

Egyetemi doktori (PhD) értekezés tézisei

**A közlekedési bűncselekmények szabályozása és nyomozása
 hazánkban, különös tekintettel a megelőzésre**

Dr. Bíró Gyula

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



DEBRECENI EGYETEM

Marton Géza Állam- és Jogtudományi Doktori Iskola

Debrecen, 2012

1. A doktori értekezés előzményei és célkitűzései

1.1. A kitűzött kutatási feladat összefoglalása

„Az emberi közlekedés annak történeti kezdetei óta mindenkor kockázat vállalásával járó, ugyanakkor szükséges és hasznos tevékenység.”¹ A XIX. század végén jelentek meg először a zajos, kezdetleges és lassú gépjárművek. Az automobilizmus, mint a tudományos-technikai forradalom² egyik legjellegzetesebb összetevője, nemcsak a modern társadalom arculatát változtatta meg, hanem addig nem ismert problémát jelentett a jogszolgáltatás, nem utolsósorban a büntetőjog számára. „A közlekedési bűncselekmények³ 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).”⁴ A közterületi bűnözés fontos összetevője a közlekedési, azon belül is elsősorban a közúti közlekedési bűnözés, amelyen belül a súlyos testi sértést (1999: 3615, 2006: 3374, 2009: 2997), illetve halált okozó balesetek száma (1999: 590, 2009: 350) csökkenést mutat. A közlekedési bűncselekmények nyomozása⁵ során kiemelkedően fontos szerepe van a helyszíni szemlének, a kihallgatásoknak,⁶ a szakértői bizonyításnak, valamint a Be. által is szabályozott bizonyítási eszközök - és eljárások mellett a büntetőeljárásban egyre inkább teret hódít a modern kriminalisztikai eszközök⁷ bizonyítékként történő értékelése is. Kutatásom a közlekedési bűncselekmények szabályozására⁸ és nyomozására - azon belül is az 1978. évi IV. törvényből a közúti közlekedési bűncselekmények nyomozására⁹ - irányult, de mindig szem előtt tartottam Cesare Beccaria azon gondolatát, hogy „jobb a

¹ Enyedi László, Fülöp Ágnes, Meleg Gábor, Radványiné Novotny Olga, Varga Tibor: Közlekedési büntetőjog, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft, 2008. 17. o. - továbbiakban: Enyedi (et. al.): i. m.]

² „A természettudományok rohamos fejlődése a legutóbbi évtizedekben bámulusos 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.)

³ 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.)

⁴ Fehér Lenke, Horváth Tibor, Lévy Miklós, A Magyar Büntetőjog Különös Rész I. Kötet, Bibo Kiadó, Miskolc, 2001. 207. o.

⁵ A közlekedési bűncselekmények nyomozását a 10/2011. (VI. 30.) ORFK utasítással módosított 60/2010. (OT 34.) ORFK utasítás - a közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követhető rendőri eljárás szabályairól - szabályozza.

⁶ Értekezésemben kiemelten foglalkozom a helyszíni szemlével, kihallgatásokkal, és a szakértői bizonyítással, de ezen felül igyekeztem teljes körűen bemutatni a közlekedési bűncselekmények nyomozásának végrehajtását.

⁷ A büntetőeljárásban egyre inkább teret hódít a modern kriminalisztikai eszközök bizonyítékként értékelése, így említhető a büntügyi (közlekedési forgalom és baleseti) információelemzés, bűnözési (baleseti) térkép, poligráf vizsgálat, DNS-minta vizsgálata, grafológiai vizsgálat, mikroméretű anyagmaradványok vizsgálata, videotechnika, mobilszolgáltatók cellainformációi, daktiloszkópia és a személyiségprofil. Sajnos hazánkban még nem elterjedt, de a legkorszerűbb és egyúttal legújabb helyszínrögzítő módszer az ún. interaktív büntügyi helyszínrögzítő rendszer (ICRS). (Ld. PhD tézisek 28 számú lábjegyzet).

⁸ A közlekedési bűncselekmények szabályozását értekezésemben jelentősen kisebb - kivéve a történeti részt - terjedelemben állt módomban kidolgozni.

⁹ A Be. előírásait és a kriminalisztika ajánlásait figyelembe véve a nyomozás teljes körű bemutatására törekedtem.

bűncselekményeket megelőzni, mint büntetni azokat”¹⁰, mely ma is időszerű. Dolgozatomban a közlekedési bűncselekmények nyomozását, mint tervszerű és tudatos tevékenységet kívánom bemutatni, esetenként párhuzamba állítva az elméletet a gyakorlattal. 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.¹¹ Összefoglalva: kutatásom középpontjában a közúti közlekedési bűncselekmények nyomozásának vizsgálata¹² állt, de komplex módon az ezzel kapcsolatos bűn- és baleset-megelőzést is elvégeztem. Bár több szerző is foglalkozott már mindkét nagy kérdéskör egyes részterületeivel, de egy átfogó monográfia még várat magára, melyet én is megpróbáltam elkészíteni. Témám feldolgozásához szakirodalmi munkák bőségesen álltak rendelkezésre.

1.1.1. A témaválasztás indoka és a kutatás célja

„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 szakemberé mellett - számos helyen a saját tapasztalataimat, az általam vizsgált ügyeket, közlekedési bűncselekményekben irányított nyomozásokat, baleseteket mutatom be, azokra hivatkozom. Témaválasztásomat erősítette, hogy több mint tíz éves egyetemi oktatóként olyan témával szerettem volna ismereteimet bővíteni, amely kapcsolódik a kriminalisztika oktatáshoz. A kutatási témám továbbá nagyon időszerű, mert a közlekedésbiztonság javítása hazánkban is és az EU részéről is az egyik legfontosabb elvárás. Ennek tükrében dolgozatom célja a közlekedési bűncselekmények nyomozása kapcsán felmerülő nyomozási cselekmények, végrehajtási intézkedések speciális taktikai szabályainak az összegyűjtése és részletezése, valamint az általam legfontosabbnak tartott bűn- és baleset- megelőzésre vonatkozó elképzeléseim kidolgozása.

1.1.2. Az értekezés előzményei

Az élethez való jog alapvető emberi jog, melyet Magyarország Alaptörvénye deklarál: „Minden embernek joga van az élethez, és az emberi méltósághoz.”¹³ Éppen ezért kiemelt

¹⁰ Cesare Beccaria: A bűnökről és büntetésekről. Eötvös József Könyvkiadó, Bp., 1998. 62. o.

¹¹ A dolgozatomban csak említést teszek a vasúti, vízi, légi bűncselekményekkel kapcsolatosan, kivéve a történeti részben a kényszerűség miatt bővebben foglalkozom vele, mert a Csemegi-kódex még csupán a vasúti és hajóközlekedés biztonságára vonatkozóan tartalmazott kifejezetten közlekedéssel kapcsolatos tényállásokat.

¹² Alapvetően a kutatásom a hazánkban jelenleg jellemző nyomozási gyakorlatot mutatja be, emellett a megelőzéssel is foglalkozom, hiszen véleményem szerint a közlekedési bűncselekmények és szabálysértések megelőzésére kell elsősorban fektetni a hangsúlyt.

¹³ Magyarország Alaptörvénye (2011. 04. 25.) II. cikk

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.¹⁴ A közlekedési bűncselekmények nyomozásával véleményem szerint több tényező miatt is érdekes foglalkozni. Egyrészt az ismertté vált elkövetések száma magasabb az egyéb bűncselekmények számához képest¹⁵, ezért a közlekedési nyomozó szervek részére komoly terhet jelent - különösen a segítségnyújtás elmulasztásával halmazatban álló halálos kimenetelű balesetek száma - a felderítésben, a nyomozási cselekmények elvégzésében, 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 az EUROPOL¹⁶ hatáskörébe taroznak 2002. január 1-jétől.¹⁷ Ezek közé tartozik a 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.

1.1.3. Kutatás módszerei, a dolgozat szerkezeti bemutatása

Az értekezés elkészítése során egyrészt a jogtudományi kutatás eszköztárát alkalmaztam, amelynek része a tételes jog [Csemegi-kódextől, illetve a klasszikus büntető perrendtartásunktól (1896. évi XXXIII. tc. Bp.) a jelenleg hatályos büntető anyagi- és eljárásjogunkig], illetőleg más kapcsolódó jogszabályok pl. 23/2003. (VI. 24.) BM-IM együttes rendelet, az egyéb jogi normák közül a legfontosabb a közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól szóló 60/2010. (OT. 34.) ORFK utasítás, valamint a kriminalisztika értelmezése és elemzése, a külföldi szabályozási minták vizsgálata a magyar, román, német és angol nyelvű szakirodalom tanulmányozása, a hazai és külföldi jogalkalmazói döntések bemutatása és

¹⁴ Nagy Ferenc: A magyar büntetőjog különös része, Korona Kiadó Kft., Bp. 2005., 227. o.

¹⁵ Kivéve a vagyoni elleni bűncselekményeket.

¹⁶ European Police Office (Európai Rendőrségi Hivatal)

¹⁷ 2002. évi LIV. tv. és 2003. évi CXXX. tv. alapján

értelmezése, azokból következtetések levonása. Összefoglalva: a 35 éves rendőri tapasztalatomat, valamint kutatásaim eredményeit felhasználva dolgoztam ki értekezésemben a közlekedési bűncselekmények nyomozását, a bűn- és baleset- megelőzéssel együtt. Az értekezésem négy részből, ezen belül 25 fejezetből áll.

2. 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.

2. 1. Megállapítások

2.1.1. Fejlődéstörténeti megállapítás összegzése

A közlekedési bűncselekmények elemzése során fontos azok fejlődéstörténeti bemutatása. Az élet minden területén kiemelten lényegesnek tartom a korábbi gyökerek felkutatását.¹⁸ Itt arra kerestem a választ, hogy hazánkban minden korban megfelelően tudták-e leképezni a társadalom közlekedési viszonyait a hatályos büntetőjogban. Megállapítás: büntetőjogunk kezdetben a közbiztonság elleni bűncselekmények között rendelte büntetni azokat a magatartásokat, amelyek a közlekedés biztonságát sértik, vagy veszélyeztetik. A Csemegi-kódex (Btk.) 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 47/B/2008. (2009. május 26.) AB határozatában rámutatott arra, hogy *„Az utóbbi években előre soha nem látott mértékben növekedett meg a közúti közlekedésben részt*

¹⁸ „Discipulus est prioris posterior dies” - A tegnap a holnap tanítómestere.

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 megelőzésére¹⁹ az eddig bevett és megfelelően alkalmazott jogi megoldások elégtelennek és kevésbé hatékonyak 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.²⁰

2.1.2. 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: 1. a rendészeti rendszert; 2. a magánbiztonsági rendszert; 3. 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 megvalósítani, melyre új kormányunkat teljes mértékben képesek 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

¹⁹ 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.

²⁰ Ld. Katona Géza: Gyakorlati tudnivalók a gumiabroncsnyomok kriminalisztikai felhasználásáról, Belügyi Szemle 1 évf. 1963/ 8. 33-34. o.

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.

2.1.3. A Rendőrség közlekedési szolgálatával kapcsolatos megállapításaim összegzése

Vizsgáltam hazánkban a Rendőrség helyzetét, mennyire tudnak megfelelni az elvárásoknak, valamint a jövőbeni 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 2 fő részre oszthatók: a jelentősen meg növekedett közúti forgalom zavartalanságának biztosítására és a szabálysértéseket ill. 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, stb.-, 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 baleseteknél csak közlekedési rendőr intézkedhet.)²¹
- 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.²²
- A rendőri munka hatékonyságát racionális szolgálatszervezéssel, a korszerű technika, a modern bizonyítási eszközök és módszerek szélesebb körű igénybevételével 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.

²¹ Bíró Gyula: A közlekedés biztonságának javítása, Belügyi Szemle 59. évf. 2011/10. 21. 0.

²² 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 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.

- 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,²³ valamint az egyéb - jogszabályokkal törvényesen elismert - alternatív közbiztonsági szerveket (pl. közterület-felügyelet).
- A rendőrségnek a bűn- és baleset-megelőzésre kell helyeznie a hangsúlyt. Hazánkban egy erős, jól felszerelt, képzett rendőrség – kiképzett, minőségi munkát végző polgárőrséggel²⁴ együttműködve – rendet tud tartani hazánk közútjain, és ezzel elérhető, – ami az EU elvárása is 2020-ig²⁵ – hogy tíz éven belül évi 370 fő alá csökkenjen a közúti közlekedési balesetekben meghalt személyek száma.

2. 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 és szép 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 tapasztalataim²⁶ 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

²³ A mintegy huszonnégy 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 jogositványokat 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-én lépett hatályba a polgárőrségről szóló 2011. évi CLXV. tv., mely tartalmazza a korábbi törvények rendelkezéseit, sőt még tartalmasabb és részletesebb.

²⁴ Ld.: Bíró Gyula: A közlekedés biztonságának javítása, Belügyi Szemle, 2011/10. 23. o.

²⁵ Az EU - ezen belül hazánk - újabb közlekedésbiztonsági célkitűzése, hogy 2011 és 2020 között 50 %-kal csökkenjen a közúti balesetekben meghalt személyek száma. Bázisév: 2010 - ben 740 - en vésztették életüket hazánk közútjain.

²⁶ 2001. 02. 01-2007. 12. 31. között Hajdú- Bihar megyei RFK Ellenőrzési Szolgálat vezetője voltam.

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, felderítési és nyomozási eredményessége kiállja a próbát a bűnügyi összehasonlításban is.²⁷ A tárgyi bizonyítás előretörése miatt biztosítani kell a még szakszerűbb és alaposabb szemlék megtartását, a bűnügyi technikai feladatok elvégzéséhez szükséges technikai, technológiai feltételeket,²⁸ 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

²⁷ 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 színeznek - teljes mértékben kiegészítik egymást, valóságűek. Ha munkájukat egy szóval kellene értékelnem, akkor példaértékűnek minősíteném.

²⁸ Ma 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. Bővebben ld.: Herke Csongor (Szerk.): Kriminálisztikai, igazságügyi orvostani, műszaki szakértői alapismeretek. Pécs, 2009. 11. o.

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 kérik.

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 sérüléssel járó 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.

2.1.5. Az ismeretlen tettes felkutatása

Az ismeretlen tettes illetve tettesek felkutatása igen alapos, körültekintő munkát igényel. A kutatás során minden esetben kétirányú feladatot kell végrehajtani:

- 1) Kutatni az ismeretlen tettes, tettesek után.
- 2) 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 NetZsaru a neve, ebben ugyancsak kutatást lehet végezni személyekre (tettes, tanú, sértett), ügyekre (közlekedési bűncselekmények) és tárgyakra (gépkocsi). Amennyiben a gépkocsi rendszáma, típusa, színe ismert, tulajdonosának adatai a gépjármű-nyilvántartóból már a helyszínen lekérhetőek. Szükség esetén közlekedési járőr küldhető a rendszám szerinti tulajdonos lakására. Rendszámtöredék esetén, rendszámvariációk 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*.²⁹

²⁹ Bíró Gy.: i. m. 234. o.

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 tetteses 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.

2.1.6. 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.³⁰ Ennek egyik magyarázata a jogalkalmazói kompetencia-hiány, mely 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, ill. 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.³¹ 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.³² A közlekedési bűncselekmények nyomozásában döntően az igazságügyi orvos szakértők és a balesetelemző műszaki szakértők működnek közre.

³⁰ Fleck Zoltán: Igazságszolgáltatás a tudomány tükrében, ELTE Eötvös Kiadó, Bp., 2010. 11-15.

³¹ Ld.: Krajkovics Pál: Gondolatok az igazságügyi orvostan és a jogtudomány kapcsolatáról, (szerk.) Tremmel Flórián, Mészáros Bence, Fenyvesi Csaba: Orvosok és jogászok a büntető igazságszolgáltatásban, Dezső László Emlékkönyv, Pécs, 2005.

³² Erdei Árpád: Tény és jog a szakvéleményben, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1987. 104. o.

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 rendőrség³³ 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.

2.1.7. 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 minnek 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, elengedhetlenné vált a közlekedést szabályozó jogszabályok változtatása. A kormányzat 2007 végén átfogó intézkedéscsomagot bocsátott ki a közlekedésbiztonság javítására. Az intézkedéscsomag egyik legjelentősebb és legnagyobb hatást kiváltó eleme az ún. „objektív felelősség” elvének a magyar jogrendbe történő bevezetése.

Az objektív felelősség elve a gépjármű üzemben tartójának, ill. a gépjárművet használatra átvevő személynek a felelősségét állapítja meg meghatározott közlekedési szabálysértések elkövetése esetén.³⁴

Az új jogintézmény gyakorlatilag azt biztosítja, hogy a meghatározott - jellemzően a kiemelt súlyosságú, ill. 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 viszont, hogy nem állapítják meg a közlekedési szabálysértések elkövetőjét, pedig akkor lehetőség lenne a járművezetéstől való eltiltásra is, amely szintén a megelőzést szolgálná.

³³ Ellenőrzési szolgálat vezetőjeként minden évben vizsgáltam a szakértői kirendelések indokoltságát és nagyságrendjét, mely évenként kb. 300 millió Ft volt. Főkapitányi intézkedéssel szabályozásra került, hogy minden várhatóan 100.000 Ft fölötti szakértői költség esetén a gazdasági igazgató ellenjegyzése szükséges a kirendelésekkor.

³⁴ Mintegy 35 évi rendőri pályafutásom alatt mindig azért harcoltunk, hogy hazánkban is kerüljön bevezetésre az objektív felelősség. A gyorsabban tizezzel úszták meg a felelősségre vonást, mert azzal védekeztek, hogy „a gépkocsit nem én vezetem, hanem a hozzátartozóm, de mivel hozzátartozóm, ezért nem vagyok köteles megmondani, hogy ki vezette”, így a szabálysértési eljárások tömegesen megszüntetésre kerültek.

2008, 2009, 2010 és 2011³⁵ 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 szankcionálás, a forgalomtechnikai fejlesztések mellett tíz évre előre előretekintve felértékelődik az érthető, elsajátítható szabályozás és a közlekedésre nevelés szerepe. Az intézményes oktatásnak³⁶ az óvodától a jogosítványszerzésig a szabálykövető közlekedési magatartásra kell felkészíteni.

2.1.8. A közlekedési bűncselekmények során alkalmazott mediációval kapcsolatos megállapításaim

Vizsgáltam a mediáció alkalmazását a közlekedési bűncselekmények³⁷ 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 %-ában megállapodás született, ugyanez az adat vagyon elleni bűncselekmények tekintetében 38 %, személy elleni bűncselekmények tekintetében csak 13 %.³⁸ 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.

2.1.9. 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

³⁵ 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 gyorsabbi bűnszűrés összege, az utakon folyamatosan tapasztalható sebességmérés.

³⁶ Az Akcióprogramban szereplő döntés teljesen egybeesik az általam javasolt közlekedési ismeretek egész életen át tartó tanításával - tanulásával. Ld. Tézisek 2. 1. 10.

³⁷ Hazánkban közvetítő eljárás elrendelése összesen: 2007: 2451; 2008: 2976; 2009: 3148 ügyben volt.

³⁸ Beck L. - Dr. Fleck Z. - Dr. Gyulavári Á. - Iványi K. - Kánya K. - Dr. Navratil Sz. - Wagner J.: A büntető ügyekben alkalmazható közvetítői tevékenység bevezetésének tapasztalatai Magyarországon. Bp., 2008. 136. o.

„alapköve”. 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 jó választ. Már évek óta javasoltam, hogy jelentősen kell szigorítani a gépjárművezető képzést - és vizsgáztatást. Jelentős sikerként értékelem, hogy 2010. szeptembertől az országban öt helyen, egyetemen képzik a gépjárműoktatókat; ezt nagyon fontosnak tartom. 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.

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 (best practice).

2.1.10. Javaslom a közlekedési ismeretek egész életen át tartó tanítását-tanulását³⁹

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 kétségkívül 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.

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 kerékpározás szabályaiból – elméleti és gyakorlati – vizsgát kellene tenni. Tizennégy éves kortól minden fiatal korúnak 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 megszereznie 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

³⁹ 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 vezetéseméletet, és legalább ilyen fontos a gyakorlati ismeretek készség szintjén történő elsajátítása, ld: Bíró Gyula: A közlekedés biztonságának javítása, Belügyi Szemle 59. évf. 2011. 10. 18. 0.

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.

2.1.11. Javaslataim a balesetek - közlekedési bűncselekmények, szabálysértések - további csökkentése érdekében

1. 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.

Megállapítható,⁴⁰ hogy a sebességtúllépés továbbra is a közúti balesetek és a tragédiák első számú oka, hiszen az elmúlt évben a személyes közúti balesetek 27 %-ának a hátterében még mindig az abszolút, ill. a relatív gyorsajtás állt. Ez az arány a tragédiák vonatkozásában még magasabb. Ez teszi szükségessé, hogy a rendőrség a közúti ellenőrzések során a gyorsajtások 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 személyes közúti baleseten belüli aránya még mindig meghaladja a 11 %-ot.

A járművet szeszestől befolyásolt állapotban vezető, 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 EU tagállam gyakorlatával megegyezően – a leállítási jellegű közúti ellenőrzései során általános jelleggel alkalmazza a légalkohol mérést.

⁴⁰ Forrás: www.baleset-megelozes.eu Letöltés ideje: 2011. december 12.

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.

2. Vizsgáltam a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramot (2008-2010).⁴¹ Mely, ha nem is teljesen, de alapot adott arra, hogy továbblépünk. A preventív tevékenységnek alapvetően a kiemelt közlekedésbiztonsági célterületekre kell irányulnia.

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 személyes 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:

- a motorkerékpáros közlekedés biztonsága,
- az idős személyek közlekedésének biztonsága,
- 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 állampolgársadalmi tevékenységhez, mely arra irányul, hogy javuljon hazánk közlekedésbiztonsági helyzete, 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 EU és a hazai célkitűzések teljesítéséhez.

3. A térfigyelő kamerákban rejlő lehetőségek: 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

⁴¹ A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram (2011-2013) egyik legfontosabb közlekedésbiztonsági feladata az ellenőrzések gyakoriságának fokozása, hatékonyságuk és minőségük javítása, a rendőrség jelenlétének láthatóbbá tétele.

felmérés készült arról, 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,⁴² a bűncselekmény utólagos rekonstruálásában, az elkövető személyleírásának – így végső soron a kilétének – megállapításában, gépjárművének azonosításában, érkezési és távozási útvonalának felderítésében.

4. 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 gyorsajtás 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 pl. Ukrajna, ahol nem kötelező a sebességíró műszer (tachográf)⁴³ használata, – ha átlépi hazánk területét, legalább 9 óra pihenő időre kellene kötelezni a járművezetőt.⁴⁴

5. 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.

6. A médiáknak 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.

⁴² 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)

⁴³ 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.

⁴⁴ 2010. 10. 16-án 15 óra körüli időben az M3-as autópályán Budapest felől Debrecen irányába közlekedtünk – 8 fő polgárőrvezető + 1 gépkocsivezető – mikrobusszal. Útjavítás miatt – közúti jelölésekkel – átirányítottak a szembejövő forgalom belső sávjába. Láttuk, hogy velünk szemben a szélső sávban közlekedő kamion a szalagkorlátnak ütközött, s azt áttörve a jobb oldalára borult. Életünket annak köszönhetjük, hogy az ukrán kamion vezetője elalvás előtt a kormányt jobbra rántotta. Amennyiben balra rántotta volna, frontálisan összeütköztünk a felboruló 40 tonnás kamionnal.

7. Összegző megállapítás: Messzemenően egyet értek Irk Ferencsel abban, hogy a közlekedésbiztonság gyökeres és tartós javításához a 3E⁴⁵ 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: 1. Ne okozzon balesetet, sőt a személy- és vagyonbiztonságot se veszélyeztesse. 2. Tegyen meg minden tőle elvárható a balesetek elhárítására, illetve a balesetek következményeinek mérséklésére. 3. A közlekedés többi résztvevőjét közlekedésében indokolatlanul ne akadályozza és ne is zavarja.⁴⁶

2. 2. Javaslatok jogszabályok módosítására

2.2.1. A 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 terjedős, 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.⁴⁷

Meddig tart a „Megállni tilos!” jelzőtábla hatálya?

Az értelmezés szempontjából a KRESZ három szakaszát kell megvizsgálni.

A) KRESZ 14. § (6) bekezdése alapján a 14. § (1) bekezdés c) - g)⁴⁸ pontjában említett jelzőtáblák hatálya a táblánál kezdődik, és a következő útkereszteződés kezdetéig tart – megjegyzés: az 1/1975 (II. 5.) KPM-BM e. rendelet hatályba lépésekor még nem szerepelt a

⁴⁵ Ld.: Irk Ferenc: A közlekedésbiztonság helyzete nemzetközi kitekintéssel és a közlekedésrendszet továbbfejlesztésének lehetőségei, módszerei. 1. Közlekedési felvilágosítás és nevelés ("Education"), 2. A kritikus baleseti helyek megszüntetése ("Engineering"), 3. Közúti ellenőrzés ("Enforcement"). In: Rendészeti Szemle Különszám, 2010. március, 228-229. o.

⁴⁶ E fontos elvárások a bizalmi elvből és a KRESZ 3. § (1) bekezdés c) pontjából egyértelműen következnek.

⁴⁷ További javaslataimat lásd. Bíró Gyula: A közlekedés biztonságának javítása, Belügyi Szemle 59. évf. 2011/10. 24-34. o.

⁴⁸ KRESZ 14. § (1) bek. 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 megjelöltnél 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”.

„kezdetéig” szó,⁴⁹ azt a 2/1984 (I. 29.) KM-BM e. 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 megoldása szempontjából szintén figyelmen kívül kell hagyni. A KRESZ ezen rendelkezése kivételes szabályként taxatív felsorolja azokat a jelzőtáblákat – 14. § (1) bek. 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.

B) KRESZ 15. § (2) bek. – ld.: Jogi alap – 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*⁵⁰ tart, kivéve három esetet, az a) - c) pontokban foglaltakat.

C) KRESZ 40. § (5) bek. 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, ami jelenleg van, 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.⁵¹ A szerző mélyreható vizsgálatot folytatott és több ország jogrendszerét együttesen vette szemügyre, így

⁴⁹ 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.

⁵⁰ Bíró Gyula – Both János: A közúti közlekedés szabályai. Lícium-ART Kiadó, Debrecen, 2008. 54. o.

⁵¹ Pokol Béla: Jogelmélet Társadalomtudományi trilógia II. a jogszabály értelmezése című fejezete, 217-240. o.

12 jogértelmezési alapot különített el, amelyekből a jogszabályok értelmét meghatározhatjuk. A felsorolt 12 jogértelmezési alaphoz példaként csak kettőt kívánok kiemelni terjedelmi és egyéb okok miatt.

A. 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.⁵²

B. A jogalkotó akarata, szándéka szerinti értelmezés: Mivel ez is az egyik lehetséges része a tárgyalt 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.⁵³

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.

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

⁵² Ld.: *a lengyelhez* Wróblewski, J.: Statutory Interpretation in Poland. 262. p. In MacCormick, D. N. / Summers, R. S. (ed.): Interpreting Statutes. A Comparative Study. Dartmouth, 1991. Aldershot. 257-310. p.; *a franciához* Troper, M. / Grzegorzcyk, C. / Gardies, J.-L.: Statutory Interpretation in France. 185. p. In MacCormick, D. N. / Summers, R. S. (ed.): Interpreting Statutes. A Comparative Study. Dartmouth, 1991. Aldershot. 171-212. p.

⁵³ MacCormick, D. N. / Summers, R. S. (ed.): Interpreting Statutes. A Comparative Study. Dartmouth, 1991. Aldershot. 522. p.

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.

2.2.2. A 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.

1. A jogalkotásról szóló 1987. évi XI. tv. 2. § c) pontja 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 ilyen fontos jogszabályt alkothasson.

2. 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.

2.2.3. A romániai szabályozás vizsgálata

Vizsgáltam a romániai közlekedési bűncselekmények szabályozását, valamint az ilyen ügyek nyomozását. Megállapítottam, hogy a vizsgált román közlekedési büntetőjogi szabályoktól a mi hatályos büntetőjogunk sok lényegi eltérést mutat. Megítélésem szerint a hatályos magyar Btk. (1978. évi IV. tv.) 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 amellett, 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.⁵⁴

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 bűncselekmények nyomozásának lefolytatását. Hazánkban a többször módosított 1998. évi XIX. tv. (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.

⁵⁴ A tényállás megváltoztatását az tette szükségessé, hogy a korábbi tényállás a bűncselekmény megállapíthatóságához a járművezeteskör megkövetelte a tettes szeszes italtól befolyásolt állapotát, amely bizonyítás-elméleti visszasságokhoz vezetett. (Forrás: www.kormany.hu)

3. Az értekezés témakörében írt publikációk listája

A forgalomellenőrző eszközök alkalmazásának gyakorlati kérdései. Belügyi Szemle 1986/5. 67-68. oldal. – Reflexió

A segítségnyújtás elmulasztása bűncselekmény nyomozásának egyes kérdéseiről. Belügyi Szemle 1988/4. 90-92. oldal. (társszerzővel)

Az új szabálysértési jogszabályok alkalmazásának tapasztalatai. Miskolci doktoranduszok jogtudományi tanulmányai 4/1, Miskolc, 2004. 55-71. o.

A helyszíni szemle. In: Szabó Krisztián (Szerk.): Tanulmányok Dr. Kovács Andor professzor születésének 120. évfordulójára. DE-ÁJK, Debrecen, 2004. 9-49. o.

A közlekedési bűncselekmények szabályozása és nyomozása a Csemegi-kódextől napjainkig. In: Fenyvesi Csaba - Herke Csongor - Mészáros Bence (Szerk.): BIZONYÍTÉKOK. Tiszteletkötet Tremmel Flórián egyetemi tanár 65. születésnapjára PTE-ÁJK, Pécs, 2006. 65-79 o.

KRESZ Közlekedési szabályok ismerete járművezetőknek. Lícium-ART Könyvkiadó Kft. Debrecen, 2008. (társszerzővel) 198 o. Saját szerzemény: I. Rész: A közúti közlekedés szabályai 5-96. o., IV. Rész: Utószó a közlekedésbiztonságról 175-193. o.

Közlekedésbiztonság, baleset-megelőzés, közlekedési bűnözés. In: Prof. univ. dr. Ovidiu Predescu (Szerk.): Határmenti bűnözés a jelen és a jövő határán, Fundatia AGORA, Oradea, 2009. 315-322. o.

A szabálysértés fejlődéstörténete hazánkban, különös tekintettel a közlekedési szabálysértésekre és az objektív felelősségre. In: Balogh Elemér (Szerk.): Emlékkönyv Dr. Ruzsoly József egyetemi tanár 70. születésnapjára. Szegedi Egyetemi Kiadó, Szeged, 2010. 176-200. o.

A közlekedés biztonságának javítása (A közlekedési balesetek, közlekedési bűncselekmények, szabálysértések megelőzésének egyes kérdései) Belügyi Szemle 2011/10, 16-34. o.

A közbiztonság és a közlekedésbiztonság egyes kérdései, különös tekintettel a baleset-megelőzésre, Pécsi határőr tudományos közlemények. In: Gaál Gyula, Hautzinger Zoltán (Szerk.): XII. Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoportja, 2011. 89-103. o.

Megjelenésre váró publikációk:

Investigation of vehicular crime with special regard to adopting the new means and methods of forensic science – Curentul Juridic Journal, Tirgu Mures, 2012, *megjelenés alatt*

A helyszíni szemle jelentősége és az orvosszakértő szerepe a közlekedési bűncselekmények nyomozása során, Magyar Jog, 2012, *megjelenés alatt*.

KRESZ Közlekedési szabályok ismerete járművezetőknek. Lícium-ART Könyvkiadó Kft. Debrecen, 2012. május hónapban kerül kiadásra (második átdolgozott kiadás), társszerzővel. Saját szerzemény: I. Rész: A közúti közlekedés szabályai 5-104. o., IV. Rész: Utószó a közlekedésbiztonságról 161-176. o.

Thesen zur PhD-Dissertation

**Regelung und Fahndung von Verkehrsdelikten in Ungarn in besonderer
Hinsicht auf ihre Prävention**

Dr. Bíró Gyula

Wissenschaftlicher Betreuer:
Dr. Kardos Sándor PhD, Lehrstuhlinhaber (hab.) Universitätsdozent



Universität Debrecen
Marton Géza Doktorschule
der
Fakultät für Staats- und Rechtswissenschaften

Debrecen, 2012

1. Vorgeschichte und Zielsetzungen der Inaugural-Dissertation

1.1. Zusammenfassung der vorgestreckten Forschungsaufgabe

„Der Verkehr bedeutet seit seinen historischen Anfängen für den Menschen eine Aktivität, die stets ein Risiko auf sich nimmt und dennoch notwendig und nützlich ist.“⁵⁵ Ende des 19. Jahrhunderts kamen erstmals lärmende, primitive und langsame Kraftfahrzeuge auf. Der Automobilismus als einer der charakteristischsten Bestandteile der wissenschaftlich-technischen Revolution⁵⁶ veränderte nicht nur das Antlitz der modernen Gesellschaft, sondern bedeutete auch ein bis dahin nicht bekanntes Problem für die Rechtspflege, nicht zuletzt für das Strafrecht. „Die relative Eigenständigkeit von Verkehrsstraftaten⁵⁷ wurde im ungarischen Strafrecht durch das Strafgesetzbuch von 1978 geschaffen. Im Strafgesetzbuch von 1978 kommen die Verkehrsstraftaten nämlich nicht mehr in einem die Straftaten gegen öffentliches Recht beinhaltenden Kapitel vor, sondern gesondert, in einem Kapitel ausschließlich zu Tatbeständen bei Verkehrsstraftaten (Kapitel XIII).“⁵⁸ Wichtiger Bestandteil der Ordnungswidrigkeiten sind Verkehrsstraftaten und innerhalb dieser in erster Linie Straftaten im Straßenverkehr, bei denen die Anzahl der Unfälle mit schwerer Körperverletzung (1999: 3615, 2006: 3374, 2009: 2997) bzw. mit Todesfolge (1999: 590, 2009: 350) eine abnehmende Tendenz zeigt. Im Verlauf der Fahndung bei Verkehrsstraftaten⁵⁹ kommt neben der

⁵⁵ Enyedi, László, Fülöp, Ágnes, Meleg, Gábor, Radványiné Novotny, Olga, Varga, Tibor: Közlekedési büntetőjog, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft, 2008. S. 17. – im weiteren: Enyedi (et.al.): dito]

⁵⁶ „Die rasante Entwicklung der Naturwissenschaften hat in den vergangenen Jahrzehnten Verkehrsmittel von atemberaubender Vollkommenheit hervorgebracht, durch welche sich der Personen- und Warenverkehr im Vergleich zur jüngsten Vergangenheit hochgradig erhöht hat. Die neuen technischen Geräte, Eisenbahnen, Dampfschiffe (per analogiam, die Fernschreiber) verschufen einigen neuen Straftaten ihr Dasein, durch welche die Masse der Menschen sowie Besitztümer in großen Mengen und von hohem Wert regelmäßig verletzt oder gefährdet werden. Hierbei handelt es sich demnach um eine völlig neue moderne Art von Straftaten.“ (Finkey, Ferenc: A magyar büntetőjog tankönyve. Budapest, 1902, S. 636.)

⁵⁷ Innerhalb der Gesamtstraftaten stellten in die früheren Jahrzehnten nach den Vermögensstraftaten die Verkehrsstraftaten den größten Anteil dar. Ihre absolute Zahl ist in den vergangenen insgesamt zwanzig Jahren – tendenziös betrachtet – ständig zurückgegangen. (1990: 26 Tausend, 2000: 20 Tausen, 2007: 23006, 2008: 19450, 2009: 17664.)

⁵⁸ Fehér, Lenke, Horváth, Tibor, Lévy, Miklós, A Magyar Büntetőjog Különös Rész I. Kötet, Bíbor Kiadó, Miskolc, 2001. S. 207.

⁵⁹ Die Fahndung nach Verkehrsstraftaten regelt die durch die Anordnung 10/2011. (30.04.) ORFK modifizierte Anordnung 60/2010. (OT 34.) ORFK zu den Regelungen des zu befolgenden polizeilichen Vorgehens bei Verkehrsunfällen und im Verkehr verursachten Straftaten.

Spurensicherung vor Ort, den Verhören⁶⁰, den Expertengutachten sowie den auch durch das Strafverfahrensgesetz (Be) festgelegten Beweismitteln und – verfahren im Strafverfahren dem Einsatz moderner kriminalistischer Mittel⁶¹ als Indizien eine immer stärkere Rolle zu.

Meine Forschungen bezogen sich auf die Regelung⁶² und Fahndung von Verkehrsstraftaten und innerhalb dessen ausgehend vom Gesetz IV. des Jahres 1978 (Be) auch auf die Fahndung Straßenverkehrsstraftaten⁶³, wobei ich stets den auch heute noch so aktuellen Gedanken von Cesare Beccaria vor Augen hatte, dass „es besser ist Straftaten vorzubeugen als sie zu bestrafen“.⁶⁴

In meiner Arbeit möchte ich die Fahndung von Verkehrsstraftaten als planmäßige und bewusste Tätigkeit vorstellen und von Fall zu Fall eine Parallele zwischen Theorie und Praxis ziehen. Das Straßenverkehrsstrafrecht, bzw. die Fahndung solcher Straftaten stellen – zusammen mit der Prävention – schon für sich ein derart umfangreiches Thema dar, das keine Gelegenheit mehr zulässt, hier auch auf die Fahndung von Verkehrsstraftaten bei der Eisenbahn sowie im Flug- und Schiffsverkehr einzugehen.⁶⁵

Zusammenfassend sei gesagt, dass im Zentrum meiner Forschungen die Untersuchung der Fahndung von Straßenverkehrsstraftaten⁶⁶ stand, in komplexer Weise habe ich mich aber auch mit der damit verbundenen Kriminal- und Unfallprävention auseinandergesetzt. Obwohl sich schon mehrere Autoren mit einzelnen Teilgebieten dieser beiden großen Fragenkomplexe beschäftigt haben, ließ eine umfassende Monographie noch auf sich warten, welche ich

⁶⁰ In meiner Dissertation beschäftige ich mich vorrangig mit der Spurensicherung, den Verhören und den Expertengutachten, darüber hinaus aber war ich bemüht, die Durchführung von Fahndungen nach Verkehrsstraftaten in vollem Umfang vorzustellen.

⁶¹ Im Strafverfahren nimmt die Bewertung moderner kriminalistischer Mittel als Indizien einen immer größeren Raum ein, genannt seien hier die kriminalistische (im Straßenverkehr und bei Unfällen) Informationsanalyse, die kartographische Darstellung der Straftat (des Unfalls), die polygraphische Untersuchung, die Untersuchung der DNA-Probe, die graphologische Untersuchung, die Untersuchung von Materialresten in Mikroabmessungen, die Videotechnik, Zelleninformationen der Mobilfunkanbieter, die Daktyloskopie und das Erstellen von Persönlichkeitsprofilen. Als derzeit modernste und gleichzeitig neueste Methode der Spurensicherung gilt das in Ungarn leider noch nicht verbreitete sog. interaktive Spurensicherungssystem nach Straftaten (ICRS). (Siehe PhD Thesen, Fußnote 28).

⁶² Die Regelung von Verkehrsstraftaten konnte ich – mit Ausnahme des historischen Teils – in der vorliegenden Arbeit nur in weitaus geringerem Umfang ausarbeiten.

⁶³ Unter Beachtung der Vorschriften des Svg (Be) und der Empfehlungen der Kriminalistik war ich bemüht, die Fahndung in vollem Umfang vorzustellen.

⁶⁴ Cesare Beccaria: A bűnokról és a büntetésekéről (Über Verbrechen und Strafen). Eötvös József Könyvkiadó, Bp., 1998. S. 62.

⁶⁵ In meiner Arbeit werden Straftaten in Verbindung mit dem Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr nur am Rande erwähnt, ausgenommen ist hier der historische Teil, in dem ich mich damit gezwungenermaßen eingehender auseinandergesetzt habe, da der Csemegi-Kodex nur in Bezug auf die Sicherheit von Bahn- und Schiffsverkehr Tatbestände ausgesprochen im Zusammenhang mit dem Verkehr enthielt.

⁶⁶ Grundlegend stellen meine Forschungen die in Ungarn gegenwärtig typische Fahndungspraxis vor, daneben setze ich mich auch mit der Prävention auseinander, denn ich vertrete die Meinung, dass in erster Linie das Gewicht darauf zu legen ist, wie Verkehrsstraftaten und -übertretungen vorzubeugen ist.

nunmehr in Angriff genommen habe. Zur Aufarbeitung meines Themas stand mir ausreichend Fachliteratur zur Verfügung.

1.1.1. Beweggründe für die Themenwahl und Ziel der Forschung

Der Titel meiner Dissertation „Die Regelung und Fahndung von Verkehrsstraftaten in Ungarn in besonderer Hinsicht auf ihre Prävention“ wurde ganz bewusst von mir gewählt. In meiner Arbeit stelle ich – neben denen mehrerer namhafter Fachleute, die auf dem Gebiet des Verkehrs tätig sind, bzw. es erforschen – an zahlreichen Stellen meine eigenen Erfahrungen, von mir untersuchte Fälle, bei Verkehrsstraftaten geleitete Fahndungen und Unfälle vor, bzw. berufe mich auf diese. Meine Themenwahl wurde durch jene Tatsache bestärkt, dass ich in meiner mehr als zehnjährigen Praxis als Hochschullehrer meine Kenntnisse durch ein Thema erweitern wollte, das mit dem Kriminalistikunterricht in Verbindung steht.

Des weiteren ist mein Forschungsthema äußerst aktuell, da an die Verbesserung der Verkehrssicherheit sowohl in Ungarn als auch von Seiten der EU hohe Erwartungen gestellt werden. Somit besteht das Ziel meiner Arbeit darin, die mit der Ermittlung von Verkehrsstraftaten einhergehenden Fahndungstätigkeiten und die speziellen Taktikregeln bei Vollstreckungsmaßnahmen zu sammeln und zu detaillieren, sowie meine Vorstellungen zur Prävention der von mir als am wichtigsten erachteten Straftaten und Unfälle auszuarbeiten.

1.1.2. Prämissen der Dissertation

Das Recht auf Leben gilt als grundlegendes Menschenrecht und wird im Ungarischen Grundgesetz wie folgt deklariert: „Jeder Mensch hat das Recht auf Leben und auf menschliche Würde.“⁶⁷ Aus diesem Grunde genießt es außerordentlichen Rechtsschutz, der in zahlreichen Beschlüssen des Verfassungsgerichts festgelegt ist. Zudem ist seine Beurteilung auch im internationalen Recht adäquat, denn es handelt sich hier um ein Menschenrecht erster Generation. Des weiteren tritt es im Europäischen Menschenrechtsabkommen auf, das es ebenfalls unter absoluten Schutz stellt. Die neue Regelung des Strafgesetzbuches von 1978 war mit besonderer Sorgfalt auch darauf bedacht, die Voraussetzungen zu schaffen, die

⁶⁷ Das Ungarische Grundgesetz (25.04.2011) Artikel II

Verursacher schwerwiegend gesellschaftlich gefährlicher Straftaten strafrechtlich streng zur Verantwortung zu ziehen. Im Interesse dessen wurden mehrere neue qualifizierte Fälle bei den schwersten Verkehrsstraftaten eingeführt und angepasst an die Straftatumstände, vor allem an die Schwere des verursachten Ergebnisses, wurden höhere Strafsätze festgelegt.⁶⁸ Meiner Ansicht nach machen mehrere Faktoren es interessant, sich mit der Ermittlung von Verkehrsstraftaten auseinanderzusetzen. Einerseits ist die Zahl der bekannt gewordenen Verursacher höher im Vergleich zu der anderer Straftaten⁶⁹. Daher bedeutet es für die Verkehrsfahnder - vor allem in Anbetracht der massenhaften Zahl an Verkehrsstraftaten mit tödlichem Ausgang wegen unterlassener Hilfeleistung – eine ernsthafte Belastung bei der Aufklärung und bei der Ausführung der Ermittlungstätigkeit, denn eine erfolgreiche Fahndung erfordert je nach Fall eine sehr sorgfältige und sachverständige Untersuchung. Andererseits kann die Ermittlung von Verursachern aufgrund des Fortschreitens technischer Neuerungen immer ergebnisreicher werden. Zum dritten wurde der Kreis jener Straftaten erweitert, die seit dem 1. Januar 2002 in den Wirkungsbereich von EUROPOL⁷⁰ gehören.⁷¹ Hierzu zählen auch die äußerst schweren Verkehrsstraftaten. So ergibt sich bei grenzüberschreitenden Straftaten unter anderem die Möglichkeit, zum Informationsaustausch, zur Hilfestellung bei der Fahndung sowie zur Weiterentwicklung der technischen Kenntnisse der Ermittlungsorgane.

1.1.3. Forschungsmethoden und Aufbau der Arbeit

Im Verlauf der Abfassung der Dissertation habe ich mich des Instrumentariums für juristische Forschung bedient. Ein Teil dessen ist das positive Recht [angefangen beim Csemegi-Kodex, bzw. bei der klassischen Strafprozessordnung in Ungarn (1896. XXXIII. Tc. Bp.) bis hin zum gegenwärtig rechtskräftigen materiellen- und formellen Recht in Ungarn], bzw. andere dazugehörige Rechtsregeln wie z.B. die gemeinsame Verordnung 23/2003. (VI.24.) des BM-IM, unter weiteren Rechtsnormen ist die wichtigste im Falle von begangenen Straftaten im Bereich von Verkehrsstraftaten und Verkehr zu befolgende Anweisung des ORFK 60/2010. (OT.34.) über die Regeln polizeilichen Vorgehens, die Interpretation und Analyse von Kriminalistik, die Untersuchung ausländischer Regelmuster, das Studium ungarischer,

⁶⁸ Nagy, Ferenc: A magyar büntető jog különös része, Korona Kiadó Kft., Bp. 2005, S. 227.

⁶⁹ mit Ausnahme von Vermögensstraftaten

⁷⁰ European Police Office

⁷¹ auf der Grundlage der Gesetze LIV vom Jahre 2002 und CXXX vom Jahre 2003

rumänischer, deutscher und englischer Fachliteratur, die Bekanntmachung und Interpretation von Entscheidungen in- und ausländischer Rechtsanwender sowie die Ableitung von Lehren aus diesen. Zusammenfassend sei gesagt, unter Zuhilfenahme meiner 35 Jahre Berufserfahrungen als Polizist sowie meiner Forschungsergebnisse, habe ich in der vorliegenden Dissertation die Fahndung nach Verkehrsstraftaten in Verbindung mit der Prävention von Straftaten und Unfällen ausgearbeitet. Meine Dissertation besteht aus vier Teilen und innerhalb dieser aus 25 Kapiteln.

2. Ergebnisse der Dissertation, Zusammenfassung der gewonnenen Erfahrungen

Entscheidung über die Fundiertheit meiner Hypothesen und die Zusammenfassung einzelner Schlussfolgerungen aus der Forschung.

2.1. Festsetzungen

2.1.1. Die Summierung der entwicklungsgeschichtlichen Festsetzung

Im Verlauf der Analyse von Verkehrsstraftaten ist es wichtig, diese in ihrer Entwicklungsgeschichte vorzustellen. In allen Bereichen des Lebens halte ich es für überaus wesentlich, die früheren Wurzeln zu erforschen.⁷² Hier suchte ich nach der Antwort, ob in Ungarn die Verkehrsbedingungen der Gesellschaft im jeweils gültigen Strafrecht zu jeder Zeit angemessen abgebildet werden konnten. Es ist festzustellen, dass im ungarischen Strafrecht unter den Ordnungswidrigkeiten jene Verhaltensweisen zu bestrafen waren, die die Verkehrssicherheit verletzen oder gefährden. Der Csemegi-Kodex (Strgb-Btk.) bestimmte in Kapitel XXIX. die Verkehrsstraftaten als gesellschaftswidrige Straftaten. Die vorsätzlichen und fahrlässigen gemeingefährlichen Handlungen gegen Eisenbahnen bzw. Schiffe wurden pönalisiert. Die Entwicklung des Straßen- bzw. des Luftverkehrs erreichte erst später jenen Stand, dass die eine Gefahr heraufbeschwörenden Verhaltensweisen innerhalb eigenständiger Tatbestände und später in einem gesonderten Kapitel (Gesetz IV. vom Jahre 1978) vom

⁷² „Discipulus est prioris posterior dies” – Schüler des vorherigen Tages ist der folgende Tag.

Gesetzgeber zu regeln waren. In der Vorlage zur Begründung des neuen Strafgesetzbuches steht, dass die Platzierung der Verkehrsstraftaten in einem eigenständigen Kapitel – ähnlich wie die Formulierungen in einem früheren Gesetz – durch den komplexen Rechtsgegenstand der Straftaten (in erster Linie durch die Verkehrssicherheit, zweitens durch den Schutz des Lebens, der körperlichen Unversehrtheit und der Gesundheit der Verkehrsteilnehmer) sowie durch die Spezifika der Entwicklungsgeschichte, im Begriffssystem und in der Dogmatik der Verkehrsstraftaten begründet ist. Das Ungarische Verfassungsgericht wies in dem Entscheid 47/B/2008. (26. Mai 2009) AB darauf hin, dass *„in den vergangenen Jahren die Zahl der Teilnehmer am Straßenverkehr in einem bis dahin nicht gekannten Ausmaß angestiegen ist, wodurch der tagtägliche Gebrauch von Kraftfahrzeugen sich stabilisiert hat. Einhergehend damit ist auch die Zahl der Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr angestiegen. Diese sind bedauerlicherweise zu einer Massenerscheinung geworden und können gezwungenermaßen schwere Personen- und Sachschäden zur Folge haben. Die bislang zur Behebung bzw. zur Prävention⁷³ der schädlichen Auswirkungen dieser gesellschaftlichen Massenerscheinung eingesetzten und entsprechend angewendeten rechtlichen Lösungen erwiesen sich als unzulänglich und wenig effektiv. Aufgabe und Pflicht des Gesetzgebers ist es, die Gesellschaftsverhältnisse adäquat abzubilden und gegen neue negative Erscheinungen rechtsstaatlich aufzutreten. Dieser Verpflichtung kann nicht nur durch die Modifizierung herkömmlicher, sondern auch durch die Einführung neuer Rechtsinstitutionen Genüge geleistet werden.*

Ich untersuchte die Praxis von Verkehrsstraftaten vom Mittelalter an bis in die Jetztzeit, innerhalb dessen z.B. die Praxis der sechziger Jahre, den Verlauf, die Organisierung und die Methoden der Verfahren anhand von 1962 Fällen. Dabei stellte ich fest, dass schon damals die Ermittlung von Zeugen, das Herausbringen von Mitteilungen über Unfälle, die kriminalistische Bedeutung der Reifen sehr ausschlaggebend waren, bzw., dass die Aufgabe und Arbeit der Experten im Fahndungsverlauf auch heute ein zeitgemäßes und zu befolgendes Beispiel darstellen.⁷⁴

2.1.2. Die vollständige Reform des Systems der öffentlichen Sicherheit und Ordnung

⁷³ Der Gedanke Beccarias „Straftaten besser vorzubeugen, als diese zu strafen“ ist auch heute noch aktuell. In diesem Sinne müssen bei der Polizei die Organe zur Kriminal- und Unfallprävention, bzw. effektive und moderne Verfahren und Mittel entwickelt werden.

⁷⁴ Siehe Katona, Géza: Gyakorlati tudnivalók a gumibroncsok kriminalisztikai felhasználásáról, Belügyi Szemle Jg. I. 1963/8. S. 33-34.

In Ungarn bedarf es einer vollständigen Reform des Systems der öffentlichen Sicherheit und Ordnung. All diejenigen, die sich wissenschaftlich mit dem Polizeiwesen beschäftigen, so besonders Professor Géza Finszter, stimmen grundlegend darin überein, dass sich auch das System der öffentlichen Sicherheit und Ordnung aus Untersystemen zusammensetzt, die man Systemtypen nennt. Es müssen zumindest drei Untersysteme als Systemtypen unterschieden werden: 1. das System des Polizeiwesens; 2. das System der privaten Sicherheitsdienste; 3. das System des zivilen Selbstschutzes.

Im Rahmen des Systems der zivilen Selbstverteidigung möchte ich die an die 90 Tausend Mitglieder zählende Bürgerwacht hervorheben. Die Polizei ist verfassungsrechtlich dazu verpflichtet, die öffentliche Sicherheit und Ordnung aufrecht zu erhalten und zu schützen. Dieser Aufgabe kann sie aber nur auf dem Wege gesellschaftlicher Zusammenarbeit sowie durch die Ausarbeitung von Langzeitstrategien zur Kriminalprävention sowie zur öffentlichen Sicherheit und Ordnung gerecht werden, wozu ich unsere neue Regierung voll und ganz in der Lage sehe. Ich kann mir vorstellen, dass die Koordinierung, die Organisierung und die Leitung der obengenannten Organe auf Landesebene Aufgabe der Regierung sowie in den Städten und Gemeinden jeweils Aufgabe der Selbstverwaltung ist. Ebenso ist es meine private Meinung, dass die Polizei und die Bürgerwacht gestützt durch die Selbstverwaltung die wichtigsten Vertreter der öffentlichen Sicherheit und Ordnung darstellen. Auf diesen drei wesentlichen Grundpfeilern ruht die öffentliche Sicherheit und Ordnung unserer Heimat Ungarn, doch es liegt auf der Hand, dass jede Organisation, jede einzelne Person gebraucht wird, die im Interesse der Kriminal- und Unfallprävention etwas für die Verbesserung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (und innerhalb dieser der Verkehrssicherheit) tun will und tut. Die neue Orbán-Regierung hat die Festigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung als ihr wichtigstes Ziel festgesetzt. In diesem Zusammenhang wurden ihre Vorstellungen dazu bekannt gemacht, die ich weitgehend für gut und realisierbar halte. Außerdem bin ich voll und ganz damit einverstanden, dass es in jeder Siedlung Polizei geben muss, und dass parallel dazu überall auch eine Bürgerwacht organisiert werden muss, weil eine stabile öffentliche Sicherheit und Ordnung (innerhalb dieser die Verkehrssicherheit) die grundlegende Voraussetzung für die Kriminal- und Unfallprävention ist.

2.1.3. Zusammenfassung meiner Feststellungen in Verbindung mit dem Verkehrsdienst der Polizei

Ich habe die Situation der Polizei in Ungarn, inwiefern sie den an sie gestellten Erwartungen nachkommen kann, sowie ihre zukünftigen Ziele und Vorstellungen untersucht. Hierbei stellte ich fest, dass Ungarn in den vergangenen Jahren kontinuierlich tiefgreifende gesellschaftliche, politische und wirtschaftliche Veränderungen durchgemacht hat. Diese Umgestaltung betraf auch die Organisation der Polizei und ihren Personalbestand, die von den Mitarbeitern ausgeführten Spezialaufgaben und den dafür zugesicherten Finanzplan.

Als Mitgliedstaat der EU und des Abkommens von Schengen muss auch den internationalen und heimischen Anforderungen entsprochen werden, wonach es jederzeit in einer sich verändernden gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, politischen und rechtlichen Struktur notwendig ist, das Niveau und die Effektivität der Polizeiarbeit zur Verbesserung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (der Verkehrssicherheit) zu heben. Die hier zu definierenden Aufgaben müssen entsprechende Antworten zu den aktuellen Problemen und den in Zukunft zu erwartenden Tendenzen enthalten.

Um Veränderungen durchzusetzen, ist es nötig, neue Methodiken einzuführen, beziehungsweise bewährte alte, jedoch nicht mehr angewendete Methoden wieder einzusetzen von der Wahrnehmung der Straftaten über die Festnahme des Täters bis hin zum Abschluss der Anklagevorbereitung. Durch fortlaufenden Unterricht und Weiterbildung muss regelmäßig und planmäßig auf die Prioritäten und Herausforderungen der aktuellen Situation von öffentlicher Sicherheit und Ordnung (innerhalb dieser der Verkehrssicherheit) reagiert werden. Anhand des gegenwärtigen organisatorischen Aufbaus des Verkehrsdienstes der Polizei, seines zahlenmäßigen Bestandes, seiner personellen Zusammensetzung, des Lebensalters, der Ausbildung und der Praxiserfahrungen der Mitarbeiter ist es eindeutig, dass die Verbesserung der Verkehrssicherheit in der sich der aktuellen Situation anpassenden guten Arbeitsorganisation und der Ausbildung der an der konkreten Durchführung Beteiligten zu suchen ist. Die Aufgaben der Polizei für Verkehrssicherheit lassen sich grundlegend in zwei Gruppen unterteilen: die Sicherung eines ungestörten – wenn auch stark angewachsenen – Straßenverkehrs und das Ergreifen von Maßnahmen gegen Kraftfahrer, die Ordnungswidrigkeiten bzw. Straftaten begangen haben. Hierzu bedarf es eines hohen Fachwissens und einer Arbeitseinstellung, die auf Berufungsbewusstsein fundiert.

Meine wichtigsten Feststellungen und Vorschläge:

- Der Verkehrsdienst der Ungarischen Polizei befand sich stets in einer spezifischen Lage. Zeitweise musste er um seine Existenz kämpfen. Was die Stärke seines Personalbestandes angeht, so stellt der Verkehrsdienst innerhalb der Polizei eine der

kleinsten organisatorischen Einheiten dar. Der Verkehr als einer der sich am dynamischsten entwickelnden Zweige der Gesellschaft – Infrastruktur, Verkehrsdichte, Anzahl der Kraftfahrzeuge, Erweiterung des Transit- und Fremdenverkehrs – verlangt auch nach der Entwicklung dieses Dienstleistungszweiges. Es wäre wünschenswert, wenn die im Bereich des Verkehrs auftretenden Aufgaben – Kontrolle, Behandlung von Verkehrsunfällen, Straßensicherung – restlos vom Verkehrsdienst erfüllt würden. Was die Fachkundigkeit angeht, würden einerseits die Staatsbürger, das Ordnungsamt, die Staatsanwaltschaften, Gerichte, Versicherungen usw. davon profitieren und andererseits würde das Prestige der Polizei sichtlich steigen. Ein bedeutsames Potential an Energie und Mitteln in Bezug auf die Schutzpolizei würde so freigestellt, denn 70-80% aller Maßnahmen sind verkehrstechnischer Art. Unter den heutigen Bedingungen sind diesbezügliche Aktivitäten der Schutzpolizei noch unverzichtbar. Das hier skizzierte Prinzip wird sich zwingend durchsetzen, wie dies auch heute schon zahlreiche Beispiele belegt ist. (ADR-Fahrzeugkontrollen dürfen nur von dem dafür ausgebildeten Personal durchgeführt werden, bei Unfällen mit Personenschaden darf nur die Verkehrspolizei einschreiten.)⁷⁵

- Die Gesellschaft hat Anrecht darauf, dass die Ordnungshüter der Aufklärung von Ordnungswidrigkeiten gegen die öffentliche Sicherheit und Ordnung vor allem aber von Verkehrsstraftaten, die für den Straßenverkehr große Gefahren bedeuten und Grund für die meisten Unfälle sind, erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt wird.⁷⁶
- Die Effektivität der Polizeiarbeit ist durch eine rationelle Dienstorganisation, die Nutzung moderner Technik, moderner Beweismittel und –methoden in immer weiterem Umfang zu steigern, denn das Unterpfand für Prävention ist nicht in der Schwere der Strafe, sondern in deren Unumgänglichkeit zu suchen. Schließlich kann allgemein gesehen festgestellt werden, dass das vom Verkehrsstrafrecht vorgesteckte Ziel auf der Hand liegt: das Ausmerzen von Verkehrsdelikten, die Senkung der

⁷⁵ Biró, Gyula: A közlekedés biztonságának javítása, Belügyi Szemle Jg. 59. 2011/10. S. 21.

⁷⁶ Ich habe die Anzeigen des Überwachungsdienstes und der Ordnungspolizei sowie die Gestaltung der sich daraus ergebenden Aufklärungsverfahren vom Jahr 2009 untersucht. Die überwiegende Mehrheit der Angezeigten rekrutierte wie auch schon in den Vorjahren aus Verkehrsstraftätern, von allen angezeigten Personen waren das 96.4%, weitere 3.6% hatten Ordnungswidrigkeiten gegen die öffentliche Sicherheit und Ordnung begangen. Die Anzahl der Angezeigten wegen erheblicher Verkehrsstraftaten war um 24% gesunken (von 104520 auf 79142). Das Verhältnis der wegen erheblicher Verkehrsstraftaten Angezeigten hat sich gegenüber den wegen weniger schwerwiegender Verkehrsstraftaten Angezeigten (nur 15%) im Jahr 2008 um 20.3 % verschlechtert. Das heißt, die Anzeigen wegen geringfügiger Verkehrsstraftaten überwiegt immer noch.

Unfallziffer, Erhöhung der Verkehrsdisziplin, dadurch Anstieg der Verkehrssicherheit sowie Sicherung der Geschwindigkeit und des ungestörten Verkehrsflusses.

- Ich stimme mit der Meinung jener Spezialisten voll und ganz überein, die eine Profilreinigung im Betätigungskreis für öffentliche Sicherheit und Ordnung (und als Teil dessen für Verkehrssicherheit) anstreben und sich für die *allgemeine Präsenz einer präventiven Polizeistreife* aussprechen, egal, ob auf Rädern oder zu Fuß. Die *grundlegende Aufgabe* jeder Polizeistreife soll die Überwachung von verkehrstechnisch gefährdeten Knotenpunkten und die Gefahrenabwehr mit polizeilichen Mitteln in unfallgefährdeten Zonen sein. Zur Bewältigung dieser wichtigen Aufgaben müsste die in Ungarn so hervorragend funktionierende Bürgerwacht mit ihren rund 90 Tausend Mitgliedern viel stärker herangezogen werden⁷⁷ ebenso wie andere – durch Rechtsregelungen gesetzlich anerkannte – alternative Organe für öffentliche Sicherheit und Ordnung (z.B. die Überwachung von öffentlichen Plätzen).
- Die Polizei muss das Hauptgewicht auf die Kriminal- und Unfallprävention legen. In Ungarn kann eine starke, gut ausgerüstete und gut ausgebildete Polizei – in Zusammenarbeit mit einer ausgebildeten und qualitativ leistungsfähigen Bürgerwacht⁷⁸ - auf den Straßen des Landes Ordnung halten, und damit – entsprechend den EU-Anforderungen bis 2020⁷⁹ - erreichen, dass innerhalb von zehn Jahren die Zahl der Todesopfer bei Verkehrsunfällen unter 370 sinkt.

2.1.4. Feststellungen in Verbindung mit der Ermittlung von Verkehrsfahndern

Ich habe untersucht, auf was für einem Niveau die Ermittlungen bei Verkehrsfahndungen durchgeführt wurden, beziehungsweise gegenwärtig durchgeführt werden. Meine Feststellung ist, dass die Spurensicherung und die Untersuchungen bei Verkehrsunfällen jederzeit und so auch heutzutage gründlich und mit hohem Einsatz erfolgen. Die

⁷⁷ Die Aufgabe und Funktion der seit 22 Jahren in Ungarn wirkenden Bürgerwacht mit ihren rund 90 Tausend Mitgliedern wurde im Gesetz LII. vom Jahre 2006 geregelt. Aufgrund von § 39 des Gesetzes LXXXIV. vom Jahr 2009 kam es zu einer Modifizierung.

⁷⁸ Siehe: Bíró, Gyula: A közlekedés biztonságának javítása, Belügyi Szemle, 2011/11. S. 23.

⁷⁹ Die neueste Zielsetzung der EU – und damit auch Ungarns – lautet, dass zwischen 2011 und 2020 die Zahl der Todesopfer bei Verkehrsunfällen um 50% sinken soll. Basisjahr: 2010 verloren auf den ungarischen Straßen 740 Personen das Leben durch Verkehrsunfälle.

Bestandsaufnahme von Verkehrsstraftaten sowie die Untersuchung von Verkehrsstraftaten werden heute in Ungarn – laut diesbezüglichen Publikationen, laut Aussagen von Richtern, Staatsanwälten und führenden Polizeibeamten sowie auf der Grundlage der Feststellungen des sieben Jahre von mir geleiteten Kontrolldienstes⁸⁰ beziehungsweise meiner eigenen Erfahrungen – niveauvoll durchgeführt. Hier sei angemerkt, dass die Verkehrsfahndung stets große Energie auf die Ermittlung von Verkehrsstraftaten legt, denn die Ermittlungen können erst dann ein Ergebnis bringen, wenn zahlenmäßig ausreichend viele und fachlich kompetente Unfallermittler (Spurensicherung, Verkehrstreife) und Zuständige anderer Abteilungen (Fahnder, Schutzpolizei) an der Ermittlung des Unfallverursachers teilnehmen. Andererseits nimmt auch von Seiten der Gesellschaft der Druck zu, bei Verkehrsstraftaten mit Fahrerflucht, den Täter dingfest zu machen. Hierzu werden je nach Möglichkeiten die modernsten Verfahren und Mittel eingesetzt. Die Fahndungsbehörden legen auch großen Wert auf die Expertengutachten. Darüber hinaus kommen im Interesse einer schnelleren Aufdeckung auch die computergesteuerten Datenerfassungssysteme allmählich im ganzen Land zur Anwendung. Die diesbezüglichen Bemühungen können auch schon Ergebnisse aufweisen, denn die Indizes für den Erfolg bei der Aufdeckung und Ermittlung von Verkehrsstraftaten liegen höher als bei anderen Straftaten. Bei unbekanntem Täter gab es relativ wenig unaufgedeckte Fälle. Jedoch muss hier angemerkt werden, dass einzelne Fahndungsoperationen auch weiterhin sehr kosten- und zeitaufwendig sind. Alles in allem entspricht das Vorgehen der Fahndungsbehörden im Zusammenhang mit Verkehrsstraftaten den grundlegenden Erwartungen.⁸¹ Um die sachliche Beweisführung voranzutreiben, machen sich noch fachgerechtere und gründlichere Betrachtungen, die zur Durchführung kriminaltechnischer Aufgaben nötigen technischen und technologischen Bedingungen⁸² sowie ein Bildungspotenzial zur Aneignung neuartiger Kenntnisse notwendig.

⁸⁰ Zwischen dem 01.02.2001 und dem 13. 12. 2007 leitete ich den Kontrolldienst beim Polizeihauptkommissariat im Bezirk Hajdú-Bihar (Ungarn).

⁸¹ Während meiner insgesamt 35 Dienstjahre als Polizist – vom 1. Juli 1982 an im höheren Polizeivollzugsdienst – führte ich mehrfach Gespräche mit Richtern, Staatsanwälten, Polizisten im höheren Dienst und Verkehrsfahndern über ihre Tätigkeit. Alle waren eindeutig der Meinung, dass die Spurensicherung bei Verkehrsstraftaten und die nachfolgende Untersuchung auf hohem Niveau erfolgen. Das bei der Spurensicherung am Ereignisort aufgenommene achtseitige Protokoll, die Qualität der Fotos und die Tatortskizze, die anhand einer Skizze nach Betreten des Ereignisortes erstellt und zum Schluss koloriert wird, ergänzen einander in vollem Maße und sind authentisch. Wenn ich diese Arbeit mit einem einzigen Wort werten sollte, so müsste ich sie beispielhaft nennen.

⁸² Heute verfügen schon alle Kriminaltechniker über Digitalkameras für Foto- und Videoaufnahmen, mit denen die Qualität der Aufnahme sofort kontrollierbar und etwaige Mängel korrigierbar sind. Außerdem können damit

Darüber hinaus untersuchte ich, was für Organe gegenwärtig in Ungarn die Fahndung nach Verkehrsstraftaten bzw. spezielle Arbeit der Spurensicherung und -untersuchung erledigen. Ich konnte feststellen, dass in jedem Komitat an mindestens vier bis fünf Polizeikommissariaten eine Abteilung für Verkehrswesen tätig ist. Diese sind nicht nur im Zuständigkeitsbereich ihres eigenen Polizeikommissariats tätig. Die Komitaten werden nämlich je nach Anzahl der Abteilungen für Verkehrswesen in Bereiche aufgeteilt, wobei die Abteilungen nach Möglichkeit gleich große Bereiche bekommen.

Es ist selbstverständlich, dass in den Städten mit Komitatsrecht die Belastung auch vom Verkehrswesen her weitaus größer ist als an anderen Polizeikommissariaten. Am Budapester Polizeipräsidium (ung. Abkürzung: BRFK) ist die Belastung in vieler Hinsicht ganz speziell. Hier werden die Aufgaben für das Verkehrswesen zentralisiert dem Wirkungsbereich der Hauptabteilung für Verkehrswesen des BRFK zugewiesen, und allein diese ist von allen Organen des Verkehrsdienstes auch für geheimdienstliche Ermittlungen zuständig. Die Belastung der Hauptabteilung für Verkehrswesen des BRFK ist enorm und lässt sich mit nichts im sonstigen Polizeiwesen Ungarns vergleichen. Wenn in den Komitaten die Organe für Verkehrswesen Bedarf an geheimdienstlichen Methoden haben, dann wenden sie sich an die Abteilungen für Ermittlungen und an die Kriminalpolizei um Mitarbeit.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass nach Verkehrsstraftaten vorwiegend durch die Verkehrspolizei gefahndet wird. Es gibt aber auch Polizeikommissariate, wo in Straftaten gegen die Verkehrssicherheit (Btk. 184.§) auch die Mitarbeiter der Kriminalpolizei bzw. der Abteilung für öffentliche Sicherheit und Ordnung ermitteln. So kann jede Polizeistreife beispielsweise im Falle der Beschädigung von Lichtschranken, dem Diebstahl von Kupferkabeln und Akkumulatoren usw., beziehungsweise bei Trunkenheit am Steuer oder angetrunkenen Kraftfahrzeugführern – Btk. 188.§ Absatz (1) – einschreiten, sofern kein Personenschaden vorliegt. Der Stellvertreter für öffentliche Sicherheit und Ordnung beim Komitatspolizeipräsidium darf die ausschließliche Zuständigkeit der Abteilung für Verkehr des Komitats in gleich welchem Verkehrereignis festlegen, wo der verursachte Sachschaden, der Unfallverursacher,

zahllos viele Aufnahmen gemacht werden. Als modernste und neueste Methode der Spurensicherung gilt das sog. interaktive Spurensicherungssystem nach Straftaten (ICSRS), das mit Hilfe eines handelsüblichen Programmes die Fotoaufnahmen vom Tatort in interaktive digitale Bilder von 360 Grad verwandelt. Mit dieser Technologie erhält der Betrachter (Polizist, Staatsanwalt, Richter) tatsächlich Eintritt zum Tathergangsort und kann diesen beschreiten. 2009 führten österreichische Kollegen auf einer Konferenz dieses System vor. Weiter hierzu: siehe Herke, Csongor (hrsg.): Kriminálisztikai, igazságügyi orvostani, műszaki szakértői alapismeretek. Pécs, 2009. S. 11.

abweichende Züge in der Beweisführung bzw. andere Faktoren dies rechtfertigen. Ich untersuchte den Stand der Ausbildung und der schulischen Vorbildung der Kriminaltechniker zur Spurensicherung und –untersuchung bei Verkehrsunfällen und konnte feststellen, dass die Mehrheit unter ihnen an der einjährigen Ausbildung zur Spurensicherung und –untersuchung am Polizeibildungszentrum in Dunakeszi teilgenommen hatte. Die Mehrheit der Kriminaltechniker für Straßenverkehr im gehobenen Dienst, die in der Abteilung für öffentliche Sicherheit und Ordnung der Komitatspolizeipräsidien tätig sind, haben die Polizeihochschule oder auf dem postgradualen Weg ebenda einen Fachlehrgang zum Polizeioffizier absolviert. Viele haben ein Studium der Rechtswissenschaften abgeschlossen. Mit Ausnahme der Anfänger leisten die meisten unter ihnen diese Arbeit schon fünf bis fünfzehn Jahre, das heißt schon längere Zeit. Die Kriminaltechniker im gehobenen Dienst haben früher jahrelang in der Spurensicherung und –untersuchung gearbeitet und sind von dort in das Komitatspolizeipräsidium gelangt. Es handelt sich bei ihnen um erfahrene gute Fachleute, wahre Profis.

2.1.5. Die Ermittlung unbekannter Täter

Die Ermittlung unbekannter Täter erfordert eine sehr gründliche und umsichtige Arbeit. Bei den Nachforschungen müssen in jedem Fall Aufgaben in zwei Richtungen durchgeführt werden, und zwar

- 1) Suche nach einem oder mehreren unbekanntem Tätern
- 2) Suche nach dem unbekanntem Kraftfahrzeug des Unfallverursachers.

Bei der Suche nach einem unbekanntem Täter kann eine brauchbare Personenbeschreibung von großer Hilfe sein. Diese muss im Verlauf detaillierter Vernehmungen in erster Linie des Geschädigten sowie der Zeugen gesichert werden. Anhand der Personenbeschreibung werden Maßnahmen zur Einleitung einer Fahndung getroffen. Sobald die Person des Täters bekannt wird, diese aber vor den Behörden flüchtig ist oder sich versteckt, ist Haftbefehl gegen die Person zu erlassen. In bestimmten Fällen ist es zweckdienlich die Medien einzuschalten, um der Täterperson habhaft zu werden. Um einen Unfallverursacher aufzuspüren, kann die Anwendung des sog. ROBOTZSARU-NEO, eines Kriminal-Informatik-Systems auf Landesebene, in folgenden Bereichen von Nutzen sein:

- Aus dem System können die vor dem Zeitpunkt der Straftat (im Rahmen einer Fahndung) kontrollierten Personen bezüglich des Ortes der Kontrolle herausgefiltert werden.
- Wenn der Unfallverursacher schon vorbestraft war und gute Aufnahmen von Überwachungskameras zur Verfügung stehen, können unter Zuhilfenahme des Gesichtsidentifikationssystems (ABIS), das im ROBOTZSARU-NEO integriert ist, die Daten jener in die Kriminalerfassung aufgenommenen Verdächtigen gesammelt werden, deren Ähnlichkeit mit den Kameraaufnahmen vom System festgestellt wird;
- Ebenso können auch in dem innerhalb des Systems betriebenen Kriminalistikarchiv Nachforschungen angestellt werden. Das Archiv enthält die kriminalistischen Kriterien sämtlicher Straftaten, so auch die Daten der auf ähnliche Weise verursachten Verkehrsstraftaten sowie ihrer Verursacher;
- Innerhalb des Systems existiert noch die Möglichkeit des sog. Analyse-Text-Mining-Systems, mit Hilfe dessen Nachforschungen in Bezug auf die Straftat, den Verursacher und das benutzte Fahrzeug und Gegenstände angestellt werden können sowie wo, wann und gegen wen wegen ähnlicher Straftaten Verfahren eingeleitet wurden.

Das ROBOTZSARU-NEO-System verfügt außerdem über eine Intranet-Oberfläche (ein internes Netz der Polizei im Internet), das den ungarischen Namen NetZsaru trägt. Hier kann man ebenfalls nach Personen (Tätern, Zeugen, Geschädigten), nach Fällen (Verkehrsstraftaten) und Gegenständen (Fahrzeugen) suchen. Soweit das Kennzeichen, der Typ und die Farbe des Fahrzeuges bekannt sind, können die Daten des Besitzers aus der Fahrzeugerfassung an Ort und Stelle abgerufen werden. Bei Bedarf kann die Verkehrsstreife zum Wohnsitz des Fahrzeugbesitzers laut Kennzeichen geschickt werden. Stehenden den Ermittlern Farbe Typ und das Kennzeichen nur bruchstückhaft zur Verfügung, müssen aus der Fahrzeugerfassung alle mit dem Unfall in Zusammenhang zu bringenden Fahrzeuge herausgesucht werden. Ist das Kennzeichen nur bruchstückhaft bekannt, wird das gesuchte Fahrzeug anhand von Kennzeichen-Variationen mit Hilfe der Erfassungsdaten abgegrenzt und unter Zuhilfenahme weiterer Daten ausgesucht. Um einen unbekannt Verursacher auszumachen, ist es stets notwendig eine *Fahndung auszusprechen*, selbst dann, wenn nur ein Minimum an Daten zur Verfügung steht. Durch den Aufruf können die Polizeiorgane auf Ereignisse aufmerksam werden, die mit der

Straftat in Zusammenhang stehen können. In Hinsicht auf die Suche nach Zeugen kann ein *Aufruf an die Bevölkerung* in der Presse und anderen Massenkommunikationsmittel zu einem Ergebnis führen.⁸³

Für die Analyse von Anruflisten stehen bei der Ermittlung und Beweisführung von Straftaten immer mehr Möglichkeiten zur Verfügung, vor allem bei Verkehrsstraftaten mit Fahrerflucht. So können Aussagen angezweifelt oder bestärkt und Verknüpfungen aufgedeckt werden, was alles bei der Ermittlung von unbekanntem Verursachern von Verkehrsstraftaten helfen kann. Wenn die Person des Unfallverursachers bekannt wird, sie sich aber versteckt hält, ist es zweckdienlich, Angehörige und Freunde an ihren Wohnsitzen zu beobachten, oder aber in begründeten Fällen eine Hausdurchsuchung vorzunehmen.

2.1.6. Meine Feststellungen im Zusammenhang mit den Expertenuntersuchungen

Zwischen der Rechtswissenschaft und anderen Fachwissenschaften besteht eine doppelte kausale Beziehung, das bedeutet einerseits ein einander ergänzendes Verhältnis, andererseits eine kritische Funktion aus dem Blickwinkel der Rechtsprechung.⁸⁴ Eine Erklärung dafür ist der Mangel an Kompetenz seitens der Rechtsanwender, was auch als Aufteilung der Aufgaben in der Beweisführung auszulegen ist, was als Grundlage für eine objektive Entscheidung dient. Hauptelement des Verhältnisses von Recht und Wissenschaften ist die Suche nach der Realität und die wissenschaftliche Bestärkung der Feststellungen. Im Verlauf der Untersuchung von Verkehrsstraftaten bieten die Wissenschaften bedeutende Hilfe bei exakter Definierung der Tatsachenfeststellung bzw. bei deren Bestätigung. Die zuständigen Behörden erwarten innerhalb kürzester Frist eine klare, exakte und jeden Zweifel ausschließende Meinung. Dazu gehört die rechtliche Unanfechtbarkeit der Untersuchungsmethoden neben der Durchsetzung modernster Verfahren. In vielen Fällen wird es kompliziert, den Erwartungen gleichzeitig Genüge zu leisten. Grund dafür ist einmal, dass die Behörden sich nicht im Klaren darüber sind, was für Anomalien notwendig sind, um eine entsprechende Antwort auf ihre Anforderungen zu erhalten. Ein anderer Grund ist, dass die Sachverständigen nicht über die Kenntnisse verfügen, anhand derer sie angemessen auf die Anforderungen der Rechtsprechung

⁸³ Bíró, Gy.: ebenda S. 234.

⁸⁴ Fleck, Zoltán: Igazságszolgáltatás a tudomány tükrében, ELTE Eötvös Kiadó, Bp., 2010. S. 11-15.

antworten könnten. Zweifelsohne gilt die These, dass das Niveau von Rechtsprechung und Expertenarbeit besonders dann anstiege, wenn für die Tätigkeit der Sachverständigen die Notwendigkeit höherer juristischer Kenntnisse vorgeschrieben wäre.⁸⁵ Ein Gutachten ist die Summe der durch Rechtsexperten gelieferten Tatsachenfeststellungen, das durch die Anwendung entsprechender Sachverständigenmethoden geschaffen wird. Die Methode lässt spürbar werden, wie fundiert das Wissen eines Experten ist, der ein Gutachten abgibt. Wenn ein Gutachter zur Tatsachenfeststellung zu einer falschen Methode greift oder aber eine Methode falsch einsetzt, so können sich seinen fachlichen Fähigkeiten gegenüber Bedenken einstellen.⁸⁶ Bei der Fahndung nach Verkehrsstraftaten arbeiten vor allem Ärzte als Rechtsgutachter und Kfz-Unfallanalytiker zusammen. In Ungarn kommen im Verlauf der Fahndung nach Verkehrsstraftaten in nahezu allen Fällen Kfz-Unfallanalytiker zum Einsatz, was meiner Ansicht nach in mehreren Fällen nicht gerechtfertigt ist und für die Polizei⁸⁷ ungeheure Ausgaben bedeutet. Mein Vorschlag ist es, mit einer Modifizierung der gemeinsamen Anordnung 23/2003. (VI.24.) BM-IM oder 60/2010 ORFK-Verordnung die gerechtfertigten Gutachterbestellungen zu regeln.

2.1.7. Meine Feststellungen zur Senkung der Verkehrsunfallziffer auf Straßen

Ich untersuchte, warum in den Jahren 2008, 2009, 2010 und 2011 die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden in bedeutendem Maße zurückging; bzw. welcher Tatsache es zu verdanken ist, dass es weitaus weniger Unfälle mit Todesfolge gab sowie die Frage, was im Interesse zur weiteren Senkung der Unfallziffer zu unternehmen ist. Ich konnte feststellen, dass in Hinsicht auf die für die früheren Jahre charakteristische Gestaltung der Situation in der Verkehrssicherheit eine Änderung der Rechtsregelungen für Verkehrsregeln unerlässlich ist. Ende 2007 gab die ungarische Regierung ein umfassendes Paket an Regelungen zur Besserung der Verkehrssicherheit heraus. Eine in ihrer Wirkung bedeutendste und größte Regelung ist die Einführung der sog. „objektiven Verantwortlichkeit“ in die ungarische Rechtsordnung.

⁸⁵ siehe: Krajkovics, Pál: Gondolatok az igazságügyi orvostan és a jogtudomány kapcsolatáról, (hrsg.) Tremmel, Flórián, Mészáros, Bence, Fenyvesi, Csaba: Orvosok és jogászok a büntető igazságszolgáltatásban. Dezső László Emlékkönyv, Pécs, 2005.

⁸⁶ Erdei, Árpád: Tény és jog a szakvéleményben, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1987. S. 104.

⁸⁷ Als Leiter des Kontrolldienstes untersuchte ich jedes Jahr, inwiefern die Bestellung von Gutachtern gerechtfertigt war und in welcher Größenordnung diese erfolgte. Die Kosten beliefen sich jährlich auf etwa 300 Millionen Forint. Durch eine Maßnahme seitens des Polizeipräsidiums wurde die Regelung getroffen, dass für alle Gutachter-Kosten über 100.000 Forint von der Wirtschaftsdirektion gegengezeichnet werden muss.

Das Prinzip der objektiven Verantwortlichkeit stellt die Verantwortlichkeit des Fahrzeugbetreibers bzw. der Person, die das Kraftfahrzeug zur Nutzung übernommen hat, im Falle der Verursachung einer bestimmten Ordnungswidrigkeit im Straßenverkehr fest.⁸⁸

Diese neue Rechtsinstitution garantiert praktisch, dass die Verursachung bestimmter – typischerweise sehr schwere bzw. häufig vorkommende – Verkehrsstraftaten in jedem Fall sanktioniert werden, auch dann, wenn aus irgendeinem Grund die Person des Fahrzeugführers nicht geklärt werden kann. Es ist lobenswert, dass die Polizei in den vergangenen vier Jahren die neue Rechtsregelung konsequent durchgesetzt hat, wodurch die Zahl der Unfälle drastisch zurückgegangen ist. Ich sehe es aber kritisch, dass der Unfallverursacher nicht festgestellt wird, denn dann könnte ihm auch der Führerschein entzogen werden, was ebenfalls der Prävention dienen würde.

Die Angaben aus den Jahren 2008, 2009, 2010 und 2011⁸⁹ zeigen, dass wir in Ungarn auf einem guten Weg sind. In dieser Richtung muss unter Einleitung weiterer Maßnahmen vorangeschritten werden. In Ungarn wurde ein neues Aktionsprogramm aufgestellt. Dieses „Aktionsprogramm für Sicherheit im Straßenverkehr“ legt zwischen 2011 und 2013 die Grundlagen für eine ein Jahrzehnt andauernde Leistung. Das Programm beinhaltet, dass Ungarn aus freier Absicht und als EU-Mitglied darauf hinarbeitet, die Zahl der Todesopfer bei Straßenverkehrsunfällen bis 2020 um die Hälfte im Vergleich zu 2010 zu senken. Zehn Jahre sind ein Zeitabschnitt, in dem sich auch die Wirkung einer neu geformten Anschauungsweise messen lässt. Neben strengen Kontrollen und Sanktionen sowie der Entwicklung in der Verkehrstechnik gewinnt über einen Zeitraum von zehn Jahren die Rolle verständlicher und erlernbarer Regelungen sowie der Verkehrserziehung ständig an Wert. Die institutionelle Verkehrserziehung⁹⁰ vom Kindergarten an bis hin zum Erwerb des Führerscheins muss auf ein regelbefolgendes Verkehrsverhalten vorbereiten.

⁸⁸ Während meiner insgesamt 35 Jahre andauernden Polizistenlaufbahn kämpften wir darum, dass auch in Ungarn die objektive Verantwortlichkeit eingeführt wird. Raser im Straßenverkehr konnten sich zu Zehntausenden der Verantwortung entziehen, weil sie sich damit verteidigten, dass „nicht sie das Fahrzeug geführt hätten, sondern ein Angehöriger und sie in diesem Falle nicht verpflichtet wären, einen Namen zu nennen“. Somit mussten Verfahren wegen Ordnungswidrigkeiten massenhaft eingestellt werden.

⁸⁹ Glücklicherweise ist aufgrund von vorläufigen Angaben für 2011 die Zahl der Verkehrsunfälle mit Todesfolge und Schwerverletzten wesentlich gesunken (2010 starben 740 Personen auf den Straßen Ungarns und 2011 waren es 646 Personen.) . Die Analyse zeigt, dass – vielleicht der hohen Kraftstoffpreise wegen – weniger Auto gefahren wird, und wenn dann langsamer in ausgewogenerem Tempo. Natürlich spielen hier auch die Bußgelder für Geschwindigkeitsüberschreitung sowie die ständigen Geschwindigkeitskontrollen eine wichtige Rolle.

⁹⁰ Die Entscheidungen des Aktionsprogramms stimmen voll und ganz mit meinem Vorschlag überein, Verkehrskennnisse ein Leben lang zu lehren und zu lernen. Siehe Thesen 2.1.10.

2.1.8. Meine Feststellungen in Verbindung mit der Mediation bei Verkehrsstraftaten

Ich untersuchte die Anwendung der Mediation im Falle von Verkehrsstraftaten.⁹¹ Diese Vermittlertätigkeit, die Mediation, wird in Ungarn beim Arbeitsrecht und beim Verwaltungsrecht schon angewendet, im Strafrecht wurde sie aber erst am 1. Januar 2007 eingeführt. Aus diesem Grunde wollte ich die neue Alternative des Strafverfahrens hier vorstellen.

Ich stellte fest, dass die praktischen Erfahrungen zeigen, dass die Parteien sich bei Verkehrsstraftaten am leichtesten einigen können. Im Jahre 2007 kam es bei 48% der für eine Mediation ausgewiesenen Verkehrsstraftaten zu einer Einigung. Bei Eigentumsstraftaten waren es hingegen 38% und bei Personenstraftaten nur 13%.⁹² Grund dafür ist, dass die Verursacher von Verkehrsstraftaten meistens nicht vorbestraft sind und einen höheren Schulabschluss haben als die Straftäter bei Eigentumsstraftaten bzw. Personenstraftaten. Außerdem sind ein Teil der Geschädigten meist Familienmitglieder oder Bekannte; andererseits ist auch ein Unbekannter hier eher bereit zu verzeihen.

2.1.9. Meine Feststellungen in Zusammenhang mit der Fahrausbildung und –prüfung

Ich untersuchte die Situation bei der Ausbildung zum Kraftfahrzeugführer und deren Abprüfung. Hier konnte ich feststellen, dass die Ausbildung zum Kraftfahrzeugführer und deren Abprüfung einen der „Grundsteine“ für die Verbesserung der Verkehrssicherheit darstellen. In Ungarn bestanden Sinn und Zweck der Fahrausbildung darin, die Prüfung zu bestehen, nicht aber der Erwerb von Fahrkenntnissen. Dies bezieht sich auf die große Mehrheit der Fahrschüler. Man übt mit den Fahrschülern stets die richtige Lösung ein, die unter drei Alternativen herauszusuchen ist. Schon seit Jahren habe ich vorgeschlagen, die Fahrausbildung und –prüfung strikt zu verschärfen. Als bedeutenden Erfolg werte ich die Tatsache, dass seit September 2010 in Ungarn an fünf Universitäten Fahrschullehrer ausgebildet werden. Das halte ich für sehr wichtig. Eine niveauevolle Ausbildung für

⁹¹ In Ungarn wurde eine Mediation insgesamt 2007 in 2451; 2008 in 2976 und 2009 in 3148 Fällen bestellt.

⁹² Beck, L. – Dr. Fleck, Z. – Dr. Gyulavári Á. – Iványi, K. – Dr. Navratil, Sz. – Wagner, J.: A büntetőügyekben alkalmazható közvetítői tevékenység bevezetésének tapasztalatai Magyarországon. Bp. 2008. S. 136.

Fahrschullehrer determiniert deren Arbeit, nämlich die Ausbildung von Fahrschülern. Ich halte es für gut, dass sich ein neues Ausbildungssystem für Fahrschullehrer abzeichnet, das auf Qualität und nicht auf Quantität ausgerichtet ist und infolgedessen bald eine bedeutende Verbesserung zu erwarten ist. Ich schlage vor, dass einhergehend hiermit auch die Ausbildung der Fahrschüler viel anspruchsvoller sein soll. Bei der Prüfung sollten die Fahrschüler nicht nur wissen, welche unter den drei möglichen Antworten die richtige Lösung ist, sondern sie sollten auch die Bedingungen dafür kennen, die Vorschriften, wo Überholverbot ist, wo Vorfahrt gegeben werden muss, wie abgebogen werden muss, wie man Bahnschienen passiert usw., mit anderen Worten den gesamten Stoff der Straßenverkehrsordnung (ung. Abkürzung: KRESZ) ebenso wie die Fahrtheorie und die nötigen technischen und medizinischen Kenntnisse. Daher sollte es vor der theoretischen Prüfung am Computer auch eine kurze 2-3minütige mündliche Prüfung („Fangfragen“) geben. Außerdem müssen/müssten im Rahmen der Ausbildung auch Kenntnisse zu Verkehrsstraftaten, Ordnungswidrigkeiten, objektiver Verantwortlichkeit, das Punktesystem sowie Unfallprävention vermittelt werden

Die Ausbildung hat die theoretischen und praktischen Kenntnissen zu vermitteln, die für das sichere Führen eines Kraftfahrzeugs unerlässlich sind. Ohne angemessenes Wissen um die Verkehrsregeln gibt es nämlich auch kein freiwilliges rechtfolgendes Verhalten.

Zur Zeit weist das System des Fahrschulunterrichts und der Fahrschulprüfung noch eklatante Mängel auf, was sich schon darin zeigt, dass in den vergangenen Jahren die Effektivität sowohl der theoretischen als auch der praktischen Prüfungen gesunken ist und mangelndes Interesse an einer fachlich kompetenten Durchführung der Tätigkeit festzustellen ist.

Aus diesem Grunde macht sich die Realisierung eines modernen und effektiven Ausbildungs- und Prüfungssystems notwendig, das mit einer qualitativ hochwertigen Dienstleistung einhergeht. Bei der Schaffung so eines Systems ist es notwendig auch aus Erfahrungen aus dem Ausland sowie aus der angewendeten besten Praxis (best practice) zu schöpfen.

2.1.10. Mein Vorschlag ist es, Verkehrskennntnisse ein Leben lang zu lehren und zu lernen.⁹³

⁹³ Das Ein-Leben-lang-lernen wird von mehreren Spezialisten und Forschern unterstützt, doch die diesbezüglichen Vorstellungen weisen starke Unterschiede auf. Ich persönlich vertrete eindeutig den Standpunkt,

In Ungarn werden gegenwärtig die Grundschüler vor allem von Polizisten und Bürgerwächtern in Verkehrserziehung sowie Kriminal- und Unfallprävention unterrichtet. Eingangs möchte ich festlegen, dass ich mit den Initiativen „Eine Schule – ein Bürgerwächter“ sowie „Schulpolizist“ weitestgehend einverstanden bin. Hier ist noch ständige Entwicklungsarbeit notwendig, damit es in Zukunft für jede Schule einen Polizisten als Verbindungsmann gibt. Es muss aber auch deutlich gemacht werden, dass die Polizei wie auch die Bürgerwacht zahlreiche andere Aufgaben zu bewältigen haben. Dennoch steht außer Zweifel, dass eine der wichtigsten unter diesen die Ausbildung und der Unterricht für Kinder zum Schutz ihres Lebens, ihres leiblichen Wohls und ihrer Sicherheit ist. Die Lösung ist simpel: In möglichst naher Zukunft muss (müsste) es eingeführt und vorrangig behandelt werden, Verkehrskennntnisse ein Leben lang zu lehren und zu lernen. Schon im Kindergarten sollte eine der wichtigsten Aufgaben der Erzieher darin bestehen, den Kleinen eine intensive Verkehrserziehung zu vermitteln. Für alle Kindergartenpädagogen müsste es an den pädagogischen Instituten den obligatorischen Unterrichtsgegenstand Verkehrserziehung geben, der mit einer Abschlussprüfung zu absolvieren ist. In unserer hektischen, geldorientierten und gefährlichen Welt nimmt die Erziehung zu Verkehrssicherheit auch in den Grund- und Mittelschulen nur schwer den ihr würdigen Platz ein, obwohl die Verkehrserziehung eben hier zu einem Pflichtfach erhoben werden müsste. Dazu ein Beispiel: Bekommt ein Kind in der Schule ein „Unbefriedigend“ in Mathematik oder Geschichte, weil es schlecht vorbereitet war, so hat es immer noch die Möglichkeit sich zu verbessern und eines Tages eine weltbekannte Größe in Mathematik oder Geschichte zu werden. Wer hingegen im Straßenverkehr aus Unkenntnis der Verkehrsregeln einen Fehler begeht, muss das eventuell mit dem Leben büßen; da gibt es keine Chance mehr, etwas zu verbessern. Im Alter von zwölf Jahren müssten alle Schulkinder eine theoretische und praktische Prüfung in den Verkehrsregeln für Radfahrer ablegen. Ab 14 Jahren müssten alle Jugendlichen eine Verkehrsprüfung machen, um eine Fahrerlaubnis für Mopeds zu erhalten. In der Mittelschule müssten – trotz der bekannten starken Belastung der Lehrer und Schüler – Verkehrskennntnisse als obligatorisches Fach unterrichtet werden und die Schüler müssten bis zum 18. Lebensjahr eine Fahrprüfung für die Kategorie „B“ ablegen. Je nach Belastbarkeit sollten die Kosten

dass die Verkehrsregeln restlos gelernt werden müssen, denn wer die Regeln nicht kennt, hat auch keine Chance sie einzuhalten. Natürlich teile ich auch die Meinung, dass nicht nur die gemeinsame Anordnung 1/1975. (II.5.) KPM-BM über die Straßenverkehrsregeln gelernt werden sollen, sondern parallel dazu auch Fahrtheorie, und die Aneignung praktischer Kenntnisse ist ebenso wichtig. Siehe: Bíró, Gy.: A közlekedés biztonságának javítása, Belügyi Szemle, Jg. 59. 2011 /10. S. 18.

für die Ausbildung, wenn nur irgend möglich, vom ungarischen Staat übernommen werden. (Natürlich kann der Erwerb eines Führerscheins in gleich welcher Kategorie nicht obligatorisch gemacht werden, doch unterrichten kann man Verkehrskennntnisse auch so!) An der Universität⁹⁴ kann ich mir den Unterricht von Verkehrskennntnissen nur als fakultativ wählbares Fach vorstellen. Im Rahmen der Erwachsenenbildung müsste jeder alle fünf Jahre an einer mindestens 12-stündigen Weiterbildung teilnehmen, um die Verkehrskennntnisse aufzufrischen. Als Ergebnis solch einer kontinuierlichen Bildung könnte sich – in etwa 10-15 Jahren – in Ungarn die Verkehrskultur, das Einhalten von Verkehrsregeln auf ein wesentlich höheres Niveau begeben, was nicht erzwungen wäre, sondern aus dem eigenen Bewusstsein eines jeden käme. Solange es aber die ständige Bildung noch nicht gibt, müssen all die streng zur Verantwortung gezogen werden, die sich nicht an die Verkehrsregeln halten und diese grob missachten.

2.1.11. Meine Vorschläge zur weiteren Senkung der Zahl an Unfällen, Verkehrsstraftaten und Ordnungswidrigkeiten

1. Auch in Zukunft müssen erhöhte Straßenkontrollen durchgeführt werden, die es zum Ziel haben, die Verkehrssicherheit auf den ungarischen Straßen zu verbessern, und erreichen wollen, dass die Zahl der Unfälle, der Grad ihrer Schwere sowie die Zahl der Todesopfer oder Verletzten weiter sinkt. Verstärkte Aufmerksamkeit gilt auch weiterhin dem Verkehr von motorbetriebenen Zweirädern, denn in der Vergangenheit ist die Unfallziffer insgesamt zwar gesunken, die Zahl der von Zweirädern verursachten Unfälle jedoch angestiegen. Es ist festzustellen,⁹⁵ dass die Geschwindigkeitsübertretung auch weiterhin die Hauptursache für Unfälle und Tragödien im Straßenverkehr ist. So war im vergangenen Jahr die absolute bzw. relative Geschwindigkeit noch immer der Grund bei 27% der Verkehrsunfälle mit Personenschaden. Bezogen auf die Tragödien ist der Anteil noch höher. Das macht es notwendig, dass die Polizei bei Verkehrskontrollen der Verringerung von Geschwindigkeitsüberschreitungen besondere Aufmerksamkeit schenkt, und dass auch weiterhin Entwicklungen bezüglich der Geschwindigkeitsmessgeräte

⁹⁴ Im Rahmen von fakultativ wählbaren Fächern unterrichtete ich an der Debrecener Universität auch Verkehrskennntnisse im Seminar „Verkehrssicherheit und Suchtprävention“. Pro Semester können 200 – früher waren es 400 – Studierende gleich welcher Fakultät dieses Fach belegen. Nach 26 Unterrichtseinheiten absolvieren die Studierenden ein Kolloquium.

⁹⁵ Quelle: www.baleset-megelozes.eu

vorangetrieben werden. Die Zahl der Unfälle durch Trunkenheit am Steuer zeigt seit Jahren eine rückgängige Tendenz, dennoch macht ihre Zahl innerhalb der Gesamtheit von Unfällen mit Personenschaden noch immer mehr als 11% aus.

Trunkenheit am Steuer und betrunkene Fußgänger sind stets eine Gefahr für die anderen Verkehrsteilnehmer. Daher stellt der Kampf gegen Trunkenheit am Steuer ein gesellschaftliches Interesse dar. Dies ist der Grund dafür, dass die Polizei in Ungarn – übereinstimmend mit der Praxis in zahlreichen EU-Staaten – bei Verkehrskontrollen durch Anhalten allgemein die Alkoholkontrolle einsetzt.

Alle Fragen zum Radverkehr gehören ebenfalls zu den vorrangigen Aufgaben der Polizei, denn die Fahrradfahrer als die am geringsten geschützten Verkehrsteilnehmer verursachen relativ gesehen besonders viele Unfälle (2010 waren es 11%), was nicht in Relation zu ihrem wirklichen Anteil an Verkehrsteilnehmern steht.

2. Ich untersuchte das Aktionsprogramm zur Straßenverkehrssicherheit (2008-2010).⁹⁶ Wenn auch nicht in vollem Umfang so war dies doch die Grundlage dafür, weiterzumachen. Die Präventionsaktivitäten müssen vor allem auf die Zielbereiche der Verkehrssicherheit gerichtet werden.

Ähnlich wie in Österreich, wo gegenwärtig an die Tausend Radarfallen (Traffipax) im Einsatz sind, muss man es auch in Ungarn erreichen, dass auf den Straßen viel mehr Radarfallen betrieben werden. Es dürften in kürzester Zeit sogar Tausend sein. Dem Beispiel Frankreichs folgend müsste man aus den Bußgeldern von Geschwindigkeitsüberschreitungen neue Geschwindigkeitsmessgeräte finanzieren. Die internationalen Zielsetzungen in der Verkehrspolitik, das heißt in erster Linie die Senkung der Zahl an Unfällen mit Personenschaden oder aber Todesfolge, lassen sich nur durch eine kontinuierliche Verkehrserziehung und –ausbildung sowie durch das effiziente Auftreten gegenüber dem Verhalten von Verkehrssündern erreichen.

Die Vorgänge in Verkehrssicherheit, die in den Jahren nach der Jahrtausendwende zu beobachten waren, machten darauf aufmerksam, dass sich in den folgenden drei Bereichen ein beängstigender Trend abzuzeichnen begann:

- die Verkehrssicherheit von Kradfahrern
- die Verkehrssicherheit alter Menschen
- die Verkehrssicherheit auf den Autobahnen

⁹⁶Eine der wichtigsten Verkehrssicherheitsaufgaben des Aktionsprogramms zur Straßenverkehrssicherheit (2011-2013) sind vermehrte Kontrollen, die Verbesserung ihrer Wirksamkeit und Qualität sowie die bessere Sichtbarmachung des Vorhandenseins der Polizei.

In Ungarn könnte das Hauptziel der Unfallprävention darin bestehen, dass sie entsprechend den zur Verfügung stehenden personellen, materiellen und sachlich-technischen Voraussetzungen in Zukunft zu der gesamtgesellschaftlichen Tätigkeit beiträgt, die darauf ausgerichtet ist, die Situation der Verkehrssicherheit in Ungarn zu bessern, die Unfallziffern bzw. die Zahl der Unfalltoten zu senken. Die Richtlinien für den Zeitraum zwischen 2011 und 2020 sind auf der Grundlage und der Verkehrssicherheitsvorschriften und –kozeptionen unter Berücksichtigung der erworbenen (in- und ausländischen) Erfahrungen zu definieren. Die präventiven Aktivitäten sollen dazu beitragen, die Zielsetzungen der EU und Ungarns zu erreichen.

3. Die Überwachungskameras bergen viele Chancen. Sie sind ein neues Mittel, um Straftaten zu bemerken, zu verhindern oder um die Umstände und die Ausführenden von Straftaten aufzudecken. Heute gelten Überwachungskameras noch als die kostspieligsten Mittel zur Kriminal- und Unfallprävention sowie zur Strafverfolgung, und zusätzlich muss auch humane Arbeitskraft, Beobachter eingesetzt werden. In England entstand eine konkrete Erhebung, wonach die Bestückung einer Großstadt mit Überwachungskameras riesige Summen verschlingt, pro tausend Kameras aber nur eine Straftat zu verzeichnen ist.

Zu den obigen Pro- und Kontra-Argumenten ist anzumerken, dass die Überwachungskameras in der Prävention⁹⁷ und der nachfolgenden Rekonstruktion von Straftaten, bei der Personenbeschreibung des Straftäters und somit – nicht zuletzt bei der Feststellung seines Aufenthaltsortes, bei der Identifizierung von Kraftfahrzeugen und bei der Aufdeckung von Fahrtrichtungen von unschätzbarem Wert sind.

4. Aufgrund der jetzigen Regelungen werden ausländische Staatsbürger nur in wenigen Fällen wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr in Ungarn zur Rechenschaft gezogen. In Hinblick auf die Zukunft müsste ausgearbeitet werden, wie auch gegen Ausländer in jedem Fall einer Ordnungswidrigkeit – ähnlich wie gegen ungarische Verkehrsteilnehmer – wirksam eingzugreifen ist. Grund für diese zu ergreifenden Maßnahmen ist die Tatsache, dass in den vergangenen Jahren auf dem Gebiet Ungarns sehr viele Verkehrsunfälle von ausländischen Verkehrsteilnehmern verursacht wurden. In

⁹⁷ In der Komitatsstadt Érd wurden 2009 für 52 Kameras Plätze geschaffen, aber nur 27 Kameras installiert – seither ist die Zahl an Straftaten um etwa 40% gesunken. (Laut offiziellen Informationen des Polizeihauptkommissariats Érd)

den meisten Fällen wurde die Geschwindigkeitsgrenze überschritten oder der Fahrer war während der Fahrt eingeschlafen.

Es gibt immer noch Länder – z.B. die Ukraine –, wo die vorgeschriebenen Ruhezeiten (Vorschriften des 561/2006 EK-ung. Abk. f. Europäische Gemeinschaft) für Kraftfahrer im Waren- und Personentransport nicht eingehalten werden und der Gebrauch eines Geschwindigkeitsmessers (Tachograf)⁹⁸ nicht Pflicht ist. Wenn Kraftfahrer von dort die ungarische Grenze passieren, müssten sie zu mindestens 9 Stunden Ruhezeit verpflichtet werden.⁹⁹

5. In meiner PhD-Arbeit geht es auch um das strengere Punktesystem. Dieses wird sein Ziel erst dann erreichen, wenn man die Verkehrssünder mittels zahlenmäßig erhöhter Verkehrskontrollen kontinuierlich ausfiltern kann.

6. Die Medien müssten positiv auf die Veränderungen reagieren. In letzter Zeit hingegen bin ich mehr oder weniger zufrieden mit den ungarischen Nachrichten zur Verkehrssicherheit, zur Unfallprävention und zu Verkehrsstraftaten. Die Verkehrsteilnehmer werden über Veränderungen informiert. Dies sollte beibehalten werden.

7. Zusammenfassend sei festgestellt: Ich stimme voll und ganz mit Ferenc Irk darin überein, dass zu einer grundlegenden und konstanten Besserung der Verkehrssicherheit eine aufeinander abgestimmte und mittelfristige Konzeption für jedes der 3E¹⁰⁰ notwendig ist. Verkehrssicherheit kann unmöglich durchgesetzt werden, wenn nicht einige Grundprinzipien garantiert sind. Dies sind Verpflichtungen, denen sich jeder

⁹⁸ Die Vorschriften für Lenk- und Ruhezeiten von Kraftfahrern im Waren- und Personentransport wurden geändert. Seit dem 11.4.2007 sind statt der Anordnung 3820/85 EGK die Vorschriften der Anordnung 561/2006 EK zu befolgen. Die Anordnung 561/2006 EK ist wirksam auf dem Gebiet der EU, bzw. der Schweiz und des Europäischen Wirtschaftsraumes. Außerhalb dieser Gebiete sind auf dem Gebiet der sich dem Übereinkommen AETR angeschlossenen Länder auch weiterhin die Regelungen von AETR gültig.

⁹⁹ Am 16.10.2010 so gegen 15 Uhr waren wir – acht Bürgerwächter und ein Chauffeur – in einem Mikrobus auf der Autobahn M3 von Debrecen in Richtung Budapest unterwegs. Wegen Straßenbauarbeiten wurde der Verkehr mittels Markierungen in die Mittelspur des Gegenverkehrs umgeleitet. Wir sahen, wie ein uns in der Außenspur entgegenkommender Lkw die Leitplanken rampte, diese durchbrach und auf die rechte Seite stürzte. Dass wir mit dem Leben davon kamen, ist nur dem Umstand zu verdanken, dass der ukrainische Lkw-Fahrer eben vorm Einnicken das Steuer noch nach rechts gerissen hat. Hätte er es nach links gerissen, wären wir mit dem umstürzenden 40-Tonner frontal zusammengestoßen.

¹⁰⁰ Siehe Irk, Ferenc: A közlekedésbiztonság helyezete nemzetközi kitekintéssel és a közlekedésrendészet továbbfejlesztésének lehetőségei, módszerei. 1. Verkehrsaufklärung und –erziehung („Education“), 2. Eliminierung kritischer Unfallstellen („Engineering“), 3. Verkehrskontrolle („Enforcement“). In: Rendészeti Szemle Különszám, März 2010, S. 228-229.

Verkehrsteilnehmer anpassen muss. Kompetente Experten benennen diese wie folgt: 1. Verursache keinen Unfall, gefährde nicht die Sicherheit von Personen und Gütern. 2. Unternimm alles, um einen etwaigen Unfall zu verhindern bzw. die Folgen eines Unfalls zu mäßigen. 3. Behindere und störe andere Personen nicht im Straßenverkehr.¹⁰¹

2.2. Vorschläge zur Modifizierung der Rechtsregeln

2.2.1. Meine Feststellungen in Verbindung mit der Untersuchung der KRESZ-Regeln (KRESZ = ung. Abkürzung für StVO)

Ich untersuchte die Straßenverkehrsregeln, weil die Grundvoraussetzung für ein sicheres Verkehrssystem sein adäquates Regelumfeld ist. Ein entscheidendes Dokument für den Straßenverkehr ist die gemeinsame KPM-BM Verordnung über die Straßenverkehrsregeln von 1/1975 (II. 5.), ungarisch kurz KRESZ genannt. Ich konnte feststellen, dass diese Verordnung seit ihrem Inkrafttreten am 1. Januar 1976 siebzehn Mal geändert wurde, woraus folgt, dass man den Bestimmungen nur noch schwer folgen kann.

Bei einigen Bestimmungen sind die Formulierungen unbegründet weitschweifig, andere sind schwer verständlich bzw. aus Ermangelung konkreter Regelung können sie subjektiv interpretiert werden. Ich schlage die Modifizierung von vier KRESZ-Regeln vor. Aus Platzgründen behandle ich in den Thesen aber nur eine.¹⁰²

Wie weit gilt das „Halteverbotszeichen“?

Von der Auslegung her sind hier drei Abschnitte der KRESZ zu untersuchen.

- A) Die Gültigkeit der anhand von § 14 Absatz (6) der KRESZ in Punkt c) – g)¹⁰³ von § 14 Absatz (1) genannten Verkehrsschilder beginnt am Verkehrsschild und endet am Beginn der folgenden Straßenkreuzung – Anmerkung: bei Inkrafttreten der

¹⁰¹ Diese wichtigen Erwartungen ergeben sich eindeutig aus dem Vertrauensgrundsatz und aus Punkt (1) Absatz c) der ungarischen Straßenverkehrsordnung KRESZ 3. §

¹⁰² Zu meinen weiteren Vorschlägen siehe: Biró, Gy.: A közlekedés biztonságának javítása, Belügyi Szemle, Jg. 59. 2011/10. S. 24-34.

¹⁰³ KRESZ §14 Absatz (1) Punkt c) „Umkehren verboten“, d) „Geschwindigkeitsbegrenzung“, e) „Abstand halten“ - davon gibt es zwei Schilder, 1. wenn auf dem Schild zwei Autosymbole sind, bedeutet das Verbot des Fahrens ohne einen Mindestabstand; 2. wenn auf dem Schild zwei Lkw-Symbole sind, dann bezieht sich das Verbot auf 3500 Kilogramm Gesamtgewicht überschreitende Lkws sowie auf Züge, landwirtschaftliche Zugmaschinen und langsame Fahrzeuge; f) „Überholverbot“, g) „Überholverbot für Lkw“.

Verordnung 1/1975 (II.5.) KPM-BM kam das Wort „am Beginn“¹⁰⁴ noch nicht vor, dieses gibt es erst durch die Verordnung 2/1984 (I. 29) KM-BM. Wenn also die Absicht des Rechtsgebers in Bezug auf das Halteverbotsschild dahingehend war, dass es bis zum Beginn der Straßenkreuzung gilt, dann hätte er auch die Wirkung von ??? § 15.Absatz (2) ??? – mit Ausnahme zweier Fälle – geändert. Doch das soll jetzt vom Aspekt der Problemlösung her ebenfalls außer Acht gelassen werden. Diese KRESZ –Verordnung zählt als Ausnahme taxativ alle Verkehrsschilder – in den Punkten c) – g) von § 14 Absatz (1) – auf, deren Gültigkeitsbereich vom Schild angefangen bis zum Beginn der folgenden Straßenkreuzung reicht. Hieraus geht logisch hervor, dass sich dies auch auf die Gültigkeit der übrigen Verbotsschilder – so auch auf das Halteverbotsschild – als allgemeine Regel bezieht, dass wenn das Wort „Beginn“ nicht vorkommt, dann reicht der Gültigkeitsbereich bis zum Ende der Straßenkreuzung.

- B) Laut KRESZ §15. Absatz (2) – siehe Rechtsgrundlage – ist der Gültigkeitsbereich des Halteverbots vom Schild an bis zur nächsten Straßenkreuzung. In der Rechtsregel steht nichts von „Beginn“ und ist demnach so zu verstehen, dass der Gültigkeitsbereich *bis zum Ende der Verkehrskreuzung*¹⁰⁵ reicht, ausgenommen die drei Fälle in den Punkten a) – c).
- C) In der KRESZ § 40 Absatz (5) Punkt d) heißt es: „Das Halteverbot gilt auf der Fahrbahn, auf Straßenkreuzungen und bis zu je 5 Metern von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten, wenn *aus den Verkehrsschildern nichts anderes zu schließen ist*; das Verbot bezieht sich nicht auf Fahrzeuge, die gegenüber von Einmündungen oder Abzweigungen auf der Straßenkreuzung halten, sofern sie das Abbiegen anderer Fahrzeuge nicht behindern. Erklärend hierzu sei gesagt, dass gegenüber von Einmündungen und Abzweigungen gehalten werden darf, wenn dies das Abbiegen anderer Fahrzeuge nicht behindert. Wenn aber aus einem anderen Verkehrsschild – wenn vor der Straßenkreuzung ein Halteverbotsschild steht – nichts anderes hervorgeht, dann ist es verboten auf der Kreuzung zu halten,

¹⁰⁴ In der ursprünglichen Verordnung 1/1975 (II.5.) KPM-BM e.§10 Absatz (6) kam das Wort „am Beginn“ noch nicht vor, sondern das in §(6) in Punkt c), g) von Absatz (1) erwähnte Schild hat einen Gültigkeitsbereich vom Schild an bis zur nächsten Straßenkreuzung, (Hier steht nichts von „Beginn“, der Passus wurde erst durch die Verordnung 2/1984 (I. 29) KM-BM e. eingeführt. Gültig ab 1. Juli 1984.) ausgenommen, wenn die unter dem Verkehrsschild angebrachte Zusatztafel eine kürzere Strecke angibt oder das in Absatz (7) erwähnte Verkehrsschild das Verbot aufhebt.

¹⁰⁵ Bíró, Gyula – Both, János: A közúti közlekedés szabályai. Lícium-ART Kiadó, Debrecen, 2008. S. 54.

weil der Gültigkeitsbereich des Halteverbots bis zum Ende der Straßenkreuzung gilt.

Diese gegenwärtig bestehende Rechtslücke bereitet uns in ganz Ungarn riesige Probleme und polarisiert die Rechtsanwendung. In erster Linie macht sie den Polizisten und dem Überwachungsdienst große Probleme bei der Rechtsauslegung, natürlich aber auch den Staatsbürgern im Straßenverkehr.

Interpretation der Rechtsregel

Zur Interpretation der KRESZ §15. Absatz (2) studierte ich Béla Pokol's „Rechtstheorie Gesellschaftswissenschaftliche Trilogie II. Interpretation der Rechtsregel“.¹⁰⁶ Bei seinen tiefeschürfenden Untersuchungen betrachtete der Autor das Rechtssystem mehrerer Länder im Zusammenhang und unterschied so 12 Grundsätze zur Rechtsinterpretation, aus denen der Sinn der Rechtsregeln definiert werden kann. Unter diesen 12 Grundsätzen zur Rechtsinterpretation möchte ich u.a. aus Platzmangel hier nur zwei hervorheben.

- A. Wortwörtliche Alltagsinterpretation: Bei einer Interpretation aufgrund von Wörtern und Ausdrücken ist zu entscheiden, ob ein Wort eine spezielle fachlich-technische Bedeutung hat, dann muss diese bevorteilt werden, oder aber ob die allgemeine alltägliche Bedeutung des Wortes maßgebend für den Rechtsgeber ist. In Polen muss der Richter in der Praxis, insofern für einen Ausdruck keine explizite juristische Definition existiert, die alltägliche Bedeutung akzeptieren. Im Französischen ist, wenn zwischen der alltäglichen und der speziell-fachlichen Bedeutung des Wortes ein Gegensatz besteht, letztere maßgebend.¹⁰⁷
- B. Interpretation laut Willen und Absicht des Gesetzgebers: Da es sich auch hier um einen möglichen Teil der behandelten Interpretationsarten handelt, werden in den Ländern, wo man den subjektiven Gesetzgebungsprozess dem objektiven Ziel des Gesetzes gegenüber für maßgebend ansieht, die Ziele der Rechtsregeln nicht allein in deren Text gesucht, sondern auch in verschiedenem Material zur Vorbereitung

¹⁰⁶ Pokol, Béla: Jogelmélet Társadalomtudományi trilogia a jogszabály értelmezése (Kap. II.), S. 217-240.

¹⁰⁷ Siehe: *zum Polnischen* Wróblewski, J.: Statutory Interpretation in Poland. 262. p. In MacCormick, D. N. / Summers, R. S. (ed.): Interpreting Statutes. A Comparative Study. Dartmouth, 1991. Aldershot. 257-310. p.; *zum Französischen* Troper, M. / Grzegorzcyk, C. / Gardies, J.-L.: Statutory Interpretation in France. 185. p. In MacCormick, D. N. / Summers, R. S. (ed.): Interpreting Statutes. A Comparative Study. Dartmouth, 1991. Aldershot. 171-212. p.

von Rechtsregeln, um dann in Anbetracht dessen den tatsächlichen Willen des Gesetzgebers aufzudecken.¹⁰⁸

Bei der Untersuchung der KRESZ §15. Absatz (2) zeigt sich, dass die Absicht des Gesetzgebers offensichtlich war, dass der Gültigkeitsbereich des Halteverbotsschildes bis zum Ende der Straßenkreuzung gilt, weil es verboten ist, auf der Kreuzung zu halten, und warum sollte man gerade auf der Straßenkreuzung halten und warten dürfen, schon allein, weil die Hauptregel heißt „Halten auf Straßenkreuzungen und bis zu je 5 Metern von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten ist unzulässig!“ Ein weiteres und schwerwiegenderes Argument ist, dass der Gültigkeitsbereich der in § 14. Absatz (6) erwähnten sechs Verkehrsschilder beim Schild beginnt und bis zum *Beginn der Straßenkreuzung* gilt, bis auf zwei Fälle, wo er nicht bis dort gilt. In diesem Abschnitt wird in der KRESZ exakt formuliert, so dass der Gesetzgeber seine Absicht in § 15. Absatz (2) eindeutig ausdrückt, weil das Wort „Beginn“ nicht vorkommt und so der Gültigkeitsbereich des Halteverbots bis zum Ende gilt.

Zusammenfassend: Aufgrund der wortwörtlichen alltäglichen Interpretation kommt es dem Durchschnittsbürger, wenn am Straßenrand ein Halteverbotsschild steht, nicht in den Sinn, dass man auch auf der Straßenkreuzung halten und warten kann. Es ist jedem klar, dass dort Halteverbot gilt, nur wer das Verbotsschild außer Acht lässt, hält regelwidrig – da es keinen Platz in der Nähe gibt, wo man ordentlich parken kann – einfach auf der Kreuzung an. Das ist nur eine Verteidigung seinerseits, um den aus der begangenen Regelwidrigkeit entstehenden Rechtsansprüchen zu entgehen. Dennoch habe ich angesichts des hier Niedergeschriebenen das Gefühl, dass ein Gericht im Verlauf eines Gerichtsprozesses leicht zu solchen Schlüssen kommen kann, wenn die Behörden betreffs der Verkehrsschilder nicht eindeutig Stellung nehmen können. Was soll man dann vom Staatsbürger erwarten!

Die KRESZ-Regeln müssen so gestaltet werden, dass sie beim ersten Lesen verständlich, deutlich und eindeutig sind. Vom Durchschnittsbürger – Laien – ist nicht zu erwarten, dass er die Rechtsregeln interpretiert. Die KRESZ wird nicht von Juristen, sondern von sämtlichen Staatsbürgern geschrieben. Die Verkehrsteilnehmer müssen (müssten) die KRESZ-Regeln lernen, sich praktisch aneignen und einhalten.

¹⁰⁸ MacCormick, D. N. / Summers, R. S. (ed.): Interpreting Statutes. A Comparative Study. Dartmouth, 1991. Aldershot. 522. p.

2.2.2. Notwendigkeit der Überprüfung der KRESZ

Ich untersuchte die Überprüfung der Straßenverkehrsregeln und die Notwendigkeit, die Regelung zu modifizieren. Das Inkrafttreten neuer Regelungen, die Konkretisierung und Eindeutigmachung vorhandener Verordnungen sowie das Eliminieren veralteter Elemente verlangt nach einer Modifizierung des gesetzlichen Hintergrundes.

Die neue KRESZ hätte meines Erachtens nach unmittelbar nach 1989 – und seither sind 23 Jahre vergangen – in Kraft gesetzt werden müssen. Hierfür gab es mehrere triftige Gründe.

1. Das Gesetz über die Gesetzesgebung vom Jahre 1987. XI.2. § c) legt die grundlegenden Rechte und Pflichten der Staatsbürger fest, deren Voraussetzungen und Beschränkungen sowie die Vorschriftenregeln für ihre Geltendmachung. Die KRESZ bezieht sich tatsächlich auf jeden, denn alle nehmen am Verkehr teil. Es ist richtig, dass das Gesetz zum Straßenverkehr I. vom Jahre 1988 die jeweilige Regierung dazu ermächtigt, in einer Regierungsverordnung die Verkehrsregeln festzulegen, da diese häufig geändert, modifiziert und ergänzt werden müssen. Es kann aber nicht akzeptiert werden, dass so wichtige Rechtsregeln von zwei Ministern geschaffen werden.
2. Der Straßenverkehr entwickelt sich so rasant, dass eine Modifizierung bzw. Ergänzung der KRESZ jedes Jahr notwendig ist. Daher ist es meiner Einschätzung nach mindestens alle 10-15 Jahre notwendig, eine neue den EU-Erwartungen angemessene KRESZ in Kraft zu setzen.

2.2.3. Untersuchung der rumänischen Regelung

Ich untersuchte die rumänische Regelung für Verkehrsstraftaten sowie deren Ermittlung. Hier stellte ich fest, dass die von mir untersuchten Regeln für rumänisches Verkehrsstrafrecht sich wesentlich von dem gültigen ungarischen Strafrecht unterscheiden. Wie ich dies beurteilen konnte, ist das gültige ungarische Strafgesetzbuch (IV. vom Jahre 1987) weitaus besser ausgearbeitet und einheitlicher, denn unter Rücksicht auf den zweifachen (komplexen) Rechtsgegenstand wurden die Verkehrsstraftaten vom Gesetzgeber in gesonderten Kapiteln geregelt. In Rumänien stehen die Verkehrsstraftaten

im sog. Straßenkodex (Codul rutier = rumänische Straßenverkehrsordnung). Ich muss hier anmerken, dass die Straftaten im Eisenbahn-, Schiffs- und Luftverkehr im rumänischen Strafgesetzbuch verankert sind. Kommt es jedoch zu Todesfällen oder schwerer Körperverletzung, dann behandelt das rumänische Strafgesetzbuch (Codul penal) dies in den Kapiteln (rumänisch: articol) über fahrlässigen Totschlag bzw. Körperverletzung.

Weiterhin stellte ich fest, dass es in Bezug auf Trunkenheit am Steuer viele Übereinstimmungen mit dem geltenden ungarischen Gesetz gibt. In Rumänien gilt Trunkenheit am Steuer dann als Straftat, wenn der Alkoholwert im Blut 0,8 Promille überschreitet. Meiner Meinung wird auch dies in Ungarn exakter behandelt als in der rumänischen Praxis, denn darüber hinaus, dass Trunkenheit am Steuer über 0,8 Promille stets als Straftat gilt, kann dies auch bei Werten zwischen 0,51 und 0,8 Promille der Fall sein, wenn der Gerichtsmediziner in seinem Gutachten von Beeinflussung spricht. Die geltende Regelung wird in der Vorlage zum neuen Strafgesetzbuch exakter und strenger formuliert und weiterentwickelt. In der Begründung heißt es, dass der Tatbestand auch die Art des Verursachens bestimmt: der Täter führt ein Kraftfahrzeug mit einem Blutalkohol von mehr als 0,50 Gramm/Liter Promille bzw. einer Atemalkohol-Konzentration im Körper von mehr als 0,25 Milligramm/Liter Promille, der aus dem Verzehr von alkoholischen Getränken stammt.¹⁰⁹

Die Fahndung nach Verkehrsstraftaten verläuft in Rumänien ähnlich wie in Ungarn und ist innerhalb der Polizei Aufgabe der Abteilungen für Verkehrsordnung. Der Ablauf von Fahndungen nach Verkehrsstraftaten wird in groben Zügen durch das Strafprozedurgesetz (in Ungarn Be.) und den Verkehrskodex (Codul rutier) geregelt. In Ungarn verfügt hier neben der gemeinsamen Verordnung des mehrfach modifizierten Gesetzes vom Jahre 1998 XIX (Be.) und des modifizierten Gesetzes 23/2003. (24.VI.) BM-IM eine sich auf alles erstreckende ORFK-Verordnung „Zu den nachfolgenden Polizeiverfahren im Falle von Verkehrsunfällen und im Straßenverkehr verursachten Verkehrsstraftaten“ (60/2010. (OT 34). In dieser Hinsicht ist die ungarische Regelung weitaus besser ausgearbeitet und detaillierter.

¹⁰⁹ Die Änderung des Sachbestandes wurde notwendig, weil der ehemalige Sachbestand zu der Feststellung einer Straftat bei Kraftfahrzeugführern den unter Alkoholeinfluss stehenden Zustand des Täters verlangte, was zu Missständen in der Beweis-Theorie führte (Quelle: www.kormany.hu)

3. Publikationen zum Dissertationsthema

- A forgalomellenőrző eszközök alkalmazásának gyakorlati kérdései. Belügyi Szemle 1986/5. 67-68. oldal. – Reflexió
- A segítségnyújtás elmulasztása bűncselekmény nyomozásának egyes kérdéseiről. Belügyi Szemle 1988/4. 90-92. oldal. (társszerzővel)
- Az új szabálysértési jogszabályok alkalmazásának tapasztalatai. Miskolci doktoranduszok jogtudományi tanulmányai 4/1, Miskolc, 2004. 55-71. o.
- A helyszíni szemle. In: Szabó Krisztián (Szerk.): Tanulmányok Dr. Kováts Andor professzor születésének 120. évfordulójára. DE-ÁJK, Debrecen, 2004. 9-49. o.
- A közlekedési bűncselekmények szabályozása és nyomozása a Csemegi-kódextől napjainkig. In: Fenyvesi Csaba - Herke Csongor - Mészáros Bence (Szerk.): BIZONYÍTÉKOK. Tiszteletkötet Tremmel Flórián egyetemi tanár 65. születésnapjára PTE-ÁJK, Pécs, 2006. 65-79 o.
- KRESZ Közlekedési szabályok ismerete járművezetőknek. Lícium-ART Könyvkiadó Kft. Debrecen, 2008. (társszerzővel) 198 o. Saját szerzemény: I. Rész: A közúti közlekedés szabályai 5-96. o., IV. Rész: Utószó a közlekedésbiztonságról 175-193. o.
- Közlekedésbiztonság, baleset-megelőzés, közlekedési bűnözés. In: Prof. univ. dr. Ovidiu Predescu (Szerk.): Határmenti bűnözés a jelen és a jövő határán, Fundatia AGORA, Oradea ÁJK, 2009. 315-322. o.
- A szabálysértés fejlődéstörténete hazánkban, különös tekintettel a közlekedési szabálysértésekre és az objektív felelősségre. In: Balogh Elemér (Szerk.): Emlékkönyv Dr. Ruzsoly József egyetemi tanár 70. születésnapjára. Szegedi Egyetemi Kiadó, Szeged, 2010. 176-200. o.
- A közlekedés biztonságának javítása (A közlekedési balesetek, közlekedési bűncselekmények, szabálysértések megelőzésének egyes kérdései) Belügyi Szemle 2011/10, 16-34. o.
- A közbiztonság és a közlekedésbiztonság egyes kérdései, különös tekintettel a baleset-megelőzésre, Pécsi határőr tudományos közlemények. In: Gaál Gyula, Hautzinger Zoltán (Szerk.): XII. Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoportja, 2011. 89-103. o

Publikationen zum Erscheinen:

- Investigation of vehicular crime with special regard to adopting the new means and methods of forensic science – Curentul Juridic Journal, Tirgu Mures, 2012.
- A helyszíni szemle jelentősége és az orvosszakértő szerepe a közlekedési bűncselekmények nyomozása során, Magyar Jog, 2012.
- KRESZ Közlekedési szabályok ismerete járművezetőknek. Lícium-ART Könyvkiadó Kft. Debrecen, 2012. május hónapban kerül kiadásra (második átdolgozott kiadás, társszerzővel. Saját szerzemény: I. Rész: A közúti közlekedés szabályai 5-104. o., IV. Rész: Utószó a közlekedésbiztonságról 161-176. o.