott 2009. évi szabálysértési eljárások alakulását. A feljelentettek túlnyomó többsége a

- A rendőri munka hatékonyságát racionális szolgálatszervezéssel, a korszerű technika, a modern bizonyítási eszközök és módszerek szélesebb körű igénybevételevel fokozni szükséges, mert a megelőzés záloga nem a büntetés súlyosságában, hanem annak elkerülhetetlenségében van. Végül az általánosság szintjén megfogalmazhatjuk, hogy a közlekedési büntetőjog által sugallt elérendő cél kézenfekvő: a közlekedési szabályszegések kiküszöbölése, a balesetek számának csökkentése, a közlekedési fegyelem növelése, ezáltal a közlekedés biztonságának fokozása, gyorsaságának és zavartalanságának biztosítása.
- Teljes mértékben egyetértek azon szakemberek véleményével, akik szerint a közbiztonság (és ennek részeként a közlekedésbiztonság) feladatait ellátó állomány tevékenységi körében profiltisztításra van szükség, és *általánossá kell válnia a preventív járőrszolgálatnak*, valósuljon az meg akár gépkocsizó, akár gyalogos járőrszolgálat formájában. Mindegyik típusba sorolt járőrszolgálat *alapvető feladata* a közlekedésbiztonsági szempontból veszélyeztetett gócpontok felügyelete, a balesetveszélyes zónák biztonságának rendőri eszközökkel való megóvása. E fontos feladatok ellátása során sokkal fokozottabban be kell vonni a hazánkban kiválóan működő mintegy 90 ezer fős polgárőrséget,⁶⁴⁸ valamint az egyéb - jogszabályokkal törvényesen elismert - alternatív közbiztonsági szerveket (például közterület-felügyelet).
- A rendőrségnek a bűn- és baleset-megelőzésre kell helyeznie a hangsúlyt. Hazánkban egy erős, jól felszerelt, képzett rendőrség – kiképzett, minőségi munkát végző polgárőrséggel⁶⁴⁹ együttműködve – rendet tud tartani hazánk közútjain, és

korábbi éveknek megfelelően a közlekedési szabálysértést elkövetők közül került ki, amely az összes feljelentett személy 96,4 %-a, az elkövetők 3,6 %-a pedig közrend, közbiztonság elleni szabálysértést követett el. A kiemelt közlekedési szabálysértés miatt feljelentettek száma 24%-kal (104520-ról 79142-re) csökkent. A kiemelt, a közlekedés biztonságára nagyobb veszélyt jelentő közlekedési szabálysértés miatt feljelentetteknek a kisebb súlyú közlekedési szabálysértés miatt feljelentettekhez viszonyított aránya (csak 15%), 2008. évinél (20,3 %) kedvezőtlenebbé vált, tehát még inkább túlsúlyban vannak a kisebb súlyú szabálysértés miatti feljelentések.

⁶⁴⁸ A mintegy huszonkét éves múlttal rendelkező 90 ezer fős polgárőrség feladata, működése a 2006. évi LII. törvényben szabályozást nyert, mely a 2009. évi LXXXIV. törvény 39. § alapján került módosításra, és olyan fontos jogosítványokat kaptak a polgárőrök, mint. pl. a jelzőőrök jelzéseinek használata meghatározott helyeken; védelmi okból gázspray-t használhatnak. Témám szempontjából a polgárőrök jelzőőri jelzésadásai a legfontosabbak. A polgárőrség a bűnmegelőzés terén már bizonyította létjogosultságát, de a jövőben sokkal nagyobb mértékben kell bevonni a baleset-megelőzésbe is. 2012. 02. 01-jén lépett hatályba a polgárőrségről szóló 2011. évi CLXV. törvény., mely tartalmazza a korábbi törvények rendelkezéseit, sőt még tartalmasabb és részletesebb.

⁶⁴⁹ BÍRÓ Gyula, *A közlekedés biztonságának ... i. m.*, 23. o.

ezzel elérhető, – ami az Európai Unió elvárása is 2020-ig⁶⁵⁰ – hogy tíz éven belül évi 370 fő alá csökkenjen a közúti közlekedési balesetekben meghalt személyek száma.

1. 4. A közlekedési nyomozó szervek nyomozásával kapcsolatos megállapítások

Vizsgáltam, hogy a közlekedési bűncselekmények nyomozását a közlekedési nyomozó szervek milyen színvonalon teljesítették, illetőleg jelenleg hogyan teljesítik. Megállapítottam, hogy minden korban az elvárásoknak megfelelően nyomoztak a közlekedési ügyekben, napjainkban a közlekedési balesethelyszínelők és - vizsgálók nagy felkészültséggel, alapos munkát végeznek. A közlekedési bűncselekmények helyszíni szemléinek lefolytatása, a közlekedési bűncselekmények vizsgálata ma hazánkban - az e tárgyban készült publikációk, bírák, ügyészek, rendőri vezetők elmondásai, valamint az általam hét évig vezetett Ellenőrzési Szolgálat megállapításai, illetőleg saját tapasztalataim alapján jó színvonalú. Meg kell jegyezni, hogy a közlekedési bűncselekmények felderítésére a közlekedési nyomozó szervek mindig nagy energiát fordítanak, hiszen egyrészt a nyomozás csak akkor lehet eredményes, ha megfelelő számú és szakértelmű balesetvizsgáló (balesethelyszínelők, közlekedési járőrök) és más osztályok beosztottai (nyomozók, közrendvédelmi járőrök) vesznek részt az elkövető felkutatásában. Másrészt a társadalom felől is az idő múlásával növekszik a nyomás, hogy a közlekedési ismeretlenes ügyekben kézre kerüljön a tettes. Ennek érdekében a lehetőségekhez képest a legkorszerűbb eljárásokat és eszközöket alkalmazzák, és a szakértői véleményekre is kellő hangsúlyt fektetnek a nyomozó hatóságok, valamint az ügyvitel gyorsítására szolgáló számítógépes nyilvántartási rendszerek is fokozatosan az ország egész területén alkalmazásra kerültek. Ez az igyekezet éppen ezért nem is eredmény nélküli, hiszen a közlekedési bűncselekmények felderítésének és nyomozása eredményességének mutatói magasabbak más bűncselekményekéhez képest, az ismeretlen elkövetők esetén viszonylag kevés a felderítetlenül maradt ügy. Azonban azt is meg kell említeni, hogy továbbra is nagyon költségesek és időigényesek az egyes nyomozási cselekmények. Összességében a közlekedési bűncselekmények felderítésével kapcsolatban a nyomozó hatóságok eljárása az alapvető elvárásoknak megfelel. A közlekedési szervek elismerésre méltó munkája,

⁶⁵⁰ Az Európai Unió - ezen belül hazánk - újabb közlekedésbiztonsági célkitűzése, hogy 2011. és 2020. között 50 %-kal csökkenjen a közúti balesetekben meghalt személyek száma. A bázisévben (2010) 740 - en vesztették életüket hazánk közútjain.

felderítési és nyomozási eredményessége kiállja a próbát a bűnügyi összehasonlításban is. A tárgyi bizonyítás előretörése miatt biztosítani kell a még szakszerűbb és alaposabb szemlék megtartását, a bűnügyi technikai feladatok elvégzéséhez szükséges technikai, technológiai feltételeket, az újszerű ismeretek elsajátítására alkalmas képzési hátteret.

Ezen felül vizsgáltam, hogy jelenleg hazánkban milyen szervek végzik a közlekedési bűncselekmények nyomozását, illetőleg speciálisan a balesethelyszínelő - és vizsgálati munkát. Megállapítottam, hogy minden megyében legalább négy-öt rendőrkapitányságon működik közlekedésrendészeti osztály, amelyek nemcsak a saját rendőrkapitányságuk illetékességi területén dolgoznak, hanem a megyéket felosztják annyi részre, ahány közlekedésrendészeti osztály van, és lehetőleg az osztályok azonos nagyságrendű területet kapnak.

Nyilvánvalóan a megyei jogú városokban jóval nagyobb a leterheltség közlekedésrendészeti szempontból is, mint a többi rendőrkapitányságon. A Budapesti Rendőr-főkapitányság (BRFK) speciális több tekintetben is. A közlekedésrendészeti feladatok centralizáltak, a BRFK Közlekedésrendészeti Főosztály hatáskörébe vannak utalva, valamint a közlekedésrendészeti szervek közül egyedül végez titkosszolgálati felderítést. A BRFK Közlekedésrendészeti Főosztályán a leterheltség óriási, hazánkban nem is lehet hasonlítani, csak önmagához. A megyékben, ha a közlekedési szerveknél felmerül igény titkosszolgálati módszerek alkalmazására, akkor a felderítő osztályok és a bűnügyi osztályok közreműködését kéri.

Összességében azt lehet megállapítani, hogy a közlekedési bűncselekményekben döntően a közlekedési szervek nyomoznak. Előfordulnak olyan rendőrkapitányságok, ahol a közlekedés biztonsága elleni bűncselekményekben (Btk. 184. §) a bűnügyi, illetőleg a közrendvédelmi osztály beosztottai is végeznek nyomozási feladatokat. Például fénysorompók megrongálása, rézkábelek, akkumulátorok eltulajdonítása stb., illetőleg a járművezetés ittas vagy bódult állapotban - Btk. 188. § (1) bekezdés - esetén minden közterületi szolgálatot ellátó járőr intézkedhet, ha nem történt személyi sérüléses baleset. A Megyei Rendőr-főkapitány közbiztonsági helyettese a megyei közlekedési osztály kizárólagos illetékességét állapíthatja meg bármely közlekedési eseményben, ahol az elkövetett cselekmény tárgyi súlya, az elkövető személye, a bizonyítás eltérő vonásai, illetve egyéb tényezők ezt indokoltá teszik.

Vizsgáltam a közlekedési balesethelyszínelők - és vizsgálók felkészültségét, iskolai végzettségét. Megállapítottam, hogy döntő többségük elvégezte a Dunakesziben lévő

Oktatási Igazgatóságon működő egy éves balesethelyszínelő - és vizsgálati szakot. A megyei főkapitányságok közlekedésrendészeti osztályon dolgozó kiemelt közlekedési fővizsgálók többsége rendőrtiszti főiskolát végzett, vagy másoddiplomásként elvégezte az RTF rendőrszervező (tiszti) szaktanfolyamot, illetőleg többen végeztek jogtudományi egyetemet. A kezdők kivételével a többségük 5-15 év között, tehát huzamosabb ideje végzi ezt a munkát. A kiemelt fővizsgálók döntő többsége korábban balesethelyszínelő - és vizsgálóként dolgozott évekig, majd onnan került magasabb beosztásba a megyei főkapitányságra. Tapasztalt, jó szakemberek, igazi profi munkát végeznek.

1. 5. Az ismeretlen tettes felkutatása

Az ismeretlen tettes illetve tettesek felkutatása igen alapos, körültekintő munkát igényel. A kutatás során minden esetben kétirányú feladatot kell végrehajtani. Az egyik, kutatni az ismeretlen tettes, tettesek után, a másik pedig kutatni az elkövetés eszközéül használt ismeretlen gépkocsi után.

Az ismeretlen tettes utáni kutatásban sokat segíthet, ha megfelelő személyleírás áll rendelkezésre. A személyleírás megszerzését elsősorban a sértett és a tanúk részletes kihallgatása során kell biztosítani. A személyleírás alapján intézkedni kell a körözés elrendeléséről. Ha a tettes személye ismertté vált, de a hatóság elől megszökött vagy elrejtőzött, vele szemben elfogató parancsot kell kiadni. Indokolt esetben a tettes elfogása érdekében a média felhasználása is célszerű. Az elkövető felkutatását segítheti a ROBOTZSARU-NEO országos bűnügyi informatikai rendszer alkalmazása is az alábbi körben:

- a rendszerből kinyerhetőek a bűncselekmény időpontját megelőzően igazoltatott (körözési rendszerben ellenőrzött) személyek az igazoltatás helyére vonatkozóan;
- ha a közlekedési bűncselekmény elkövetője már volt büntetve és jó minőségű térfigyelő kamerafelvételek is rendelkezésre állnak, a ROBOTZSARU-NEO rendszeren belül működtetett Arckép- Azonosító Rendszer (ABIS) alkalmazásával kigyűjthetik, azoknak a rabosított (bűnügyi nyilvántartásba vett) gyanúsítottaknak az adatait, akiknek a rendszer a kamerafelvételen szereplő gyanúsítottal való azonosságát megállapítja;
- a rendszeren belül működtetett Kriminálisztikai Archívumban is végezhetnek kigyűjtést, mely tartalmazza valamennyi bűncselekmény kriminálisztikai ismérveit,

így a hasonló módon elkövetett közlekedési bűncselekmények adatait és elkövetőit is megismerhetik;

- további lehetőség a rendszeren belül az Elemzői Szövegbányász Rendszer, mellyel a bűncselekményre, az elkövetőre és az elkövetés eszközéül használt gépkocsira, tárgyakra vonatkozóan végezhetünk kutatást, mellyel megismerhetjük, hogy hol, mikor, kivel szemben folytattak hasonló bűncselekmény miatt eljárást.

A ROBOTZSARU-NEO rendszernek van még egy intranetes (az internet rendőrségi belső hálózata) felülete, amelynek NetZsarú a neve, ebben ugyancsak kutatást lehet végezni személyekre (tettes, tanú, sértett), ügyekre (közlekedési bűncselekmények) és tárgyakra (gépjármű). Amennyiben a gépkocsi rendszáma, típusa, színe ismert, tulajdonosának adatai a gépjármű-nyilvántartóból már a helyszínen lekérhetők. Szükség esetén közlekedési járőr küldhető a rendszám szerinti tulajdonos lakására. Rendszámtöredék esetén, rendszám-variációk alapján kell a nyilvántartás adatai segítségével a keresett járművet behatárolni, majd egyéb adatok felhasználásával kiválasztani. Az ismeretlen elkövető kilétének megállapítására mindenkor szükséges *körözés kibocsátása* még abban az esetben is, ha csak minimális adat áll rendelkezésünkre. Tanúkutatás szempontjából eredményre vezethet a sajtóban és más tömegkommunikációs eszközökben közétett *lakossági felhívás*.⁶⁵¹

A híváslisták elemzése egyre nagyobb jelentőséget kap, kaphat az egyes bűncselekmények felderítésében, bizonyításában - különösen az ismeretlen közlekedési bűncselekmények esetén - cáfolhat, vagy alátámaszthat vallomásokat, fényt deríthet kapcsolatrendszerekre, ezáltal segíthet az ismeretlen tettes közlekedési bűncselekmény elkövetőjének felderítésében. Ha ismertté válik az elkövető személye, de elrejtőzött, indokolt lehet hozzátartozóinak, baráti kapcsolatainak lakóhelyén figyelést végezni, vagy megalapozott gyanú esetén házkutatást végrehajtani.

1. 6. Megállapításaim a szakértői vizsgálatokkal kapcsolatban

A jogtudomány és az egyéb szaktudományok között kettős természetű oksági kapcsolat van, egyrészt kiegészítő viszonyt, másrészt kritikai funkciót jelent az igazságszolgáltatás szemszögéből.⁶⁵² Ennek egyik magyarázata a jogalkalmazói kompetencia-hiány, mely

⁶⁵¹ BÍRÓ Gyula, i. m. 234. o.

⁶⁵² FLECK Zoltán, *Igazságszolgáltatás a tudomány tükrében*, ELTE Eötvös Kiadó, Budapest, 2010., 11-15. o.

értelmezhető a bizonyítási feladatok megosztásaként is, ami az objektív döntés alapjául szolgál. A jog és a tudományok viszonyának fő eleme a valóság kutatása és a megállapítások tudományos alátámasztása. A közlekedési bűncselekmények vizsgálata során a tudományok jelentős segítséget adnak a ténymegállapítás pontos meghatározásában, illetve annak igazolásában egyaránt. A kirendelő hatóságok világos, pontos és kétséget kizáró véleményt várnak el rövid idő alatt. Ehhez hozzátartozik a vizsgálati módszerek jogi támadhatatlansága, a legkorszerűbb eljárások érvényesülése mellett. Sok esetben nehézséget okoz, hogy az elvárások egyszerre teljesüljenek. Egyik oka, hogy a hatóságok nem tudják felmérni hogyan, milyen anomáliák szükségesek ahhoz, hogy a követelményeiknek megfelelő választ kaphassanak. A másik ok, hogy a szakértők sem rendelkeznek az ismeretekkel, mely által az igazságszolgáltatás követelményeinek megfelelő választ adhatnának. Kétséget kizáró állítás, hogy az igazságszolgáltatás és a szakértői munka színvonala különösen növekedne, ha a szakértői tevékenységhez magasabb jogi ismeret szükségességét írná elő.⁶⁵³ A szakvélemény az igazságügyi szakértő ténymegállapításainak összessége, melyet a megfelelő szakértői módszer használata által alkot. A módszer a szakvéleményt realizáló szakértő felkészültségét érzékelteti. A szakértő helytelen módszer alkalmazásával vagy helyes módszer hibás felhasználásával hozza meg ténymegállapításait szakmai jártasságával kapcsolatban fenntartások akadhatnak.⁶⁵⁴ A közlekedési bűncselekmények nyomozásában döntően az igazságügyi orvos szakértők és a balesetelemző műszaki szakértők működnek közre. Hazánkban a közlekedési bűncselekmények nyomozása során szinte minden ügyben balesetelemző műszaki szakértő alkalmazására kerül sor, ami véleményem szerint több esetben nem indokolt, és ez nagy kiadást jelent a rendőrség⁶⁵⁵ számára. Javaslom, hogy a 23/2003. (VI. 24.) BM-IM együttes rendelet vagy a közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól szóló 60/2010. (OT. 34.) ORFK utasítás kiegészítésével kellene szabályozni az indokolt szakértői kirendeléseket.

⁶⁵³ KRAJKOVICS Pál, *Gondolatok az igazságügyi orvostan és a jogtudomány kapcsolatáról*, In: Orvosok és jogászok a büntető igazságszolgáltatásban, Dezső László Emlékkönyv, (szerk.: TREMMEL Flórián, MÉSZÁROS Bence, FENYVESI Csaba), Pécs, 2005.

⁶⁵⁴ ERDEI Árpád, *Tény és jog a szakvéleményben*, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1987., 104. o.

⁶⁵⁵ Ellenőrzési szolgálat vezetőjeként minden évben vizsgáltam a szakértői kirendelések indokoltságát és nagyságrendjét, mely évenként körülbelül 300 millió Ft volt. Főkapitányi intézkedéssel szabályozásra került, hogy minden várhatóan 100000 Ft fölötti szakértői költség esetén a gazdasági igazgató ellenjegyzése szükséges a kirendelésekkor.

1. 7. Megállapításaim a közúti közlekedési balesetek csökkenésével kapcsolatban

Vizsgáltam, hogy 2008, 2009, 2010 és 2011. évben miért csökkent jelentős mértékben a személyi sérüléssel járó balesetek száma; illetőleg minek köszönhető, hogy jóval kevesebben haltak meg közúti balesetben; valamint azt, hogy mit lehet tenni a balesetek további csökkentése érdekében. Megállapítottam, hogy tekintettel a közlekedésbiztonság helyzetének a korábbi éveket jellemző alakulására, elengedhetetlenné vált a közlekedést szabályozó jogszabályok változtatása. A kormányzat 2007 végén átfogó intézkedéscsomagot bocsátott ki a közlekedésbiztonság javítására, melynek egyik legjelentősebb és legnagyobb hatást kiváltó eleme az úgynevezett „objektív felelősség” elvének a magyar jogrendbe történő bevezetése.

Az objektív felelősség elve a gépjármű üzemben tartójának, illetve a gépjárművet használatra átvevő személynek a felelősségét állapítja meg meghatározott közlekedési szabálysértések elkövetése esetén.

Az új jogintézmény gyakorlatilag azt biztosítja, hogy a meghatározott - jellemzően a kiemelt súlyosságú, illetve gyakran előforduló - szabálysértések elkövetését minden esetben szankció kövesse még akkor is, ha a járművezető személyét valamely oknál fogva nem sikerült tisztázni. A rendőrséget dicséret illeti, hogy következetesen az elmúlt négy évben érvényt szereztek az új jogszabálynak, s ez által jelentősen csökkentek a közúti közlekedési balesetek. Kifogásolom azonban, hogy nem állapítják meg a közlekedési szabálysértések elkövetőjét, pedig akkor lehetőség lenne a járművezetéstől való eltiltásra is, amely szintén a megelőzést szolgálná.

2008, 2009, 2010 és 2011⁶⁵⁶ évek adatai azt mutatják, hogy jó úton haladunk, ebben az irányban kell további lépéseket, intézkedéseket tenni. Elkészült hazánk új akcióprogramja, a „Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram” 2011-2013 egy évtizedes vállalás teljesítését alapozza meg. Az Akcióprogramban szerepel, hogy Magyarország saját szándékából és uniós tagállamként arra törekszik, hogy a 2010. évi szinthez képest 2020-ig felére csökkentse a közúti balesetek halálos áldozatainak számát. Egy évtized olyan időtáv, amelyen már mérhető hatása lehet a szemléletformálásnak is. A szigorú ellenőrzés és

⁶⁵⁶ Szerencsére 2011. év előzetes adatai alapján lényegesen csökkent a halálos (2010-ben 740-en, 2011-ben 646-an haltak meg hazánk közútjain) és súlyos sérüléssel járó közúti balesetek száma. Az elemzések azt mutatják, hogy kevesebbet autózunk- talán a magas üzemanyagár miatt is-, lassabb, megfontoltabb tempóban. Természetesen ebben fontos szerepet játszik a gyorsforgalmi autópályák hálójának bővítése, az utakon folyamatosan tapasztalható sebességmérés.

szankcionálás, a forgalomtechnikai fejlesztések mellett tíz évre előre tekintve felértékelődik az érthető, elsajátítható szabályozás és a közlekedésre nevelés szerepe. Az intézményes oktatásnak⁶⁵⁷ az a jogosítványszerzésig a szabálykövető közlekedési magatartásra kell felkészíteni.

1. 8. A közlekedési bűncselekmények során alkalmazott mediációval kapcsolatos megállapításaim

Vizsgáltam a mediáció alkalmazását a közlekedési bűncselekmények⁶⁵⁸ alakulásában. A közvetítői tevékenységet, vagy más néven mediációt a hazai munkajogban, közigazgatási jogban már alkalmazzák, büntetőjogunkban azonban csak 2007. január 1-jén került bevezetésre. A büntetőeljárásnak ezt az új alternatíváját ezért szándékoztam bemutatni.

Megállapítás: A gyakorlati tapasztalatok azt mutatják, hogy a felek közlekedési bűncselekmények tekintetében állapodnak meg a legkönnyebben. 2007-ben a mediációra utalt közlekedési bűncselekmények 48 %-ban megállapodás született, ugyanez az adat vagyon elleni bűncselekmények tekintetében 38 %, személy elleni bűncselekmények tekintetében csak 13 %.⁶⁵⁹ Oka: a közlekedési bűncselekményeket elkövető személyek döntő többsége büntetlen előéletű - magasabban képzettek, mint a vagyon elleni, illetőleg a személy elleni bűncselekmények elkövetői, valamint a sértettek egy része, családtagjai, ismerősei; más része, aki ismeretlen is, könnyebben meg tud bocsátani.

1. 9. A gépjárművezető képzés és vizsgáztatással kapcsolatos megállapításaim

Vizsgáltam a gépjárművezető képzés és vizsgáztatás helyzetét. Megállapítottam, hogy a gépjárművezető képzés - és vizsgáztatás a közlekedésbiztonság javításának az egyik „alapkőve”. Hazánkban sajnos a gépjárművezető képzés csak azt tartotta fontosnak, hogy a vizsgázó sikeresen abszolválja a vizsgát, de tudás nem áll mögötte. Ez a vizsgázók döntő többségét érinti. A tanulóval azt gyakoroltatják, hogy melyik a helyes megoldás, hogy a három lehetséges válasz közül ki tudja keresni a megoldást. Már évek óta javasoltam, hogy jelentősen kell szigorítani a gépjárművezető képzést - és vizsgáztatást. Jelentős sikerként

⁶⁵⁷ Az Akcióprogramban szereplő döntés teljesen egybeesik az általam javasolt közlekedési ismeretek egész életen át tartó tanításával - tanulásával.

⁶⁵⁸ Hazánkban közvetítő eljárás elrendelése összesen: 2007: 2451; 2008: 2976; 2009: 3148 ügyben került sor.

⁶⁵⁹ BECK L., FLECK Z., GYULAVÁRI Á., IVÁNYI K., KÁNYA K., NAVRATIL Sz., WAGNER J., *A büntető ügyekben alkalmazható közvetítői tevékenység ... i. m.*, 136. o.

értékelem, és nagyon fontosnak tartom, hogy 2010. szeptembertől az országban öt helyen, egyetemen képzik a gépjárműoktatókat. A színvonalas közúti járművezetői szakoktató képzés alapvetően meghatározza a minőségi járművezetői képzést. Jónak tartom, hogy egy új - a mennyiség helyett a minőséget szem előtt tartó - járművezető szakoktató-képzési rendszer van kialakulóban, melynek következtében a jövőben jelentős javulás várható. Javaslom, hogy ezzel együtt a gépjárművezető képzés sokkal magasabb színvonalú legyen. Nemcsak azt kellene tudni a vizsgán a vizsgázónak, hogy melyiket jelölje meg a három lehetséges válasz közül, hanem tudja az előzés feltételeit, hol tilos előzni, az elsőbbség, kanyarodás, a vasúti átjárón történő áthaladás szabályait stb., egyszóval a teljes KRESZ anyagát a vezetéselmélettel és a szükséges műszaki, illetőleg egészségügyi ismeretekkel együtt. Ezért a számítógépes elméleti vizsga előtt rövid, 2-3 perces szóbeli vizsgát is kellene tenniük („beugrókérdések”). Ezen kívül a képzés során oktatni kell (kellene) olyan ismereteket, mint például közlekedési bűncselekmények, szabálysértések, objektív felelősség, előéleti pontrendszer, baleset-megelőzés.

A képzésnek a biztonságos járművezetéshez nélkülözhetetlen elméleti és gyakorlati ismeretek átadását kell biztosítania. A közlekedési szabályok megfelelő ismerete nélkül ugyanis önkéntes jogkövető magatartás sem létezik. Megítélésem szerint hazánkban a közlekedők jelentős része a KRESZ szabályait az elvárható minimális szinten sem ismerik.⁶⁶⁰

A gépjárművezető képzés és vizsgáztatás rendszerének jelenleg komoly hiányosságai vannak, melyet az is jelez, hogy az elmúlt években mind az elméleti, mind a gyakorlati vizsgák eredményessége visszaesett, s a tevékenység szakszerű, megfelelő tartalommal kitöltött végzésében az érdekeltség hiánya tapasztalható.

Ezért egy olyan korszerű, hatékony képzési és vizsgáztatási rendszer megvalósítása szükséges, mely minőségi szolgáltatással párosul. A kialakítás folyamatában figyelembe kell venni a külföldi tapasztalatokat, és az alkalmazott legjobb gyakorlatokat.

⁶⁶⁰ 2010. évben az OPSZ elnöksége döntésének megfelelően hazánk valamennyi polgárőre képzésben részesült, és annak zárásaként polgárőr alapismeretekből vizsgát kellett tennie. Egyértelműen kijelentették, hogy a KRESZ-vizsga óta soha senki nem tartott részükre közlekedési ismeretekből előadást, és a legtöbb település kérte, külön 6-8 óra keretében a KRESZ-ismeretek teljes felfrissítését. Az egyetemi hallgatók viszonylatában még rosszabb a helyzet. Körülbelül 3500 hallgatónak, egybehangzó véleménye, hogy a KRESZ-vizsgára való 2-3 napos felkészülés után – többen hibapont nélkül – sikeres vizsgát tettek. Valamennyi vizsgakérdést a számítógépen 3-4 alkalommal gyakorolták, és csak az volt a céljuk, hogy az általában három kérdés közül megjegyezzék, melyik a helyes válasz, de fogalmuk nincs a KRESZ szabályairól. Fiataljaink a szabályokat nem ismerik, és úgy közlekednek, hogy ezáltal okozói vagy sértettjei lesznek a bekövetkező baleseteknek. Csak az iskolarendszerű képzésben lehet alapos tudást szerezni és felkészíteni a gyermek- és fiatalkorúakat a szabályos közlekedésre.

1. 10. Javaslom a közlekedési ismeretek egész életen át tartó tanítását-tanulását⁶⁶¹

Hazánk általános iskoláiban jelenleg döntően rendőrök, és polgárőrök oktatják a gyermekeket a közlekedési ismeretekre, a bűn- és baleset-megelőzésre.

Bevezetésként szeretném rögzíteni, hogy az „Egy iskola – egy polgárőr”, valamint az „Iskolarendőr” kezdeményezésekkel messzemenően egyetértek, azt folyamatosan fejleszteni kell, hogy a jövőben valamennyi iskolában legyen kapcsolattartó rendőr és polgárőr. Azt viszont mindenkinek tisztán kell látni, hogy a rendőrségnek és a polgárőrségnek is számos más feladata van – bár kétségtelenül az egyik legfontosabb a gyermekek képzése, oktatása és életük, testi épségük, biztonságuk védelme –, és nem tudja folyamatosan az iskola valamennyi tanulóját képezni. A megoldás egyszerű: a lehető legrövidebb időn belül be kell (kellene) vezetni a közlekedési ismeretek egész életen át tartó tanítását és tanulását. Ebben a folyamatos képzésben a bűn- és baleset-megelőzésnek elsődleges szerepet kell biztosítani.

Bízom benne, kormányunk egyik fontos célkitűzése lesz a közeljövőben, hogy minden ember egész életén át folyamatosan tanulja, sajátítsa el a közlekedési ismereteket, és tartsa be a szabályokat. Már az óvodában a pedagógusok egyik fontos feladata kell, hogy legyen az óvodás korú gyerekek intenzív képzése, tanítása, szabályos közlekedésre nevelése. Az óvodapedagógusoknak kötelezően kellene előírni a pedagógiai felsőfokú intézményekben, hogy záróvizsgával legyen kötelező abszolválni a közlekedési ismeretek tantárgyat, így a megfelelő szakismeret birtokában az óvodás korú gyerekeket jó színvonalon tudnák képezni. Rohanó, pénzorientált, veszélyes világunkban a közlekedésbiztonságra nevelés az általános- és középiskolákban is nehezen foglalja el méltó helyét, pedig a közlekedést itt is kötelező tantárgyként kellene tanítani. Csak egy példa: matematikából vagy történelemből, ha a gyerek elégtelent kap, mert nem készült, még lehetősége van javítani, lehet belőle világhírű matematikus vagy történész. Ezzel szemben, aki a közlekedési ismeretek hiányában, a közlekedésben hibát követ el, életével fizethet érte, itt már az élet nem ad lehetőséget a javításra. Tizenkét éves korban minden iskoláskorú gyermeknek a

⁶⁶¹ Az egész életen át történő tanulást már több szakember, kutató támogatja, de az ezzel kapcsolatos elképzelések között jelentős különbségek vannak. Én egyértelműen azt az álláspontot képviselem, hogy a közlekedési szabályokat maradéktalanul meg kell tanulni, mert aki nem ismeri a szabályokat, annak esélye sincs betartani. Természetesen azzal én is egyetértek, hogy nem csak a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendeletet kell tanulni, hanem ezzel együtt a vezetélméletet, és legalább ilyen fontos a gyakorlati ismeretek készség szintjén történő elsajátítása, (BÍRÓ Gyula, *„A közlekedés biztonságának ... i. m., 18. o.)*

kerékpározás szabályaiból – elméleti és gyakorlati – vizsgát kellene tenni. Tizennégy éves kortól minden fiatakorúnak segédmotoros kerékpározás szabályaiból vizsgát kellene tennie, és megszereznie a vezetői igazolványt. A középiskolákban – bár ott is nagyon leterheltek a pedagógusok és a tanulók is – kötelező tantárgyként kellene tanítani a közlekedési ismereteket és tizennyolc éves korig megszerezni a „B” kategóriára jogosító vezetői engedélyt. Hazánk teherbírásától függően, amikor lehetősége lesz rá, a magyar államnak kellene magára vállalnia e tekintetben is a képzési költségeket. (Természetesen addig, amíg az állam nem fedezi a költségeket, sem a vezetői igazolványt, sem a „B” kategóriás vezetői engedélyt nem lehet kötelezően előírni – de tanítani igen.) Az egyetemeken csak szabadon választható tantárgyként tudom elképzelni a közlekedési ismeretek oktatását. Felnőttképzés keretében legalább ötévenként mindenkinek minimális 12 órás továbbképzésen kellene részt vennie, ahol felfrissítené a közlekedési ismereteit. A folyamatos képzések eredményeként – kb. 10-15 év távlatában – hazánkban jelentősen magasabb szintre emelkedne a közlekedési kultúra, a szabályok betartása, ami nem kényszer hatásaként, hanem mindenkinek a tudatából eredne. Amíg ez a folyamatos képzés nem történik meg, a lehető legnagyobb szigorral kell felelősségre vonni azokat a személyeket, akik nem tartják be a közlekedési szabályokat, különösen, akik durván megszegik.

1. 11. Javaslataim a balesetek - közlekedési bűncselekmények, szabálysértések - további csökkentése érdekében

A jövőben is folytatni kell a fokozott közúti ellenőrzéseket, melynek célja a magyar közutak közlekedésbiztonságának javítása, valamint annak elérése, hogy a közúti közlekedési balesetek száma, súlyossági foka, valamint a meghalt és megsérült személyek száma tovább csökkenjen. Kiemelt figyelemmel kell lenni a gépi meghajtású kétkerekű járművek közlekedésére, mert az utóbbi időben – annak ellenére, hogy a balesetek száma összességében csökken – az általuk okozott balesetek száma emelkedik.

A motorkerékpárosok és a segédmotoros kerékpárosok ellenőrzése során a területi és helyi rendőri szerveknek kiemelt figyelmet kell fordítani a járművezetői jogosultság (vezetői engedély, illetve megfelelő járművezetői kategória meglétére), a bukósisak használatára, a megengedett sebesség betartására, a hatósági engedély meglétére, érvényességére, a jármű műszaki állapotára, a hatósági jelzés elhelyezésére, a személyszállításra vonatkozó

szabályok betartására, valamint az ittas, illetve bódult állapotban történő járművezetés ellenőrzésére.

Megállapítható,⁶⁶² hogy a sebességtúllépés továbbra is a közúti balesetek és a tragédiák első számú oka, hiszen az elmúlt évben a személysérüléssel közúti balesetek 27 %-ának a hátterében még mindig az abszolút, illetve a relatív gyorshajtas állt. Ez az arány a tragédiák vonatkozásában még magasabb. Ez teszi szükségessé, hogy a rendőrség a közúti ellenőrzések során a gyorshajtasok visszaszorítását továbbra kiemelten kezelje, továbbá megfelelő fejlesztéseket hajtson végre a sebességmérő eszközök vonatkozásában. Az ittasan okozott közúti balesetek száma évek óta csökkenő tendenciát mutat, ugyanakkor ezeknek, a baleseteknek az összes személysérüléssel közúti baleseten belüli aránya még mindig meghaladja a 11 %-ot.

A járműüket szeszestől befolyásolt állapotban vezetőket, továbbá az ittas gyalogosok potenciális veszélyt jelentenek a többi közlekedő részére, ezért az ittas járművezetés visszaszorítása társadalmi érdek. Ez az alapja annak, hogy a rendőrség – számos uniós tagállam gyakorlatával megegyezően – a leállítási jellegű közúti ellenőrzései során általános jelleggel alkalmazza a légalkohol mérést.

A kerékpáros közlekedés kérdésköre ugyancsak a rendőrség által kiemelten kezelt feladatok közé tartozik. Ennek oka, hogy a közúti közlekedés legvédtelenebb képviselői közé tartozó kerékpárosok részaránya különösen magas a balesetek okozásában (2010-ben 11 %), jelentősen meghaladva a kerékpárosoknak a közúti forgalmon belüli tényleges arányát.

Riasztó továbbá, hogy a személygépkocsi vezetőket követően a kerékpárosok okozzák a legtöbb balesetet, többet, mint az autóbusz- és a tehergépkocsi-vezetők összesen!

Vizsgáltam a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramot (2008-2010),⁶⁶³ mely, ha nem is teljesen, de alapot adott arra, hogy továbblépünk. A preventív tevékenységnek alapvetően a kiemelt közlekedésbiztonsági célterületekre kell irányulnia. A baleset-megelőzési prioritásokat szükséges meghatározni:

- a sebességtúllépések visszaszorítása,
- az ittas járművezetés visszaszorítása,
- a gyalogos balesetek megelőzése,

⁶⁶² Forrás: www.baleset-megelozes.eu (Letöltés ideje: 2011.11. 26.)

⁶⁶³ A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram (2011-2013) egyik legfontosabb közlekedésbiztonsági feladata az ellenőrzések gyakoriságának fokozása, hatékonyságuk és minőségük javítása, a rendőrség jelenlétének láthatóbbá tétele.

- passzív biztonsági eszközök (biztonsági öv, biztonsági gyermekülés, láthatósági mellény) használatának ellenőrzése,
- elsőbbségi jog meg nem adása, szabálytalan előzés, és kanyarodás megelőzése, ill. kiszűrése.⁶⁶⁴

Hazánknak Ausztriához hasonlóan – ahol jelenleg ezer traffipax dolgozik – el kell érni, hogy közútjainkon nagyságrendekkel több sebességellenőrző traffipax működjön, rövid időn belül akár ezer is. Franciaország példáját követve a gyorsajtások miatt befolyt bírságokból újabb sebességmérőket kellene vásárolni. A nemzeti közlekedéspolitikai célkitűzések teljesítése, a személysérüléssel közúti balesetek és a halálos áldozatok számának csökkentése a folyamatos közlekedésre neveléssel és képzéssel, valamint a szabálysértő magatartásokkal szembeni hatékony fellépéssel érhető el.

Az ezredfordulót követő évek közlekedésbiztonsági folyamatai arra hívják fel a figyelmet, hogy az alábbi három területen kifejezetten aggasztó trend kezdett kibontakozni. Ezek a motorkerékpáros közlekedés biztonsága, az idős személyek közlekedésének biztonsága, és az autópályák közlekedésének biztonsága.

Hazánkban a baleset-megelőzés legfőbb célja az lehet, hogy a rendelkezésre álló személyi, anyagi és tárgyi-technikai feltételrendszerének megfelelően a jövőben hozzájáruljon ahhoz az állampolgári tevékenységhez, mely arra irányul, hogy javuljon hazánk közlekedésbiztonsági helyzete, s tovább csökkenjen a közúti balesetek, valamint az abban életüket vesztett személyek száma. 2011. és 2020. évek közötti irányelveit a közlekedésbiztonsági előírások és koncepciók alapján, a megszerzett szakmai tapasztalatok (hazai és külföldi) figyelembevételével szükséges meghatározni. A preventív tevékenység járuljon hozzá az uniós és a hazai célkitűzések teljesítéséhez.

A térfigyelő kamerák új eszközt jelentenek a bűnelkövetés észleléséhez, megakadályozásához, vagy a már bekövetkezett bűncselekmény körülményeinek és elkövetőjének felderítéséhez. Ma még a térfigyelő kamerák a bűn- és baleset-megelőzés, valamint a bűnüldözés legköltségesebb eszközei közé tartoznak, s alkalmazásuk esetén is szükség van élő munkaerőre – figyelőemberre. Angliában konkrét felmérés készült arról,

⁶⁶⁴ Az objektív felelősség bevezetése óta jelentősen csökkent a sebességtúllépés miatti személyi sérüléssel járó balesetek száma, de ugyanakkor az elsőbbségi jog meg nem adása - több megyében, így Hajdú-Bihar megyében is első helyre került -, valamint a szabálytalan előzés és kanyarodás miatt bekövetkezett balesetek száma.

hogy miközben egy nagyváros térfigyelő kamerákkal való ellátása óriási összegbe került, addig ezer kamerára egy bűncselekmény jut.

Fenti pro és kontra érvek mellett is kijelenthetjük, a térfigyelő kamerák felbecsülhetetlen értékű segítséget nyújtanak a megelőzésben,⁶⁶⁵ a bűncselekmény utólagos rekonstruálásában, az elkövető személyleírásának – így végső soron a kilétének – megállapításában, gépjárművének azonosításában, érkezési és távozási útvonalának felderítésében.

A külföldi állampolgárok által elkövetett közlekedési szabálysértések esetén a járművezetők jelenlegi szabályaink alapján csak kevés alkalommal kerülnek elmarasztalásra. A jövőre nézve ki kellene dolgozni, hogy a külföldiekkel szemben is minden esetben – a magyar járművezetőkhez hasonlóan – hatékonyan lehessen intézkedni. A felelősségre vonásokat indokolja, hogy a külföldi állampolgárok az elmúlt évek során hazánk területén nagyon sok közúti közlekedési balesetet okoztak. A balesetek között szerepel a „gyorshajtás, és egyéb ok” cím alatt az elalvás vezetés közben.

Az olyan országok állampolgárai esetében, ahol nem tartják be az áru- és személyszállítást végző gépjárművezetők vezetési és pihenőidejére vonatkozó előírásokat, az 561/2006 EK rendelkezéseit – mint például Ukrajna, ahol nem kötelező a sebességmérő műszer (tachográf)⁶⁶⁶ használata-, ha átlépik hazánk területét, legalább 9 óra pihenő időre kellene kötelezni a járművezetőt.

PhD dolgozatomban szerepel, hogy szigorúbbá vált a pontrendszer. Ez csak akkor fogja elérni a célját, ha a közúti ellenőrzések számának jelentős növelésével folyamatosan kiszűrjük a szabálytalan közlekedőket.

A médiának pozitívan kell hozzáállnia a változásokhoz, az utóbbi időben többé-kevésbé meg voltam elégedve a közlekedésbiztonság, baleset-megelőzés, közlekedési bűnözés tárgykörben közölt híradásaikkal. A közlekedők értesültek a változásokról, ezt továbbra is folytatniuk kellene.

⁶⁶⁵ Érd, megyei jogú városban, 2009-ben lett telepítve - 52 kamera hely, de csak 27 kamera van elhelyezve -, azóta a bűncselekmények száma, kb. 40%-ra csökkent.(Érdi Rendőrkapitányság hivatalos tájékoztatása alapján)

⁶⁶⁶ Az áru- és személyszállítást végző gépjárművezetők vezetési és pihenőidejére vonatkozó előírások megváltoztak. 2007. 04. 11-től a 3820/85 EGK rendelet helyett az 561/2006 EK rendelet előírásait kell alkalmazni. Az 561/2006 EK rendelet területi hatálya a Közösség, illetve Svájc és az Európai Gazdasági Térség. Ezen a térségen kívül az AETR megállapodáshoz csatlakozott országok területén továbbra is az AETR szabályai hatályosak.

Összegző megállapítás: Messzemenően egyet értek Irk Ferencsel abban, hogy a közlekedésbiztonság gyökeres és tartós javításához a „3E”⁶⁶⁷ mindegyikének összehangolt és középtávú koncepciójára van szükség. A közlekedés biztonságának érvényesülése elképzelhetetlen néhány alapelv garantálása nélkül. Ezek olyan kötelezettségek, amelyekhez valamennyi úthasználónak alkalmazkodnia kell. Kompetens szakemberek ide sorolják a következőket: Ne okozzon balesetet, sőt a személy- és vagyonbiztonságot se veszélyeztesse. Tegyen meg minden tőle elvárhatót a balesetek elhárítására, illetve a balesetek következményeinek mérséklésére. A közlekedés többi résztvevőjét közlekedésében indokolatlanul ne akadályozza és ne is zavarja.⁶⁶⁸

⁶⁶⁷ 1. Közlekedési felvilágosítás és nevelés ("Education"), 2. A kritikus baleseti helyek megszüntetése ("Engineering"), 3. Közúti ellenőrzés ("Enforcement")., (IRK Ferenc, *A közlekedésbiztonság helyzete nemzetközi kitekintéssel és a közlekedésrendészet továbbfejlesztésének lehetőségei, módszerei*. Rendészeti Szemle Különszám, 2010. március, 228-229. o.)

⁶⁶⁸ E fontos elvárások a bizalmi elvből és a KRESZ 3. § (1) bekezdés c) pontjából egyértelműen következnek.

2. Javaslatok jogszabályok módosítására

2. 1. KRESZ szabályainak vizsgálatával kapcsolatos megállapításaim

Vizsgáltam a közúti közlekedési szabályait, mert a biztonságos közlekedési rendszer alapfeltétele a megfelelő szabályozási környezet. A közúti közlekedés egyik meghatározó dokumentuma az 1/1975 (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól, közismert néven a KRESZ. Megállapítottam, hogy az 1976. január 1-jei hatálybalépése után eltelt időszakban 17 alkalommal módosult, ebből következően a rendelkezések áttekinthetősége nehezen követhetővé vált.

Egyes rendelkezések megfogalmazása indokolatlanul terjengős, mások megértése nehézséget okoz, ill. a konkrét szabályozás hiányosságából adódóan a szubjektív értelmezés lehetőségét teremti meg. Javaslom négy KRESZ szabály módosítását, de a terjedelmi okok miatt a tézisekben csak egyet szerepeltetek.⁶⁶⁹

2. 1. 1. Meddig tart a „Megállni tilos!” jelzőtábla hatálya?

Az értelmezés szempontjából a KRESZ három szakaszát kell megvizsgálni.

- KRESZ 14. § (6) bekezdése alapján a 14. § (1) bekezdés c) - g)⁶⁷⁰ pontjában említett jelzőtáblák hatálya a táblánál kezdődik, és a következő útkereszteződés kezdetéig tart – megjegyzés: az 1/1975 (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet hatályba lépésekor még nem szerepelt a „kezdetéig” szó,⁶⁷¹ azt a 2/1984 (I. 29.) KM-BM együttes rendelet iktatta be, tehát ha a jogalkotó szándéka a „Megállni tilos” táblára vonatkozóan az lett volna, hogy az útkereszteződés kezdetéig tartson, akkor a 15. § (2) bek. hatályát is módosította volna, – kivéve két esetet, de ezt most a probléma

⁶⁶⁹ További javaslataimat lásd BÍRÓ Gyula, *A közlekedés biztonságának ... i. m.*, 24-34. o.

⁶⁷⁰ KRESZ 14. § (1) bekezdés c) pontja „Megfordulni tilos”, d) „Sebességkorlátozás, e) „Legkisebb követési távolság” – ebből két tábla van, 1. ha a táblán a személygépkocsik jelképe van: azt jelzi, hogy az úton a járműveknek egymást a táblán megjelölnél kisebb távolságban követni tilos; 2. ha a táblán tehergépkocsik jelképe van, a tilalom az egymást követő járművek közül csak a 3500 kilogrammot meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsikra, valamint a vontatókra, a mezőgazdasági vontatókra és a lassú járművekre vonatkozik; f) „Előzni tilos”, g) „Tehergépkocsival előzni tilos”.

⁶⁷¹ Az eredeti 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet 10. § (6) bekezdésében még nem szerepelt a „kezdetéig” szó, hanem: (6) Az (1) bekezdés c), g) pontjában említett jelzőtábla hatálya a táblánál kezdődik és a következő útkereszteződésig tart, (nincs benne a kezdet szó, azt csak a 2/1984. (I. 29.) KM-BM együttes rendelet iktatta be! Hatályos: 1984. július 1-től.) kivéve, ha a jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő tábla ennél rövidebb távolságot jelöl meg vagy a (7) bekezdésben említett jelzőtábla a tilalmat előbb feloldja.

megoldása szempontjából szintén figyelmen kívül kell hagyni. A KRESZ ezen rendelkezése kivételes szabályként taxatív felsorolja azokat a jelzőtáblákat – 14. § (1) bekezdés c) - g) pontokban –, amelyek hatálya a táblánál kezdődik és a következő útkereszteződés kezdetéig tart, ebből logikusan következik, hogy a többi tilalmi jelzőtábla – ideértve a „Megállni tilos” jelzőtáblát is – hatályára általános szabályként az vonatkozik, hogy ha nincs benne a kezdet szó, akkor hatályuk a következő útkereszteződés végéig tart.

- KRESZ 15. § (2) bekezdés a „Megállni tilos” jelzőtábla hatálya a táblánál kezdődik, és a következő útkereszteződésig tart. A jogszabályban nincs benne a „kezdet” szó, tehát nyilvánvalóan úgy kell értelmezni, hogy a hatálya az *útkereszteződés végéig*⁶⁷² tart, kivéve három esetet, az a) - c) pontokban foglaltakat.
- KRESZ 40. § (5) bekezdés d) pontja alapján: „Tilos megállni körforgalmú úton, útkereszteződésben és az úttestek széleinek metszéspontjától számított 5 méter távolságon belül, *ha a közúti jelzésből más nem következik*; az útkereszteződésben az úttorkolattal vagy útelágazással szemben megálló járműre – ha ez a többi jármű bekanyarodását nem akadályozza – a tilalom nem vonatkozik. Értelmezve a jogszabályt, ez azt jelenti, hogy úttorkolattal vagy útelágazással szemben meg szabad állni, ha ez a többi jármű bekanyarodását nem akadályozza, de ha a közúti jelzésből más következik – ki van helyezve az útkereszteződés előtt a „Megállni tilos” jelzőtábla –, akkor tilos megállni az útkereszteződésben, mert a tábla hatálya az útkereszteződés végéig tart.

Ez a joghézag országosan óriási problémát okoz, és megosztja a jogalkalmazókat. Ez elsősorban a rendőröknek és a közterület-felügyelőknek okoz nagy jogértelmezési problémát, de természetesen az állampolgároknak, mint közlekedőknek is.

A jogszabály értelmezése

A KRESZ 15. § (2) bekezdésének értelmezéséhez áttanulmányoztam Pokol Béla: Jogelmélet Társadalomtudományi trilógia II. a jogszabály értelmezése című fejezetét.⁶⁷³ A

⁶⁷² BÍRÓ Gyula, BOTH János, *A közúti közlekedés szabályai*, Lícium-ART Kiadó, Debrecen, 2008., 54. o.

⁶⁷³ POKOL Béla, *Jogelmélet Társadalomtudományi trilógia II.*, Századvég Kiadó, Budapest, 2005., 217-240. o.

szerző mélyreható vizsgálatot folytatott és több ország jogrendszerét együttesen vette szemügyre, így 12 jogértelmezési alapot különített el, amelyekből a jogszabályok értelmét meghatározhatjuk. A felsorolt 12 jogértelmezési alapból példaként csak kettőt kívánok kiemelni terjedelmi és egyéb okok miatt.

- Hétköznapi, szó szerinti értelmezés: a szavak és kifejezések alapján történő értelmezésnél eldöntendő kérdés, hogy ha egy szónak speciális szakmai-technikai értelme van, akkor ezt előnyben kell-e részesíteni, vagy a szó általános, hétköznapi értelme az irányadó a jogalkalmazó számára. E dilemmára az egyes országokban eltérő gyakorlattal válaszolnak. A lengyel gyakorlatban, ha nincs explicit jogi definíció egy kifejezésre, a bírónak a hétköznapi értelmet kell elfogadnia. A franciában, ha ellentét áll fent egy szó hétköznapi és speciális-szakmai értelme között, az utóbbi az irányadó.⁶⁷⁴
- A jogalkotó akarata, szándéka szerinti értelmezés: Mivel ez is az egyik lehetséges része a tárgyalta értelmezési fajtának ezért azokban az országokban, ahol a törvény objektív céljával szemben ezt a szubjektív jogalkotási folyamatot tekintik mérvadónak, ott a jogszabály céljai után kutatást nemcsak a szövegében keresik, hanem különböző jogszabály-előkészítési anyagokban, és ennek tükrében igyekeznek feltárni a törvényhozók tényleges akaratát.⁶⁷⁵

A KRESZ 15. § (2) bekezdését vizsgálva nyilvánvalóan a jogalkotó akarata az volt, hogy a „Megállni tilos!” jelzőtábla hatálya az útkereszteződés végéig tartson, mert az útkereszteződésig tilos megállni és miért engedné, hogy éppen az útkereszteződésben lehessen megállni és várakozni, tekintettel arra, hogy főszabályként tilos megállni az útkereszteződésben és annak metszéspontjától számított 5 méter távolságon belül. A másik fontos érv, ami ennél is erősebb, hogy a 14. § (6) bekezdésben említett 6 jelzőtábla hatálya a táblánál kezdődik és a következő *útkereszteződés kezdetéig* tart, kivéve két esetet, amikor nem tart addig. E szakasznál a KRESZ pontosan fogalmaz, mert egyértelműen meghatározza, hogy a kezdetéig tart, így a jogalkotó a szándékát egyértelműen jelzi a 15. § (2) bekezdésnél, mert nem szerepel a kezdet szó, tehát a végig tart a „Megállni tilos!” tábla hatálya.

⁶⁷⁴ WRÓBLEWSKI, J., *Statutory Interpretation in Poland, Interpreting Statutes. A Comparative Study* (MACCORMICK, D. N., SUMMERS, R. S), Dartmouth, 1991. Aldershot. 262. o.; TROPER, M., GRZEGORZCYK, C., GARDIES, J.-L., *Statutory Interpretation in France*, Uo., 185. o.;

⁶⁷⁵ Uo., 522. o.

Összegezve: a hétköznapi szószerinti értelmezés alapján, ha az úttesten ki van helyezve a „Megállni tilos!” jelzőtábla az átlag emberben fel sem merül az, hogy az útkereszteződésben lehessen éppen megállni és várakozni. Mindenki előtt nyilvánvaló, hogy tilos megállni csak figyelmen kívül hagyja a tilalmi szabályt és szabálysértő módon – mivel nincs hely a közelben ahol szabályosan várakozni lehessen – megáll az útkereszteződésben. Ez csak egy védekezés részéről, hogy mentesüljön a szabálysértés elkövetésével járó jogkövetkezményektől. Az általam leírtak ellenére mégis az az érzésem, hogy egy bírósági eljárás során az ügyben eljáró bíróság könnyen juthat olyan következtetésre, ha a hatóságok sem tudnak egyértelműen állást foglalni a jelzőtábla hatálya kérdésében, akkor hogyan várható el az állampolgártól.

A KRESZ szabályait úgy kell megalkotni, hogy azok az első olvasatra érthetőek, világosak, egyértelműek legyenek. Egy átlag állampolgártól – laikustól – nem várható el, hogy értelmezze a jogszabályt. A KRESZ-t nem jogászoknak írják, hanem valamennyi állampolgárnak, mert mindenki közlekedik. A KRESZ szabályait a közlekedőnek meg kell (kellene) tanulni, elsajátítani a készség szintjén, és be is kell tartani a szabályokat.

2. 2. KRESZ felülvizsgálatának szükségessége

Vizsgáltam a közúti közlekedés szabályainak felülvizsgálatát, a szabályozás módosításának szükségességét. Az új szabályok hatályba léptetése, a meglévő rendelkezések pontosítása, egyértelművé tétele, valamint az időszerűtlenné vált elemek mellőzése a jogszabályi háttér módosítását igényli.

Megítélésem szerint az új KRESZ 1989 után közvetlenül és az attól kezdve eltelt huszonhárom év során már rég életbe kellett volna léptetni. Ezt több fontos indok is megkövetelte volna.

A jogalkotásról szóló törvény állapítja meg az állampolgárok alapvető jogait és kötelességeit, ezek feltételeit és korlátait, valamint érvényre juttatásuk eljárási szabályait. A KRESZ mindenkre vonatkozik, mert mindenki közlekedik. Az nyilvánvalóan helyes, hogy a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény felhatalmazza a mindenkori kormányt, hogy kormányrendeletben állapítsa meg a közúti közlekedés szabályait, mert ezt gyakran kell változtatni, módosítani, kiegészíteni, de az nem fogadható el, hogy két miniszter ilyen fontos jogszabályt alkothasson.

A közlekedés olyan rohamosan fejlődik, hogy évente szükséges a KRESZ módosítása illetve kiegészítése. Ezért legalább 10-15 évenként - megítélésem szerint - szükségessé válik egy új, az EU-elvárásoknak megfelelő KRESZ életbe léptetése.

2. 3. A romániai szabályozás vizsgálata

Vizsgáltam a romániai közlekedési bűncselekmények szabályozását, valamint az ilyen ügyek nyomozását. Megállapítottam, hogy a vizsgált román közlekedési büntetőjogi szabályoktól a hatályos büntetőjogunk sok lényegi eltérést mutat. Megítélésem szerint a hatályos magyar Btk. lényegesen kidolgozottabb, egységesebb, hiszen a törvényhozó a kettős (komplex) jogi tárgyára figyelemmel a közlekedési bűncselekményeket külön fejezetben szabályozta. Romániában a közúti közlekedési bűncselekmények a Közúti kódexben (Codul rutier - „román KRESZ”) szerepelnek - megjegyzem, a vasúti, vízi, légi a román Btk.-ban van elhelyezve -, viszont ha halál vagy súlyos sérülés történik, akkor a román Btk. (Codul penal) gondatlan emberölés, ill. testi sértés szakaszaiban (román terminológiával articol, azaz cikk) minősítik.

Megállapításom továbbá, hogy az ittas vezetés vonatkozásában a mi hatályos törvényünkkel sok hasonlóságot mutat. A gépi meghajtású járművezetés esetén Romániában akkor képez bűncselekményt a járművezető magatartása, ha a véralkohol-koncentráció 0,8 ezreléket meghaladja. Hazánkban szerintem ez is pontosabb a román gyakorlatnál, mert amellet, hogy 0,8 ezrelék felett a gépi meghajtású gépjármű vezetése mindig bűncselekmény, 0,51 ezrelék - 0,8 ezrelék között is lehet bűncselekmény, ha az igazságügyi orvos szakértő véleményében megállapítja a befolyásoltságot. Az új Btk. előterjesztésében pontosítja, továbbfejleszti, szigorítja a hatályos szabályozást. Indokolásában szerepel, hogy a tényállás meghatározza az elkövetés módját is: a tettes 0,50 gramm/liter ezrelék véralkohol-, illetőleg 0,25 milligramm/liter ezrelék levegőalkohol-koncentrációnál nagyobb értéket eredményező szeszes ital fogyasztásából származó alkohollal a szervezetében vezet.⁶⁷⁶

Romániában a közlekedési bűncselekmények nyomozása hasonló hazánkéhoz, a rendőrségen belül a közlekedésrendészeti osztályok feladata. A Büntető procedúratörvény (hazánkban Be.) és a Közúti kódex (Codul rutier) szabályozza nagy vonalakban a közúti

⁶⁷⁶ A tényállás megváltoztatását az tette szükségessé, hogy a korábbi tényállás a bűncselekmény megállapíthatóságához a járművezetéskor megkövetelte a tettes szeszes italtól befolyásolt állapotát, amely bizonyítás-elméleti visszasságokhoz vezetett. (Forrás: www.kormany.hu, Letöltés ideje: 2012.02.08.)

bűncselekmények nyomozásának lefolytatását. Hazánkban a többször módosított Be. és a módosított 23/2003. (VI. 24.) BM-IM együttes rendelet (NYOR) mellett egy mindenre kiterjedő „A közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárásokról szóló 60/2010. (OT 34.) ORFK utasítás” rendelkezik. A magyar szabályozás e tekintetben sokkal kidolgozottabb, részletesebb.

3. Magyar nyelvű összefoglaló

Dolgozatom elsődleges célja a közlekedési bűncselekmények nyomozásának objektív szemléletű bemutatása, de komplex módon az ezzel kapcsolatos bűn- és baleset-megelőzést is elemeztem. A dolgozat négy nagy részből áll. Következésképpen megvizsgáltam, hogy a Csemegi-kódextól hogyan szabályozták a közlekedési bűncselekményeket, és hogyan történt a nyomozásuk.

Az első részben indokolom témaválasztásomat és rövid alapvetést készítettem, majd röviden összefoglaltam a közlekedési büntetőjog fejlődését, valamint röviden a közúti rendelkezések egységes szabályozásának (KRESZ) a történetét.

A második rész történeti áttekintés a Csemegi-kódextól az 1978. évi IV. törvényig. A különböző korszakokban a közlekedési büntetőjog változásokkal párhuzamosan a közlekedési bűncselekmények nyomozását is bemutatom. Ebben a második részben a kutatási módszerem leginkább elméleti-történeti jellegű módszerként határozható meg.

A harmadik részben dolgoztam ki az értekezésem lényegét, a hatályos közlekedési bűncselekmények nyomozását. Hazánkban a közlekedési bűncselekményének számának alakulása a XXI. században egy viszonylagos állandóságot mutat. A közlekedési bűncselekmények helyszíni szemléinek lefolytatása, a közlekedési bűncselekmények vizsgálata ma hazánkban - az e tárgyban készült publikációk, bírák, ügyészek, rendőri vezetők elmondásai, valamint az általam hét évig vezetett Ellenőrzési Szolgálat megállapításai, illetőleg saját tapasztalataim alapján - jó színvonalú. Meg kell jegyeznem, hogy a közlekedési bűncselekmények felderítésére és vizsgálatára a nyomozó hatóságok mindig nagy energiát fordítanak, hiszen egyrészt a nyomozás csak akkor lehet eredményes, ha megfelelő számú és szakértelmű balesetvizsgáló és más közlekedési beosztottak (balesethelyszínelők, közlekedési járőrök), valamint társszervek beosztottai (bűnügyi nyomozók, közrendvédelmi járőrök) stb. vesznek részt az elkövető felkutatásában és az ügyek eredményes további nyomozásában. Másrészt a társadalom felől is az idő múlásával növekszik a nyomás, hogy az ismeretlenes ügyekben kézre kerüljön a tettes. Ennek érdekében a lehetőségekhez képest a legkorszerűbb eljárásokat és eszközöket alkalmazzák,

valamint a szakértői véleményekre is kellő hangsúlyt fektetnek a közlekedési nyomozószervek, továbbá az ügyvitel gyorsítására szolgáló számítógépes nyilvántartási rendszerek is fokozatosan az ország egész területén megjelennek és kerülnek alkalmazásra. A közúti közlekedési bűncselekmények közül emberi, erkölcsi értelemben leg súlyosabbnak azt ítélem meg, amikor az elkövető a helyszínt elhagyva embertársainak nem nyújt tőle elvárható segítséget, ezért foglalkozom külön a segítségnyújtás elmulasztásának és a cserbenhagyás egyes kérdéseivel, valamint a szintén mélyen elítélendő ittas vagy bódult állapotban elkövetett járművezetéssel. Tudományos szinten először - mintegy 15 év után - az értekezésemben publikálom e témával kapcsolatos kutatásom eredményeit. Fontosnak tartottam foglalkozni a bűnüldöző szervek nemzetközi együttműködésével az Európai Unióban, hiszen a határokon átnyúló megfigyelések (SVE 40. cikk), valamint a forrónyomon üldözés (SVE 41. cikk) keretén belül lehetőség van határokon keresztül folytatott üldözésre segítségnyújtás elmulasztásával járó halálos vagy súlyos sérülést okozó közúti közlekedési balesetek esetén.

Összességében az a megállapításom, hogy a közlekedési bűncselekmények helyszíni eljárásaival, felderítésével és vizsgálatával kapcsolatban eljáró közlekedési nyomozó szervek munkája az alapvető elvárásoknak megfelel. Álláspontom szerint a jövőben a folyamatos képzésekre, az eljárás szabályszerűségére, valamint az ismeretlenes ügyek viszonylatában az adatgyűjtés alaposságára kellene nagyobb gondot fordítani, hogy a nyomozás során fáradtságosan beszerzett információ a bírósági szakaszban bizonyítékként értékelhetőek legyenek.

A negyedik részben viszonylag rövid terjedelemben foglalkozom a közlekedéspolitikával, a közlekedésbiztonság és a baleset-megelőzés fontosabb kérdéseivel. Számomra a bűn- és a baleset-megelőzés mindig is a legfontosabb volt. Irk Ferenc professzor úr szavaival élve a *„Közlekedésbiztonság, baleset megelőzés, közlekedési bűnözés a harmadik évezrednek is örökzöld témája marad.”* A dolgozatomban e részében bemutatom a magyarországi közúti közlekedésbiztonság alakulását 1990-től 2010-ig. 2008-tól 2010-ig a balesetmegelőzés terén jelentős javulás következett be. Hazánk teljesítette a vállalását, hogy 2001 és 2010 között 30%-ra csökkenti a közúton meghalt személyek számát. Ez nemzetközi viszonylatban is kiemelkedő eredménynek, csökkenésnek felel meg. Írok a megoldandó feladatokról, valamint a közlekedésbiztonság javítása érdekében hozott intézkedésekről, illetőleg az EU elvárásairól.

További hathatós, rendkívül szigorú intézkedéseket kell meghozniuk a mindenkori kormányoknak, még akkor is, ha ezek nem népszerűek. Jelenlegi kormányunk is világosan látja a problémát és a 2011-13 évekre szóló közúti közlekedésbiztonsági akcióprogramjában szerepel, hogy 2020-ig -a 2010. évi 740-hez képest- a felére kell csökkenteni a közúti közlekedési balesetek halálos áldozatainak számát.

4. Idegen nyelvű összefoglaló

Zusammenfassung

Erstrangiges Ziel meiner Doktorarbeit ist es, die Ermittlungshandlungen bei Verkehrsdelikten objektiv darzulegen. Die Arbeit gliedert sich in vier Abschnitte. Ich habe rückverfolgend untersucht, wie die Verkehrsstraftaten beginnend mit dem Csemegi-Kodex (GesArt. V von 1878) geregelt und die Ermittlungen durchgeführt wurden.

Im ersten Abschnitt begründe ich meine Themenwahl und mache eine kurze Grundlegung, anschließend fasse ich die Entwicklung des Verkehrsstrafrechtes zusammen.

Abschnitt zwei ist ein historischer Überblick vom Csemegi-Kodex (GesArt. V von 1878) bis zum Gesetz Nr. IV vom Jahr 1978. Ich stelle auch die Ermittlungshandlungen bei Verkehrsdelikten dar, gleichzeitig mit den Änderungen des Verkehrsstrafrechts in den verschiedenen Zeitabschnitten. In dem zweiten Abschnitt bediene ich mich einer eher als theoretisch zu bezeichnenden historischen Methodik.

In Abschnitt drei behandle ich das Wesensstück der Arbeit, nämlich die Ermittlungshandlungen bei Verkehrsdelikten nach geltendem Recht. Die Entwicklung der Zahl der Verkehrsdelikte in Ungarn im 21. Jh. zeigt eine gleich bleibende Tendenz. Die Durchführung von Tatortbesichtigungen, die Ermittlungen wegen Verkehrsstraftaten werden heute in Ungarn - wie man anhand von bedeutsamen Veröffentlichungen in diesem Themenbereich, auf Grund von Feststellungen aus unserer internen Aufsichtskontrollen über diese Tätigkeiten, Meinungen von Richtern, Staatsanwälten, polizeilichen Führungskräften und meiner Erfahrungen hierauf schließen kann - auf hohem Niveau vorgenommen.

Hier muss ich bemerken, dass die Ermittlungsbehörden bei der Aufklärung und Untersuchung der Verkehrsdelikte immer viel Energie aufwenden, denn die Ermittlungsarbeit kann nur zum gewünschten Ergebnis führen, wenn angemessen viele und ausgebildete Unfallermittler und Verkehrstreifenbeamte, sowie etwa Kripoermittler an der Entdeckung der Täterperson und den weiteren Ermittlungshandlungen bei

Verkehrsdelikten beteiligt sind. Andererseits wächst auch seitens der Gesellschaft der Druck, dass man in den Strafsachen gegen unbekannte Täter die Täterperson möglichst bald aufgeklärt und gefasst wird. Hierzu werden nach Möglichkeit modernste Verfahren und Instrumente verwendet, und die Ermittlungsbehörden legen bei Verkehrsdelikten den nötigen Wert auf die Sachverständigengutachten, weiters finden zur Beschleunigung der Sachbearbeitung computergestützte Registerierungssysteme im gesamten Staatsgebiet Ungarns allmählich Anwendung. Von den Verkehrsdelikten betrachte ich als menschlich und moralisch gesehen am schwerwiegendsten diejenigen Delikte, wo der Täter den Unfallort verlässt und seinen Mitmenschen die von ihm zu erwartende Hilfeleistung unterlässt, deshalb befasse ich mich auch gesondert mit den Fragen der Fahrerflucht und der unterlassenen Hilfeleistung, sowie mit Problemen der Trunkenheit am Steuer und des Betäubungsmittelinflusses im Verkehr, die ebenfalls schwer zu verurteilen sind.

Auf wissenschaftlicher Ebene veröffentliche ich zum ersten Mal nach etwa 15 Jahren in dieser Abhandlung meine Forschungsergebnisse zu diesem Thema. Ich erachtete es als wichtig, mich mit der internationalen Zusammenarbeit der Strafverfolgungsbehörden innerhalb der Europäischen Union zu befassen, denn nur im Rahmen der grenzüberschreitenden Observationen (Artikel 40 SDÜ) und der Nacheile (Artikel 41 SDÜ) wird es möglich gemacht, die Verfolgung über die Landesgrenzen hinweg im Falle von Verkehrsstraftaten mit tödlichem Ausgang oder schweren Personenschäden infolge unterlassener Hilfeleistung fortzuführen.

Zusammenfassend kam ich zur Feststellung, dass die Tätigkeit der Verkehrsermittlungsbehörden, was deren Vorgehensweise bei Entdeckung und Ermittlung der Verkehrsdelikte einschließlich des Verfahrens am Unfallort grundsätzlich den Erwartungen gerecht werden kann.

Nach meinem Standpunkt sollte man zukünftig auf ständige Fortbildungsmaßnahmen, die Rechtmäßigkeit des Verfahrens sowie auf die Gründlichkeit der Datensammlung im Hinblick auf die Strafsachen mit unbekannter Täterschaft größere Sorgfalt widmen, damit die mit viel Mühe beschafften Informationen im Lauf des Gerichtsverfahrens als Beweismittel verwertet werden können.

In Abschnitt vier befasse ich mich etwas eingehender mit der Verkehrspolitik, mit den wichtigsten Fragen von Verkehrssicherheit und Unfallverhütung. Für mich galt schon immer die Vorbeugung von Straftaten und Verhütung von Unfällen als erstrangige Aufgabe. Mit den Worten von Professor Ferenc Irk "auch im dritten Jahrtausend bleiben Verkehrssicherheit, Unfallverhütung sowie Verkehrskriminalität ständig wiederkehrende Themen." Wann kann man wohl in Ungarn ein Sicherheitsniveau erreicht haben, das wenn auch nicht ein solches in Skandinavien oder Großbritannien aufweist, jedoch ein solches von Deutschland, Österreich und der Schweiz, die mit Ungarn die intensivsten Beziehungen pflegen. Die vorläufige Prognose der Verkehrssicherheit des Ungarischen Polizeipräsidiums (ORFK) des Ungarischen Komitees für Unfallverhütung wurden veröffentlicht. Die Führungskräfte des Präsidiums charakterisierten das Jahr 2008 als "ein lange ersehntes Jahr", was die Entwicklung der Straßenverkehrssicherheit anbelangt. Eine günstige Tendenz weisen auf praktisch alle Prognosedaten, die die wichtigsten und bestimmenden Bereiche der Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle betreffen, von den Unfällen mit tödlichem Ausgang bis zu den Unfällen mit alkoholisierten Fahrern. Von größter Bedeutung ist aber, dass es gelungen ist, die Zahl der bei Verkehrsunfällen Getöteten von 1232 im Jahr 2007 auf 970 im vergangenen Jahr zu senken. Das heißt, es ist geglückt, 262 Menschenleben zu erhalten. Dieses Ergebnis gilt auch im internationalen Vergleich als eine hervorragende Reduzierung.

In diesem Teil meiner Arbeit präsentiere ich die Entwicklung der Verkehrssicherheit auf Ungarns Straßen im Zeitraum von 1990 bis 2008. Ich schreibe über die bevorstehenden Aufgaben, die Maßnahmen, die im Interesse der Stärkung der Verkehrssicherheit getroffen wurden sowie über die Erwartungen der EU.

Angesichts der Themenwahl meiner Arbeit sowie die Schranken des Umfanges der Schilderung verweise ich nur auf die Praxis anderer Staaten und mancherorts in Ungarn unter Erwähnung der Anknüpfungspunkte bzw. in erforderlichem Maß. Ebenfalls aus Platzgründen sind einige wichtige themenverwandte Teile meiner Arbeit im Anhang untergebracht.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- *A közlekedési jogalkalmazás egyes kérdései*, Közlekedési Bírák Egyesülete, Szeged, 1998.
- *A Legfelsőbb Bíróság Büntető és Katonai Kollégiumának állásfoglalásaiból: a 409. számú állásfoglalás*, Belügyi Szemle, 1963/11., 126-128.
- ACKERMANN, R., CLAGES, H., ROLL, H., *Handbuch der Kriminalistik*, Richard Boorberg Verlag, Stuttgart, München, Hannover, Berlin, Weimar, Dresden, 1997.
- *Alkoholmegelőzési kiadvány az „Alkoholklinika” program keretében*, Debrecen, 2001.
- ANGYAL Miklós, *Igazságügyi orvostan a büntetőjogi gyakorlatban*, PTE-ÁJK, Pécs, 2006.
- ANGYAL Pál, DEGRÉ Miklós, *Anyagi büntetőjog*, Pécs, 1917.
- ANGYAL Pál, ISAÁK Gyula, *Büntető Törvénykönyv, A büntettekről és vétségekről, 1878. évi V. törvénycikk*, IV. Kiadás, Grill Károly Könyvnyomdája, Budapest, 1941.
- ANGYAL Pál, ISAÁK Gyula, *Magyar Törvények*, IV. Kiadás, Grill Károly Könyvkiadó Vállalata, Budapest, 1941.
- ANGYAL Pál, *A Magyar Büntetőjog Tankönyve*, Kilencedik kiadás, Budapest, 1943.
- *Az európai elfogatóparancsról egy ír elkövető magyar ügye kapcsán*, Interjú Bárd Petrával, Ügyészek Lapja, 2008/2.
- BALLÁNE Füsster Erzsébet, *Anyagmaradványok kriminalisztikai vizsgálati lehetőségei*, Jegyzet a Rendőr Szakközépiskolák hallgatói számára, ORFK Oktatási és Kiképző Központ, Budapest, 1995.
- BALLÁNE Füsster Erzsébet, *Nyomtan és daktiloszkópiai alapismeretek*, Rejtjel Kiadó, Budapest, 2004.
- BALOGH J., MORAVCSIK E., *A tanúvallomások pszichológiájának tárgyalása*, Jogtudományi Közlöny, Budapest, 1908. aug. 14.
- BARTA Endre, *A közlekedési bűncselekmények nyomozása*, Rejtjel Kiadó, Budapest., 2003.
- BARTA Endre, KOVÁCS Márton, *A helyszín szituációhoz kötött vizsgálata*, Rendvédelmi Füzetek - RTF, Budapest, 2000/24.

- BARTA Endre, *A halaszthatatlan nyomozás cselekmények és az igazságügyi szakértői munka közúti közlekedési bűncselekmények esetén*, Rendőrtiszti Főiskola, Rendvédelmi Füzetek, Budapest, 2000.
- BÁRD Károly, CSÉKA Ervin, ERDEI Árpád, KIRÁLY Tibor, KRATOCHWILL Ferenc, TREMMEL Flórián, *Magyar büntető eljárásjog I-II. Egyetemi jegyzet*, Budapest., 1990.
- BÁTKEI Pál, FÜLÖP Ágnes, MELEG Gábor, *Rizikónövelés – Új szempont és módszer a közlekedési bűncselekményekért való felelősség elemzésénél*, Belügyi Szemle, 2004/1.
- Cesare BECCARIA, *A bűnökről és büntetésekről*, Eötvös József Könyvkiadó, Budapest, 1998.
- *Büntetőeljárás jog, kommentár a gyakorlat számára*, (szerk.: BERKES György, BELEGI József), HVG-ORAC, Budapest, 2007.
- BELOVICS Ervin, MOLNÁR Gábor, SINKU Pál, *Büntetőjog - Különös rész*, Budapest, 2008.
- BERKES György, JULIS Mihály, KISS Zsigmond, KÓNYA István, RABÓCZKI Ede, *Magyar Büntetőjog Kommentár a gyakorlat számára*, Budapest, 1999.
- BERKES György, *A „közlekedési bűncselekmények” szabályozása a Btk. Novellájában*, Magyar Jog és Külföldi Jogi Szemle, Bács Kiskun Megyei Nyomda, 1972. március
- BERTA Krisztina, *Hová vezet a schengeni út?*, Biztonságpolitikai Szemle, 2008/2.
- *Biztonsági övek és gyermekülések: közlekedésbiztonsági kézikönyv döntéshozók és szakemberek részére*, FIA Alapítvány az Automobilizmusért és Társadalomért, London, 2009.
- BÍRÓ Gyula, *Közlekedési bűncselekmények szabályozása és nyomozása a Csemegi-kódextől napjainkig*, In: Bizonyítékok. Tiszteletkötet Tremmel Flórián egyetemi tanár 65. születésnapjára, Pécs, 2006.
- BÍRÓ Gyula, *Kriminálisztika*, Kossuth Egyetemi Kiadó, Debrecen, 2004.
- BÍRÓ Gyula, *Kriminálisztika*, Lícium-Art Könyvkiadó Kft, Debrecen, 2007.
- BÍRÓ Gyula, SZABÓ József, *A segítségnyújtás elmulasztása bűncselekmény nyomozásának egyes kérdéseiről*, Belügyi Szemle, 1988/4.
- BÍRÓ Gyula, *A szabálysértés fejlődéstörténete hazánkban, különös tekintettel a közlekedési szabálysértésekre és az objektív felelősségre*, Emlékkönyv Dr. Ruszoly

József egyetemi tanár 70. születésnapjára, (szerk.: HOMOKI-NAGY Mária), Szeged, 2010.

- BÍRÓ Gyula, *A közlekedés biztonságának javítása*, Belügyi Szemle, 2011/10.
- Bírósági Határozatok, 1955/3.
- Bírósági Határozatok, 1955/6.
- Bírósági Határozatok, 1955/7.
- Bírósági Határozatok, 1972/3.
- Bírósági Határozatok, 1972/7.
- Bírósági Határozatok, 1954/9.
- BLASKÓ Béla, *Magyar Büntetőjog- Általános Rész*, Rejtjel Kiadó, Budapest, 2007.
- BLASKÓ, MIKLÓS, PALLAGI, VÖRÖS, *Büntetőjog Különös rész I.*, Rejtjel Kiadó, Budapest, 1999.
- BLASKÓ, MIKÓS, PALLAGI, SCHUBAUER, ZENTAI, *Büntetőjog Különös rész I.*, Rejtjel Kiadó, Budapest, 2008.
- BÓCZ Endre, LAKATOS János, *A nyomozás, a felderítés és a bizonyítás kriminalisztikai alapfogalmai és alapösszefüggései*, Belügyi Szemle, 1999/3.
- BÓCZ Endre, *Amerikai kihallgatási taktikai fogások*, Belügyi Szemle, 2001/2.
- *Kriminalisztika*, (szerk.: BÓCZ Endre) BM Kiadó, Budapest, 2004.
- BÓCZ Endre, FINSZTER Géza, *Kriminalisztika joghallgatóknak*, Magyar Közlöny Lap- és Könyvkiadó, Budapest, 2008.
- BURIS László, *Az igazságügyi orvostan kézikönyve*, Medicina, Budapest, 1991.
- Joubert, CHANTAL, BEVERS, Hans, *Schengen Investigated - A Comparative Interpretation of the Schengen Provisions on International Police Cooperation in the Light of the European Convention on Human Rights*, Kluwer Law International, The Hague - London - Boston, 1996.
- R.V.CLARKE, *Situational Crime Prevention, Its Theoretical Basis and Scope*. In: M.TORY-N.MORRIS (eds), *Crime and Justice: An Annual Review of Research*, vol.4., University of Chicago PRESS, Chicago, 1983.
- CSERÉP Attila, *Szemlélet- és lépésváltás a közbiztonság terén*, Belügyi Szemle, 2006/2.
- CSÉKA Ervin, NAGY Lajos, *A bizonyítás általános kérdései a büntetőeljárás törvényben*, Jogtudományi Közlöny, 1972/9.

- CSÉKA Ervin, „Örököld” kérdések a büntető bizonyításban, In: Ünnepi tanulmányok. Horváth Tibor (a Miskolci Egyetem Állam- és jogtudományi kar, Bűnügyi Tudományok Intézetének egyetemi tanára, a Lappföldi Egyetem (Rovaniemi, Finnország) díszdoktora) 70. születésnapja tiszteletére, (szerk.: FARKAS Ákos, GÖRGÉNYI Ilona, LÉVAI Miklós), Bíbor Kiadó, Miskolc, 1997., 171-190.
- DANIELISZ Béla, JÁRMY Tibor, *Rendészet Európában*, Duna Palota Kulturális Kht., Budapest, 2008.
- DESTEK Miklós, *Szakértői bizonyítás közlekedési büntetőügyekben*, Belügyi Szemle, 1998/2., 54-62.
- DESTEK Miklós, IRK Ferenc, KERESZTY Béla, *Az igazságügyi szakértők és a közlekedési jogalkalmazás*, Magyar Jog, 1994/2.
- *Dictionnaire de droit criminel*, Dalloz, Paris, 1992.
- DUTKA László, KOLLOK Alajos, *Új módszer az áldozatát cserbenhagyó gépjárművezetők felderítésére*, Belügyi Szemle, 1963/10.
- J.E. ECK, W. SPELMAN, *Problem-Solving: Problem-oriented Policing in Newport News*, National Institut of Justice, Washington, 1987.
- ELEK Balázs, *A vallomás befolyásolása a büntetőeljárásban*, Tóth Kiadó, Debrecen, 2009.
- ENYEDI László, FÜLÖP Ágnes, MELEG Gábor, RADVÁNYINÉ Novotny Olga, VARGA Tibor, *Közlekedési Büntetőjog*, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft, Budapest, 2008.
- ERDEI Árpád, *A trónfosztott királynő uralkodása avagy a bizonyításelmélet szent tehene*, Magyar Jog, 1991/4., 210-216.
- ERDEI Árpád, *Tény és jog a szakvéleményben*, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1987.
- ERDŐSY Emil, FÖLDVÁRI József, *A magyar büntetőjog különös része*, Osiris Kiadó, Budapest, 2007.
- FARKAS Ákos, RÓTH Erika, *A büntetőeljárás*, KJK Kerszöv Jogi és Üzleti Kiadó Kft., Budapest, 2004.
- FARKAS Ákos, RÓTH Erika, *A büntetőeljárás*, Complex Kiadó Jogi és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft., Budapest, 2007.
- FARKAS József, *A bizonyítás a polgári perben*, KJK Kerszöv Kiadó, Budapest, 1956.

- FEHÉR Lenke, HORVÁTH Tibor, LÉVAY Miklós, *Magyar Büntetőjog Különös Rész, I. Kötet*, KJK Kerszöv, Budapest, 2005.
- M. FELSON, R. CLARKE, *Opportunity Makes the Thief – Practical theory for crime prevention*, Paper 98 der Police Research Series der Policing and Reducing Crime Unit des Research, Development and Statistical Directorate des Britischen, Home Office, London, 1998.
- FENYVESI Csaba, *A helyszíni szemle kriminalisztikai sajátosságai*, PTE ÁJK, Pécs, 2009.
- FENYVESI Csaba, HERKE Csongor, TREMMEL Flórián, *Új magyar büntetőeljárás*, Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 2004.
- FENYVESI Csaba, *Szembesítés monográfiája*, Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 2008.
- FERK Sándor, *A büntető eljárásról szóló törvény egyes rendelkezései közlekedési ügyekben*, Belügyi Szemle, 1974/8.
- FINKEY Ferenc, *A magyar büntetőjog tankönyve*, Budapest, 1902.
- FINSZTER Géza, *A rendőrség alkotmányjogi szabályozása*, A Rendőrség 2006, Rendőrségi Évkönyv, kiadja az ORFK, Budapest, 2007.
- FINSZTER Géza, *Közbiztosnág és Közbátorság*, In: Írások Tauber István emlékére, az ELTE Állam- és Jogtudományi Kar, Magyar Kriminológiai Társaság, Rendőrtiszti Főiskola kiadványa, Budapest, 2009.
- FLORIOT, Rene, *Les erreurs judiciaires*, Paris, 1968.
- FÖLDES István, *Balesetekről*, Népszava Kiadó, Budapest, 1987.
- FÜLÖP Ágnes, GRÁD András, MÜLLER Mária, *Droggal és alkohollal összefüggő bűncselekmények*, Budapest, HVG-ORAC, 2000.
- GÁBOR László, *Észrevételek a Büntető Törvénykönyv Tervezetének a közlekedés rendjét védő szabályaihoz*, Magyar Jog, 1961/5.
- GÉGÉNY István, KERÉNYI Kázmér, *A közúti közlekedési balesetek vétlen áldozatai*, Rendészeti Szemle 1994/7., 76-84.
- GÖRGÉNYI Ilona, GULA József, HORVÁTH Tibor, JACSÓ Judit, LÉVAY Miklós, SÁNTHA Ferenc, VÁRADI Erika, *Magyar büntetőjog általános rész*, Complex Kiadó, Budapest, 2007.
- GRIMELA Sándor, LÖKÖS Sándor, *Veszprém megye területén történt halálos gázolás nyomozása*, Belügyi Szemle, 1963/1.

- HANS GROSS, *Handbuch für Untersuchungsrichter als System der Kriminalistik*, 2 vols., 1893.
- GYÖRE István, *A vasút külső támadások elleni védelme a Csemegi-kódex gyakorlatában*, Magyar Jog, 1997/9.
- GYURKOVICS Sándor, *Közlekedéspolitika – közlekedésbiztonság*, Belügyi Szemle, 1998/2., 5-14.
- HATALA József rendőr vezérőrnagy, az ORFK Közbiztonsági Főigazgatója által, 2000. október 7-én, a „Polgármesterek Fóruma a Polgárőrségről” című konferencián elmondott beszédből
- HERKE Csongor, *Kriminilisztikai, igazságügyi orvostani, elmekórtani, igazságügyi, könyvszakértői és műszaki szakértői alapismeretek*, PTE ÁJK, Pécs, 2009.
- HOLÉ Katalin, *A büntetőeljárásról szóló 1998. évi XIX. törvény magyarázata*, II. kötet. Rendszertani bevezető (szerk.: HOLÉ Katalin, KADLÓT Erzsébet)
- HOLÉ Katalin, *A szakvélemény, A büntetőeljárásról szóló 1998. évi XIX. törvény magyarázata*, II.kötet , VII. fejezet, 6. cím
- HOLLÓ Péter, *A motorizációs szint szerepe a közúti közlekedésbiztonság nemzetközi összehasonlításában*, Belügyi Szemle 1998/2.
- HORVÁTH László Gábor, *„Alkalmasság és beválás az autóközlekedésben.”* Közlekedési Dokumentációs Vállalat, Budapest, 1960.
- HORVÁTH Tibor, KERESZTY Béla, MARÁZ Vilmosné, NAGY Ferenc, *A magyar büntetőjog Különös része*, Budapest, 1999.
- HORVÁTH Tibor [et al.], *Magyar büntetőjog*, Korona kiadó, Budapest, 2002.
- HORVÁTH Tibor, KERESZTY Béla, MARÁZ Vilmosné, NAGY Ferenc, VIDA Mihály, *A magyar büntetőjog különös része*, Korona Kiadó, Budapest., 1999.
- HORVÁTH Tibor, *Az első magyar büntető kódex száz év távlatából*, Jogtudományi Közlöny, 1979/4.
- ILLÁR Sándor, *Krimináltechnika*. BM Kiadó, Budapest, 1985.
- IRK Ferenc, Fehér Lenke, *A közlekedési jogról és alkalmazásáról mindenkinek*, KJK Kerszöv Kiadó, Budapest, 1972.
- IRK Ferenc, Mózes Sándor, *Sebesség és balesetek*, Rendészeti Szemle, 1993/8.
- IRK Ferenc, *A közlekedési bűncselekmények újrakodifikálása*, Magyar Jog, 2002/5.
- IRK Ferenc, *A közlekedési jogról és alkalmazásáról mindenkinek*, KJK Kiadó, Budapest, 1981.

- IRK Ferenc, *Az ittas balesetokozás társadalmi veszélyessége egy kriminológiai kutatás tükrében*, Magyar jog, 1975/1.
- IRK Ferenc, *Közbiztonság és bűnözéskontroll*, KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft., Budapest, 2003.
- IRK Ferenc, *Közúti balesetek (Törvényszerűségek és megelőzés)*, KJK Kerszöv Kiadó, Budapest, 1979.
- IRK, Ferenc, *Társadalom gondatlan bűnözés megelőzés*, BM Könyvkiadó, Budapest, 1990.
- IVÁNYI Frigyes, *Nemzetközi Mentőkongresszus Beszámolója*, Budapest, 1968.
- JANKÓ Domonkos, *Közúti közlekedésbiztonság*, Novadat Kiadó, 1997.
- C. R. JEFFERY, *Crime Prevention Through Urban Design*. Beverly Hills, CA: Sage, 1971.
- JUHÁSZ J., SZŐKE I., O.NAGY G., KOVALOVSKY M., *Magyar értelmező kisszótár*, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1975.
- KÁDÁR Miklós, FONYÓ Antal, *A közúti közlekedés körében előforduló bűncselekmények problematikája*, Jogtudományi közlöny, 1963/1.
- KAISER G., *Verkehrsdelinquenz und Generalprevention*, J. C. B. Mohr (Paul Siebeck) Tübingen, 1970.
- KARDOS Sándor, *Kit „terhel” a bizonyítási teher?*, In: A büntető ítélet igazságtartalma, (Szerk.: Erdei Árpád), Magyar közlöny Lap- és Könyvkiadó, Budapest, 2010.
- KATONA Géza, *Gondolatok a XXI. század kriminalisztikájáról*, Belügyi Szemle, 2001/10.
- KATONA Géza, *Gyakorlati tudnivalók a gumiabroncsnyomok kriminalisztikai felhasználásáról*, Belügyi Szemle, 1963/8.
- KATONA Géza, *Valós vagy valótlan? Értékelés a büntetőperbeli bizonyításban*, Budapest, 1990.
- KERESZTY Béla, *A magyar közlekedési büntetőjog kézikönyve*, KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft., Budapest, 2005.
- KERTÉSZ Imre, *A kihallgatási taktika lélektani alapjai*, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1965.
- KERTÉSZ Imre, *A tárgyi bizonyítékok elmélete a büntető eljárásjog és a kriminalisztika tudományában*, Budapest, 1972.

- Ronald KESSLER, *FBI*, GABO Könyvkiadó, Budapest, 2000.
- KINCSES Ildikó, KÁNTÁS Péter, *Szabálysértési jog*, 2. kötet, KJK Kerszöv, Budapest, 2000.
- KIRÁLY Tibor, *A magyar büntető eljárásjog fél évszázados történetének vázlata*, Belügyi Szemle, 2003/1., 14-34. o.
- KISBÁN Gábor, *Közlekedési balesetek a vegyész szakértő szemszögéből*, Belügyi Szemle, 2000/2.
- KOMÁROMI Endre, *A főváros közlekedésbiztonsági helyzete*, Belügyi Szemle, 1998/2.
- KONKOLY Csaba, *A közúti közlekedés büntetőjog kérdései*, Rendészeti szemle, 1993/2.
- KORINEK László, *Nomádok és letelepedettek - gondolatok a közösségi bűnmegelőzésről*, Jogtudományi Közlöny, 2006/ 7-8.
- KOVÁCS Ferenc, *A közlekedés általános helyzetéből eredő károk, veszteségek feltárása és számottevő mérséklésükhöz szükséges intézkedések meghatározása*, Budapest, 1988.
- KOVÁCS Kálmán, *A magyar büntetőjog és büntetőeljárás jog története 1848-tól 1944-ig*, Budapest, 1971.
- *Közlekedési jogszabályok gyűjteménye, Oktatási tansegédlet*, OKBT és a Rendőrtiszti Főiskola gondozásában, Budapest, 1992.
- Központi Statisztikai Hivatal, *Közlekedési balesetek 2000.*, Budapest, 2001.
- Központi Statisztikai Hivatal, *Személysérüléssel és halálos balesetek az Európai Unióban*, Európai Tükör, 2008/5.
- KUBE, *Systemache Kriminalpravention*, BKA Forschungsreihe Sonderband, Wiesbaden, 1987.
- KUBE-SIMMRESS, *Új fejlődési tendenciák a kriminalisztikában, különösen a krimináltechnikában. A kriminalisztika aktuális kérdései*, BM kiadó, Budapest, 2001.
- KULCSÁR Gabriella, PÁSZTOR Anna, *A gyermek tanúvallomások információtartalmának torzulási lehetőségei*, Rendészeti Szemle, 2007/5., 82-98.o.
- KÜHNE, Hans, Heinrich, *Strafprozesslehre, Eine systematische Darstellung für Prüfung und Praxis*, C F. Müller Juristischer Verlag, Heidelberg, 1993.
- LAKATOS János, *A nyomozás, a felderítés és a bizonyítás kriminalisztikai alapfogalmai és alapösszefüggései*, Rejtjel Kiadó, Budapest, 1998.

- LÉVAI Miklós, *Az alkoholizmus és a bűnözés összefüggései*, Belügyi Szemle, 1997/1.
- LÉVAI Miklós, *Az ittas járművezetés felderítésének gyakorlati problémái*, Belügyi szemle, 1997/1.
- LIZICZAY Sándor, *A tanú fogalma*, Collega, 1999/10.
- LIZICZAY Sándor, Modern kriminalisztikai eszközök bizonyítékként történő értékelése a büntetőeljárásban, www.fovarosi.birosag.hu/szellemimuhely/dr_liziczay_sandor.pdf
- Ing. LOSSANG, „Verkevorsunfalle und ihre Untersuchung”, Kriminalisztikai Szakirodalmi Kiadó, Hamburg
- LÖRINCZY György, *Gondolatok a bizonyítási eljárás törvényességéről a büntető eljárásban*, Emlékkönyv dr. Szabó András egyetemi tanár 70. születésnapjára, Szeged, 1997.
- *Magyar büntetőjog II. rész*, (1961. évi V. törvény), Különös rész, 1973.
- McCONVILLE, Mike, J. HODGSON, L. BRIDGES, A. PAVLOVIC, *Standing Accused. The Organisation and practices of criminal defence lawyers in Britain*. Clarendon Press, Oxford, 1994.; McEwan, Jenny: *Evidence and the Adversarial Process*, London, 1992.
- MEDVECZKI Ágnes, *A budapesti városi forgalom szabályozásának kialakulása*, Közlekedési Múzeum évkönyve, Budapest, 1974.
- MELEGH Gábor, *Gépjárműszakértés*, Maróti Könyvkiadó Kft., Budapest, 2004.
- MEYER, Jürgen, *Prozessrechtliche Problematik des V-Kannes Zeitschrift für die Gesante Stafrechtswissen schlafen*, 1989.
- MISI László, *Európai Mérce a rendőrségi eljárásokban a büntetőeljárások nyomozati szakaszában*, Rendészeti Szemle, 2007/2, 88-91. o.
- MISKOLCZY Ágost, PINCZÉS Zoltán, *A Magyar Büntetőjog Gyakorlati Kézikönyve a Magyar Királyi Csendőrség Számára*, I. Kötet, Stádium Sajtóvállalat Rt., Budapest, 1937.
- MOLNÁR Gyula, *Az igazságügyi szakértői vizsgálatok kézikönyve*, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1976.
- MORAVCSIK E., *A tanúvallomások pszichológiájának tárgyalása*, Jogtudományi Közlöny, 1908/33.
- NAGY Enikő, ELEKESNÉ Lenhardt Zsuzsa, *A specifikus elkövetői profilalkotás elmélete és gyakorlata*, Belügyi Szemle, 2004/3, 51-60.o.

- NAGY Ferenc, TOKAJI Géza, *A magyar büntetőjog általános része*, Korona Kiadó, Budapest, 1998.
- NAGY Ferenc, *A magyar büntetőjog különös része*, Korona Kiadó, Budapest, 2005.
- NAGY Ferenc, *A Magyar Büntetőjog Általános Része*, Korona Kiadó, Budapest, 2001.
- NAGY Lajos, *Tanúbizonyítás a büntetőperben*, Budapest, 1985.
- NEUHERZ P., *A sértett, a tanú és a gyanúsított kihallgatásának gyakorlati kérdései*, Belügyi Szemle, 1997/9.
- NYÍRI Sándor, *A rendőrségi törvény kommentárja*, Duna Palota és Kiadó, Budapest, 2006.
- Országos Balesetmegelőzési Bizottság Titkársága, *Közúti közlekedési balesetek*. Budapest, 2001.
- PAUSZ Ferenc, *Közlekedésrendészeti szolgálat*, Belügyi Szemle, 2004/1.
- Peter BENETT, *A név illesztése az archoz*, Külföldi Figyelő, 1994/2., 62-64. o.
- Peters, KARL, *Fehlerquellen im Strafprozess*, (I–II–III. kötet) Karlsruhe, 1970., 1972., illetve 1974.
- PÓNUS Ferenc, *Az állampolgárok véleménye a közlekedésbiztonságról*, Belügyi Szemle, 1998/2., 42-49.
- PUSZTAI László, *Szemle a büntető eljárásban*, Budapest, 1972.
- R. NORTHOFF (Hrsg.), *Handbuch der Kriminalprävention*, Nomos, Baden-Baden 1997.3. Primare, an der Wurzel ansetzende, Prävention, 3.3.1. Wohnumfeld und Stadtplanung,
- SCHÜTZ Géza, *Közlekedési büntetőjog*, Budapest, 1994.
- *Scottish Law Comission, Evidence, Report on Hearsay Evidence*, In Criminal Proceedings. HMSO, Edinburgh, 1995.
- SISKÁ Tamás, *A sebesség visszajelzésének hatása a járművezetők magatartására*, Rendészeti Szemle, 1993/2., 59-65. o.
- M. SMITH, *Regulating opportunities: multiple Roles for civil remedies in situatuional crime prevention*, Crime Prevention Studies, vol. 9., 1998
- SOLYMOSI Józsefné, TAUSZIK Nagyvezsda, *Az ujjnyom individualitásáról*, Rendészeti Szemle, 2007/6., 20-31.o.
- SÓTONYI Péter, *Igazságügyi orvostan*, Semmelweis Kiadó, Budapest, 2001.
- SZALAI Éva, NAGY Marianna, *Az államigazgatási eljárás és a szabálysértési jog alapjai*, Rejtjel Kiadó, Budapest, 1998.

- SZÉKELY János, *Egyes veszélyeztető bűncselekményekről*, Jogtudományi Közlöny, 1954/4.
- *Személyesérüléses közúti közlekedési balesetek*, 2003., OBB. kiadványa, Budapest, 2004.
- TAKÁCS Lajos, *Az ittas járművezetés felderítésének gyakorlati problémái*, Belügyi Szemle, 2000/2., 85-90.
- *Tanulmányok a rendészeti stratégiához*, Rendészeti Szemle Különszám, 2010. március
- TATÁR László, *Profilalkotás a bűnüldözésben*, In: Emlékkönyv Irk Albert egyetemi tanár születésének 120. évfordulójára, (szerk.: KORINEK László, KÖHALMI László, HERKE Csongor), PTE ÁJK, Pécs, 2004.
- TÓSZEGI István, *Az ittas járművezetőkkel szembeni eljárás egységesítéséről*, Rendészeti szemle, 1993/7., 11-14.
- TÓTH László, *Közlekedésünk európai mértékkel*, Műszaki Könyvkiadó, Budapest 1988.
- TÓTH Mihály, *Közvetett bizonyítás, prekonceptiók és előítéletek*, In: A büntető ítélet igazságtartalma, (Szerk.: Erdei Árpád), Magyar közlöny Lap- és Könyvkiadó, Budapest, 2010.
- TÓTH Mihály, *Baleset áldozatának cserbenhagyása*, Magyar Jog, 1960/3.
- TÓTH Mihály, *A „magyar Miranda” első néhány éve*, In: Tények és Kilátások, Tanulmányok Király Tibor tiszteletére, Közgazdasági és Jogi könyvkiadó, Budapest, 1995.
- TREMMEL Flórián, FENYVESI Csaba, HERKE Csongor, *Kriminalisztika Tankönyv és Atlasz*, Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 2009.
- TREMMEL Flórián, *Bizonyítékok a büntetőeljárásban*, Dialóg Campus Kiadó, Budapest –Pécs, 2006.
- TREMMEL Flórián, *Magyar büntetőeljárás*, Budapest-Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2001.
- TURCSÁNYI Gyula, *A modern bűnözés*, Rozsnyai Kiadó, Budapest, 1929
- TURIANU, Corneliu, *Infracțiunile rutiere*, Editură CH Beck, București, 2000.
- TUROPOLI Tibor, *A különösen védett tanú vallomása, mint bizonyíték*, Bűnügyi Szemle, 2008/1.
- TÚRÓS András, *A személyi sérüléses balesetekről*, Rendészeti Szemle, 1994./1., 3.-11.

- VÁGÓ Tibor, *A gázoló gépjárművezetők és utasainak felelőssége segítségnyújtás elmulasztása esetén*, Belügyi Szemle, 1963/8.
- VÁGÓ Tibor, *A közúti közlekedési balesetek csökkentésének kriminológiai és büntetőjogi eszközei*, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1972.
- VAN ASBECK, Feicko, *Regulating Special Investigative Methods: National and International Requirements*, In: Undercover Policing and Accountability from an International Perspective. (szerk.: DEN BOER, Monic), European Institute of Public Administration, Maastricht, The Netherlands, 1997.
- VARGA Gábor, *A terhelt, mint a bizonyítási eszközök forrása a közlekedési balesetek bírósági bizonyítási eljárásában*, In.: Büntetőjogi Tanulmányok II. MTA Veszprémi Területi Bizottsága, Veszprém, 2000.
- VARGA Zoltán, *A tanú a büntetőeljárásban*, Complex Kiadó, Budapest, 2009.
- VÁRY László, *Ismeretlen tettesek felderítése a közúti közlekedésben*, Belügyi Szemle, 1998/2.
- VÍGH András, *A helyszíni szemle kriminalisztikai fogalma*, In: Kriminalisztika 1. (Szerk. BÓCZ Endre), Budapest, 2004.
- VISKI László, IMRE Iván, TERNAI Zoltán, *Közúti közlekedési balesetek elbírálása*, KJK Kiadó, Budapest, 1963.
- VISKI László, *Közlekedési büntetőjog, Interjú Kercs Lászlóval*, Belügyi szemle, 1995/5., 39-46.
- VISKI László, *Közlekedési büntetőjog*, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1974.
- VITÉZ SZENTKUTHY István, TÉRFY Béla, *Polgárjogi és Büntetőjogi Határozatok Tára egységes szerkezete*, Grill Károly Könyvkiadó Vállalata, Budapest, 1942.
- WRIGHT, Martin, *Justice for victims and offenders: a restorative response to crime*, Winchester: Waterside Press, 1996.
- ZLINSZKY Imre, *A bizonyítás elmélete a polgári peres eljárásban*, Budapest, 1875.

Internetes források:

- www.hungarokart.hu/allap/orfkobb/main.php
- http://www.e-doca.net/Resources/Articles/Kriminalpravention_eine_Aufgabe_fur_Stadtplaner_Internetvers.pdf

- http://www.police.hu/nyitooldal/cikkek/orfk_top100.html
- <http://www.mno.hu/portal/528871>
- <http://www.landmarkcases.org/miranda/home.html>
- http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/index_hu.htm 1
- www.irtad.net;
- www.erso.eu
- http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/index_hu.htm
- www.martincarttechnology.hu
- www.orfk.hu

FELHASZNÁLT JOGFORRÁSOK

Magyarország Alaptörvénye (2011. április 25.)

Törvénycikkek:

- 1878. évi V. törvénycikk, a magyar büntetőtörvénykönyv a büntettekről és vétségekről (Csemegi-kódex)
- 1879. évi XL. törvénycikk, a magyar büntető törvénykönyv a kihágásokról (Kihágási Btk.)
- 1880. évi XXXVII. törvénycikk, a magyar büntető törvények életbelépéséről
- 1890. évi I. törvénycikk, a közutakról és vámokról
- A bűnvádi perrendtartásról szóló 1896. évi XXXVIII. törvénycikk
- 1897. évi XXXIV. törvénycikk, a bűnvádi perrendtartás életbeléptetéséről
- 1907. évi XIX. törvénycikk
- 1939. évi II. törvénycikk, a honvédelemről
- 1948. évi XLVIII. törvénycikk, a büntetőtörvények egyes fogyatékoságainak megszüntetéséről és pótlásáról 1948. évi XLVIII. törvény (III. Büntetőnovella)

Törvények:

- 1795-ös magyar büntetőkódex-tervezet
- Az 1843. évi büntető törvényjavaslatok anyaggyűjteménye
- A bűnvádi perrendtartásról szóló 1896. évi XXXVIII. törvénycikk
- 1950. évi II. törvény, a Büntető Törvénykönyv Általános Részéről (Btá.)
- A Hatályos Anyagi Büntetőjogi Szabályok Hivatalos Összeállítása (BHÖ.)
- 1961. évi V. törvény, a Magyar Népköztársaság Büntető Törvénykönyvéről
- 1978. évi IV. törvény, a Büntető Törvénykönyvről
- 1988. évi I. törvény A Közlekedésről.
- 1993. évi XVII. törvény, a büntető jogszabályok módosításáról
- 1997. évi LXXIII. törvény, a Büntető Törvénykönyvről szóló 1978. évi IV. törvény módosításáról
- 1998. évi XIX. törvény a büntetőeljárásról
- 1998. évi LXXXVII. törvény, a büntető jogszabályok módosításáról
- 1999. évi LXIX. törvény, a szabálysértésekről

- 1999. évi LXXXV. törvény a Bűnügyi nyilvántartásról és a hatósági erkölcsi bizonyítványról
- 2000. évi CXXVIII. törvény, a közúti közlekedési előéleti pontrendszeréről
- 2001. évi LXXXV. törvény a büntetőeljárásban részt vevők, az igazságszolgáltatást segítők Védelmi Programjáról
- 2002. évi LIV. törvény a bűnüldöző szervek nemzetközi együttműködéséről
- 2003. évi CXXX. törvény az Európai Unió tagállamaival folytatott bűnügyi együttműködésről
- 2005. évi XLVII. törvény az igazságügyi szakértői tevékenységről
- 2006. évi LII. törvény a polgárőrségről
- 2007. évi CV. tv. a Schengeni Végrehajtási Egyezmény keretében történő együttműködésről és információcseréről
- A Magyar Köztársaság biztonság- és védelempolitikájának alapelveiről szóló 94/1998. (XII.29.) OGY határozat
- Codul penal - Noul Cod penal al României = román Btk.
- Codul rutier = román Közúti Kódex
- Codul de procedură penală = román Be.

Törvényerejű rendeletek:

- 1951. évi 34. törvényerejű rendelet, a fiatalkorúakra vonatkozó büntetőjogi és büntető eljárási rendelkezésekről
- 1954. évi 23. törvényerejű rendelet, a fiatalkorúakra vonatkozó büntetőjogi rendelkezések módosításáról
- 1955. évi 17. törvényerejű rendelet, a kihágás intézményének és a kihágási bíraskodásnak megszüntetéséről
- 1971. évi 28. törvényerejű rendelet, a Büntető Törvénykönyv módosításáról és kiegészítéséről
- 1978. évi 28. tvr. törvényerejű rendelet (I. Novella)

Kormányrendeletek:

- 53/1993. (IV. 2.) Kormányrendelet
- 34/1999. (II. 26.) Korm. rendeletet
- 282/2007. (X. 26.) Kormányrendelet

Minisztertanácsi határozat:

- 2024/1972. Minisztertanácsi határozat „A közúti közlekedés biztonságáról”

Rendeletek:

- 32/1955 (VI. 8.) M.T. rendelet, a szabálysértési ügyek intézéséről
- 1/1975 (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet, a közúti közlekedés szabályairól
- 3/1986. (II. 21.) IM rendelet
- 2/1988. (V. 19.) IM rendelet az igazságügyi szakértőkről
- 23/1994. (X. 26.) BM rendelet az eltűnt személyek felkutatásának és a rendkívüli halálesetek kivizsgálásának rendjéről
- 8/2000. BM-IM-PM rendelet az ujj- és tenyérynymat vétel, fényképezés és DNS mintavétel szabályairól
- 29/2000. (BK 18.) számú BM utasítás
- 23/2003. (VI. 24.) BM-IM együttes rendelet a belügyminiszter irányítása alá tartozó nyomozó hatóságok nyomozásának részletes szabályairól és a nyomozási cselekmények jegyzőkönyv helyett más módon való rögzítésének szabályairól
- 26/2003. (VI. 26.) BM-IM együttes rendelet a büntetőeljárás nyomozási szakaszában a sajtónak adandó tájékoztatásról
- 21/2006. (IX. 11.) IRM rendelet
- 3/2008. (I. 16.) IRM rendelet a rendőrség nyomozó hatóságainak hatásköréről és illetékességéről
- 30/2011. (IX. 22.) BM rendelet a rendőrség szolgálati szabályzatáról

Kúriai határozatok és döntések:

- Kúria B.I. 6320/1916. számú határozata
- Kúria 698/1929. B. XXIII. 46., G. XXII. 385. számú döntése
- Kúria 6658/1929. B. XXIV. számú döntése
- Kúria 2235/1934. J.H. VIII. 828. számú döntése

- Kúria 5276/1937. számú döntése
- Kúria 3378/1937. számú döntése
- Kúria HI. 56/1938 J.H. XIII. 677. számú döntése

Legfelsőbb Bíróság határozatai:

- Legfelsőbb Bíróság B. IV. 869/1954. számú határozata
- Legfelsőbb Bíróság B. 1391/1954. számú határozata
- Legfelsőbb Bíróság Bf. II. 763/1971. számú határozata
- Legfelsőbb Bíróság Katf. III. 133/1972. számú határozata
- Legfelsőbb Bíróság 6/1998. BJE számú jogegységi határozata
- Legfelsőbb Bíróság 2/1999. BJE számú jogegységi határozata

Büntető Jogegységi Döntvények:

- 24. számú Büntető Jogegységi Döntvény

Büntető Kollégiumi Állásfoglalások:

- 82. számú Büntető Kollégiumi Állásfoglalás
- 88. számú Büntető Kollégiumi Állásfoglalás
- 123. számú Büntető Kollégiumi Állásfoglalás
- A Legfelsőbb Bíróság Büntető és Katonai Kollégiumának 409. számú Állásfoglalása
- 4/2007. BK vélemény

Felhasznált Bírósági Határozatok

- Eur. Court H. R., Kamasinski v. Austria judgement, of 19 December 1989. Series A no. 168., pp. 36-37. § 79.

Legfőbb Ügyészi Utasítás:

- A Legfőbb Ügyész 11/2003 (ÜK.7.) LÜ utasítása a vádelőkészítéssel, a nyomozás törvényessége feletti felügyelettel és a vádemeléssel kapcsolatos ügyészi feladatokról

ORFK Vezetői Utasítás:

- 5/1995. ORFK Vezetői Utasítás a rendkívüli halál esetén követendő rendőri eljárásról (hatályon kívül helyezte az 1/2006-os ORFK Vezetői Utasítás)
- 1/2006. (01. 11.) ORFK Vez. Utasítás a rendkívüli halál esetén követendő rendőri eljárás szabályozásáról.
- 60/2010.(OT 34.) ORFK Utasítás, a közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmény esetén követendő rendőri eljárás lefolytatásáról.

Egyéb források

- A Hatályos Anyagi Büntetőjogi Szabályok Hivatalos Összeállítása, Jog és Államigazgatási Könyv- és Folyóirat Kiadó, Budapest, 1952.
- A büntetőeljárásról szóló 1998. évi XIX. törvény magyarázata II. kötet, Rendszertani bevezető, Magyar Hivatalos Közlönykiadó 2008.
- Büntető Jog Tára, 19. szám, Budapest 1917. július 1. LXIX. Kötet, (szerk.: DEGRE Miklós)
- Büntető Jog Tára: Büntetőjogi judicatura, rendeletek és értekezések gyűjteménye; Pesti Lyoyd Társulat Könyvnyomdája, 1909., LVIII. kötet
- Complex CD Jogtár Btk.Kommentár (2011. szeptemberi hatály)
- Magyar Közlöny, A Magyar Népköztársaság Hivatalos Lapja, 85. szám Budapest, 1971. november 4. csütörtök.
- Magyar Közlöny, A Magyar Népköztársaság Hivatalos Lapja, 92. szám Budapest, 1978. december 31. vasárnap.
- Magyar Közlöny, A Magyar Népköztársaság Hivatalos Lapja, 97. szám Budapest, 1961. december 22. péntek.
- Magyar Statisztikai Zsebkönyv, 2003.
- Országos Igazságügyi Orvostani Intézet 13. számú módszertani levele, 1994.

MELLÉKLETEK

I. SZÁMÚ MELLÉKLET

A tűzoltóságnak a következő feladatokat kell ellátnia a közlekedési balesetek során:

- A környezet védelme
- A kárnövekedés megakadályozása
- Közvetlen és közvetett életveszély elhárítása
- A tűzkeletkezés és a robbanásveszély kialakulásának megelőzése
- Az anyagi javak mentése

Az első, és legfontosabb ezen feladatok közül az életmentés. Sok esetben azonban ezt önállóan képtelenek végrehajtani.

A tűzoltóság önállóan hajtja végre a kárelhárítást:

- Életveszély esetén mindig
- Ha a tűzoltás érdekében szükséges,
- Ha a tűzoltóság megérkezésekor az illetékes szerv nincs a helyszínen, és a késedelem személyi sérülést, számottevő kárnövekedést eredményezne.

Meg kell azonban különböztetni a segítségnyújtást és a közreműködést. Az utóbbi a kárfelszámolás során szakértő irányítása mellett, egy részfeladat önálló megoldását jelenti, azon eszközökkel, amelyek a tűzoltóság sajátjai, vagy azokkal amelyeket rendelkezésükre bocsátottak. A segítségnyújtás a kárelhárításra hivatott szerv tevékenységének olyan támogatása, melynél önálló részfeladat nélkül a tűzoltóság eszközei segítik a kárelhárító szervezetet munkájában.

Mentést hajt végre a tűzoltóság, amikor személyeket vagy állatokat megszabadít az életveszélytől. Erre a bajbajutottak önmaguktól nem volnának képesek.

Ők a nap 24 órájában folyamatosan készenlétben állnak, ha riasztják őket (akár éjszaka, akár nappal), akkor is maximum 2 perc alatt képesek elhagyni az állomásukat, és késedelem nélkül kimennek a baleset helyszínére. Előre kidolgozott riasztási és segítségnyújtási tervek alapján riasztja a készülségben lévő állományt.

Mentők, egészségügyi szervezetek

A tűzoltósághoz hasonlóan ők is 24 órás ügyeletet biztosítanak az emberek számára. Általában nagyon gyorsan képesek a helyszínre érni, jellemző az egész országot átfogó hírhálózat. Folyamatosan kapcsolatban állnak a rendőrséggel valamint a tűzoltósággal is, egyeztetnek a kórházakkal, hogy azok mennyi beteget képesek fogadni. Közreműködnek a veszélyzóna megállapításában, elsősegélyt nyújtanak, intézkednek a sebesültek elszállításáról, nyilvántartásba veszik a halottakat, a sebesülteknek gyűjtőhelyeket alakítanak ki stb.

Polgári védelem

Feladataik:

- A lakosság riasztása, kitelepítése
- Az ezzel kapcsolatos szállítás, elhelyezés, valamint ellátás biztosítása
- Beavatkozók védelmének segítése
- A fertőző anyagok összegyűjtése, és a személyek mentesítése
- A lakosság általános védelme

Általában akkor játszanak fontos szerepet, ha valamilyen veszélyes árut szállító járművel történik baleset a közlekedés során. Gyakran csak később érkeznek meg a helyszínre, amikor már nagyon sok intézkedést megtettek.

Magyar Honvédség

Abban az esetben kell alkalmazni, ha azt a baleset megköveteli. Technikai eszközökkel, illetve emberi erőben képes segítséget nyújtani.

MÁV Vasúti Vegyi Elhárító Szolgálat

Budapesten van a központ, vidéken összesen nyolc telephellyel rendelkeznek. A vasúti szállításban van fontos szerepük, de riaszthatók a közúton bekövetkezett szállítási balesetek esetén is. Tapasztalt és képzett szakembereik vannak, vegyészmérnökökkel is rendelkeznek. 11 tűzoltóvonat vesz részt a munkájukban. Rendelkezésükre állnak a megfelelő védőeszközök, a veszélyes anyagok detektálására alkalmas műszerek. Vagyis mind szakmailag, mind technikailag nagyon felkészültek.

Közúti szervezetek, közútkezelők

A közutakon bekövetkezett jelentős forgalomterelést és időt igénybe vevő, valamint nagy anyagi kárral járó eseményeknél van szerepük a forgalomelterelés, az útpálya, valamint tartozékai és a forgalmi rend helyreállításában.

Környezetvédelmi hatóság

A veszélyes áruk szállításakor bekövetkezett káreseteknek általában súlyos környezetvédelmi vonatkozásai vannak. A környezetvédelmi hatóságoknak a szükséges környezetvédelmi intézkedések megtételében és koordinálásában van szerepe.

Hungarocamion és egyéb műszaki mentők

E műszaki mentő alakulatoknak a veszélyes káreseteinél az eset balesetjellegének felszámolásában van szerepük, tehát a felborult, összetört járművek felállításában, megemelésében, elvontatásában. Esetenként beavatkoznak, ezért fontos a velük történő együttműködés.

Fenti szervek együttműködése

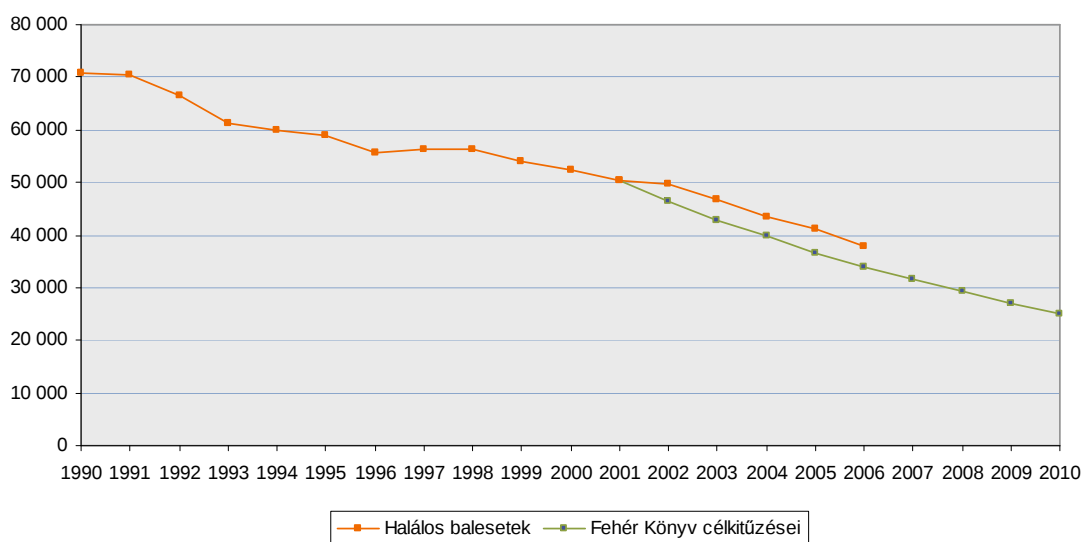
Ahhoz hogy azokat a veszélyes anyagokkal együtt járó közlekedési baleseteket el tudják hárítani, fontos a gyors riasztás, hogy minél hamarabb a helyszínre érjenek a szükséges szervezetek, és hogy azok megfelelően tudjanak együttműködni. Ez úgy kezdődik, hogy az a szerv, akinek jelezték a balesetet értesíti azt a szervezetet, amely szerinte a megfelelő szaktudással, és felszereltséggel rendelkezik. De ez nem csak az ismereteken múlik, hanem a riaszthatóságon is, és a megfelelő hírösszeköttetésen is. Az együttműködésnek a helyszínen is nagyon fontos szerepe van. Ehhez elengedhetetlen az, hogy a szervek ismerjék egymás működését, felszereltségét, feladatait, és hogy jó személyes kapcsolatokat ápoljanak.

II. SZÁMÚ MELLÉKLET

NEMZETKÖZI HELYZET: KÖZÚTI BALESETEK

Az „Európai Közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni” című Fehér Könyv egyik fő célja, hogy az évtized végéig felére csökkenjen a közúti balesetben meghalt személyek száma. Az alábbi ábra Fehér Könyvben meghatározott célkitűzés időarányos alakulását mutatja be 2006-ig. Látható, hogy az ezredforduló óta a halálos balesetek száma folyamatosan csökken, azonban ennek mértéke nem éri el azt a szintet, mely a 2010-es cél teljesítéséhez szükséges.

Halálos áldozatok számának alakulása Európa útjain 1990 és 2010 között



o Forrás: ETSC

A legutóbb közzétett közösségi adatok alapján 2007-ben mintegy 43000 személy veszítette életét Európa útjain, 11000 fővel kevesebb, mint 2001-ben. Ennek megfelelően 2001. és 2007. között mintegy 20 %-kal csökkent a közlekedési balesetek áldozatainak a száma. Ez elmarad a várakozásoktól, hiszen a közösségi célkitűzések teljesítése átlagosan 37 %-os csökkenést igényelne.

Az eltelt hat évben Franciaország (43%), Portugália (42 %) és Luxemburg (38 %) teljesítménye emelhető ki, s ezeknek az országoknak jó esélyük van az 50 %-os célkitűzés teljesítésére.

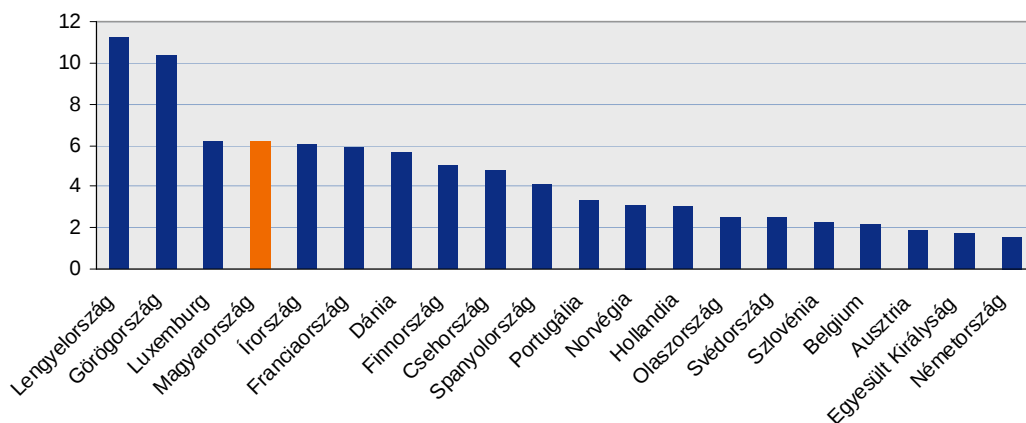
A közúti tragédiák alakulása terén az egyes tagállamok között jelentős eltérés mutatható ki. A közép- és kelet európai tagállamok közlekedésbiztonsága jóval kedvezőtlenebbül

alakult, öt országban (Románia, Szlovénia, Litvánia, Szlovákia és Lengyelország) az elmúlt hat évben nőtt a közlekedési balesetben meghalt személyek száma.

Mindezek annak a valószínűségét vetítik elő, hogy az Európai Unió 2010. évi közlekedésbiztonsági célkitűzése várhatóan nem fog teljesülni.

A közlekedésbiztonságot más oldalról elemezve megállapítható, hogy Lengyelországban és Görögországban a legnagyobb az esélye annak, hogy egy bekövetkezett közlekedési baleset halállal végződik. A legkisebb halálozási arány Németországban és az Egyesült Királyságban tapasztalható.

**Közlekedési balesetben meghaltak száma 100 személysérüléses balesetre vetítve
(2006)**



- Forrás: ETSC

III. SZÁMÚ MELLÉKLET

ÁLLAPOTFELMÉRÉS – KÖZÚTI BALESETI HALÁLOZÁSI ADATOK – AZ EURÓPAI UNIÓBÓL ÉS MAGYARORSZÁGRÓL⁶⁷⁷

„Jelenleg a közlekedésbiztonsági állapotfelmérésnek (helyzetelemzésnek) többféle módszere terjedt el. Vannak szakemberek, akik ezek közül inkább az egyiket, vannak, akik inkább a másikat részesítik előnyben. Valamennyi módszernek vannak logikusan védhető indokai, s az összehasonlítások során tulajdonképpen attól függően preferáljuk inkább az egyiket vagy inkább a másikat, hogy a közlekedésbiztonság melyik dimenziójának fontosságát kívánjuk hangsúlyozni. Az egyes adatoknak más fontossága lehet akkor, ha egy országon belül végzünk folyamat-értékelést, és megint más, ha – mint a jelen esetben is – több ország egybevetésével készül valamely elemzés. Az is szempont lehet, hogy inkább a helyzet súlyosságára, az abban bekövetkező tendenciára kívánjuk a figyelmet felhívni, de ugyanígy az is, ha inkább e változások magyarázatára akarjuk az olvasó érdeklődését fókuszálni.”

A stratégia kidolgozása során információforrásként megjelölt és felhasznált nemzetközi adatbázisokat áttekintve látható, hogy a nemzeti adatelemzések – nemzetközi összehasonlítások esetén különösen – eminens helyen kezelik azokat a veszteségeket, amik a balesetek folytán keletkeznek, s ezek között kiemelt szerep jut az emberi élet elvesztésének. Ezt a szemléletet követve a jelen elemzés is kiemelt figyelmet fordít a lakosságszámra vetített közúti közlekedési baleseti halálozásnak. Nem tagadva ugyanakkor, hogy a balesetek ún. kockázati indikátorai között fontos szerep jut továbbra is a korábban favorizált két mutatónak: a gépjárműszámra és a gépjárművek által teljesített kilométerszámra vetített halálozási adatoknak.⁶⁷⁸

Az International Road Safety Database (IRTAD) legfrissebb, többnyire 2006-os közúti baleseti halálozási adatai szerint – amikor a világ 29 országának számadatait vetették egybe – Magyarország a lakosságszámahoz viszonyítva a 23., járműszámához képest az utolsó, 29. helyen szerepelt. A járműkilométerre vetített helyezés kapcsán Magyarországot nem sikerült rangsorolni, mert az IRTAD adatbázisában – több más országgal együtt – hazánkból sem áll rendelkezésre ez az adat. Mindhárom adatsor tartalmaz néhány

⁶⁷⁷ Az adatok forrásai: IRTAD, www.irtad.net; Care database, www.erso.eu; továbbá: http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/index_hu.htm (Letöltés ideje: 2011. 07.22.)

⁶⁷⁸ Az IRTAD (International Road Safety Database) ez utóbbit favorizálja, míg a CARE-statisztikákból készülő ERSO (European Road Safety Observatory) szinte kizárólag csak a balesetekben meghaltak számát tekinti független változónak, s ezeket, az adatokat alkalmazza a különféle nemzetközi egybevetések során.

érdekességet. Ilyenek például a lakosságszámra vetítve a rangsor élén Hollandia áll (100 ezer lakosra 4,5 halott), amit Svédország (4,9), Svájc (5,0), Norvégia (5,2), Nagy-Britannia (5,4). Dánia és Japán (5,7-5,7), Izrael (5,9), Németország (6,2) és Finnország (6,4) követ. A sor végét Magyarország (12,7) Korea (13,1), Szlovénia (13,1), Lengyelország (13,8), az USA (14,2) követi és Görögország zárja (14,9). A gépjárműszámra vetített halálozási arányszám tekintetében Svájc áll az élén (100 ezer gépjárműre 7,2 halott, amit Norvégia (8,0), Hollandia (8,4), Svédország (8,5), Japán (8,8), Németország (9,3) és Nagy-Britannia (9,5) követ). Ezt a rangsort Csehország (21,5), Szlovénia (22,5), Görögország (23,7), Lengyelország (29,1), Korea (33,6), s mint említettem Magyarország (37,7) zárja. A járműkilométerre vetített rangsort – ahol erre adat van – Svédország és Svájc nyitja (1 millió járműkilométerre 5,9-5,9 halott), majd ezt követi Nagy-Britannia (6,3), Finnország (6,4), Norvégia (6,5), Németország (7,4), Hollandia és Dánia (7,7-7,7). A sort Szlovénia (16,5), Korea (19,3) és Csehország (20,6) zárja. Ugyanakkor az előző két adatsorban a legrosszabb helyezést elért országok közül Magyarországon kívül Lengyelország és Görögország adatai is hiányoznak. Az USA csak a lakosságszámra vetített halálozási számban mutat kedvezőtlen képet, a másik két adatsorban a középmezőnyben (17 halott 100 ezer gépjárműre, ill. 8,8 halott 1 millió járműkilométerre) helyezkedik el. Számos – számunkra érdeklődésre számot tartható ország (például Szlovákia, Románia, Horvátország) ezekből az adatsorokból hiányoznak. Szakmai körökben meglehetősen ismert tény, hogy az EU elhatározta: 2001-hez viszonyítva 2010-ig a tagállamok területén bekövetkező baleseti halottak számát megfelelő. Ez azt jelentené, hogy a 2001-ben közúti balesetek során életét vesztett mintegy 50 ezer személy száma 2010-re nem lehetne több 25 ezernél. Nem kevésbé tanulságos a következő ábra, amiből azt tekinthetjük át, hogy a nemzetközi összehasonlításban utolsóként egybevethető 2005. évhez viszonyítva, az ezt megelőző évtizedben az egyes EU-országok milyen biztonsági változáson mentek keresztül. Mint látható: az összehasonlításban szereplő országok nagyon eltérően teljesítettek. Ebben az időszakban még valamennyi, a kimutatásban részt vevő EU-tagállam – Litvánia kivételével (+14%) – csökkenést mutatott. A legkisebb csökkenés már ekkor is Magyarországon volt tapasztalható (-7%), ami önmagában még nem lett volna probléma, hiszen hazánkat olyan ország követte mint Finnország (-8%). Az „élbolyt” már ebben a kimutatásban is Portugália vezette (-54%), amelyet Németország (-39%), Franciaország (-37%) és Hollandia valamint Dánia (-36-36%) követett. Lényegében hasonló kép vázolható fel akkor is, ha az 1996-2005. közötti közúti közlekedési balesetekben meghaltak számának változását a lakosságszámhoz viszonyítjuk. Egy millió

ország lakóra jutó halottak számában a legrosszabb mutatókkal Lettország (180-ról 221-re emelkedett) és Litvánia (220-ról 191-re csökkent) rendelkezik, a legkiválóbb eredményt ebben az összehasonlításban is Portugália produkálta (272-ről 119-re csökkent). Több országban csak csekély változás történt. Ezek közé tartozik Magyarország mellett például Finnország, Nagy-Britannia, Svédország és Málta. Csakhogy az említett országokat nem lehet „egy kalap alá venni”. Amíg Magyarországon a lakosságszámhoz viszonyítva magas a balesetekben meghaltak száma (az említett évtizedben 133-ról 127-re csökkent), addig Finnországban ugyanezen idő alatt 79-ről 71-re, Nagy-Britanniában 64-ről 56-ra, Svédországban 61-ről 49-re, Máltán 51-ről 43-ra csökkentek a számok.

IV. SZÁMÚ MELLÉKLET

A MAGYARORSZÁGI KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG ALAKULÁSA - VISZONYÍTÁSI ALAP: EURÓPA, AZ EURÓPAI UNIÓ⁶⁷⁹

A közlekedésbiztonság a közbiztonság⁶⁸⁰ része és egyben a közterületi bűnözés egyik meghatározó eleme. A közúti közlekedésbiztonság alakulása különösen szoros kapcsolatban van a közbiztonsággal egy olyan földrajzi régióban, ahol az országimáznak is kikerülhetetlen eleme annak értékelése, hogy az ide látogatók akár autósként, akár gyalogosként hogyan érzik magukat, mennyire tartják maguk és környezetük számára biztonságosnak azokat a helyeket és eszközöket, ahol, és amikkel mozognak. Egy-egy állam azonban többnyire azt veszi figyelembe, hogy mindennapjaink e fontos része, maga a közlekedés és annak biztonsága mibe kerül. De az sem lehet közömbös, hogy a biztonságot főként maguk az ország lakói milyen közérzettel élik meg.

*A közlekedők kötelességei a biztonság érvényesítésére*⁶⁸¹

⁶⁷⁹ A Rendőrség Tudományos Technológiai és Innovációs Tanácsa által szervezett „A Szabadság Rendje” című Országos Rendészeti Koordinációs és Konzultatív Találkozóán vitattuk meg egyik napirendi pontként 2008. október 9-én az Országos Rendőr-főkapitányságon „A magyarországi összébűnözés alakulását a XX-XXI. század fordulóján (1988-2007)”, melynek keretében hazánk közlekedésbiztonságának alakulása is elhangzott. E témakörhöz lásd: www.police.hu honlapot (Letöltés ideje: 2011. 09.14.)

⁶⁸⁰ A közbiztonság a biztonságnak csak egyik szegmense, de ezzel kapcsolatosan érzékelhető a legtöbb hiány- és kérdőjel. Csupán egy dolog nem vitatott: a biztonság lételeme a társadalom, az állam működésének, és domináns alkotórésze az emberek életminőségének. (CSERÉP Attila, *Szemlélet- és lépésváltás a közbiztonság terén*, Belügyi Szemle, 2006/2., 27. o.)

A közbiztonság társadalmi szükséglet, „a büntetőjogra vonatkoztatva a társadalmi reprodukció normális feltételeinek megteremtése a közbiztonság és közbátorság, vagyon- és életbiztonság hivatalos garantálása.” A kérdés az: „képes-e az adott társadalom intézményesített szervezete ellenőrzés alatt tartani a bűnözést és a hivatalos társadalmi kontroll útján normálissá tenni a mindennapi életet.” (SZABÓ András, *Bűnözés-ember-társadalom*, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1980, 138. o. és FINSZTER Géza, *Közbiztonság és közbátorság* In: Írások Tauber István emlékére, Magyar Kriminológiai Társaság, ELTE ÁJK és RTF kiadványa, Budapest, 2009., 66. o.)

⁶⁸¹ IRK Ferenc, *i. m.*, 37-40. o. A szerzővel döntően egyetértek, de a KRESZ szabályok tudásával kapcsolatban más a véleményem. Megítélésem szerint a közlekedésre nevelés - amit a szerző is korábban kifejtett, az óvodás kortól kezdődik és az ember egész életében folyamatosan tart- elméleti és gyakorlati tudása egyaránt fontos. Az egyik dolog: ha valaki egy KRESZ szabályt nem ismer, annak esélye sincs, hogy betartsa; a másik: hazánkban ma nagyon könnyen lehet szerezni vezetői engedélyt, a vizsgán nem a szabályokat kell ismerni, hanem a teszt általában 3 feladatai közül csak meg kell tudni jelölni a helyes választ. Ez 3 napi tanulás után egy számítógép ismerettel rendelkező személy részére könnyű, sikeres munkának mondható. Ez a jelenlegi helyzet maga a tragédia. Amit a szerző is ír, hogy fontos szabályokat kell tudni és betartani, az eredményes vizsgát tevők több, mint 95%-a ezeket, a fontos szabályokat nem ismerik. Legalább ennyire fontos az, ha szigorítjuk a képzést, mert ha sokkal nagyobb tudás árán lehet megszerezni a vezetői engedélyt, akkor az emberek jobban féltik azt, mert egy durva közlekedési szabálysértés vagy bűncselekmény elkövetése után csak nagy nehézségek árán tudják visszaszerezni a vezetői engedélyüket.

A közlekedés biztonságának érvényesülése elképzelhetetlen néhány alapelv garantálása nélkül. Ezek olyan kötelezettségek, amelyekhez valamennyi úthasználónak alkalmazkodnia kell. Kompetens szakemberek ide sorolják a következőket:

- Ne okozzon balesetet, sőt a személy- és vagyonbiztonságot se veszélyeztesse.
- Tegyen meg minden tőle elvárhatót a balesetek elhárítására, illetve a balesetek következményeinek a mérséklésére.
- A közlekedés többi résztvevőjét közlekedésében indokolatlanul ne akadályozza és ne is zavarja.

Az utóbbi kettő már szoros összefüggést mutat a KRESZ bizalmi elv-definíciójával, aminek lényege, hogy mindenki mindaddig bízhat más jogkövető közlekedésében, amíg a külső jelek ennek ellenkezőjére nem utalnak. Ezt ma már kiterjesztően értelmezik, és az utak műszaki állapotára is vonatkoztatják. Figyelemre méltó az a *hangsúly-eltolódás, ami a korábbi KRESZ-centrikuságtól a forgalom-adekvát viselkedés tanúsításának igénye felé vezet*. Amíg néhány éve széles körben a közlekedésbiztonság legfontosabb zálogaként a KRESZ részletekbe menő szabályainak ismeretét tartották, addig mára ez gyakorlatilag elavult nézetté vált. Ma már a biztonságos közlekedés alapfeltételének egyrészt a legalapvetőbb közlekedési előírások pontos ismeretét és maradéktalan betartását, másrészt a közlekedés többi résztvevőinek – gyakran hibázó – magatartásához való alkalmazkodó viselkedést, a veszélyelhárítás technikáját tekintik. Kezdő vezetők esetében kiemelt hangsúlyt kap egyrészt a pszichikai alkalmasság (megfelelő szociabilitás, tehát közösség konform viselkedés és a képességet, tudást, ügyességet reálisan kezelni képes, tehát kellő önkontrollal rendelkező), másrészt a forgalmi viszonyok, szituációk helyes értelmezésének képessége.

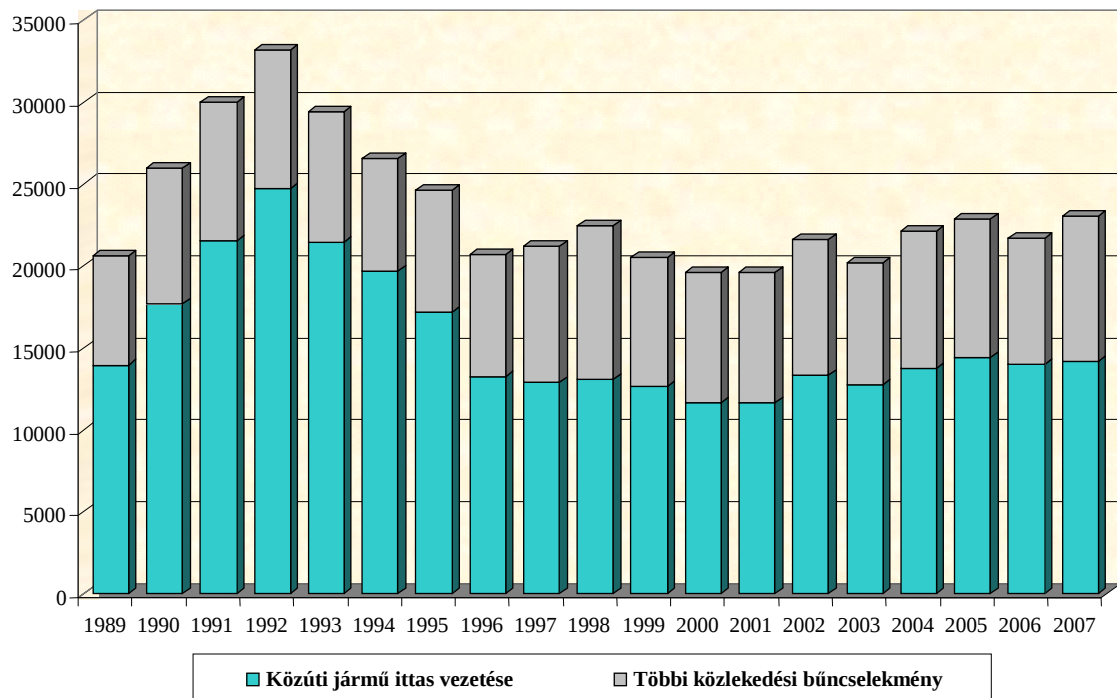
„A konfliktusok kialakulásában, gyakoriságában, megoldásának módszereiben és a végkimenetelükben számos, a közlekedő egyéntől független tényező is szerepet játszik. Előre bocsátható, hogy ez utóbbiak funkciója egyre jelentősebb, ezért a későbbiekben még részletesen visszatérek rájuk. Itt most csak arra hívom fel a figyelmet, hogy hibátlan, mindig veszélymentes közlekedésre senki nem képes. Az emberek között „csak” a hibázások gyakoriságában és módjában vannak – nagyon jelentős – különbségek. Tekintettel arra, hogy a fizika törvényei alól senki nem tudja kivonni magát, az emberi viselkedés kívánatos irányba való befolyásolására és a viselkedés során megvalósított hibák következményeinek csökkentésére szabad és kell minden jogszerűen lehetséges, rendelkezésre álló eszközzel törekedni. Mint látni fogjuk, ismert és ma még fel nem ismert okok folytán a végeredményben az egyes országok között nagyok a különbségek. Vita

folyik a szakemberek között olykor arról, hogy melyek a legfontosabb és leghatékonyabb magatartás-befolyásoló eszközök és módszerek. Abban viszont teljes az egyetértés, hogy a közlekedésbiztonság három legfőbb eleme az ember, a jármű és a környezet – amiket a korszerű közlekedésbiztonsági kutatások a közlekedési magatartás, a járművek és az infrastruktúra kifejezésekkel illetnek és a közlekedésbiztonság integrált megközelítési módjának neveznek.”⁶⁸² Az ENYÜBS adatai szerint az ismertté vált közlekedési bűncselekmények száma 1989. és 1992. között meredeken emelkedett, majd ezt követően 1996-ra visszaállt a bázisév szintjére. Ezen időszak óta e bűncselekményi kategóriában elhelyezett bűncselekmények számának alakulása enyhén emelkedő, illetve kiegyenlített irányzatot jelez. A rendelkezésünkre álló adatok alapján megállapítható az is, hogy a közlekedési bűncselekmények alakulását meghatározó jogsértés a közúti jármű ittas vezetése, amelynek alakulása viszont a rendőri közúti ellenőrzés intenzitását és hatékonyságát jelzi. Mindezeket figyelembe véve a közlekedési bűnözés nem kezelhető kizárólag kriminológiai vagy kriminalisztikai, illetve tisztán büntetőjogi problémaként, hiszen a közlekedés társadalmi szerepét tekintve szoros kapcsolatban, illetve kölcsönhatásban van a gazdaság működésével, általában a mobilitással és a kereskedelmi tevékenységgel is.

A közlekedési bűncselekmények elkövetői az esetek döntő hányadában nem kriminális személyiségfejlődés következtében válnak tettessé, többségük általában normális életvitelű és jogkövető állampolgár, akik gondatlanságuk vagy figyelmetlenségük, vagy könnyelműségük révén követnek el törvénytisértést.

⁶⁸² IRK Ferenc, *A közlekedési biztonság helyzete nemzetközi kitekintéssel és a közlekedésrendészet továbbfejlesztésének lehetőségei, módszerei*. Rendészeti Szemle, 2010. évi különszám, 218. o. Vesd össze: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/index_en.htm 1. o. (Letöltés ideje: 2011. 06.16.)

Az ismertté vált közlekedési bűncselekmények, ezen belül a közúti jármű ittas vezetése bűnesetek száma az 1989-2007. években



Forrás: ETSC

A közlekedési bűnözés, illetve a közlekedésbiztonsági helyzet értékelésének módja abban is eltér a szokásos bűnügyi elemzéstől, hogy a közlekedésbiztonság vonatkozásában olyan nemzetközi összehasonlító adatokkal, illetve elemzésekkel is rendelkezünk, amelyek más bűncselekményi kategóriák esetében nem állnak rendelkezésre.

V. SZÁMÚ MELLÉKLET

KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI AKCIÓPROGRAM

(2008-2010) ELEMZÉSE⁶⁸³

Magyarországon a közúti balesetben életüket vesztek száma nemzetközi összehasonlításban is magas. A közlekedésbiztonság javítását célzó folyamatos kormányzati és szakmai munka ellenére sem mutatkozott olyan kedvező tendencia a baleseti helyzet alakulásában, amely alapján valószínűsíthetnénk, hogy az ország a közösségi szinten meghatározott cél hazánkra eső részét képes elérni, azaz 2010-re a 2001-es bázisét tekintve a közúti közlekedési balesetekben elhunytak számát 30%-kal csökkenteni.

A közúti közlekedési balesetek és áldozatok számának jelentős és tartós csökkentésére csak akkor van lehetőség, ha megvan a politikai szándék, s a legfelső szintű döntéshozók is elfogadják a közúti biztonsági helyzet javításának szükségességét. Ezen kívül szükség van helyzetelemző vizsgálatokra, képzett szakemberekre, megfelelő feladattervekre, átgondolt stratégiára, a beavatkozások szakszerű értékelésére, független irányító-koordináló szervezetre és nem utolsósorban a közlekedésbiztonság céljaira fordítható megfelelő nagyságú pénzügyi keretre.

A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2008-2010 az Egységes Közlekedésfejlesztés Stratégia 2007-2020 Fehér Könyv és Stratégia,⁶⁸⁴ valamint a közösségi stratégiai dokumentumok⁶⁸⁵ egyik célkitűzésének, a közlekedésbiztonság javításának részletes

⁶⁸³ A közúti közlekedésbiztonsági akcióprogram (2011-2013) anyagáról 2011 szeptemberben szereztem tudomást, így azt már feldolgozni nem tudtam, de az értekezésemben néhány helyen teszek róla említést.

⁶⁸⁴ A stratégia a közlekedésbiztonság kapcsán megállapítja, hogy a Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015 által meghatározott célok elérése „nem tűnik reálisnak a jelenleg alkalmazott eszközrendszer mellett. Így a közlekedésbiztonság javítása érdekében elsősorban a jelenleg alkalmazott eszközrendszer felülvizsgálatára van szükség. Meg kell vizsgálni a beavatkozások fő területeit, meg kell határozni az intézkedések célcsoportját, erős politikai támogatás és közigazgatási koordináció mellett hatékony magatartásformáló intézkedéseket szükséges fogantatni szigorú és következetes ellenőrzéssel, valamint a „kikényszerítő eszközök” alkalmazásával. Emellett nagyon fontos az úthálózat rendszeres közlekedésbiztonsági szempontú felülvizsgálata, és biztonságosabbá tétele kis költségű beavatkozásokkal.”

⁶⁸⁵ Az 1992-ben elfogadott egységes közösségi közlekedéspolitikát az Európai Unió 2001-ben az „Európai Közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni” című Fehér Könyvben új alapokra helyezte. A Fehér Könyv egyik célja, hogy 2010-re a közúti balesetben életét veszített személyek száma a felére csökkenjen. Később ezt a célkitűzést megerősítették a 2003-ban elfogadott Európai Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramban. A Fehér Könyv és az Akcióprogram a tagállamokat arra ösztönözte, hogy a közúti közlekedésbiztonság fejlesztésére vonatkozó nemzeti terveket állítsanak össze. A Fehér Könyv célkitűzései a közös közlekedéspolitikának újabb lendületet adtak. Azóta számos új uniós irányelv született a közlekedésbiztonság területén, melyet a tagországok a saját jogrendszerükbe átültettek.

akcióprogramja. Az Akcióprogram egy három éves terv a közlekedésbiztonság javítására. Az akcióprogramba foglalt akcióknak a megvalósítás időszakára vonatkozó ütemezését az évenkénti cselekvési tervek tartalmazzák.

A Közlekedésbiztonsági Akcióprogram⁶⁸⁶ 2008-2010 pillérstruktúrája

1. Emberi tényező⁶⁸⁷

A személysérüléssel és halálos áldozatokkal járó közúti közlekedési balesetek okainak elemzésekor az Akcióprogram az emberi tényezőkkel kapcsolatban közvetlenül, ill. közvetett módon bekövetkező baleseteket egyaránt vizsgálja. A fejezet külön vizsgálja a balesetek bekövetkeztének kiemelt kockázati tényezőit, és a közlekedés szabályainak be nem tartásából fakadó egyéb okokat.

1.1. Kiemelt kockázati tényezők

Az Akcióprogram az alábbi kockázati tényezőket kezeli kiemelten:

- Sebesség nem megfelelő megválasztásaGépjárművezetés alkohol vagy kábítószer hatása alatt
- Biztonsági öv használatának mellőzése
- Védtelen közlekedők: gyalogosok – gyerekek és idősek; kerékpárosok; motorkerékpárosok
- A sebesség nem megfelelő megválasztása

Az Európai Unióban a sebességtúllépés a közúti tragédiák első számú oka. Szakértői becslések szerint minden negyedik közlekedési haláleset a gyorshajtással függ össze, így

⁶⁸⁶ A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram stratégiai célja, hogy a meghatározott célkitűzéseknek megfelelően csökkenjen a közúti balesetek, valamint a balesetekben életüket vesztett személyek száma. A baleseti okok elsősorban emberi tényezőkre vezethetők vissza, de nem elhanyagolható a közúti közlekedési infrastruktúra nem megfelelő állapota miatt bekövetkező balesetek száma sem. A balesetek emberi tényezőit nagymértékben befolyásolja a megfelelő szabályozási háttér (ide értve a közlekedésre nevelés, oktatás, és a gépjárművezető képzés rendszerét is), az ellenőrzés hatékonysága, továbbá a baleset-megelőzési tevékenység, s annak támogatási rendszere.

⁶⁸⁷ A közúti közlekedési balesetek döntő része emberi tényező miatt következik be. A közlekedési szabályok általános betartatásán túl bizonyos kiemelt kockázati tényezők – mint a sebesség nem megfelelő megválasztása, a biztonsági öv használatának mellőzése, az alkohol vagy kábítószer hatása alatt történő vezetés – előfordulásának mérséklése, illetve a védtelen közlekedők biztonságának növelése érdekében szükséges a szabályozás megfelelő módosítása, valamint az ellenőrzések fokozása, melyek eredményeként a közlekedési morál pozitív irányba történő változása érhető el.

annak visszaszorításával a közösség országaiban évente mintegy 10.000 ember életét lehetne megmenteni.

Magyarországon is a gyorsajtás a legelterjedtebb szabálysértés, s a legfőbb baleseti ok, melynek elsődleges szerepe van a halálos, illetve a súlyos sérülések bekövetkezésében. Ennek oka, hogy a nagyobb haladási sebesség megválasztása jelentősen növeli a balesetek bekövetkezésének kockázatát, és csökkenti a balesetek elháríthatóságának a lehetőségét.

Hazánkban a járművezetők által okozott személysérüléssel közúti balesetek mintegy 30%-a, a halálos baleseteknek több, mint 40%-a évek óta az abszolút és relatív gyorsajtásra vezethető vissza.

Ez a magas arány a sebességhatárt túllépőkkel szembeni fellépés kiemelt fontosságát indokolja. Ennek megfelelően az Akcióprogram végrehajtásának teljes időtartama alatt a sebességtúllépések visszaszorítását, megelőzését, illetve az elkövetett jogsértő cselekmények szankcionálását kiemelten kell kezelni.

A sebességtúllépés visszaszorítása a közlekedéspolitikai célkitűzések teljesíthetőségének elengedhetetlen feltétele, ezért az elmúlt időszakban már megkezdett intézkedéseket (fix kamerák alkalmazásának megkezdése, objektív felelősség bevezetése stb.) következetesen és még nagyobb intenzitással folytatni kell.

1.1.1. Biztonsági öv használatának mellőzése⁶⁸⁸

A biztonsági övek és a gyermekülések másodlagos (passzív) biztonsági eszközök, hiszen - bár hatékonyan működnek - nem képesek csökkenteni a baleseti kockázatot, ezért más (elsődleges) biztonsági eszközökre is szükség van, elsősorban a vétlen közlekedők biztonságának megóvása érdekében. Használatuk mégis kiemelten fontos területe a tragédiák és a sérülések megelőzésének, mert alkalmazásuk által a halálos, valamint a súlyos sérülések kialakulásának kockázata jelentősen csökken.⁶⁸⁹ Ezért az Akcióprogram

⁶⁸⁸ Hazánkban a biztonsági öv használati aránya sajnálatos módon még nem éri el a kívánatos szintet, de tény, hogy 1999 óta folyamatosan nő azok száma, akik becsatolják a biztonsági övüket. Nehéz magyarázatot találni arra, hogy míg Svédországban 95 % körüli az övhasználat aránya, addig Magyarországon a járművezetők és utasaik csupán 70 %-a csatolja be a biztonsági övet. A magyarázat egy része az lehet, hogy míg Svédországban a biztonságot értéknek tekintik, addig hazánkban a közfelfogás még mindig „vagány, beleváló” dolognak tartja a közlekedési szabályok semmibe vételét. (Hajdú-Bihari Napló, 2009. április 4. 7. o.)

⁶⁸⁹ A gépkocsik biztonsági felszerelése elsődleges és másodlagos felszerelések kategóriába sorolhatók. Az elsődleges biztonsági felszerelések célja a baleset megelőzése, ide tartoznak például a fékek, a gumiabroncsok stb. A másodlagos biztonsági felszerelések (például oldalütközés ellen védő rendszerek, légzsákok) megakadályozzák, vagy tompítják a baleset következtében fellépő sérüléseket. A biztonsági öv másodlagos biztonsági felszerelés. Főbb funkció: 1. megakadályozza, hogy ütközés esetén az utasok

végrehajtása során a passzív biztonsági eszközök használatára kiemelt figyelmet kell fordítani. Megdöbbenő, hogy 2006-ban a gépjárműben utazó, s közúti balesetben életét veszítő 722 személy nem kevesebb, mint 75 %-a, azaz 543 fő mellőzte az öv használatát. Hazánkban a biztonsági öv használati aránya sajnálatos módon még nem éri el a kívánatos szintet. Mértéke az elmúlt években növekedett ugyan, de még mindig elmarad a régebbi EU-tagállamok átlagától. Az övhasználati arányok első üléseken megfigyelt - az 1993. évi KRESZ-módosítást követő - hirtelen növekedése után csökkenő trend volt jellemző egészen 1999-ig. Nagyon jól szemlélteti a teljesítménymutatók szükségességét az az ellentmondásos jelenség, hogy a biztonsági övek csökkenő használati aránya olyan időszakban volt megfigyelhető, amikor a hazai közúti biztonság jelentősen javult. (1990 és 2000 között a közúti balesetek következtében életüket veszített személyek száma 51 %-kal csökkent.) Az 1999 utáni mélypontot követően az addig csökkenő trend növekvőre változott, nemcsak az első, hanem a hátsó üléseken is. A növekvő trend ma is tart, a 2009. és 2010. évi értékek nagyobbak a 2008. éviéknél. Ugyan a személygépkocsik hátsó ülésén még mindig 50 % alatt van a biztonsági övek viselési aránya. Azt is meg kell jegyezni, hogy a hátsó üléseken még jelentősen nagyobb a „tartalék”, mint az elsőön, de hozzá kell tenni, hogy ezeken az üléseken gyakorlatilag alig utaznak, a legtöbb személygépkocsival egyedül a vezető közlekedik. (Az egy személygépkocsiban utazó személyek átlagos száma 2009-ben 1,42 fő/gépkocsi volt.)⁶⁹⁰ Számomra így is nagy megnyugvás a szépen javuló övviselési arány, hogy 2010-re elértük a több mint 75 %-os bekötöttséget.

Az övhasználat további elterjesztését jogszabályi szigorításokkal, a közúti ellenőrzések fokozásával, valamint hatékony felvilágosító és kommunikációs tevékenységgel lehet elérni.

Szakértői becslések szerint általános övhasználat esetén mintegy 20 %-kal lehetne csökkenteni a közúti balesetben életüket veszített járművezetők számát azokban a tagállamokban, ahol a biztonsági öv használatának szintje jelenleg alacsony (ETSC, 2007.).

kiessenek a járműből; 2. megakadályozza, hogy az utasok teste a jármű belső terével ütközzön, illetve tompítja a belső ütközés erejét; 3. egyenletesen elosztja az ütközés erejét az utas testén, és a gépkocsi üléséhez rögzíti az utasokat. Az Amerikai Baleseti Sebészeti kollégium szerint a közlekedési balesetekből eredő súlyos és halálos sérülések visszaszorításának leghatékonyabb eszköze a biztonsági öv. A kollégium orvosai végeztek egy számítást, amelyben megállapították, hogy a baleset következtében a járműből kieső utasok 75 százaléka életét veszti. A gépkocsiból való kiesés ellen a biztonsági öv nyújtja a legnagyobb védelmet. (*Biztonsági övek és gyermekülések: közlekedésbiztonsági kézikönyv... i. m., 189-191. o.*)

⁶⁹⁰ Prof. Dr. Holló Péter, kutató professzor: Közlekedésbiztonsági teljesítmény-mutatók gyűjtése és figyelemmel kísérése Magyarországon. Autóvezető - a Nemzeti Közlekedési Hatóság szakmai lapja, XXX. évf., 2009/4. sz., 2-3. o.

1.1.2. Védtelen közlekedők

A közlekedés „legvédtelenebb” résztvevői a gyalogosok⁶⁹¹ és a kétkerekű járművek vezetői, akiknek az esetében közúti baleset esetén a súlyos és a halálos sérülések kialakulásának a veszélye - egyéb védetség hiányában – igen magas. Magyarországon 2006-ban 3491 gyalogoselütés történt, melyből 212 halálos sérüléssel járt. A kérdéskör kiemelt kezelését indokolja, hogy a közúti balesetben meghaltak közül minden hatodik a gyalogosként vett részt a közlekedésben.

A gyalogosokon belül különösen veszélyeztetett a gyermekek és az idős emberek korosztálya. Az idős közlekedők biztonságában Európában olyan riasztó trendek alakulnak ki, hogy a Bizottság külön foglalkozik e kérdéskörrel.

2007-ben 8260 idős személy (65 év feletti) halt meg közlekedési balesetben a közösség országaiban. A közlekedési sajátosságaik miatt az idős személyek halálos baleseti kockázata 16-szorosa a fiatalabb korosztálynak. Jelenleg az Európai Unió lakosságának 8 %-át a 65 év feletti alkotják, de a népességi trendek folytatódása esetén 2050-ben várhatóan a populáció 30 %-át az idős emberek teszik ki. Ez a jelenség a közúti tragédiák számának növekedését vonhatja maga után. Erre tekintettel az idős gyalogosok közlekedésének a biztonsága érdekében időben intézkedéseket kell tenni (lehetséges területe: szabályozási háttér, járművezető képzés, kommunikáció, infrastruktúra, idősök bevonása a közlekedésbiztonsági koncepciók kialakításába stb.).

⁶⁹¹ Halálos gyalogoselütések száma 2001-2007 között 1823 volt (Forrás: KTI). A gyalogos elütések száma a legmagasabb, ami egyértelműen a védtelen közlekedők védelmére hívja fel a figyelmet. A gyalogosok közlekedését szolgáló út és környezet megfelelő kialakítása csökkentheti a baleseti kockázatot. A szükséges helyekre új gyalogjárda építése, a meglévő gyalogos közlekedést szolgáló létesítmények megfelelő állapotban tartása, új gyalogos-átkelőhelyek létesítése, a meglévők korszerűsítése, megfelelő megvilágítással történő ellátása javíthat a helyzeten. Emellett szemléletváltás szükséges mind a gyalogosok, mind a járművezetők részéről is. Célrányos kampánnyal fel kell hívni a gyalogos közlekedőket a megfelelő magatartásformákra, ráirányítani a figyelmüket, hogy időben történő észlelésük mennyire fontos. Jogszabály változtatás és a járművezetők részéről szemléletváltás szükséges a gyalogos-átkelőhely tiszteltének visszaállítására, a szabályok betartásának ellenőrzésére pedig kiemelt figyelmet kell fordítani. Hajdú-Bihar megyében 2008. évben a gyalogosok által okozott balesetek száma 37,5 %-kal (75-ről 45-re) csökkent, mely arány kisebb-nagyobb mértékben valamennyi korosztálynál megfigyelhető. Ezzel együtt megyénkben is, de az egész országban továbbra is tapasztalható, hogy gyalogosok gyakran követnek el szabálytalanságokat. Mindennapos az úttesten való átszaladgálás, figyelmetlen lelépés a járdáról, a gépkocsik takarásából való vigyázatlan kilépés. Sőt, a gyalogos-átkelőhelyeken a tilos jelzésen is átszaladnak. E közlekedési kultúrán jelentősen kell még javítani, hiszen Hajdú-Biharban is - a jelentős javulás ellenére - még mindig 45 alkalommal történt olyan baleset, melynek következtében a gyalogos életét veszítette vagy megsérült.

A közlekedés védtelen résztvevői közül az idősök mellett a motorkerékpáros közlekedés biztonsága is külön figyelmet érdemel. Szakértői vélemények szerint a motorkerékpárosok közlekedési baleseti halálozási kockázata 18-szorosa a gépkocsivezetőkének.

A legfrissebb közösségi felmérés szerint 2001. és 2007. között a 27 tagállamból 13-ban nőtt a balesetben meghalt motorkerékpárosok száma. A közúti tragédiák elmúlt hat évre vonatkozó 20 %-os csökkenésén belül a motorkerékpáros halálesetek száma mindössze 1,5 %-kal csökkent.

A helyzetkép Magyarországon sem jobb. A motorkerékpárosok által okozott balesetek számában 2001-hez képest mintegy 80 %-os emelkedés mutatható ki.

2. Infrastruktúra⁶⁹²

„Meg kell vizsgálni a közúthálózatot, a közúti környezetet, az infrastruktúrát, valamint a járművek és a forgalom sajátosságait. Ezek a tényezők mind önmagukban, mind egymásra gyakorolt hatásuk révén befolyásolják a közlekedésbiztonságot.

2.1 Közúthálózat⁶⁹³

A hazai 135478 km hosszúságú közúthálózat 22,3%-a (30245 km) országos közúthálózat, amely az Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság, illetve az Állami Autópálya Kezelő Zrt. kezelésében és kis részben „koncessziós” üzemeltetésben működik.

A magyarországi közúthálózat sűrűsége az európai átlagnak megfelelő.

Az országos közutak pályaszerkezetének teherbírása, a teljes kiépített hálózat 44%-án jó, 25%-án megfelelő, míg a közutak 7%-ának esetében nem megfelelő. A mellékútvonal hálózaton sokkal elfogadhatatlanabb az utak felületi egyenetlensége. A mellékúthálózat 34%-án rossz a felületi egyenetlenség.

⁶⁹² A közúti közlekedés, illetve annak biztonsági kérdései kapcsán természetesen beszélni kell az infrastruktúráról, a közúti pályáról és annak környezetéről, valamint a járművekről és a forgalom jellemzőiről. Ezek a tényezők mind önmagukban, mind egymásra gyakorolt hatásuk révén befolyásolják a közlekedésbiztonságot. A közutak pályaszerkezetének teherbírása Magyarországon nagyrészt megfelelő, ám a teherbírás növelése feltétlenül szükséges a biztonságos közlekedés érdekében. A balesetveszélyes helyek és gócpontok megszüntetésével, illetve a megbocsátó környezet infrastrukturális kiépítésének eszközével le lehet csökkenteni a közutakon bekövetkező balesetek halálos áldozatainak számát.

⁶⁹³ Hajdú-Bihar a „keleti régió” gazdasági, kulturális és idegenforgalmi centruma. Az utak útvonalak jelentős része városokon átvezető szakaszokkal terhelt. Az elkerülő utak kis száma miatt állandósultak a helyi és a jelentős tranzitforgalom keveredéséből, zsúfoltságból adódó negatív hatások. Ez a probléma egyedül a 4-es főúton megoldott, de a megyeszékhelyet ez a tranzitútvonal sem kerüli ki jelenleg. Útvonalainkon a járműforgalom rendkívül heterogén – így gyakori jelenség a lovas fogat, kerékpár, kamion –, mely szintén a biztonság ellen hat.

Autópálya ellátottságunk és sűrűségünk egynegyede az Európai Unió tagországi átlagértékeknek. Az autópálya-hálózatunk fejlesztése a Pán-Európai Közlekedési Folyosóknak megfelelő „elvárások” alapján fejlődik.

A személy sérüléses balesetek több mint fele az első- és másodrendű főúthálózaton történik, de figyelemre méltó az összekötő utakon történt balesetek száma is, amely csaknem egyharmadát teszi ki az összes közúti balesetnek.

Az országos közutakon 1474 db közút-vasút szintbeni kereszteződés található.”

Megítélésem szerint a közúthálózat minősége összefüggésben van a balesetek bekövetkezésével és a már bekövetkezett balesetek súlyosságával. Az utak és az útburkolatok állapota rossz, a forgalom szabályozása elmaradott, többnyire rugalmatlan, nem a pillanatnyi helyzetre optimalizált. Bár Hajdú-Bihar megyében az utóbbi néhány évben javult a főutak burkolata – 35, 33, 47, 42 számú főút –, mégis a legforgalmasabb úton, a 4-esen továbbra is kaotikus állapotok uralkodnak. Legrosszabb állapotban mégis a 471-es számú főút van, az út vonalvezetése, szélessége, minősége miatt jelentős számú közlekedési esemény következett be. Indokolt lenne ezen főút felújítása, hiszen mindössze sebességkorlátozó táblákkal nem lehet a baleseteket hatékonyan megelőzni. A tapasztalatok szerint túl sok a közlekedési jelzés, így a valóban lényeges információk nem mindig kapnak megfelelő figyelmet, ráadásul jelentős számban vannak nem látható, vagy kevésbé észlelhető jelzőtáblák (például lombok takarják, nem belátható helyen vannak).

Amennyiben a jármű elhagyja a pályát, akkor nagyrészt az út környezete határozza meg a baleset súlyosságát. Ha egy gépkocsi szilárd tárgynak ütközik, csaknem kétszer nagyobb a halálos kimenetel valószínűsége, mintha ütközés nélkül ért volna véget egy hasonló baleset.

2.2. Gépjárművek

Magyarországon az elmúlt 30 évben a közúti gépjárművek száma évről évre folyamatosan nőtt. 1976 óta a motorizációs szint növekedésének mértéke meghaladta a 450 %-ot. 1976-ban 60 darab volt az ezer lakosra jutó személygépjárművek száma, míg ez a szám a mai napon meghaladja a 290-et. Az Európai Unió bővítésével Magyarország tranzitszerepe tovább fokozódott, a hazai tehergépjárművek mellett ugrásszerűen megnőtt az országon áthaladó külföldi nehéz tehergépkocsik száma is.

A táblázat adatai alapján a legnagyobb mértékben a motorkerékpárok száma növekedett. A jövő feladatai között minden bizonnyal előkelő helyet foglal el a motorkerékpárosok

biztonsága, mivel sem a motoros társadalom, sem a gépkocsivezetők még nem kellően felkészültek a közös biztonságos közlekedésre. Másrészt az infrastruktúra is elsősorban a gépkocsik közlekedését segíti.

A 2007. december 31-i adatok szerint a forgalomba helyezett közúti gépjárművek száma meghaladta a 3,6 milliót.

Bár a gépjárművek átlagéletkora ma még magas, ugyanakkor a tendencia egyértelműen biztató. Jelenleg a gépjárművek átlagéletkora 10,4 év, ezen belül a személygépkocsiké 10,3.

3. Szabályozás⁶⁹⁴

A közúti közlekedés szabályainak kialakítására nincs kötelezően előírt uniós irányelvi vagy rendeleti szabályozás. A közúti közlekedés résztvevőire vonatkozó szabályozási tevékenységre a közösséghez csatlakozás időpontjától kezdődően kihatott az EU irányelvekben közzétett rendelkezések nemzeti jogba történő átvétele. Emellett korlátozottan volt lehetőség a közlekedés biztonságát⁶⁹⁵ közvetlenül befolyásoló „nemzeti problémákat kezelő” szabályozások kialakítására.

Az EU által nem szabályozott szakmai területeken (például közúti közlekedési előéleti pontrendszer, járművezető utánpótlás, a közúti közlekedési szabálysértések szankcionálása, a KRESZ kisebb mértékű korrekciója, a közúti közlekedés hatósági ellenőrzési rendszer korrekciója) végrehajtott szabályozásváltoztatások kedvező hatásai a közúti közlekedési baleseti helyzet kisebb mértékű javulásában jelentkeztek.

E kedvező hatások kialakulását segítették a közúti közlekedés ellenőrzésében közreműködő hatósági szervezetek (közlekedési hatóság, rendőrhatalom, határőrség, vámhatóság) szervezeti rendszerében végrehajtott korszerűsítések is.

⁶⁹⁴ A szabályozás minden intézkedés alapja és a kormányzat legfőbb eszköze a helyzet kezelésére. Szükséges a közúti közlekedési szabályozási rendszer felülvizsgálata, így a jogszabályok egyszerűsítése, a felhasználók számára átlátható szerkezet kialakítása, a belső és egymás közti ellentmondások megszüntetése, az idejétmúlt szabályozások megszüntetése, a rendszeres dereguláció lehetővé és kötelezővé tétele. A szabályozási folyamatban a közúti közlekedési szabályok új rendszerének kialakítását és a gépjárművezető képzés reformját kiemelten kell kezelni. A forgalmi rend alakításával kapcsolatos szabályozást szintén szükséges felülvizsgálni, adott esetben leegyszerűsíteni és korszerűbbé tenni. A közlekedésbiztonsággal kapcsolatos tevékenységek finanszírozási szabályozását szintén az igényeknek megfelelően szükséges lenne megváltoztatni, forrást allokálva az akciók végrehajtásához, illetve a szabályozás megváltoztatásával megkönnyíteni a rendelkezésre álló források megfelelő felhasználását.

⁶⁹⁵ A közlekedésbiztonság javításához a rendészeti eszközök önmagukban nem elegendőek, a további eredmények eléréséhez számos állami és egyéb szerv, társadalmi szervezet, valamint érdekképviselő együttes munkája, összefogása kell. A szigorú szabályok és az elkerülhetetlen büntetés mellett szükséges például a közúti infrastruktúra fejlesztése és a járművezetés-képzés reformja.

3.1. KRESZ

„A biztonságos közlekedési rendszer alapfeltétele a megfelelő jogszabályi, szabályozási környezet. A közúti közlekedés egyik meghatározó szabályozó dokumentuma az 1/1975 (II.5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól, közismert néven a KRESZ. Az 1975. évi kihirdetése óta eltelt időszakban a KRESZ 17 alkalommal módosult, ebből következően a rendelkezések áttekinthetősége nehezen követhetővé vált.

Egyes rendelkezések megfogalmazása indokolatlanul terjengős, mások megértése nehézséget okoz, illetve a konkrét szabályozás hiányosságából adódóan a szubjektív értelmezés lehetőségét teremti meg”. Csak egy konkrét példával szeretném bizonyítani az értelmezés nehézségének kérdését. A 15. § (2) bekezdése alapján a „Megállni tilos” és a „Várakozni tilos” jelzőtáblák hatálya a táblánál kezdődik, és a következő útkereszteződésig tart. Megítélésem szerint az új KRESZ-t - kormányrendelettel - az 1990 óta eltelt húsz év során már rég életbe kellett volna léptetni. Ezt több fontos indok is megkövetelte volna.

A jogalkotásról szóló törvény⁶⁹⁶ szerint törvény állapítja meg az állampolgárok alapvető jogait és kötelességeit, ezek feltételeit és korlátait, valamint érvényre juttatásuk eljárási szabályait. A KRESZ valóban mindenkire vonatkozik, mert mindenki közlekedik. Az nyilvánvalóan helyes, hogy a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény felhatalmazza a mindenkori kormányt, hogy kormányrendeletben állapítsa meg a közúti közlekedés szabályait, mert ezt gyakran kell változtatni, módosítani, kiegészíteni. De az nem fogadható el, hogy két miniszter - a KPM és a BM tárcavezetői, melyből a KPM megnevezése többször is változott - ilyen fontos jogszabályt alkothassanak. A KRESZ-t valóban a szakma legjobb szaktekintélyeinek kellene kidolgozniuk, mert 1976. január 1-jei hatályba lépése óta minden időben nagyon sok hiányosságot tapasztaltam.⁶⁹⁷

Javaslatom az alábbiak szerint módosítani a KRESZ 15. § (2) bekezdését:

„(2) Az (1) bekezdés a) és b) pontjában említett jelzőtáblák hatálya a táblánál kezdődik és a következő útkereszteződés *végéig* tart, kivéve...” Javaslomat az alábbiakban indokolom:

⁶⁹⁶ 2010. évi CXXX. törvény

⁶⁹⁷ Például a vezető fogalma: „... a gépkocsivezetés oktatása és az azt követő gyakorlati vizsga során vezetőnek az oktató minősül”. E fogalomba az „és az azt követő gyakorlati vizsga során” szöveget a 148/1992. (XI. 12.) Kormányrendelet állapította meg. Ez azt jelentette, hogy előtte a vizsgázó már vezetőnek minősült. Az 58/2007. (III. 31.) Kormányrendelet, valamint a legújabb módosítás, 289/2009. (XII. 18.) Kormányrendelet továbbra sem pontosította a „Megállni tilos” és a „Várakozni tilos” jelzőtáblák hatályát.

Meddig tart a „Megállni tilos” tábla hatálya?

Jogi alap: KRESZ 15. § (2) bekezdés: A „Megállni tilos” és a „Várakozni tilos” jelzőtáblák hatálya a táblánál kezdődik és a következő útkereszteződésig tart,⁶⁹⁸ kivéve három esetet – az a)-c) pontokban foglaltakat –, de mivel ez most a témánk szempontjából lényegtelen, csak a főszabályt értelmezem.

Értelmezése: Az útkereszteződés elejéig vagy végéig tart? Elsősorban azt tartom súlyos hibának, hogy 1976. jan. 1-től már 17 alkalommal módosult és kiegészült a KRESZ, de ezzel az óriási hiányossággal, hibával soha nem foglalkoztak, pedig a gyakorlati életben az ország minden területén naponta tömegesen jelent problémát az intézkedők (rendőrök, közterület-felügyelők), valamint a közlekedők számára.⁶⁹⁹

⁶⁹⁸ Megvizsgáltam a jelenleg hatályban lévő 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes számú rendelet előtt hatályban volt 2/1962. (IX. 29.) BM-KPM rendelet 24.§ (2) bekezdését, mely szó szerint megegyezik a jelenlegi KRESZ 15. § (2) bekezdésével.

⁶⁹⁹ Csak egyetlen esetet szeretnék megemlíteni: hazánk egyik városában – szándékosan nem publikálom, hogy melyik településen történt, mert nem ez a szándékom, hanem az, hogy bizonyítsam, milyen nagy fennakadást okoz a jogalkalmazásban – 2010. áprilisában a közterület-felügyelők elrendelték egy személygépkocsi elszállítását, mert a város területén az úttorkolattal szemben – valóban nagyon széles úttorkolatról/útélágazásról van szó – a gépkocsi szabálytalanul várakozott (parkolt). A „Megállni tilos” jelzőtábla alatt a KRESZ 15. § (9) bekezdésében foglaltak alapján elszállítást jelző kiegészítő tábla volt elhelyezve, mely alapján a szabálytalanul elhelyezett járművet elszállítással eltávolíthatják. A tényállás alapján tehát a jármű közterületen, a KRESZ szerint közúti közlekedési szabályokat sértő módon volt elhelyezve. A közterület-felügyelő által a helyszínen készített fényképfelvétel, illetve videofelvétel egyértelműen bizonyítja, hogy a jármű az útkereszteződésben, a „Megállni tilos” tábla hatálya alatt parkolt. A közterület-felügyelők a rendőrhatalóság értesítése mellett, a „közterületen szabálytalanul elhelyezett jármű elszállításáról szóló jegyzőkönyv” tanúsága szerint elrendelték a jármű elszállítását. A Közterület-felügyelet az intézkedést a Közterület-felügyeletről szóló 1999. évi LXIII. törvény (továbbiakban: Kftv.) 20. § (1) bekezdésében felhatalmazott jogkörében, illetve az igazságügyi és rendészeti miniszter a kerékbilincs közterület-felügyelet általi alkalmazására, a járművek elszállítására, valamint a felmerült költségekre vonatkozó szabályokról szóló 55/2009. (X. 16.) IRM rendelete (továbbiakban IRM rendelet) alapján hajtotta végre. Az intézkedés költsége az IRM rendelet 20. § (4) bek. felhatalmazása alapján a város önkormányzatának a szabálytalanul elhelyezett járművek elszállításával és a kerékbilincs alkalmazásával kapcsolatos szabályokról szóló önkormányzati rendeletével megállapított díjtétel alapján került alkalmazásra. A jármű elszállítását a Kftv. 20. § (7) bek. alapján közreműködő Zrt. végezte, ami a város közterület-felügyeletével szerződéses jogviszonyban áll. A szabálysértő panasszal élt a közterület-felügyelői intézkedéssel szemben a városi rendőrkapitányságon. A rendőrkapitányság a panaszt – mint megalapozatlant – elutasította, a közterület-felügyelői intézkedést helyben hagyta. Újabb panasz folytán azonban a megyei főkapitányság a városi rendőrkapitányság határozatát megsemmisítette, és az első fokú szervet új eljárás lefolytatására utasította. A városi kapitányság vezetője az új eljárás lefolytatásának eredményeképpen a panasznak helyt adott, valamint az elszállításért kifizetett összeg visszafizetéséről rendelkezett. E határozatban foglaltakkal természetesen a Közterület-felügyelet vezetője nem értett egyet, mert álláspontja szerint a közterület-felügyelők intézkedése törvényes, megalapozott és jogszerű volt. A Közterület-felügyelet helyi vezetője hivatkozott az általam és szerzőtársam által írt Közlekedési ismeretek című könyvben foglaltakra, miszerint a „Megállni tilos” és a „Várakozni tilos” jelzőtáblák hatálya a táblánál kezdődik és a következő útkereszteződésig – értelmelve: az útkereszteződés végéig – tart, kivéve...”.⁶⁹⁹ Jelenleg még nincs jogerős határozat az ügyben.

A szabályozás átláthatósága, szerkezeti és tartalmi korszerűsítése, a jelenlegi elvárásokhoz és kihívásokhoz való igazítása nem a régi jogszabály módosítását, hanem új KRESZ létrehozását teszi szükségessé. A munkálatokban a különböző szakterületek együttműködése nélkülözhetetlen.

A felülvizsgálatok során a közlekedésbiztonság szempontjából kritikus területek (gyalogosok és a kétkerekű járművek közlekedése stb.) megkülönböztetett figyelmet igényelnek.

3.2. Gépjárművezető képzés

A gépjárművezető képzés és vizsgáztatás⁷⁰⁰ a közlekedésbiztonság javításának az egyik „alapkőve”. A képzésnek a biztonságos járművezetéshez nélkülözhetetlen elméleti és gyakorlati ismeretek átadását kell biztosítania. A közlekedési szabályok megfelelő ismerete nélkül ugyanis önkéntes jogkövető magatartás sem létezik.

Az illetékes hatóságok álláspontja szerint a 2004 szeptemberében bevezetett számítógépes elméleti vizsgáztatás tapasztalatai mind a vizsgázók, mind a hatóság számára kedvezőek. Véleményem szerint a jövőben a számítógépes vizsga előtt rövid, 1-2 perces szóbeli - úgynevezett beugró kérdéses - vizsgáztatás feltétlenül szükséges. Hazánkban jelenleg csak azt kell tudni a vizsgázónak, hogy általában a 3 kérdés közül melyiket kell megjelölni a vizsgán. De a KRESZ-t, vezetéseméletet senki nem tudja, mert nem is kell tudnia.

A gépjárművezető képzés és -vizsgáztatás rendszerének jelenleg komoly hiányosságai vannak, melyet az is jelez, hogy az elmúlt években mind az elméleti, mind a gyakorlati vizsgák eredményessége visszaesett, s a tevékenység szakszerű, megfelelő tartalommal kitöltött végzésében az érdekeltség hiánya tapasztalható.

Ezért egy olyan korszerű, hatékony képzési és vizsgáztatási rendszer megvalósítása szükséges, mely minőségi szolgáltatással párosul. A kialakítás folyamatában figyelembe kell venni a külföldi tapasztalatokat, és az alkalmazott legjobb gyakorlatokat.

⁷⁰⁰ Már évek óta javasoltam, hogy jelentősen szigorítani kell a gépjárművezető képzést és -vizsgáztatást. Jelentős sikerként könyvelem el, hogy 2009. szeptembertől az országban öt helyen, egyetemen képzik a gépjárműoktatókat; ezt nagyon fontosnak tartom, és alapvető elvárásnak. Azt is tudnám javasolni, hogy ezzel együtt a gépjárművezető képzés sokkal magasabb színvonalú legyen, és nemcsak azt kellene tudni a vizsgán a vizsgázónak, hogy melyiket jelölje meg a három lehetséges válasz közül, hanem tudja az előzés feltételeit, hol tilos előzni; a vasúti átkörön történő áthaladás szabályait stb.; ezért a számítógépes vizsga előtt szóbeli vizsgát is kellene tenniük („egyéb beugrókérdések”). Ezen kívül a képzés során oktatni kellene olyan ismereteket, mint például közlekedési bűncselekmények, szabálysértések, objektív felelősség, előéleti pontrendszer, baleset-megelőzés.

Az új képzési és vizsgáztatási rendszer kialakításához szükséges:

- a jogszabályi háttér felülvizsgálata,
- a tananyag felülvizsgálata, továbbfejlesztése (elmélet, gyakorlat egyaránt),
- a tanintézetek és oktatók érdekeltté tétele a közlekedésbiztonsági ismeretek átalakításában és a vizsgáztatások sikerében,
- a képzés minőségét jelző adatok nyilvánosságra hozatalával a mennyiségi helyett a minőségi képzés előre mozdítása,
- a gépjárművezető képzés szervezeti felügyeleti- és minősítési rendszer fejlesztése,
- az utánpótlási program fejlesztése.

A gépjárművezető képzés és vizsgáztatás új rendszerének kialakításában, s a feladatok végrehajtásában nyilvánvalóan az új kormány fog dönteni.

3.3. Objektív felelősség⁷⁰¹

Tekintettel a közlekedésbiztonság helyzetének elmúlt éveket jellemző alakulására, elengedhetetlenné vált a közlekedést szabályozó jogszabályok változtatása. Ezért a kormányzat 2007 végén átfogó intézkedéscsomagot⁷⁰² bocsátott ki a közlekedésbiztonság javítására. 2008 májusától lépett hatályba az intézkedési csomag egyik legjelentősebb és legnagyobb hatást kiváltó eleme, az úgynevezett „*objektív felelősség*” elvének a magyar jogrendbe, a közlekedési jogba történő bevezetése. Az objektív felelősség elve a gépjármű üzemben tartójának, illetve a gépjárművet használatra átvető személynek a felelősségét állapítja meg meghatározott közlekedési szabályszegések elkövetése esetén.

Az új jogintézmény gyakorlatilag azt biztosítja, hogy a kiemelt súlyosságú, illetve gyakran előforduló szabályszegések elkövetését minden esetben szankció kövesse,⁷⁰³ még akkor is,

⁷⁰¹ A tulajdonosi felelősség elvét Európában, számos országban alkalmazzák (például Spanyolországban, Hollandiában, Franciaországban, Belgiumban, Ausztriában, Szlovéniában, Nagy-Britanniában), ugyanakkor elmondható, hogy nincs két teljes azonos rendszer, azaz - az esetleges hasonlóságok mellett - minden ország egyedi megoldást alakított ki.

⁷⁰² 2008. január 1-jétől az objektív felelősség mellett több új és módosított közlekedési jogszabály lépett hatályba, melyek végre valós fenyegetést jelentenek a szabálysértők számára. Ilyenek: az új előéleti pontrendszer, mely jóval szigorúbb, mint a korábbi; emelkedett jelentősen a helyszíni bírság összege; alkohol: zéró tolerancia került bevezetésre.

⁷⁰³ A baleset-megelőzési munkához szorosan kapcsolódva, kiemelést érdemel a 2008. május 01. napjától alkalmazni rendelt, a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről,

ha a járművezető személyét valamely oknál fogva nem sikerült tisztázni. Az objektív felelősség elvét számos európai ország sikerrel alkalmazza. E nélkül elképzelhetetlen volna például a legkorszerűbb automata sebességellenőrző készülékek hatékony alkalmazása is, ami Európa-szerte a közlekedési morál javításának talán leghatékonyabb eszközének bizonyult.

Mely jogszabályt kell alkalmazni a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabálysértések esetén, ha szabálysértési eljárásnak is helye lenne?

A közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabálysértések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló 410/2007. (XII.29.) Kormányrendelet 9. §-a határozza meg az első fokon eljáró hatóságot és a másodfokon eljáró személyt. A szabálysértésekről szóló törvény 87. § (2) bekezdése alapján - „*Nem sújtható pénzbírsággal az eljárás alá vont személy, ha vele szemben az eljárás alapjául szolgáló cselekmény miatt külön jogszabály alapján közigazgatási bírság kiszabásának van helye.*” - a közigazgatási bírság kiszabására irányuló eljárás a szabálysértési eljárás ugyanazon jogsértés miatt történő lefolytatását nem érinti, akivel szemben a szabálysértési eljárás alapjául szolgáló előírás megsértése miatt közigazgatási bírság kiszabásának van helye.

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (Kkt.) 21/B § (2) bekezdése értelmében nemcsak a közigazgatási bírság *tényleges* kiszabása, hanem már pusztán a kiszabásának *lehetősége* kizárja a szabálysértési eljárásban a pénzbírság alkalmazását (pénzbírság nem szabható ki azzal szemben, akivel szemben közigazgatási bírság *kiszabásának van helye*).⁷⁰⁴

Az objektív felelősség körébe tartozik,⁷⁰⁵ ha a járművezető:

- átlépi a megengedett sebességet,
- vasúti átjárón való áthaladásra vonatkozó rendelkezéseket megszegi,
- a fényjelző készülék előtti megállási kötelezettséget megszegi, ill. a továbbhaladás tilalmát jelző fényjelzésen áthalad,

felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló 410/2007. (XII. 29.) Kormányrendelet, módosította a 348/2009. (XII. 30.) Kormányrendelet, Hatályos: 2009. XII. 31-től.

⁷⁰⁴ 60/2009. (V. 28.) AB határozat 32. o.

⁷⁰⁵ A fent említett szabályszegések bármelyikének elkövetése esetén az eljáró hatóság 2008. május 1-jét követően közigazgatási bírságot szab ki, amelynek összege 30 ezer forinttól 300 ezer forintig terjed. A bírság jogszabály által meg-határozott összege igazodik az elkövetett szabályszegés súlyosságához. Például, ha valaki lakott területen kívüli főútvonalon 20-30 %-kal túllépi a megengedett 90 km/órás sebességet, 30 ezer forintot, míg a 150 %-ot meghaladó gyorshajítás esetén már a maximális 300 ezer forintos bírságot kell megfizetnie.

- a járművel történő megállás és várakozás tilalmára vonatkozó rendelkezéseket megszegi,
- az autópálya leállósávját szabálytalanul veszi igénybe,
- a behajtási tilalomra, a kötelező haladási irányra és a korlátozott forgalmú övezetre (zóna) vonatkozó szabályokat megszegi,
- a természet védelmére vonatkozó előírásokat megsérti.

A bírsággal kapcsolatos eljárás lefolytatására a Magyar Köztársaság Kormánya a Rendőrséget jelölte ki.⁷⁰⁶

Az objektív felelősség működésének tapasztalatait folyamatosan kell vizsgálni, s annak eredményét követően meg kell tenni a szükséges intézkedéseket.

3.4. Forgalmi rend szabályozása

A szabályozás további fontos területe a forgalmi rend alakításával kapcsolatos szabályozás. Az úthálózat elemein kialakított forgalmi rend közvetlenül befolyásolja a biztonságot. A forgalmi rend sokszor hosszú évtizedekkel ezelőtt került kialakításra, olykor már nem a jelenlegi forgalmi körülményeknek megfelelő. Ezzel összefüggésben az igazi probléma az önkormányzati utakon jelentkezik, ahol a műszaki szabályozás nehezen érvényesíthető. Hosszú idő óta egységes szakmai álláspont, hogy ezt a kérdést rendezni kell.

3.5. Egyéb szabályozás

A közúti közlekedéssel kapcsolatos jogszabályok betartása, a jogkövető magatartás szintje alapvetően meghatározza a közlekedési rendszer biztonságos üzemelését. Az esetek többségében a szabálysértések a bekövetkező balesetek közvetlen okaként azonosíthatóak. A szabályozással kapcsolatban meg kell említeni, hogy olyan területek is kezelhetők általa, amelyek más eszközökkel nehezen megfoghatóak, vagy túl nagy ráfordítást igényelnének. Jó példa erre a *láthatóság* fokozásának kérdése. A baleseti adatokból

⁷⁰⁶ 2010. 03. 01-től országosan is működik a rendőrség trafficPOINT rendszere a Vas Megyei Rendőr-főkapitányság Közigazgatási Hatósági Szolgálatán, amely 4 osztállyal és 4 regionális alosztállyal (Székesfehérvár, Pécs, Szeged és Miskolc) végzi feladatait. A rendszer a közigazgatási eljárásokban lehetővé teszi azt is, hogy akinek van internet hozzáférése, akár otthonról is megtekinthesse a szabályszegés elkövetése miatt a járművéről készült felvételt (mikor, hol történt a szabályszegés, milyen KRESZ-szabályt szegett meg, mekkora a bírság összege). Forrás: www.police.hu (Letöltés ideje: 2011.09.29.)

közvetlen módon nehezen kimutatható, hogy egyes balesetek a láthatóság kérdésére vezethetők vissza, annak ellenére, hogy a szakemberek tisztában vannak ennek jelentőségével. A szabályozás eszközével „rákényszeríthetők” a közlekedőkre azok az eszközök, megoldások, melyek nagyban segítik az észlelhetőséget és így a balesetek elkerülését.

4. Ellenőrzés⁷⁰⁷

A közúti közlekedés ellenőrzésének ki kell terjednie:

- a közúti közlekedés rendjére
- közúti forgalom szabályozására
- közúti közlekedési szolgáltatások és a közúti járművek üzemeltetésének szabályszerűségére
- járművek műszaki állapotára, közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi megfelelésére.

4.1. Kiemelt kockázati tényezők

4.1.1. Sebesség nem megfelelő megválasztása

A sebesség nem megfelelő alkalmazása a közúti halálozások elsődleges oka, ezért a gyorsajtások számának visszaszorítása nélkül a közlekedéspolitikai célkitűzések teljesítése nem valósulhat meg.

A TISPOL⁷⁰⁸ Operational Group éves ellenőrzési terve alapján az „European Operation Speed” közlekedésbiztonsági kampány keretében 2008. április 21-23. között az egész

⁷⁰⁷ Az ellenőrzés eszközével az emberi tényezőkre, illetve egyes műszaki okokra visszavezethető baleseti okok megelőzhetőek. A közlekedés általános szabályainak betartatása mellett kiemelten a sebesség mérésére, a biztonsági öv használatára, az alkohol vagy kábítószer befolyása alatt vezetők kiszűrésére irányuló, valamint a védtelen közlekedők biztonságának fokozása érdekében tett rendszeres ellenőrzések, illetve kiemelt intenzitású, összehangolt ellenőrzési akciók visszatartó erejének hatására lecsökkenthetővé válik a halálos közúti közlekedési balesetek száma.

Az ellenőrzési gyakorlat megválasztásánál figyelembe kell venni a legjobb európai gyakorlatokat (best practice) és az új technikai vívmányokat.

⁷⁰⁸ Évente az EU legalább két alkalommal rendel el TISPOL akciót, melynek lényege, hogy az EU valamennyi tagállamában, annak minden településén egyidőben egyszerre hajtják végre a fokozott közúti ellenőrzést.

országot érintő akciót hajtottak végre, mely főként a sebességtúllépés ellenőrzésére terjedt ki.⁷⁰⁹

Az Európai Községek Bizottsága 2004/345. sz. ajánlása alapján a sebességtúllépés ellenőrzésében a legjobb gyakorlat az automatikus sebességellenőrző rendszerek alkalmazása,⁷¹⁰ melyet a szabálysértések jelentős számú előfordulása esetén is mindenkor eljárások követnek.

Ennek megfelelően a gyorshajtasok visszaszorítása érdekében hazánkban is nagyobb hangsúlyt kell helyezni a hatékonyabb, gazdaságosabb és biztonságosabb automata ellenőrző rendszerek (fix kamerák, section control rendszerek stb.) alkalmazására, de a mobil, változtatható helyszíneken végzett sebességellenőrzés megtartása miatt a hagyományos eszközpark fejlesztése is szükséges.

Míg a sebesség nem megfelelő megválasztásából eredő halálos közúti közlekedési balesetek száma Európai viszonylatban kiemelkedően magas, a gyorshajtasért megbüntetettek aránya – különösen Magyarországon⁷¹¹ – alacsony.

4.1.2. Biztonsági öv használatának ellenőrzése

A biztonsági öv használatának ellenőrzésére⁷¹² a legjobb európai gyakorlat az évente több alkalommal, meghatározott ideig tartó fokozott közlekedésbiztonsági akciók végrehajtása.⁷¹³

⁷⁰⁹ A három nap alatt 1855 rendőr vett részt a fokozott ellenőrzésekben, akik összesen 3.308 sebességtúllépést regisztráltak. Ebből 2917 esetben helyszíni bírságot szabtak ki 25326000 Ft értékben, 391 alkalommal pedig feljelentést tettek a gyorshajtók ellen.

⁷¹⁰ Szükséges fix- és mobil sebességmérő eszközök további telepítése, az ehhez szükséges források előteremtése. Az ORFK a gyorshajtasból fakadó balesetek megelőzése érdekében 50 új mobil sebességmérőt szerez be, az autópályákon 31 új mérőhelyet állítanak fel, az állami kezelésű utakra pedig három éven belül 600 fix mérőt helyeznek el. Az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztályának vezetője szerint, ha az eddigi 150 sebességmérő ilyen mértékű csökkenést eredményezett, akkor négyszer ennyi „biztosan rendet tesz”. (www.police.hu Letöltés ideje: 2011.10.26.)

⁷¹¹ Az objektív felelősség bevezetése óta a feljelentések száma jelentősen emelkedett.

⁷¹² Haladéktalanul el kell érni, hogy a közéleti szerepet betöltő, továbbá a közszolgálat körében dolgozó, tehát állam által ellenőrizhető személyek teljes köre az előírásoknak megfelelően használja a biztonsági övet a gépkocsiban. (Vezetőként és utasként egyaránt.) Ennek a viselkedésnek az általánossá válásában a rendőrség kötelességében dolgozó egyenruházott és civil állományának beosztásától függetlenül példát kell mutatnia, s ha kell, belső, érzékeny és következetesen alkalmazott retorziókkal járó következményekkel is ki kell kényszeríteni az előírások betartását. Nyomatékosan érvényes ez a lakott területen belüli gépjárműmozgásokra.

Csak ezt követően várható el, hogy a rendőrség a biztonsági öv használatát – kiterjesztve e kötelezettséget az EU-szabványoknak megfelelő gyermekülésekre is – a többi gépjárművet vezetővel és a gépkocsiban utazóval szemben is érvényesítse. Ismételt hangsúlyozni kell, hogy elsősorban a lakott területen belüli közlekedési gyakorlatot kell sürgősen megváltoztatni. A külföldi tapasztalatok azt mutatják – s erről a hazai balesetek helyszínelői, a súlyos balesetekenél tevékenykedő mentősök és tűzoltók szintén tanúbizonysággal

A tapasztalatok szerint a hosszabb – legalább egy hónap – időtartamú biztonsági öv akciók a leghatásosabbak, s a jelenleg két alkalommal ajánlott közúti ellenőrzéseket minden esetben nagyszabású kommunikációs kampánnyal szükséges kiegészíteni.

Magyarországon a biztonsági öv viselésének elmulasztásával kapcsolatos szankciók száma alacsony. Jellemző a figyelmeztetések magas aránya, a pénzbüntetések a járművezetők kevesebb, mint 5 %-át érintették.

A biztonsági öv átlagos használatának aránya ugyanakkor jelentősen alatta van az uniós átlagnak.

4.2. Közúti ellenőrzések és összehangolt ellenőrzési akciók

A Fehér Könyv közlekedésbiztonsággal kapcsolatban megfogalmazott céljaihoz hozzárendelte a közúti közlekedés ellenőrzésével kapcsolatos célokat is.

- harmonizálni szükséges a közúti ellenőrzések módszerét, az alkalmazott technikai eszközöket, továbbá az egyes limiteket, határértékeket (például ittas járművezetés küszöbértékei, megengedett legnagyobb sebesség stb.)
- harmonizálni szükséges a bírságolási rendszert (ne történhessen meg az Unión belül, hogy például az egyik országban a sebesség jelentős túllépéséért elveszik a helyszínen a jogosítványt, máshol csak pénzbüntetést kap a vezető).

A harmonizáció elősegítheti a leghatékonyabb ellenőrzési módszerek, a legkorszerűbb technikai eszközök és a „legjobb gyakorlatok” átvételét és alkalmazását.

Az egyes tagállamok eltérő „nemzeti” jogszabályi háttere ugyanakkor késleltetheti, illetve akadályozhatja a harmonizációs törekvések általános megvalósítását.

A közúti ellenőrzéseket minden uniós országban alapvetően a rendőrség, illetve a közlekedési hatóság végzi. Az egyes országokban a hangsúlyok a két szervezet feladatai között eltolódhatnak, de a közlekedés rendjének ellenőrzése a rendőrség feladata,⁷¹⁴ a

szolgálhatnak -, hogy ennek az egyetlen védelmi eszköz használatának megkövetelése radikális halottszám-csökkenést eredményezhet.

⁷¹³ EB/2004/345.

⁷¹⁴ A 2010. május 7-9. között végrehajtott országos motorkerékpár ellenőrzési akció tapasztalatai:

A fokozott közúti ellenőrzés alkalmával főleg a motorkerékpárosokkal, segédmotoros kerékpárosokkal kapcsolatos közúti közlekedési szabályoknak kívántak érvényt szerezni, azonban ennek során nem hagyták figyelmen kívül más közlekedők által elkövetett szabályszegéseket sem. A közlekedési szabályokat megszegő személyekkel szemben – különös figyelemmel a 2010. január 1-jén hatályba lépett KRESZ-módosításra – minden esetben határozottan felléptek. Az ellenőrzésben összesen 2051 fő rendőr 80 fő polgárőr, 3 fő vám- és pénzügyőr, 2 fő katasztrófavédelmi ellenőr, valamint 4 fő közlekedési ellenőr vett részt. Az akció során 8753 személy ellenőrzésére került sor, melyből 167 személy bizonyult ittasnak (60 személygépkocsi vezető, 2 autóbuszvezető, 2 motorkerékpár vezető, 9 segédmotorkerékpár vezető, 94

járművek műszaki állapotának, illetve az engedélyhez kötött közlekedési tevékenység ellenőrzése a közlekedési hatóság feladata.

Az ellenőrzések végrehajtásának jellemzői alapján két fő kategóriát különböztethetünk meg, a statikus, illetve dinamikus (helyszínhez kötött, illetve nem helyszínhez kötött) ellenőrzést.

A statikus ellenőrzések egyaránt jellemzőek a rendőrség és a közlekedési hatóság tevékenységére, a dinamikus ellenőrzések végrehajtása viszont alapvetően a rendőrség feladatát képezi.

A közlekedés biztonságát közvetlenül a mozgás közben elkövetett hibák, illetve szabálysértő cselekedetek veszélyeztetik. Az utóbbiakra azonnal reagálni, a magatartást szankcionálni, csak dinamikus ellenőrzésekkel lehet. Ha a rendőrség jelenlegi intézkedési struktúráját vizsgáljuk, az intézkedések zöme nem a mozgás közben elkövetett szabálysértések szankcionálására irányul. Ennek megváltoztatásához természetesen a feltételrendszer drasztikus megújítása (járművek, ellenőrző technika, stb.) szükséges, valamint le kell küzdeni az ellenőrzést végzők könnyebb ellenállás felé mozdulásának törekvéseit.

A közlekedésbiztonsági kutatások szerint Magyarország közúti közlekedésbiztonsági helyzete elsősorban a balesetek súlyossági mutatói miatt kedvezőtlen. Túl sokan halnak meg közúti közlekedési baleset következtében, alacsony a sérültek túlélési valószínűsége.

Az ellenőrzések mobil eszközei mellett, ha kevés számban is, de már megtalálhatjuk a fixen telepített sebességellenőrző eszközöket, melyek a rendőrségnek emberi „erőt”, energiát spórolnak meg, mely más személyes jelenlétet igénylő ellenőrzésekre átcsoportosítható.

Az infrastruktúrát tekintve jelentős hiányosságokat tapasztalhatunk, ha az ellenőrzés (statikus) végrehajtási területeit vizsgáljuk hazánkban. A biztonságos ellenőrzések végrehajtásához nem rendelkezünk jelentős számban olyan parkolókkal, pihenő

kerékpáros.). Az ellenőrzés helyszínén ittas vezetés miatt összesen 55 darab vezetői engedélyt vettek el. Hatósági engedély elvételére 110 esetben került sor (62 esetben érvénytelenség, 1 esetben közvetlen balesetveszély, 12 esetben műszaki állapot, 35 esetben egyéb ok miatt). Az ellenőrzést végző rendőrök közlekedési szabálysértés miatt 371 fővel szemben figyelmeztetést alkalmaztak, míg 1654 fővel szemben helyszíni bírságot szabtak ki, 713 esetben pedig feljelentéssel éltek. 282 esetben a biztonsági öv, a bukósisak, valamint a gyermekbiztonsági rendszerek használatának elmulasztása, valamint 16 alkalommal a kézben tartott mobil rádiótelefon használata menet közben szabályszegés elkövetése miatt, 4054 alkalommal sebességtúllépés, 228 esetben a megállás tilalmának megszegése, 4 esetben a várakozás tilalmának megsértése miatt indítottak közigazgatási eljárást. Az ellenőrzés-sorozat ideje alatt 27 fő körözés miatt, további 35 fő büncselekmény elkövetése miatt került elfogásra. Megállapítható, hogy az ellenőrzés időszaka alatt elkövetett leggyakoribb szabályszegés a gyorshajtás, és a passzív biztonsági eszközök használatának az elmulasztása volt. (www.baleset-megelozes.eu Letöltés ideje: 2011.11.06.)

területekkel az utak mentén, melyek például a közlekedési hatóság ellenőrzéseihez szükséges (például ADR, AETR, tengelysúly ellenőrzés stb.).

5. Baleset-megelőzési tevékenységek támogatása⁷¹⁵

Baleset-megelőzés nélkül nem létezik közlekedésbiztonsági tevékenység. A prevenció nem helyettesítheti a hatóságok által végzett represszív tevékenységet, ugyanakkor sajátos feladatrendszerével és eszköztárával nélkülözhetetlen részese a közlekedésbiztonság javítására irányuló tevékenységnek.

A baleset-megelőzés gyűjtőfogalom, mely a már klasszikusnak tekinthető felvilágosító és kommunikációs tevékenység mellett a közlekedésre nevelést, a járművezető képzést és a tudományos tevékenységet, és – bővebb értelemben – a műszaki vizsgáztatás rendszerét is magába foglalja, de hatásköre az infrastrukturális és szabályozási kérdésekre is kiterjed.

A preventív tevékenység eszközrendszerének és módszereinek követnie kell az élet és a társadalmi folyamatok változásait. A korszerű felvilágosító és kommunikációs tevékenység a mai Európában rövid, lényegre törő információk közlésével, valamint sokkoló jellegű kampány-elemekkel közvetíti a szükséges információkat, melyek a szabályszegések várható következményeit mutatja be, illetve érzékelteti. Fontos a célcsoport pontos meghatározása, az egyszerű és közérthető üzenetek közvetítése, az optimális kommunikációs csatorna kiválasztása és hogy az információ a „célzott csoport” nyelvén fogalmazódjon meg.

A preventív tevékenységnek alapvetően a kiemelt közlekedésbiztonsági célterületekre kell irányulnia. A baleset-megelőzési prioritásokat szükséges meghatározni.

- a sebességtúllépések visszaszorítása,
- az ittas járművezetés visszaszorítása,
- a gyalogos balesetek megelőzése,
- passzív biztonsági eszközök (biztonsági öv, biztonsági gyermekülés, láthatósági mellény) használatának ellenőrzése.

⁷¹⁵ A baleset-megelőzési tevékenységek támogatása is változtatást igényel. A közlekedésbiztonságot érintő döntéseket megalapozó alapadatok, valamint a szakterület ismeretei folyamatos fejlődésének érdekében fontos a baleseti adatfelvétel módszerének megváltoztatása, mely elősegítené a közúti balesetek okainak részletesebb feltárását. A korábbi, azonos témában készített és bevezetésre került programok értékelése, valamint a külföldön már eredményesnek bizonyult programok megismerése szintén elősegíti a további tervezési munka hatékonyságának fokozását. A Közlekedési Akcióprogram ideje alatt a baleset-megelőzés új irányító rendszerét is szükséges megteremteni.

5.1. A baleset-megelőzés jövője

A baleset-megelőzési tevékenység hatékonyságának növelése megkívánja, hogy a prevenció kérdésköre a legfelsőbb szintű politikai támogatást élvezze. Ezért egy olyan új - kormányzati szintű - irányítási rendszert szükséges kialakítani, mely képes biztosítani a közlekedésbiztonsági feladatok megvalósítását, kiemelt kezelését, s az egyes tárcák hatékony együttműködését. A kormányzati szintű irányítás teremti meg a lehetőséget a jogszabályi környezet megfelelő átalakítására, s a tevékenységhez szükséges anyagi eszközök biztosítására.

5.2. További támogató tevékenységek

A szakmai ismeretek bővítése, a tapasztalatcsere mellett fontos, hogy a máshol már eredményesen alkalmazott módszereket, megoldásokat itthon is alkalmazzuk.

A külföldön már eredményesnek bizonyult módszerek és eljárások hazai viszonyokra történő adaptálása és alkalmazása a továbbiakban is a hazai kutató-fejlesztő tevékenység fontos részét jelenti. A kutató-fejlesztő tevékenység keretében foglalkozni kell a baleseti okok jobb megismerését célzó vizsgálatokkal, amelyek a balesetmegelőző munka hatékonyabbá tétele, a szükséges intézkedések tervezése szempontjából jelentősek.

5.3. Nemzetközi tervezési, végrehajtási tapasztalatok

A közlekedésbiztonság javítására irányuló tevékenység tervezésében, a szervezeti keretek, eszközök és módszerek megválasztásában, továbbá a végrehajtásban jelentős szerepe van nemzetközi tapasztalatok ismeretének.

Közlekedésbiztonsági programokat Európa csaknem valamennyi országa már meghirdetett, illetve alkalmaz. A különböző időintervallumokra vonatkozó programok tartalmának, végrehajthatóságának, valamint a közlekedésbiztonságra gyakorolt hatásának ismerete jelentős segítséget nyújthat a jogszabály alkotási, a végrehajtási (ellenőrzési), az infrastrukturális és a baleset-megelőzési tevékenység meghatározásában.

A nemzetközi tapasztalatok ismerete szolgál alapjául a már bevált megoldások és legjobb gyakorlatok (best practice) esetleges átvételének Ugyanakkor megjegyzésre szorul, hogy

egyes külföldi megoldások és módszerek átvételére, valamint alkalmazására csak a nemzeti sajátosságok és a jogszabályi környezet figyelembe vételével van lehetőség.

A Fehér Könyv és vele együtt a 2003-ban meghirdetett 3. Európai Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2010-ben teljesíti a küldetését. Azt követően új közösségi programokra és célokra lesz szükség. Néhány hónappal ezelőtt vált ismertté az elkövetkező évtized közösségi közlekedéspolitikájának többször átdolgozott tervezete, melyet az EU Bizottság jóváhagyásával az ETSC⁷¹⁶ tett közzé. A 4. Európai Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram tervezete a „Road Safety as a right and responsibility for all” címet kapta, mely kifejezi, hogy a közúti közlekedésbiztonság mindenkinek joga, de egyben kötelessége is. A tervezet abból indult ki, hogy a Fehér Könyv célkitűzése közösségi szinten nagy valószínűséggel nem fog teljesülni. A 2010 és 2020 közötti időszakra vonatkozó 4. Európai Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram tervezete egy fő célt és két további célt határoz meg. A következő évtized fő célja várhatóan a közúti balesetben meghalt személyek számának 40 %-os csökkentése lesz, míg további célként a személysérüléssel közúti balesetek számának 20%-os, valamint a halálos közúti gyermekbalesetek számának 60 %-os csökkentése jelölhető meg (a 2010-es bázisévhez képest).⁷¹⁷

⁷¹⁶ ETSC: European Transport Safety Council, magyarul: Európai Közlekedésbiztonsági Tanács.

⁷¹⁷ GÉGENY István, *Európai Unió 2008... i. m.*, 13. o.

VI. SZÁMÚ MELLÉKLET

A KÖZÖSSÉGI RENDŐRSÉG ÉS A POLGÁRŐRSÉG A KÖZBIZTONSÁG VALAMINT A BŰN- ÉS BALESET- MEGELŐZÉS LETÉTEMÉNYEISEI

1. A biztonságról általában

A biztonság⁷¹⁸ - ezen belül a közbiztonság,⁷¹⁹ melynek része a közlekedésbiztonság - hazánkban is az egyik legfontosabb igény az emberek életében.

1.1. A közbiztonság fogalma

A közbiztonság⁷²⁰ nem más, mint amit a szó jelent: a „köz” biztonsága, vagyis az állampolgárok mindenkor közbiztonság érzete, amely általában szubjektív, ugyanakkor ezt a szubjektivitást jellemzően a közbiztonságérzetet befolyásoló objektív események és állapotok határozzák meg. Más megfogalmazásban: közbiztonság alatt értünk olyan közállapotot, társadalmi rendet, amelyben mind az egyes polgárok, állami társadalmi gazdasági szervek, életét, testi épségét, anyagi javait, jó hírnevét mindenki tiszteletben tartja, és azt az állam erőszakszervei útján szavatolja.

1.2 A közrend és a közbiztonság

A közrend összességében a jogi rendet jelenti. Feltételezi a köz érdekét magában hordozó jogrendszer létét és egy olyan közigazgatási végrehajtó rendszer, valamint

⁷¹⁸ Magyarország Alaptörvénye II.cikkének (1) bekezdése rögzíti, hogy: „A Magyar Köztársaságban mindenkinek joga van a szabadsághoz és a személyi biztonsághoz.” Az alapjogként meghatározott biztonság védelmét éppen ezért állami feladatként határozza meg az Alaptörvény.

⁷¹⁹ „A közbiztonság mibenléte, viszonya a közrendhez, a belső rendhez, illetve utóbbiak fogalmi meghatározása tudományos viták tárgya. Az Alkotmánybíróságnak nem feladata ezekben állást foglalni. A közbiztonság kétségtelenül alkotmányos értéktartalommal bír. A fogalom, a jelenség és a cél struktúrája azonban olyan bonyolult és szerteágazó, hogy az értelmezésben nagyfokú bizonytalanságra, önkényességre vezethet.” [13/2001. (V.14.) AB határozat]

⁷²⁰ „A közbiztonsági rendszer: a modern polgári jogállamban közbiztonsági rendszeren mindazoknak a jogszabályoknak, állami szervezeteknek, társadalmi szervezeteknek és vállalkozásoknak, továbbá feladatoknak és funkcióknak az összességét értjük, amelynek rendeltetése a társadalom egészének, a közösségeknek és az egyeseknek a védelme a jogellenes emberi magatartásokkal szemben. Legalább három alrendszer mint rendszertípust érdemes megkülönböztetni: - a rendészeti rendszert, - a magánbiztonsági rendszert, - a civil önvédelmi rendszert.” (FINSZTER Géza, *A rendészet rendszerszemléletű megközelítése és a stratégiai tervezés*, Rendészeti Szemle, 2010. március, Különszám, 79. o.)

igazságszolgáltatás meglétét és működését, amely képes a jogszabályokban előírt magatartások kikényszerítésére.

A közbiztonság egy olyan állapot, amelyben a társadalom tagjai ismerik és tudják jogaikat, azokat követik, betartják és bíznak abban, hogy az állam a jogok gyakorlását, érvényesülését akadályozó, gátló tevékenységgel szemben közvetlenül állami kényszerrel is fellép.

1.3. A közbiztonság-érzet meghatározó tényezői

- Bűnügyi-közlekedési tényezők: a szűkebb és tágabb lakóhelyén történt – lakosság közeli - bűncselekményszám alakulása, valamint a bűncselekmények „minősége”, a közvetlen lakóhelyén, valamint az egyén által a legtöbbet használt útvonalak közlekedési állapota.
- Közterületek rendjével kapcsolatos tényezők: a közvetlen lakóhelyén és a munkahelye körül a közvilágítás állapota, a közvetlen környezetében tapasztalt köztisztasági helyzet.
- A humán kapcsolatokkal és a humán-kommunikációval kapcsolatos tényezők:
 - az egyén és a rendőrök egymáshoz való viszonya.
 - a rendőri és polgárőri jelenlét a közterületeken
 - a rendőri reagáló képesség minősége
 - a különböző bűncselekményekkel kapcsolatos rendőrségi és sajtó-kommunikáció milyensége,
 - az igazságszolgáltatással kapcsolatos tényezők.

2. A bűn- és baleset-megelőzés fogalma, irányai

A bűnmegelőzés nemzetközileg elfogadott fogalma: az Európai Unió Tanácsa 2001. május 28-án hozott döntése értelmében a bűnmegelőzés minden olyan intézkedés és beavatkozás, amelynek célja vagy eredménye a bűnözés mennyiségi csökkentése, az állampolgárok biztonságérzetének minőségi javítása, történjék az a bűnalkalmak csökkentésével, a bűnözést előidéző okok hatásának mérséklésével, vagy a sértetté válás megelőzésével.

A korszerű társadalmi bűn- és baleset-megelőzési stratégia a társadalom önvédelmi képességeit fokozó, államilag vezérelt illetve támogatott szakmai és civil kezdeményezés. Olyan célkitűzések összessége, amelyekkel mérsékelni kell a bűncselekményeket előidéző

okok hatását, csökkenteni kell a sértetté válás veszélyét, növelni az egész közösség biztonságát, ezáltal javítani az élet minőségét és egyben az emberi jogok érvényesülését. Ezzel a társadalmi bűnmegelőzési stratégia hozzájárul a gazdaság fejlődéséhez, a piac gazdaságos működéséhez, a bűnözés okozta erkölcsi és anyagi károk csökkentéséhez, a bűnözés okozta erkölcsi és anyagi károk csökkentéséhez. A bűn- és baleset-megelőzési intézkedések költségeit olyan befektetésnek kell tekinteni, amelynek hozama a közbiztonság érzékelhető javulása. A társadalompolitika integrált részeként megvalósuló bűn- és baleset-megelőzés alapvető működési – szervezeti, szakmai, pénzügyi – feltételeinek megteremtése állami, ezen belül elsősorban kormányzati feladat. Ehhez meg kell teremteni a tárcák közötti felelősségteljes, egyenrangú, a tudományos és szakmai érdekeket és értékeket érvényesítő együttműködést és annak szervezeti feltételeit. A társadalmi bűn- és baleset-megelőzési stratégia akkor hatékony, ha a helyi társadalompolitika részeként valósul meg. Meg kell találni a regionális, a kistérségi és a települési bűnözés kihívásaira a helyben hatékony megoldásokat. A társadalmat differenciált módon ösztönző és mozgósító bűn- és baleset-megelőzés eredményes megvalósítása érdekében a kormánynak, a helyi önkormányzatoknak, a központi és helyi hatóságoknak és intézményeknek folyamatosan együtt kell működniük a civil szervezetekkel, az egyházakkal, az üzleti és gazdasági élet szereplőivel és az állampolgárok kisközosségeivel. A társadalmi bűn- és baleset-megelőzés rendszerének nyitottnak és befogadónak kell lennie a tudományos, a szakmai és a civil kezdeményezésekre. A rendszer működtetéséhez a kormánynak kell biztosítani a bűnözéssel kapcsolatos legfontosabb adatokat, a tudományos eredmények hasznosítását és a szakképzés feltételeit.

3. Milyen típusú rendőrség és más alternatív közbiztonsági szervek, valamint civil szervezetek szolgálják hazánkban a közbiztonság védelmét, a bűn- és baleset-megelőzési feladatokat?

Határozott álláspontom, hogy hazánkban a közbiztonságot,⁷²¹ ezen belül a közlekedésbiztonságot egy jól felszerelt, kiképzett, megfelelő létszámmal rendelkező erős rendőrség és egy szintén képzett és felszerelt, minőségi munkát végző polgárőrség tudja biztosítani, természetesen a közbiztonság, közlekedésbiztonság javítása, a bűnözés eredményes megelőzése csakis az állami szervek - kiemelten a bíróságok, ügyészségek -, önkormányzatok és egyéb civil szervezetek hatékony együttműködésével, a polgárok legszélesebb köreinek bevonásával lehetséges. Országos szinten a kormánynak, helyi szinten a települések önkormányzatainak kell a támogatás mellett a különböző szervek és a polgárok közbiztonság javítása, a bűn-és baleset megelőzés érdekében kifejtett tevékenységét koordinálni. Nem tudok egyetérteni az elmúlt években megjelenő településőrségek szervezésével, valamint a politikai alapon létrejött, magát polgárőrségnek nevező egyesületekkel, az alábbiak miatt:

- Csak törvényesen működő szervezet lehet. A rendőrség működését számos törvény és más jogszabályok, illetőleg jogi normák szabályozzák. (Magyarország Alaptörvénye, az Rtv., és az 1996. évi XLIII. törvény) Megítélésem szerint a 46-50 ezer fős rendőri állomány - teljesen feltöltött létszámmal - elegendő hazánkban. A polgárőrség működését a módosított 2006. évi LII. tv. szabályozza; a jelenlegi mintegy 90 ezer fős létszáma - bár nyilvánvalóan növelhető - szintén elegendőnek tekinthető.
- A költségvetésből mindkét szerv működéséhez megfelelő anyagi forrást kell biztosítani.
- A rendőrség több mint száz éves múlttal rendelkezik, a polgárőrség 20 éve alakult, és a szervezetrendszerük teljes mértékben kiépített.
- Természetesen a közbiztonság védelmébe, a bűnözés elleni harcba, a bűn- és baleset-megelőzésbe az egész társadalmat be kell vonni. Minden szervet, illetve

⁷²¹ Egy település élhetőségét, a lakosok komfortérzetét több tényező is meghatározza. Ezek közül az egyik legfontosabb, a közbiztonság. Hajdúböszörményben a rendőrkapitányság jó szinten működik és van egy százhusz fős polgáregyesület is, melynek keretén belül mezőőrök is teljesítenek szolgálatot, akiket az önkormányzat fizeti, természetesen a polgárőr egyesületet is jelentős mértékben támogatja. A hajdúböszörményi rendőrök, mezőőrök, polgárőrök napi-együttműködésének köszönhetően Hajdúböszörmény hazánk egyik legbiztonságosabb települése.

állampolgárokat, akik tenni akarnak és tenni is tudnak e fontos célok elérése érdekében, de az a megítélésem, hogy egy teljesen új rendészeti szervezetet⁷²² - mint például a településőrséget (amely megítélésem szerint egyébként is politikafüggő volt) - nem célszerű kialakítani, mert valamit nulláról kezdeni sokkal nehezebb, mint hatékony, már jól működő szervezeteket továbbfejleszteni. A helyi rendészeti feladatok ellátását hazánkban így is számos szerv végzi - közterület-felügyelet, hivatásos ill. önkéntes tűzoltóság, helyi polgári védelem, természetvédelmi őr-, halőr-, vadőr-, gátőr-, mezőőri fegyveres szolgálatok stb. -, ezeket kellene az önkormányzatoknak koordinálni, irányítani.

4. Hogyan képzem el a rendőrség jövőjét?

4.1. Elképzelésem alapja: Danielisz Béla - Jármty Tibor Rendészet Európában című monográfiája

„A jogállamok kialakulása, fejlődése megváltoztatta a rendőrség arculatát, élesen elkülönítve a közbiztonsági és bűnügyi feladatokat. Míg az előbbi a közigazgatás részévé vált, az utóbbi a büntető igazságszolgáltatás előkészítését végezte.” „...a honi rendészeti szakirodalom jól cizellálta a különbségeket már az 1900-as évek elején is.”⁷²³

„Ahhoz, hogy a rendészetek ellentmondásmentesen illeszkedhessenek az alkotmányos struktúrába, három követelménynek kell megfelelniük: először a joguralom érvényesülésének, a rendőrség a jog hadserege; másodszor a hatalmi ágak megosztása követelményének, a rendőrség nem büntető hatalom; harmadszor pedig az emberi jogok érvényre juttatásának, a rendészeti jogkorlátozások törvényen alapulnak, szükségesek és arányosak.”⁷²⁴

„Finszter a nyugat-európai rendőrségek tanulmányozását követően arra a megállapításra jutott, hogy a sokszínű és a nemzeti sajátosságokat mindig magukon viselő szervezetek az alábbiakban nagyon hasonló vonásokat mutatnak:

⁷²² Az önkormányzati rendőrség felállítása más kérdés, ha megvannak a feltételei, azt teljes mértékben támogatom.

⁷²³ DANIELISZ Béla, JÁRMY Tibor, *Rendészet Európában*, Duna Palota Kulturális Kht., Budapest, 2008., 28.

O.

⁷²⁴ FINSZTER Géza, *A rendőrségnek megvalósult reformja*, A Rendőrség, 2006., Rendőrségi Évkönyv, kiadja az ORFK, Budapest, 2007.

- erős társadalmi kontroll;
- professzionalizmus, amely az eltérő szolgálati területek lényegesen különböző szervezési és működési elveit is feltételezi;
- a rendőrségi reform célja a törvényesség, eredményesség és hatékonyságfokozás;
- a büntetőeljárás reformok a rendőrségek szakmai, az ügyészségek igazgatszolgáltatási szerepét erősítik, ez utóbbit a vádelv térhódítása is;
- a bűnügyi rendőrségnek a végrehajtó hatalom gyámkodásából ki kell kerülnie az ügyészi irányító jogkörök szélesítésével;
- a bűnügyi technika és a kriminalisztika fejlődése a bűnügyi szolgálatok szakmai súlyával korrelál, a jól működő értékelés-elemzés a hatékonyságot leginkább növelni képes.”⁷²⁵

„A közigazgatás-rendészeti igazgatás vonulatában az első kérdés a koncentráció-dekoncentráció kérdése, amely eredendően összefügg a kriminálpolitika/rendészeti politikával is. Egy közösségi, önkormányzati típusú rendőrség nyilván dekoncentrált feladatmegoldást követ. A cseh rendőrség esetében is bizonyos bűncselekmények, kisebb súlyú ügyek a városi rendőrségek feladatai, a nagyobbakkal az „állami” rendőrség foglalkozik. A dekoncentrált szervek szükségszerűen erősítik a szervezet közbizalmát, hiszen ha egy helyi (rendőr) vezető kiválasztásában nemcsak az előljáró felé mutatott konformitás, hanem a helyi ügyek sikeres menedzselése is szerepet kap, az elfogadottság is nagyobb.”⁷²⁶

„A visegrádi együttműködés tagállamai közül háromban működik önkormányzati rendőrség. Csehországban és Szlovákiában önkormányzati rendőrség néven, Lengyelországban városőrség elnevezéssel. Kézenfekvő, hogy hasonló történelmi múltjuk és földrajzi közelségük miatt ezeknek az államoknak a rendészeti fejlődését tanulmányozzuk elsősorban. Hasznos természetesen, ha távolabbi, gazdagabb demokráciákat is górcső alá veszünk, de a következtetésekkel óvatosan kell bánnunk, hiszen alapvetően más társadalmi és gazdasági fejlődés áll a hátuk mögött.”⁷²⁷

⁷²⁵ DANIELISZ Béla, JÁRMY Tibor, *i. m.* 30. o.

⁷²⁶ DANIELISZ Béla, JÁRMY Tibor, *i. m.*, 32. o.

⁷²⁷ Uo. 121-122. o.

4.2. Az általam elképzelt modell kialakítása

Elképzelhetőnek tartom, hogy az a jövő útja, amit Danielisz-Jármy monográfiájában logikusan bizonyítanak, azaz az állami rendőrség mellett létre kell hozni az önkormányzati rendőrséget is. Az elmúlt években, hazánk akkori helyzetét figyelembe véve, még nem láttam ennek reális feltételeit. Most, miután 2010. júniusában az új polgári kormány hatalomra került, ha lehetősége lenne megvalósítani az önkormányzati rendőrséget, azt példaértékűnek tartanám.

Messzemenően támogatom, hogy a közbiztonsági szolgálati ágon belül a lehető legnagyobb számú „közösségi rendőr”⁷²⁸ kerüljön kinevezésre. Hazánk több városában, így például Debrecenben öt közösségi rendőr,⁷²⁹ Püspökladányban egy lett szolgálatba helyezve 2001 és 2003 között, de ez a folyamat - sajnos - a továbbiakban megyénkben is és országosan is megtorpant. Több rendőri vezető és a rendészettudománnyal foglalkozó szerzők is a közösségi rendészet fejlesztésének legegyszerűbb módját a körzeti megbízotti szolgálat működésének átszervezésével képzelik el. Miután nincs közösségi rendőrség, ezt a megoldást én is elfogadhatónak tartom, de a körzeti megbízottak döntő többsége nyomozási feladatot is teljesít, amiktől teljes mértékben mentesíteni kellene - kivéve esetenként a halaszthatatlan nyomozási cselekményekben való részvételt -, és a bűn- és baleset megelőzésre kellene fordítaniuk a szolgálati idejük döntő részét.⁷³⁰ Amennyiben ez megvalósul, a körzeti megbízottak kvázi közösségi rendőrök lesznek.

Mik az előnyei a közösségi rendőri szolgálatnak?

Egy városrészben vagy kisebb településen ott él a lakosság között. A teljes közösséggel jó kapcsolatot ápol, naponta találkozik és beszélget velük, az állampolgárok megszeretik, tisztelik, becsülik, és úgy érzik, „az ő rendőrük”. Bízhatnak benne, fontos információkkal látják el, messzemenően támogatják a munkáját. Nyilvánvalóan a közösségi rendőr

⁷²⁸Dános Valér és Tauber István közös publikációjukban azt írták, hogy „ma már evidenciának számít, hogy a korszerű rendőrség lakosságbarát jellege alapvető kritérium.” (DÁNOS Valér, TAUBER István, *Rendőrség és társadalom*, Rendészeti szemle, 1993/2., 12. o. és KRÉMER Ferenc, Tauber István és a magyar rendőr szociológia kezdetei, In: Írások Tauber István emlékére, Budapest, 2009., 58. o.)

⁷²⁹Hazánkban a rendőrségen belül ma már egy jól kiépített körzeti megbízotti állomány teljesít szolgálatot. E beosztás csaknem azonos a közösségi rendőrrel, de annál több. Ugyanis a körzeti megbízottak nyomozási cselekményeket is végrehajtanak, s emiatt óriási a leterheltségük, kevés idejük marad a megelőzésre.

⁷³⁰„Első lépésben tehát a 11/1995. ORFK utasítással kiadott körzeti megbízotti szabályzat rendelkezéseit előtérbe helyező szolgálat-szervezési, feladattervező tevékenységet indokolt megkövetelni, különös tekintettel arra, hogy a szabályzat előtérbe helyezi a lakossági kapcsolattartás követelményét a körzeti megbízott munka során. A második lépésben a feladatokat lehetne oly módon újraosztani, hogy a körzeti megbízotti szolgálat közösségi rendőri szerepe ne csak alapja legyen tevékenységüknek, de kizárólagos feladata; ebből kifolyólag az egyéb közterületi szolgálati feladatokban nem vennének részt.” (HORVÁTH Attila, BÍRÓ András, *A fenntartható közbiztonság rendőri vetületei a kor követelményeinek tükrében*, Rendészeti szemle Különszám, Tanulmányok a rendészeti stratégiához, 162. o.)

bűncselekmények, szabálysértések elkövetése esetén köteles intézkedni, de a jó kapcsolattartás érdekében kisebb szabálysértéseket a közösségi rendőr lezárhat figyelmeztetéssel is. Például enyhébb közlekedési szabálysértések, köztisztasági szabálysértések stb.; de az ittas járművezetés már nem fér bele ebbe a kategóriába, velük szemben a törvény szigorával kell eljárnia. A közösségi rendőr tartaná a kapcsolatot és közös szolgálatot teljesítene a működési területén lévő polgárőrökkel. A közrendvédelmi járőrök, a közlekedésrendészeti járőrállomány, közösségi rendőrök (jelenleg közúti megbízottak) elsősorban a bűn- és baleset-megelőzés alappillérei lennének, de nyilvánvalóan intézkednének is, mint reagáló egységek a különböző bűncselekmények, szabálysértések elkövetése esetén is. Természetesen a súlyosabb bűncselekmények helyszínére a bűnügyi, illetőleg speciális, nagyobb létszámú közbiztonsági reagáló egységek vonulnának, például a közúti közlekedési balesetekben a közlekedésrendészeti szerveknek kellene intézkedni, de itt is lehetne kivétel a kisebb fokú, úgynevezett. koccanással járó anyagi káros baleset, amiben a közösségi rendőr is eljárhatna.

Összefoglalva, szeretném kiemelni a közösségi rendőrök szerepét, helyét a bűn- és baleset-megelőzésben, valamint a polgárőrség hasonlóan fontos szerepét - amiről a továbbiakban bővebben szeretnék szólni. A közúti megbízottak (véleményem szerint pontosabb a közösségi rendőrök megnevezés) létszámát jelentősen növelni kell, amiről az új kormányunk - nagyon helyesen - már hivatalba lépése első napjaiban intézkedett is.

A rendőrség működése, feladata általában mindenki számára köztudomású,⁷³¹ de a polgárőrség feladatával, működésével, stratégiájával kapcsolatosan jóval kevesebb az információ. 2010 januárjában jelent meg egy új polgárőr alapismereti tansegédlet, melyből minden polgárőrnek legalább négy órás oktatáson kell részt vennie, majd ezt követően vizsgát kell tennie.

Az OPSZ Tudományos Tanácsa⁷³² az Oktatási és Képzési Munkabizottsággal közösen kidolgozta a polgárőrség képzési rendszerének és középtávú stratégiáját⁷³³ 2010-2014. évekre vonatkozóan.

A 2005-ben megalkotott középtávú stratégiának megfelelően a közbiztonság fenntartása és erősítése, a lakosság nyugalma, biztonsága, valamint a közösségi és a magántulajdon

⁷³¹ Lásd: Tanulmányok a rendészeti stratégiához. Rendészeti Szemle, 2010. március - Különszám.

⁷³² Az OPSZ Tudományos Tanácsának tagjaként vettem részt a munkában.

⁷³³ A magyar polgárőrség felnőtt korba lépett. Nagykorúságát nem csupán az elmúlt tizenhét év számszerű ténye adja, hanem az elért mennyiségi, minőségi és különösen funkcionális eredményei.

megóvása érdekében aktív szerepet vállalt a társadalmi bűnmegelőzés nemzeti stratégiájának megvalósításában, a regionális és a helyi önkormányzati bűnmegelőzési programok végrehajtásában.

Megteremtették a látható polgárőrséget. A láthatóság⁷³⁴ részben a közterületeken való állandó jelenlét formájában, részben a külsőségekben is megnyilvánult. Ma már a polgárőrök évente közel hét millió óra közterületi járőrszolgálatot teljesítenek saját településeiken, és a mobil polgárőr szolgálat bevezetésével azon falvakban is jelen vannak a polgárőrök, ahol nem működik egyesület.

A szervezetfejlesztés extenzív eredményei is jól példázzák a polgárőrség fejlődését, innovációs törekvéseit. Kiépült az országos polgárőr hálózat, egységesebbé vált a polgárőrszervezetek működési rendje, a továbbképzés rendszere, javult a kiemelt stratégiai partnerekkel való együttműködés hatékonysága.

Jelentős lakossági elismerést váltott ki a polgárőri szolgálatok céltudatos szervezése, amelynek eredményeként egyre több polgárőr jelent meg egy időben a közterületeken. Ezek közül is kiemelkednek a mind stratégiai, mind taktikai szempontból meghatározó programok meghirdetése, így különösen 2007. „a közlekedési balesetek megelőzésének éve”,⁷³⁵ 2008. „a közterületi bűnözés megelőzésének éve”; valamint 2009. „a kistelepülések biztonságának éve” programok, az „egy rendőr – egy polgárőr” közterületi és a „posztos polgárőr” szolgálati forma, az „egy iskola – egy polgárőr” szakmai program összehangolva az „Iskola rendőr” programmal.

A magyar polgárőrségnek, mint a közrend és közlekedésbiztonság fenntartásában, a környezeti biztonság megteremtésében, valamint a katasztrófa- és veszélyhelyzet megelőzésében és elhárításában érintett, illetve érdekelt szervek, így elsősorban a rendőrség, a települési önkormányzatok, az állami, társadalmi, gazdasági szervezetek, valamint az állampolgárok és azok szerveződése közötti együttműködés⁷³⁶ előmozdításáért felelősséget vállaló civil szervezetnek az a küldetése, hogy:

⁷³⁴ A láthatóságot szolgálja, hogy valamennyi polgárőr láthatósági mellényt visel, elterjedt a formaruha, rendszeresítettük az azonosító jelvényt, a gépjárművekre egységes jelzés került, a települések bejáratainál jelenlétre, működésre utaló feliratok találhatók.

⁷³⁵ 2007. áprilisban az Országos Polgárőr Szövetség küldöttgyűlésén lett elfogadva az alábbi határozat. A polgárőrség az eltelt 16 év alatt teljesítette a saját maga által kitűzött célját, küldetését a bűnmegelőzés terén. A polgárőrség nélkül nem lehet beszélni bűnmegelőzésről. Ekkor fogadta el a küldöttgyűlés, hogy itt az idő a közlekedési balesetek megelőzése érdekében is meg kell tenni mindent és a rendőrséggel, valamint a társadalmi és egyéb szervezetekkel a jövőben jelentősen csökkenteni kell a személyi sérüléssel járó balesetek, ezen belül is a halálos kimenetelű balesetek számát közútjainkon.

⁷³⁶ A polgárőrség tudatában van annak, hogy a közbiztonság, közlekedésbiztonság javítása, a bűnözés eredményes megelőzése csakis az állami szervek, önkormányzatok és civil szervezetek hatékony

- a polgárőrségről szóló törvényben megfogalmazott elvárásoknak megfelelően aktív szerepvállalással működjön közre a közbiztonság - ezen belül a közlekedésbiztonság - fenntartásában és további erősítésében, a lakosság élet- és vagyonbiztonságának megteremtésében, nyugalma biztosításában, valamint a közösségi és a magántulajdon megóvása érdekében járuljon hozzá a társadalmi bűn- és baleset-megelőzés nemzeti stratégiájának minél sikeresebb megvalósításához, a Magyar Köztársaság kormányzati, a regionális és a helyi önkormányzati bűn- és baleset-megelőzési programok végrehajtásához;
- a közrend és a közbiztonság - ezen belül közlekedésbiztonság - fenntartásában önként vállalt, saját feladatainak ellátásával tagszervezetei útján járuljon hozzá a lakosság életminőségének javításához, a félelem nélküli, biztonságos életfeltételek megteremtéséhez.

„Az Országos Polgárőr Szövetség közgyűlése 2009. december 11-én, egyhangú határozattal elfogadta a „Képzettebb polgárőrök hatékonyabb közszolgálatával a települések biztonságáért” című 2010. évre szóló programot.”⁷³⁷ A közgyűlésen döntöttünk arról is, hogy a jövőben a minőségi munkavégzésre kell fektetni a fő hangsúlyt.

A közbiztonság védelmével, a rendőrség korszerűsítésével kapcsolatos elképzeléseimet Finszer Géza írásával szeretném befejezni: „A rendészet modernizációja politikai feladat, amelynek legáltalánosabb társadalmi célkitűzéseit a végrehajtó hatalomnak kell meghatároznia. Ezek a célok csak több kormányzati cikluson keresztül valósulhatnak meg, ezért nem nélkülözhető a parlamenti konszenzusa sem. A rendészeti modernizációt a jogalkotás alapozza meg, minthogy meg kell felelnie a jog uralma, a hatalmi ágak megosztása és az emberi jogok védelme alkotmányos elveinek. Mivel ennek feltétele az

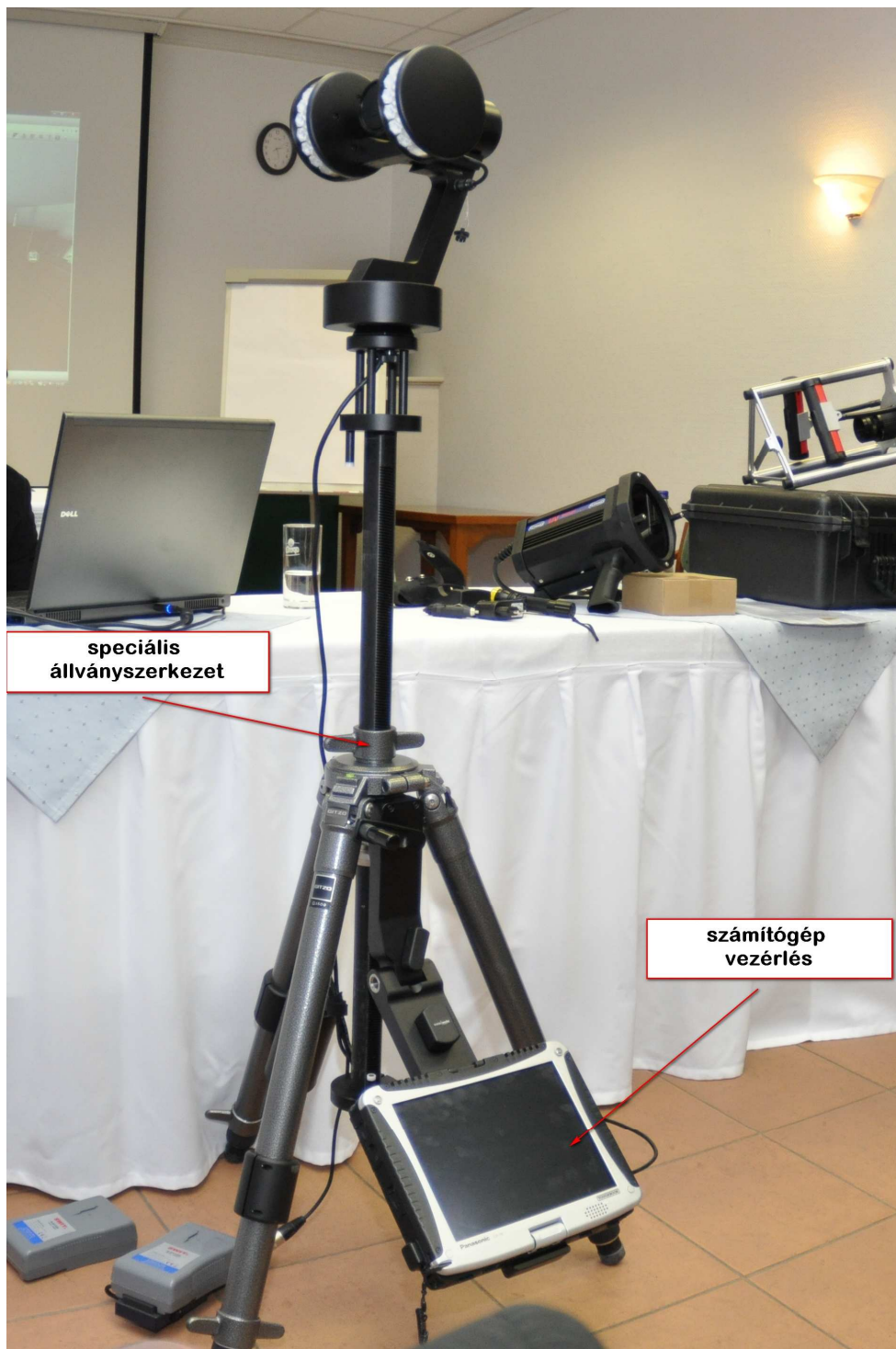
együttműködésével, a polgárok legszélesebb köreinek bevonásával lehetséges. Erősíteni kell a magyar polgárőrség nemzetközi kapcsolatait, elsősorban a közbiztonsággal, közlekedésbiztonsággal és a bűnmegelőzéssel foglalkozó külföldi civil szervezetekkel. Kezdeményező szerepet kell vállalni a Nemzetközi Polgárőr Szervezet nemzetközi szinten történő népszerűsítésében, az együttműködésben résztvevő szervezetek tevékenységének koordinálásában. Az európai uniós tagság új lehetőségeket teremt a tagállamok hasonló célú szervezeteivel történő együttműködés kialakítására, a nemzetközi találkozókban a legjobb gyakorlatok átadására, átvételére.

⁷³⁷ Az OPSZ Közgyűlésének KZGY.(15) 2009. számú határozatának első mondata. A Közgyűlésen szót kértem. Elmondtam, hogy mérföldkőnek tartom a Közgyűlést, amely megújuló szemléletet kíván sugározni a polgárőrségnek. Soroltam a vívmányokat, hogy legutóbb gázspray-használati jogot kaptak a polgárőrök és elláthatnak jelzőőri feladatokat is. Rámutattam a törvényes háttér fontosságára, a rendőrséggel való együttműködés szerepére. Kijelentettem, ha minden településen minden polgárőr jól képzett lesz, ezzel méltó társa a rendőrnek, akkor nem lesz alternatívája a civil szerveződések között a polgárőrségnek. Ehhez kell továbbra is az önkormányzatok támogatása. (Polgárőr Magazin, OPSZ folyóirata, 2010/1-2., 8. o.)

alkotmányozás és kétharmados törvények módosítása, csak akkor szabad napirendre tűzni, ha a törvényhozás ezekre a kihívásokra felkészült. A modernizáció rendkívül költségigényes program, ezért, ha a költségvetés lehetőségei nem adottak, akkor ugyancsak le kell mondani nagyratörő tervek megvalósításáról. A modernizáció közigazgatási szervezési feladat, amelyet a szakterületek által elvégzett állapot-analízisre lehet felépíteni. Az átalakuló rendészet a bűnüldözés szervezetét és működését alkalmassá teszi az igazságszolgáltatási és a büntető-eljárásjogi reform által támasztott követelmények teljesítésére.”⁷³⁸ Összességében azt kell látni, hogy nem a rendőrség korszerűsítés címén történő átszervezésére, hanem a közbiztonsági rendszer egészének az igazi reformjára van szükség. A 2010. júniusában hivatalába lépett új polgári kormány képes rá, és meggyőződésem, hogy ezt - lehetőségéhez mérten - belátható időn belül meg fogja valósítani.

⁷³⁸ FINSZTER Géza, *Közbiztonság és közbátorság*, In: Írások Tauber István emlékére, Magyar Kriminológiai Társaság, ELTE ÁJK és RTF kiadványa, Budapest. 2009., 83. o.

VII. SZÁMÚ MELLÉKLET



Interaktív bűnügyi helyszínrögzítő rendszer

Köszönetnyilvánítás

Megkülönböztetett köszönettel tartozom témavezetőmnek, Dr. Kardos Sándor tanszékvezető egyetemi docensnek és Prof. Dr. Szabó Béla TEK elnökhelyettes, tanszékvezető egyetemi tanárnak, a Doktori Iskola vezetőjének, mert lehetővé tették számomra, hogy Debrecenben folytathassam kutatásomat. Külön is megköszönöm témavezetőmnek a munkám során nyújtott segítségét és nagy türelmét. Köszönöm Dr. Szemesi Sándor egyetemi adjunktus úrnak segítségét melyet az értekezés formai követelményeivel kapcsolatosan adott számomra. Köszönöm továbbá Prof. Dr. Farkas Ákos egyetemi tanár, intézetigazgató úrnak és Prof. Dr. Stipta István rektorhelyettes, egyetemi tanár úrnak a Miskolci Egyetem Deák Ferenc Doktori Iskolájában számomra nyújtott segítségüket.