

A közlekedési bűncselekmények elméleti és gyakorlati kérdései

Jelige: Közlekedésbiztonság

2013.

TARTALOMJEGYZÉK

TARTALOMJEGYZÉK	2
ELŐSZÓ	Hiba! A könyvjelző nem létezik.
I. A KÖZLEKEDÉSI BÜNTETŐJOG ÉS HAZÁNK KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI HELYZETÉNEK ALAKULÁSA NAPJAINKIG.....	6
I.1. A KÖZLEKEDÉSI BŰNCSELEKMÉNYEK SZABÁLYOZÁSÁNAK ALAKULÁSA A CSEMEGI - KÓDEXTŐL A 2012. ÉVI C. TÖRVÉNYIG	6
I.2. MAGYARORSZÁG KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI HELYZETE A 2012. ÉVI STATISZTIKAI ADATOK ALAPJÁN.....	9
II. A KÖZLEKEDÉSI BŰNCSELEKMÉNYEK FOGALMI KÖRE, A BIZONYÍTÁS TÁRGYA, A BIZONYÍTANDÓ TÉNYEK KÖRE	12
II.1. A KÖZLEKEDÉSI BŰNCSELEKMÉNYEK TÖRTÉNETI FEJLŐDÉSE.	12
II.2. AZ ÚJ BÜNTETŐ TÖRVÉNYKÖNYVBŐL A KÖZLEKEDÉSI BŰNCSELEKMÉNYEK RÖVID ISMERTETÉSE.....	118
II.2.1. AZ ÚJ KÖZLEKEDÉSI BŰNCSELEKMÉNYEKRŐL ÁLTALÁBAN	13
II.2.2. A KÖZLEKEDÉS BIZTONSÁGA ELLENI BŰNCSELEKMÉNY.....	14
II.2.3. VASÚTI, LÉGI VAGY VÍZI KÖZLEKEDÉS VESZÉLYEZTETÉSE.....	17
II.2.4. KÖZÚTI VESZÉLYEZTETÉS	19
II.2.5. KÖZÚTI BALESET OKOZÁSA	20
II.2.6. JÁRMŰVEZETÉS ITTAS VAGY BÓDULT ÁLLAPOTBAN.	22
II.6.1. Járművezetés ittas állapotban	237
II.6.2. Járművezetés bódult állapotban.....	237
II.2.7. JÁRMŰVEZETÉS TILTOTT ÁTENGEDÉSE	24
II.2.8. CSERBENHAGYÁS	25
II.2.9. SEGÍTSÉGNYÚJTÁS ELMULASZTÁSA	26
III. A KÖZLEKEDÉSI BŰNCSELEKMÉNYEK NYOMOZÁSÁNAK METODIKÁJA	28
III.1. A TUDOMÁSRAJUTÁS MÓDJAI, AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSA	28
III.2. A NYOMOZÁS TERVEZÉSE	30
III.3. A SÉRTETT KIKÉRDEZÉSE.....	32
III.4. TANÚVALLOMÁS , A TANUK FELKUTATÁSA ÉS KIHALLGATÁSA	333
III.5. AZ ISMERETLEN TETTES FELDERÍTÉSE	344
III.6. A TERHELT VALLOMÁSA.....	355
III.7. AZ IGAZSÁGÜGYI SZAKÉRTŐK BEVONÁSA A NYOMOZÁSBA.....	366
III.7.1 Az igazságügyi orvos szakértői tevékenység.....	377
III.7.2. Az igazságügyi műszaki szakértői tevékenység.....	388
IV. A PREVENCIÓ LEHETŐSÉGEI A KÖZLEKEDÉS KÖRÉBEN.....	399
IV.1. A DEVIANCIA FOGALMA ÉS A DEVIÁNS JELENSÉGEK.....	399
IV.2. A KÖZLEKEDÉSI DEVIANCIÁK MEGELŐZÉSE	40
IV.3. A KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI OPERATÍV PROGRAM.....	42
ÖSSZEGZÉS	43
FELHASZNÁLT IRODALOM	45
FELHASZNÁLT JOGFORRÁSOK	46

ELŐSZÓ

„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 és bűzös, kezdetleges és lassú gépjárművek. Az automobilizmus, mint a tudományos-technikai forradalom egyik legjellegzetesebb összetevője nemcsak a modern társadalom arculatát változtatta meg, hanem addig nem ismert problémát jelentett a jogszolgáltatás, nem utolsósorban pedig a büntetőjog számára.”² A technikai haladás³ az igazgatási szabályozás tekintetében kész kereteket talált Magyarországon is. A közutakról és vámokról szóló 1890. évi I. törvénycikk még a lóvontatás fogalomkörében gondolkozva bölcs előrelátással a „jármű”-közlekedésről beszélve keretrendelkezéseket adott a gépjármű-közlekedés számára is. A városok és községek belterületén, a lakott területen gépkocsival közlekedő elődeinknek még régebbi jogszabályok „értelemszerű” alkalmazásával kellett megelégedniük. Eszerint: „a városban vagy más községben, a szabad közlekedés akadályozása vagy nehezítése, továbbá a hajtásra, lovaglásra, kocsizásra, szánkózásra és a lovak kiszabadulásának megakadályozására vonatkozó szabályok megszegése tekintetében előfordulható kihágásokra nézve az 1879. évi XL. tc. 119. és 120. §-nak határozatai követendők”⁴. E törvényhely meglehetősen tág körben fenyegette büntetéssel a szabálytalankodókat: „Aki városokban vagy más községekben sebes vagy vigyázatlan hajtás vagy lovaglás által mások személyét vagy vagyonát veszélyeztetni három napig terjedhető elzárással, visszaesés esetében egy hónapig terjedhető elzárással büntetendő”⁵. A „kocsizásra” vonatkozó szabályok mellett a gépkocsizásra alkalmazható rendelkezések jogszabályba foglalása, és a készen talált keretek kitöltése is megtörtént. A „közlekedési büntetőjog” kezdeteinek kialakulására hatással volt a nagyközönség és a sajtó is, egyre fokozottabbnak érezve veszélyeztetettségét a közutakon. „Azok közt, akik erőszakos módon végeznek embertársaik életével, az összes fegyvernemek közül, kétségtelenül az autósok vezetnek. Könnyű nekik könnyelműsködni, mert a törvényes rendelkezések oly enyhék, hogy egy kisebb méretű autómészárlás pár ezer pengő, pár heti autóvezetési tilalom

¹ Enyedi László, Dr. Fülöp Ágnes, Dr. Melegh Gábor, Radványiné Novotny Olga, Dr. Varga Tibor (továbbiakban: ENYEDI et. al.), Közlekedési büntetőjog, HVG-ORAC Lap és Könyvkiadó Kft, Bp., 2008. 17. o.

² Bíró Gyula: Kriminológia. Debreceni Egyetem AJK. Lícium-ART. Könyvkiadó, Debrecen, 2010. 236. o.

³ Az állandóan végbemenő, véget nem érő változások kihatnak a világ egészére, az egyes földrészek, egyes országok természeti, gazdasági és társadalmi környezetére, népeinek helyzetére, az egyes emberek életére. (Katona Géza: Gondolatok a XXI. század kriminológiájáról, Belügyi Szemle 2001/10. 122. o., továbbá Edwin Kube – Ulrich Simmress: Új fejlődési tendenciák a kriminológiában, különösen a krimináltechnikában. A kriminológia aktuális kérdései BM Kiadó, Budapest, 2001. 32. o.)

⁴ 1890. évi I. tc. 124. §

⁵ 1879. évi XL. tc. (KBtk.) 120. §

arán kiheverhető. Amikor ezek a törvényes rendelkezések készültek, bizonyára nem hitte senki sem, hogy ma holnap az autósok Budapesten körülbelül mindennap egy-egy embert fognak a másvilágra szállítani. A helyzet azóta kritikussá, az utca életveszélyessé vált.”⁶ A hangvétel pesszimizmusát jellemzi a következő idézet:

„A gondatlanságból okozott testi sértés és a gondatlanságból okozott emberölés leginkább a gyárakban fordul elő, másrészt a közlekedési eszközök használata folytán keletkezik. A közlekedési balesetek száma a közlekedési eszközök szaporodásával egyenes arányban van. Minél nagyobb a forgalom, annál több a baleset. Ezeket a baleseteket semmiféle közlekedési rendszabályokkal nem lehet leküzdeni, a túlhajtott gyorsaságnak nagy az ára: a gyalogosok igazán nem kerülhetik ki a száguldó, négy keréken járó guillotine-okat”⁷.

1) A közlekedési baleset fogalma:

Olyan előre nem látott esemény, mely valamely közlekedési ágazat menetével a részt vevő személyekkel, illetve járművek üzemeltetésének veszélyével okozati összefüggésben van, és személyi sérüléssel vagy dologi kárral jár.

2) Más megfogalmazásban a közlekedési baleset:

A legalább egy mozgó - vagy közúton igavonásra is befogható állat – részvételével, vagy a jármű mozgásából eredően bekövetkezett, általában a közlekedési szabályok szándékos v. gondatlan megszegésével gondatlanságból, ill. véltlenül előidézett váratlan esemény, amely következtében egy vagy több személy meghalt, megsérült, vagy dologi kár keletkezett. A jármű mozgása és a személyi sérülés (halál) bekövetkezése, a kár keletkezése között okozati összefüggésnek kell lennie.⁸

Történelmi⁹ előzményeket tekintve a közlekedéssel kapcsolatos bűncselekmények, akkor jelentkeztek igazán, amikor a technikai forradalom hatására a gépjárműgyártás elérte a

⁶ Krónikás: Autóanarkia. Új idők, 1930. nov. 2., 36. évf. 45. sz.

⁷ A modern bűnözés. Szerk.: Turcsányi Gyula, Rozsnyai Kiadó Bp., 1929.

⁸ A közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárásokról az Országos Rendőrfőkapitány módosított 60/2010. (OT 34.) számú utasításával kiadott szabályzata rendelkezik.

⁹ Az első olyan balesethez, amelyben önjáró gépkocsi szerepelt, 1834. július 29-ig kell visszamenni. Ez az esemény az angliai Paisley-ben történt, három halálos áldozatot és huszonöt sérültet követelt. Daimler és Benz 1885-1886-ban építették meg az első robbanómotorral üzemelő gépkocsit. Egy évtizeddel később már megvoltak az első halálos áldozatok. A közlekedés fejlődésével együtt 1896-ban a gépkocsi Nagy-Britanniában két, 1899-ben, az USA-ban egy halálos áldozatot követelt. Fél évszázaddal később az USA-ban egymillióra, az egész világon kettőmillióra nőtt a közlekedési balesetek áldozatainak száma. (BÍRÓ Gyula, *A közlekedési bűncselekmények szabályozása és nyomozása a Csemegi-kódextől napjainkig*, in: Bizonyítékok, Tiszteletkötet Tremmel Flórián egyetemi tanár 65. születésnapjára (szerk.: FENYVESI Csaba, HERKE Csongor, MÉSZÁROS Bence), Pécs, 2006., 68. o.)

sorozatgyártás szintjét, mely kilépve a kisipari „fabrikálásból” – a szalagtermelés hatására – mennyiségi változást eredményezett. A gépjárművek nagy száma széles körben elterjesztette a műszaki képzettséget és a tömeggyártás a gépkocsik relatíve olcsóságát is eredményezte. Ez az időszak főleg az észak amerikai kontinensen a XX. század húszas éveire tehető, amikor a Ford gyár „futószalagon” gyártotta a gépkocsijait. Az európai kontinensen ennek az időszaknak a kezdete a harmincas évekre tehető. Az 1929-33-as gazdasági világválságot követő gazdasági fellendülés többek között az európai gépjárműgyártást is „felfutatta”, különösen a Mercedes és a Daimler művek jártak a tömeggyártás élvonalában, de említhetnénk a Volkswagent „népautót” is, valamint nemkülönben a francia és olasz autógyárakat. A fent említett relatív olcsóság, azonban nem jelentette egyben, hogy a széles tömegek is meg tudták volna venni az annyira áhított járműveket. A fejlődés „árnyoldala” már egész korán elkezdődött, a közlekedési bűncselekmények egyre nagyobb méreteket öltése a tömeggyártással egy időben elkezdődött.

Mindamellet, hogy a közlekedési bűncselekmények túlnyomó többsége a gépkocsikhoz kötődnek, hiba lenne nem említeni a vasúti, légi, vagy vízi járműveket melyek szintén óriási fejlődésen estek át az elmúlt évszázadokban. Érdekesség, hogy bár ezekkel a járművekkel lényegesen többen közlekednek, mint a kiemeltként kezelt gépkocsik mégis lényegesen kevesebb áldozatot „követelnek” a gépkocsikhoz képest.

A közlekedés rohamos fejlődése, az egyre bővülő számú, nagy sebesség elérésére képes vasúti, közúti, és vízi járművek, napjaink közlekedési problémái, különösen a közúti közlekedés terén tapasztalható visszasságok, a nem kielégítő közlekedési fegyelem, közútjaink helyenkénti baleset-veszélyes állapota, az ezekből és más okokból eredő jelentős számú és többnyire emberi mulasztásra visszavezethető közlekedési balesetek mindinkább előtérbe helyezik a közlekedésben résztvevők felelősségét. E felelősség következménye, nemegyszer, a közlekedési szabályokat megszegő személy, a közlekedési balesetet okozó járművezető elleni büntetőeljárás és a büntetőjogi felelősségre vonás lehet. A közlekedési balesetek büntetőjogi felelősségre vonásának alapját adó tények megállapításának jogalkalmazói feladata széles körű gyakorlati felkészültséget igényel, amelyet elmélyült elméleti megalapozottságnak, valamint az adott közlekedési ágazatra vonatkozó további – közlekedési-igazgatási, műszaki és orvosi ismereteknek -, s nem utolsósorban, a kialakult büntető ítélkezési gyakorlatnak is alá kell támasztania.

I. A KÖZLEKEDÉSI BÜNTETŐJOG ÉS HAZÁNK KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI HELYZETÉNEK ALAKULÁSA NAPJAINKIG

I.1. A közlekedési bűncselekmények szabályozásának alakulása a Csemegi- kódextől a 2012. évi C. törvényig

A közlekedési bűncselekmények számának a XX. század második felében tapasztalható elképesztően gyors növekedése egyre jobban elősegítette a kriminológusoknak és a büntetőjog dogmatikai művelőinek azt a felismerését, hogy ezen bűncselekmény-kategória a büntetőjog egészén belül bizonyos fokú önállóságot érdemel.¹⁰ Az autonómia irányába való fordulásra hatással volt – többek közt – a normaszegés specialitása, a szabályok megsértőinek az általános bűnelkövetőktől eltérő társadalmi pozíciója, az, hogy a közlekedési bűncselekmények elkövetője gyakorlatilag mindenki lehet – az is, aki általában normális körülmények között a jogszabályok előírásait betartva, azoknak engedelmeskedve él és dolgozik. Nem hagyhatók figyelmen kívül, a szankciók alkalmazásának sajátos céljai: a szabályszegések, s ezzel a balesetek számának csökkentése, a szabályok betartására készítése, elsősorban úgy, hogy az elkövetőt visszatartsa a további szabályszegésektől. Az ítélkezési gyakorlat e büntetési célok alapulvételével választ a büntetések és intézkedések között, azok mértékének megállapításánál, de azt is szem előtt tartja, hogy a közlekedési bűncselekmények megvalósítóira általában, a gondatlan magatartás jellemző.

A büntetőjog normái úgy vannak kialakítva, hogy egy normális és egészséges, átlagos etikai és jogi értékmérccével rendelkező ember számára, normális időkben, általában, lehetséges életét a büntető törvényekkel való különösebb összeütközés nélkül leélnie. Ezzel szemben, azonban ami a társadalmi életben még megengedett, de legalább is nem büntetendő, az a közlekedésben nemcsak a szabályok megszegését jelenti, hanem kifejezetten közveszélyes hatású is lehet.¹¹

A baleset, mint jelenség, lényegében egyidős az emberrel, a közlekedési baleset pedig a közlekedés létével. Természetesen az ókori Róma közlekedési eszközeivel okozott balesetek minden szempontból eltörpülnek még a XIX. század gépei által előidézett szerencsétlenségek mellett is. Ám éppen a „gépesített” közlekedés váltotta ki azt a társadalmi igényt, hogy a jogalkotás bizonyos korlátozó rendelkezések hatálybaléptetésével vegye elejét a közlekedési

¹⁰ Kereszty Béla: A magyar közlekedési büntetőjog kézikönyve. KJK-Kerszöv, Budapest, 2005. 11. o.

¹¹ Viski László: Közlekedési büntetőjog. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1974. 23. o.

balesetek számszerű növekedésének és egyre súlyosabbá válásának. Az igazgatási jellegű normák főként a közutakon közlekedő gépjárművek sebességét igyekeztek gátak közzé szorítani. Ennek egyik megnyilvánulása volt az első hazai „KRESZ”, melyet 1901-ben adtak ki. A balesetek számának szaporodása, s ezzel együtt a közvélemény nyomása folytán a büntetőjognak is szerepet kellett vállalnia a közlekedésben tanúsított magatartások megítélésében. A hazai jogban az első törvényi tényállás az 1879. évi XL. törvénycikkben – a kihágási büntető törvénykönyvben – jelenik meg, melynek 120. §-a szerint: „Aki városokban vagy más községekben sebes vagy vigyázatlan hajtás vagy lovagolás által mások személyét vagy vagyonát veszélyezteti, vagy a kocsizásra, szánkázásra, lovaglásra, valamint a lovak kiszabadulásának megakadályozására vonatkozó szabályokat megszegi: három napig terjedhető elzárással és ötven forintig terjedhető pénzbüntetéssel büntetendő.”

A magyar jogfejlődésben nagy előrelépést jelent az 1878. évi V. törvénycikk¹² a büntettekről és vétségekről (Csemegi-kódex),¹³ valamint az ehhez kapcsolódó 1879. évi XL. törvénycikk¹⁴ a kihágásokról (Kbt.). A két törvény trichotomikus rendszert követve együttesen alkotta az első magyar kodifikált büntető büntetőjogot.¹⁵ Szintén figyelemre méltó, hogy a Kúria már az első világháborút megelőzően, 1904-ben elvi élel szögezte le: „Nagy súllyal esik latba, ha a vezető ittas, vagy kimerült, mert ilyen állapotban nem szabad vezetésre vállalkozni!”

A következő nagy lépés az 1948. évi XLVIII. tv., melynek a sajátossága az, hogy ez volt az első jogszabály, amely kifejezetten a „közlekedés veszélyeztetése,” címen rendelte büntetni a szárazföldi, a vízi és a légi közforgalmú közlekedés biztonságát szándékosan megzavaró és ezzel együtt veszélyt, előidéző cselekményeket. Az Igazságügyi Minisztérium 1952-ben és 1958-ban hivatalos jogszabály gyűjteményben foglalta össze, amely BHÖ elnevezéssel vált

¹² Az első magyar Büntető Törvénykönyv, az ún. Csemegi-kódex (1878. évi V. törvénycikk) - átvéve a német és osztrák büntető törvénykönyvi megoldást - a gondatlan emberölés, illetve gondatlan súlyos testi sértés egyik válfajaként rendelte büntetni a „közlekedési gondatlanságot”.

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

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

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

¹³ A kódex az első kodifikált magyar Btk. volt, elnevezését megfogalmazójáról, Csemegi Károly államtitkárról kapta.

¹⁴ A közlekedési bűncselekményekre vonatkozó rendelkezéseket a Kbt. különös részének IX. fejezete „A közegészség és a testi épség elleni kihágások” cím alatt tartalmazza:

¹⁵ BLASKÓ Béla, *Magyar büntetőjog - Általános rész*, Rejtjel Kiadó, Budapest, 2010., 58. o.

ismerté, ez a jogszabály gyűjtemény volt az, amely a közlekedési bűncselekményeket rendszerezte. A közlekedés veszélyeztetése, a közlekedés rendje elleni bűntett, valamint a közveszélyű rongálás a közrendet és közbiztonságot veszélyeztető bűncselekmények fejezetében (VIII. Fejezet), míg az élet vagy testi épség veszélyeztetése, a baleset áldozatának cserbenhagyása az élet, a testi épség és az egészség elleni bűncselekmények fejezetében (XIX. Fejezet) kapott helyet. További változást az 55/1953. MT rendelet az ittas járművezetés büntetendővé nyilvánítása jelentett.

Az 1961. évi Btk. a korábbi büntetőjogi szabályokhoz képest csupán annyiban jelentett újdonságot a közlekedési bűncselekmények terén, hogy önálló bűncselekményként került szabályozásra az ittas járművezetés. Ám ennek a törvénytervezetnek a kidolgozói még nem tulajdonítottak kellő jelentőséget annak, hogy a közlekedési büntetőjog törvényi tényállásainak legfőbb közös sajátossága, hogy alkalmazásának alapját a közlekedési szabályok megszegése képezi.

Az 1961. évi V. törvényt módosító és egyben kiegészítő 1971. évi 28. törvényerejű rendelet ugyancsak fontos állomást jelentett a közlekedési büntetőjog történetében, mivel a közúti közlekedésben elkövethető deliktumok tényállásait kiemelte a foglalkozás körében elkövethető veszélyeztetés keretéből, és egységes közlekedési bűncselekményi tényállásokat alkotott, azonban még mindig nem önálló cím alatt, vagy fejezetben, hanem a közbiztonság és a közrend elleni bűncselekmények fejezetén belül. Ezzel indult útjára a közlekedési büntetőjog önállósulási folyamata, amelyet az 1978. évi IV. törvény teljesített ki azzal, hogy immár külön fejezetet szentel a közlekedési bűncselekményeknek.

A felsorolt jogszabályokon kívül említést kell tenni az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM¹⁶ együttes rendeletről (KRESZ) a leginkább preferált közlekedési ágazat, a közúti közlekedés általános és különös szabályairól.

I.2. Magyarország közlekedésbiztonsági helyzete a 2012. évi statisztikai adatok alapján:

A közbiztonság¹⁷ része a közlekedésbiztonság¹⁸ is. A közúti közlekedésbiztonság egy összetett, bizonyos fokig nehezen meghatározható fogalom. Közlekedés biztonsága alatt

¹⁶ A jelenleg hatályos KRESZ számos - mindegy 40 pl. a 2/1984. (I. 29.) KM-BM e. r., a 4/1988. (VI. 30.) KM-BM e. r., a 148/1992. (XI. 12.) Kormányrendelet, az 58/2007. (III. 31.) Korm.r. - alkalommal módosult, illetőleg kiegészült. Jelenleg folyik egy új KRESZ alkotásának előkészülete, várhatóan 2014. január elsején lép hatályba.

¹⁷ A közbiztonság nem más, mint amit a szó jelent: a „köz” biztonsága, vagyis az állampolgárok mindenkori közbiztonság érzete, amely általában szubjektív, ugyanakkor ezt a szubjektivitást jellemzően a közbiztonságérzetet befolyásoló objektív események és állapotok határozzák meg. Más megfogalmazásban: közbiztonság alatt értünk olyan közállapotot, társadalmi rendet, amelyben mind az állami, társadalmi, gazdasági

olyan állapot érthető, amikor a közlekedésben résztvevők veszélyhelyzetektől, balesetveszélyes szituációktól, zavaró körülményektől mentesen közlekedhetnek.

Az ma már vitathatatlan tény, hogy nemcsak a közlekedési bűncselekmények képeznek önálló fejezetet a Büntető Törvénykönyvben, hanem – szociológiai, demográfiai jellemzőiket tekintve – az elkövetők is számos ismérv tekintetében különböznek más bűncselekmények elkövetőitől. A közvéleményben ezért is alakulhatott ki az a gyakran hangoztatott álláspont, hogy a közlekedési bűncselekmények elkövetője nem bűnöző.

A deviáns közlekedési cselekmények (és elkövetők) számának alakulását vizsgálva elkerülhetetlen párhuzamosság jelentkezik a közlekedési balesetek és e magatartások között.

A közlekedési balesetek adatainak elemzése több szempontból fontos: egyrészt rávilágítanak a leggyakrabban megsértett közlekedési szabályokra, azon szabályokra, amelyek a bűncselekmények háttérjogszabályaiként töltik ki egy-egy törvényi tényállás kereteit, és azokat konkretizálják, másrészt feltárják a baleseti okokat, s ezzel segítik a prevenció eredményesebbé tételét. Végül, de egyáltalán nem utolsó sorban, a balesetet okozók személyi jellemzői egyaránt támpontot adhatnak a jogalkotói és jogalkalmazói tevékenységhez, és szintén alapul szolgálnak az általános megelőzési stratégia kidolgozásához.¹⁹

2012. októberben váltak ismertté azok az előzetes baleseti statisztikai adatok, melyek a 2012 első 10 hónapjának közlekedésbiztonsági helyzet alakulásáról adnak számot. Az előzetes adatok egyértelműen jelzik, hogy 2010-2011 után 2012 egy újabb sikeres esztendő volt Magyarország közúti közlekedésbiztonságában.²⁰ A személysérüléssel közúti balesetek alakulásának legfőbb és legmeghatározóbb területeit érintő előzetes adatok gyakorlatilag

szervek jó hírnevét, vagyont, valamint az állampolgárok életét, testi épségét, személyes szabadságát, anyagi javait mindenki tiszteletben tartja és azt az állam - erőszakszervei útján - szavatolja.

¹⁸ Egy adott terület közlekedésbiztonságának színvonala az ott élő – közlekedő – emberek közös produktuma. Olyan termék, melynek megteremtésében, fenntartásában komoly szerep jut a rendőrségnek, a közlekedési hatóságoknak, és maguknak a közlekedőknek is. (Bíró Gyula: A közbiztonság és közlekedésbiztonság egyes kérdései, különös tekintettel a baleset- megelőzésre, Pécsi Határőr Tudományos Közlemények, Pécs, 2011. 89.-90. o.)

¹⁹ Kereszty Béla: A magyar közlekedési büntetőjog kézikönyve. KJK-Kerszöv, Budapest, 2005. 21. o.

²⁰ Hazánkban a rendszerváltás óta a baleset-megelőzés terén 2000. és 2008. évek voltak a jelentős állomások. 1990-ben 2432-en veszítették életüket hazánk közútjain és megsérült 36 788 ember. 1991-től 2000-ig évről évre jelentős csökkenés mutatkozott a halálos balesetek tekintetében. A legjobb évünk 2000., amikor „csak” 1200 ember veszítette életét. Ez is sok, mert egy falu lakossága, de ahhoz képest, hogy tíz évvel korábban még több mint duplája meghalt hazánk közútjain, ez egy óriási eredmény volt. 2008 a második ilyen fontos állomás, mert 2001. és 2007. között nem tudtunk az EU elvárásának megfelelni, 2008 az, amikor ismét jelentős csökkenés mutatkozik a közúton meghaltak számában, hiszen 262 emberrel kevesebben haltak meg hazánk közútjain, mint 2007. évben. Ez tovább folytatódott 2009-ben, de ezekhez képest is kiemelkedő a baleset megelőzés szempontjából a 2010. és 2011. év.

kivétel nélkül kedvező tendenciát mutatnak - a halálos balesetek kivételével - egészen az ittas vezetések²¹ alakulásáig.

	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011
Személy-sérülé- s közúti balesetek száma	18.505	19.686	19.976	20.957	20.777	20.977	20.635	19.174	17.864	16.248	15 827
Balesetben meghalt személyek száma	1.239	1.429	1.326	1.296	1.278	1.303	1.232	996	822	740	638

2012. január 1. és szeptember 30. között több mint 3%-kal csökkent a személysérülé-
s közúti balesetek száma, ugyanakkor 10 fővel többen haltak meg a közútjainkon.

Az elmúlt öt évet²² alapul véve **idén történt a legkevesebb személyi sérüléssel járó közúti baleset**, amennyiben az év első kilenc hónapját vesszük alapul. Egyes mutatók ugyanakkor már kedvezőtlenebbül alakultak.

A rendőrség által gyűjtött előzetes - azaz a balesetet követő 24 órás helyzetnek megfelelő - adatok alapján 2012. január 01. és szeptember 30. között összesen 11 419 személysérülé-
s közúti baleset történt, 3,12%-kal kevesebb, mint 2011. azonos időszakában (akkor 11 787 balesetet regisztráltak).

**A kedvező tendencia a súlyos, és a könnyű sérülé-
s közúti balesetek vonatkozásában mutatható ki.** A csökkenés mértéke a súlyos sérülé-
s közúti baleseteknél 4,43 % (3 434-ről 3 282-re), míg a könnyű sérülé-
s közúti balesetek vonatkozásában ennél valamivel kevesebb, azaz 2,74 % (8 020-ről 7 982-re). A háromnegyed évi mérleg alapján a halálos kimenetelű baleseteknél enyhe, 0,52%-os növekedés mérhető (385-ről 387-re). A balesetek során 2011-ben 3890 fő sérült meg súlyosan, ez 2012-ben 3715-re csökkent (-4,50). A könnyű sérülést szenvedett személyek száma 11 221-ről 10846-ra csökkent (-3,34).

²¹ 2008 óta pozitív kép rajzolódik ki az ittas járművezetés alakulásában is, ami alapvetően a rendőrség példás szolgálatteljesítésének és a zéró tolerancia elv bevezetésének köszönhető. Az ittas járművezetés elleni fellépés jegyében 2008. 01. 20-án lépett hatályba a zéró tolerancia elve, mely alapján az ittas járművezetőtől már a helyszínen elveszik a vezetői engedélyét, függetlenül az ittasság mértékétől. Január 20. és december 30. között összesen 7963 jogosítvány helyszíni elvételére került sor, az elvett engedélyek 96 százalékát (7654) magyar, négy százalékát (309) külföldi hatóság állította ki. (Úton, A közlekedési szolgáltatók szakmai lapja. 2009/1-2., 17. o.)

Korinek László írja remek összegző tanulmányában: „A nulla (zéró) tolerancia elve és rendőrségi gyakorlata a probléma-orientált rendőrséghez hasonlóan a közösségi rendőrség eszmekörében jött létre, de attól szintén elkülönült, sőt: bizonyos kérdésekben azzal szembe is helyezkedett. Az irányzat kimunkálója és egyben gyakorlati meghonosítója, William Bratton, volt new york-i rendőrfőnök mindig is hangsúlyozta a közösségi rendőrségi gyökereket...” (KORINEK László, *Nomádok és letelepedettek - gondolatok a közösségi bűnmegelőzésről*, Jogtudományi Közlöny, 2006/ 7-8., 247-267. o.)

²² Személyi sérülé-
s közúti közlekedési balesetek alakulása az elmúlt öt év első tíz hónapjában: 2008: 14 317, 2009: 13 414, 2010: 12 231, 2011: 11 787, 2012: 11 419.

A halálos balesetek alakulásával megegyezően a közúti balesetben meghalt személyek számában is növekedés tapasztalható. Az áldozatok számának tavaly szeptember végi 426 főről 436 főre történő emelkedése 2,36%-os növekedésnek felel meg. Ezáltal kijelenthető, hogy 10 fővel többen veszítették életüket hazánk közútjain, mint tavaly ilyenkor.

Az ittasan okozott személyi sérüléssel járó közúti balesetek számában is enyhe növekedés tapasztalható, hiszen a tavalyi 1 205-tel szemben idén szeptember végéig 1 209 ittas baleset történt (a növekedés 0,33%). Ennek megfelelően az ittasan okozott baleseteknek az összes személysérüléssel járó közúti baleseten belüli aránya 10,02 %-ról 10,06 %-ra nőtt.

A közúti balesetek legfőbb okai az elmúlt hónapokban nem változtak. A személyi sérüléssel járó balesetek 27 %-ának a hátterében a gyorsítás áll (3 040 baleset), az elsőbbségi jog megsértése miatt 2 642 baleset (részaránya 23 %), a kanyarodási szabályok megszegése miatt pedig 1 735 baleset (részaránya 15 %) történt.

A közúti balesetek túlnyomó részét, mintegy 57 % -át a személygépkocsi vezetők okozták, bár megjegyzendő, hogy a közúti forgalmon belüli aránya ennek a közlekedői csoportnak a legmagasabb. A tehergépkocsi vezetők a balesetek 9 %-ának, az autóbuszvezetők pedig az összes baleset 1 %-ának az okozásáért felelősek.

A kerékpárosoknak a balesetet okozók körében betöltött aránya az első kilenc hónapban 14 %-os (1 594 balesetet okoztak kerékpárral), ami továbbra is kimagasló értéknek tekinthető.

A „motoros” kétkerekűek vezetői - a segédmotor kerékpárosok és a motorkerékpárosok - összesen 1 261 balesetet okoztak, azaz kevesebbet, mint a kerékpárosok.²³



²³ További adatok lásd. <http://baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=626>

II. A KÖZLEKEDÉSI BŰNCSELEKMÉNYEK FOGALMI KÖRE, A BIZONYÍTÁS TÁRGYA, A BIZONYÍTANDÓ TÉNYEK KÖRE

II.1. A közlekedési bűncselekmények történeti fejlődése:

Míg korábban a jogalkotó e bűncselekményeket a közrend, közbiztonság elleni bűncselekmények között helyezte el, az 1978 évi (régi) Büntető Törvénykönyvünk, elismerve a közlekedés biztonságához fűződő jelentős társadalmi érdekeket, önálló fejezetben foglalkozik e delictumokkal.²⁴ A büntetőjogi védelem fontosságát bizonyítja az is, hogy a fejezet közvetlenül a személy elleni bűncselekmények után következik. Motorizált társadalmunkban egyre fontosabb követelmény a biztonságos közlekedés; e bűncselekmények jogi tárgya az ehhez fűződő társadalmi érdek. Az elsődleges jogtárgy sértésen túl, azonban szinte minden közlekedési bűncselekmény sérti, vagy veszélyezteti a közlekedésben résztvevők életét, testi épségét, egészségét, vagyis a közlekedési szabály megsértése közvetve eredményezheti az utóbb felsorolt jogi tárgyak veszélyeztetését vagy sértését. A fejezetben szorosan összefonódik közlekedés biztonságához és az élet-, testi épség-, egészséghez fűződő társadalmi érdek. A fejezetnek a törvényben elfoglalt helye, a fentiekén túl, magyarázható azzal is, hogy az 1980-as évektől a közlekedési morál rendkívül alacsony, s a közlekedési bűncselekmények száma emelkedő tendenciát mutatott, szerencsére 2008-tól ismét jelentős csökkent

A régi Btk. X. fejezete (közlekedési bűncselekmények) hét²⁵ bűncselekmény törvényi tényállását tartalmazta, melyekhez szorosan kapcsolódott a régi Btk. XII. fejezetéből a segítségnyújtás elmulasztásának bűncselekménye.

II.2. Az új Büntető Törvénykönyvből²⁶ a közlekedési bűncselekmények rövid ismertetése

II.2.1. Az új közlekedési bűncselekményekről általában

- Tett arányos és következetes büntetőjogi kódex került az Országgyűlés elé, miután széleskörű társadalmi és szakmai egyeztetéseket követően 2012. 04. 27-én elfogadta a Kormány az új Btk. tervezetét.

²⁴ Blaskó-Miklós-Pallagi-Schubauer-Zentai (továbbiakban: Blaskó): Büntetőjog Különös rész I. RTF-Rejtjel Kiadó, Bp., 2008. 99. o.

²⁵ A régi Btk. hét közlekedési bűncselekményből plusz értelmező rendelkezésből állt.

²⁶ 2012. június 25-én fogadta el az Országgyűlés az új Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényt. (Kihirdetve: Magyar Közlöny 2012. évi 92. szám, 2012. július 13.)

- Az új büntetőjogi kódex az alapvető értékeink megfelelő védelme mellett hatékony választ ad az elmúlt harminc évben, a jelenlegi Btk. hatályba lépése óta átalakult bűnözési jellemzőkre is.
- **Tovább szigorodik a közlekedési bűncselekmények²⁷ szankcionálása.**

Egyik lényeges szigorítás, hogy ittas járművezetés esetén kevesebb alkohol elfogyasztása is elegendő lesz a bűncselekmény megvalósulásához. Ráadásul ittas vagy bódult állapotban történő járművezetés esetén **kötelezően alkalmazandó büntetés lesz a járművezetéstől eltiltás**. Egyszerűsít az eddigi szabályokon, hogy nem alkoholos befolyásoltságot kell mérni, hanem egyszerűen azt, hogy valakinek van a szervezetében bizonyos véralkohol-, illetve légalkohol-koncentrációnál nagyobb értéket eredményező alkohol (és ez független attól, hogy ennek rá milyen hatása van). A jelenlegi Btk. szabályozás szerint az követi el az ittas járművezetés bűncselekményt, aki a tényállásban meghatározott közlekedési eszközöket szeszes italtól (vagy a vezetési képességére hátrányosan ható szertől) befolyásolt állapotban vezeti. A befolyásoltságot az igazságügyi orvosszakértő segítségével lehet (kell) bizonyítani.

II.2.2. A közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény

Régi Btk. 184. § (1) Aki közlekedési útvonal, jármű, üzemi berendezés vagy ezek tartozéka megrongálásával vagy megsemmisítésével, akadály létesítésével, közlekedési jelzés eltávolításával vagy megváltoztatásával, megtévesztő jelzéssel, közlekedő jármű vezetője ellen erőszak vagy fenyegetés alkalmazásával, avagy más, hasonló módon a vasúti, légi, vízi vagy közúti közlekedés biztonságát veszélyezteti, büntetett követ el, és három évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

(2) A büntetés

- a) öt évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény súlyos testi sértést,
- b) két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény maradandó fogyatékossgot, súlyos egészségromlást, vagy tömegszerencsétlenséget,
- c) öt évtől tíz évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény halált,
- d) öt évtől tizenöt évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény halálos tömegszerencsétlenséget okoz.

²⁷ XXII. Fejezet "A közlekedési bűncselekmények" alá tartoznak: A közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény, Vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetése, Közúti veszélyeztetés, Közúti baleset okozása, Járművezetés ittas állapotban, Járművezetés bódult állapotban, Járművezetés tiltott átengedése, Cserbenhagyás

(3) Aki az (1) bekezdésben meghatározott bűncselekményt gondatlanságból követi el, vétség miatt egy évig terjedő szabadságvesztéssel, közérdekű munkával vagy pénzbüntetéssel, a (2) bekezdésben meghatározott esetekben, az ott tett megkülönböztetéshez képest, két évig, három évig, öt évig, illetve két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

(4) A büntetés korlátlanul enyhíthető - különös méltánylást érdemlő esetben mellőzhető - azzal szemben, aki a veszélyt, mielőtt abból káros következmény származott volna, önként megszünteti.

A jogi tárgy: a vasúti, légi, a vízi és a közúti közlekedés biztonsága. A felsorolt jogi tárgyakat veszélyeztető magatartások közvetve sértik a közlekedésben résztvevő személyek életét, testi épségét, de sérthetik a vagyonbiztonságot is, mivel a rongálás minden esetben állagsérelemmel is jár.

Az elkövetési tárgy: közlekedési útvonal, jármű, üzemi berendezés, üzemi berendezés tartozéka, közlekedési jelzés.

Az elkövetési magatartás: a felsorolás nem taxatív.

Közlekedési útvonal, jármű, üzemi berendezés, vagy ezek tartozékának megrongálása. A jogalkotó ez esetben a rongálást, mint elkövetési magatartást leszűkíti a felsorolt tárgyakra. Ha a rongálást az elkövető úgy valósítja meg, hogy pl. a közlekedő vasúti kocsiban letépi a függönyt, felszabdálja az üléseket, vagyon elleni bűncselekményt kell megállapítani, mert e magatartás közvetlenül nincs hatással a közlekedés biztonságára.

Akadály létesítése: minden olyan közlekedési útvonalon elhelyezett, vagy otthelyezett tárgy, dolog, amely a közlekedés biztonságára, illetve a közlekedésben résztvevőkre veszélyt jelent.

Közlekedési jelzés eltávolítása, vagy megváltoztatása: fokozott veszélyt jelent, pl. egy „stop tábla eltávolítása” bármilyen célból történik is.

Közlekedő jármű vezetője elleni erőszak vagy fenyegetés alkalmazásával: ezen elkövetési magatartás csak akkor valósul meg, ha ténylegesen a közlekedésben résztvevő jármű vezetője ellen irányul.

Más hasonló módon történő elkövetés: ide tartozik minden olyan elkövetési magatartás, amely valamilyen negatív hatással van a közlekedés biztonságára, de nem sorolható a fenti elkövetési magatartások közé.

Az eredmény: a vasúti, légi, vízi vagy a közúti közlekedés biztonságának veszélyeztetése. A veszély ez esetben olyan állapot, amely magában foglalja a közlekedési baleset bekövetkezésének lehetőségét, vagyis az eredmény: közvetlen veszély.

Az okozati összefüggés: minden esetben vizsgálni kell, hogy fennáll-e az elkövetési magatartás és az eredmény között az okozati összefüggés, vagyis a cselekmény alkalmas-e a közlekedés biztonságának veszélyeztetésére.

Az alany: bárki lehet, aki az általános alannyá válás feltételeinek megfelel, s nem áll valamelyik közlekedési ágazat szabályainak hatálya alatt, vagyis a bűncselekményt csak úgynevezett extraneus (kívülálló személy) követheti el, aki ebben a vonatkozásban speciális tettes.²⁸ Nem zárja ki az alannyá válást, ha pl. vasúti közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény elkövetője a közúti közlekedés szabályainak hatálya alatt áll. Ő ugyanis a vasúti közlekedés szempontjából kívülállónak kell tekintendő.

A bűnösség: a bűncselekmény alapeset csak szándékosan követhető el. Az elkövető szándékának át kell fognia a közlekedés biztonságának veszélyeztetését, mint eredményt. A Legfelsőbb Bíróság BK 123-as számú állásfoglalása szerint ugyanis a szándékos veszélyeztetési bűncselekményeknél a szándéknak minden esetben ki kell terjednie a veszélyhelyzet előidézésére (limitált veszély). A minősített alakzatokban az elkövetőnek kizárólag gondatlansága terjedhet ki.

Minősített esetek: a bűncselekmény minősített esetei a (2) bekezdés tartalmazza definiálva a büntetőjogi következményeket aszerint, hogy az elkövetési magatartással okozati összefüggésben a közlekedés biztonságának a veszélyeztetésen túl milyen konkrét sérelem következett be.

Új Btk.²⁹ 232. § (1) Aki közlekedési útvonal, jármű, üzemi berendezés vagy ezek tartozéka megrongálásával vagy megsemmisítésével, akadály létesítésével, közlekedési jelzés eltávolításával vagy megváltoztatásával, megtévesztő jelzéssel, közlekedő jármű vezetője ellen erőszak vagy fenyegetés alkalmazásával vagy más hasonló módon más vagy mások életét vagy testi épségét veszélyezteti³⁰, büntetett miatt három évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

(2) A büntetés

a) egy évtől öt évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény súlyos testi sértést,

b) két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény maradandó fogyatékossgot, súlyos egészségromlást vagy tömegszerencsétlenséget,

²⁸ Blaskó: i.m. 103. o.

²⁹ M A G Y A R K Ö Z L Ö N Y • 2012. évi 92. szám

³⁰ A régi Btk. 184. szakaszában a bűncselekmény tényállása a veszély reális, objektív lehetőségének a fennállását, az új Btk. 232. szakasza ettől eltérően már az absztrakt veszély fennállását - más vagy mások életét vagy testi épségét veszélyezteti - is megkívánja.

- c) öt évtől tíz évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény halált,
- d) öt évtől tizenöt évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény kettőnél több ember halálát okozza, vagy halálos tömegszerencsétlenséget okoz.
- (3) Aki az (1) bekezdésben meghatározott bűncselekményre irányuló előkészületet követ el, vétség miatt egy évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.
- (4) Aki az (1) bekezdésben meghatározott bűncselekményt gondatlanságból követi el, vétség miatt egy évig terjedő szabadságvesztéssel, a (2) bekezdésben meghatározott esetekben, az ott tett megkülönböztetés szerint két évig, három évig, egy évtől öt évig, illetve két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.
- (5) A büntetés korlátlanul enyhíthető – különös méltánylást érdemlő esetben mellőzhető – azzal szemben, aki a veszélyt, mielőtt abból káros következmény származott volna, önként megszünteti.

II.2.3. Vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetése

Régi Btk. 185. § (1) Aki a vasúti, a légi vagy a vízi közlekedés szabályainak megszegésével más vagy mások életét vagy testi épségét veszélyezteti, büntetett követ el, és három évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

(2) A büntetés

- a) öt évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény súlyos testi sértést,
- b) két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény maradandó fogyatékossgot, súlyos egészségromlást, vagy tömegszerencsétlenséget,
- c) öt évtől tíz évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény halált,
- d) öt évtől tizenöt évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény halálos tömegszerencsétlenséget okoz.

(3) Aki az (1) bekezdésben meghatározott bűncselekményt gondatlanságból követi el, vétség miatt egy évig terjedő szabadságvesztéssel, közérdekű munkával vagy pénzbüntetéssel, a (2) bekezdésben meghatározott esetekben az ott tett megkülönböztetéshez képest, két évig, három évig, öt évig, illetve két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

(4) A büntetés korlátlanul enyhíthető - különös méltánylást érdemlő esetben mellőzhető - azzal szemben, aki a veszélyt, mielőtt abból káros következmény származott volna, önként megszünteti.

A jogi tárgy: A vasúti, légi vagy vízi közlekedésben résztvevők életéhez, testi épségéhez fűződő társadalmi érdek, illetve, a vasúti, légi vízi közlekedés biztonsága.

Az elkövetési magatartás: a vasúti, légi, vagy vízi közlekedési szabályok megszegése. Ezek a szabályok az egyes közlekedési ágazatokra vonatkozó speciális rendelkezések, szakmai előírások, túlnyomó részükben biztonsági szabályok. A vasúti, légi, vagy vízi közlekedési szabályok nemcsak a járművezetőkre tartalmazznak rendelkezéseket, hanem ide értendők, mindazok az előírások, szabályok is, melyek pl. a váltókezelő vagy forgalmi szolgálattevő tevékenységre vonatkoznak, ezek a tevékenységek ugyanis közvetlenül kapcsolatban vannak a forgalommal, s így kihatással lehetnek a közlekedés biztonságára.

A passzív alany: más, vagy mások, illetve egy, vagy több személy, aki veszélybe kerül, vagy sérülést szenved.

Az eredmény: más, vagy mások életének, testi épségének veszélyeztetése. A bűncselekmény befejezéséhez elegendő a távoli veszély az úgynevezett absztrakt veszély bekövetkezése is. Amennyiben a szabályszegés és az absztrakt veszély lehetősége között az okozati összefüggés megállapítható, a cselekmény befejezett. A kísérlet e bűncselekménynél az eredmény jellegéből adódóan fogalmilag kizárt.

Az alany: speciális, azaz csak olyan személy lehet, aki a vasúti, a légi vagy a vízi közlekedés szabályainak hatálya alatt áll.

A bűnösség: a bűncselekmény alapesete csak szándékosan követhető el, vagyis az elkövető szándékának át kell fognia a közlekedési szabályszegés eredményét is. A bűncselekmény gondatlan alakzatát a (3) bekezdés fogalmazza meg, ez a gondatlanság bármelyik formájával, tudatos, vagy hanyag gondatlansággal is megvalósulhat.

Minősített esetek: a felsorolás a súlyos testi sértés okozásával kezdődik, értelemszerűen a könnyű testi sértés okozása az alaptényállás megállapítására alkalmas. A minősített esetekben felsorolt sértő eredményekre az elkövetőnek csak a gondatlansága terjedhet ki.

Új Btk. 233.³¹ § (1) Aki a vasúti, a légi vagy a vízi közlekedés szabályainak megszegésével más vagy mások életét vagy testi épségét veszélyezteti, büntetett miatt három évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

(2) A büntetés

a) egy évtől öt évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény súlyos testi sértést,

b) két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény maradandó

fogyatékossgot, súlyos egészségromlást vagy tömegszerencsétlenséget,

³¹ Az új Btk. tényállásában a vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetésének testi sértő eredményt tartalmazó első minősített esete egy évtől öt évig, ami szigorítást jelent a régi Btk. - hoz képest.

- c) öt évtől tíz évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény halált,
- d) öt évtől tizenöt évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény kettőnél több ember halálát okozza, vagy halálos tömegszerencsétlenséget okoz.

(3) Aki az (1) bekezdésben meghatározott bűncselekményt gondatlanságból követi el, vétség miatt egy évig terjedő szabadságvesztéssel, a (2) bekezdésben meghatározott esetekben az ott tett megkülönböztetés szerint két évig, három évig, egy évtől öt évig, illetve két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

(4) A büntetés korlátlanul enyhíthető – különös méltánylást érdemlő esetben mellőzhető – azzal szemben, aki a veszélyt, mielőtt abból káros következmény származott volna, önként megszünteti.

II.2.4. Közúti veszélyeztetés

Régi Btk. 186. § (1) Aki a közúti közlekedés szabályainak megszegésével más vagy mások életét vagy testi épségét közvetlen veszélynek teszi ki, büntetést követ el, és három évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

(2) A büntetés

- a) öt évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény súlyos testi sértést,
- b) két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény maradandó fogyatékossgot, súlyos egészségromlást, vagy tömegszerencsétlenséget,
- c) öt évtől tíz évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény halált,
- d) öt évtől tizenöt évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény kettőnél több ember halálát okozza, vagy halálos tömegszerencsétlenséget okoz.

A jogi tárgy: közlekedés biztonsága, illetve a más vagy mások életének, testi épségének sérthetetlenségéhez fűződő társadalmi érdek.

A passzív alany: egy, vagy több ember, aki veszélybe került, vagy sérülést szenvedett.

Az elkövetési magatartás: a közúti közlekedési szabályok szándékos megszegése, melyekre vonatkozóan a KRESZ ad iránymutatást. A közúti veszélyeztetés szándékos közlekedési bűncselekmény.

Az eredmény: az élet, vagy testi épség közvetlen veszélye. A közvetlen veszély személyre és helyzetre konkretizált olyan állapot, amikor a személyi sérülés nagy valószínűséggel bekövetkezhet, de az eredmény még elkerülhető. Mint minden eredmény bűncselekménynél a konkrét közlekedési szabályszegés és a közvetlen veszély közötti okozati összefüggést vizsgálni kell, mert csak ennek megléte esetén állapítható meg a büntetőjogi felelősség.

Az alany: tettesként csak olyan személy lehet, aki a közúti közlekedési szabályok hatálya alatt áll, pontosabban a jármű vezetője.

Bűnösség: a cselekmény alapesete csak szándékosan valósítható meg. A szándéknak mind a közlekedési szabályszegésre, mind a közvetlen veszélyre ki kell terjednie. Szándékos a szabályszegésre, ha az elkövető a KRESZ előírásaival ellentétesen cselekszik, s felismeri, hogy e cselekmény alkalmas, vagy mások veszélyeztetésére. Az eredményre kiterjedő szándék pedig azt jelenti, hogy az elkövető kívánja a közeli meghatározott konkrét személyre vagy személyekre kiható, s esetleg sérüléseket is okozó helyzet megteremtését.

Minősített esetek: a minősített alakzatok megegyeznek a korábban tárgyalt közlekedési bűncselekményekkel, kivéve azt az esetet, amikor a jogalkotó minősítő körülményként értékeli a kettőnél több ember halálát.

Új Btk. 234.³² § (1) Aki a közúti közlekedés szabályainak megszegésével közúton vagy közforgalom elől el nem zárt magánúton más vagy mások életét vagy testi épségét közvetlen veszélynek teszi ki, büntetett miatt három évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

(2) A büntetés

- a) egy évtől öt évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény súlyos testi sértést,
- b) két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény maradandó fogyatékossgot, súlyos egészségromlást vagy tömegszerencsétlenséget,
- c) öt évtől tíz évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény halált,
- d) öt évtől tizenöt évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény kettőnél több ember halálát okozza, vagy halálos tömegszerencsétlenséget okoz.

II.2.5. Közúti baleset okozása

Régi Btk. 187. § (1) Aki a közúti közlekedés szabályainak megszegésével másnak vagy másoknak gondatlanságból súlyos testi sértést okoz, vétséget követ el, és egy évig terjedő szabadságvesztéssel, közérdekű munkával vagy pénzbüntetéssel büntetendő.

(2) A büntetés

³² Jelentős változás a régi Btk. 186. szakaszához viszonyítva, hogy a közúti veszélyeztetés tényállását kiegészíti, így lehetőség nyílik arra, hogy a gyakorlatban gyakran megvalósuló közúti veszélyeztetés személyi sérüléssel nem járó alapesete közforgalom elől el nem zárt magánúton (pl. hipermarketek, illetve benzinkutak parkolójában és szervízútján) is elkövethető lesz. Ez a jövőben közúti veszélyeztetésnek minősül.

a) három évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény maradandó fogyatékoságot, súlyos egészségromlást vagy tömegszerencsétlenséget,

b) egy évtől öt évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény halált,

c) két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény kettőnél több ember halálát okozza, vagy halálos tömegszerencsétlenséget okoz.

A jogi tárgy: közlekedés biztonsága, illetve a más vagy mások életének, testi épségének sérthetlenségéhez fűződő társadalmi érdek.

Az elkövetési magatartás: a közúti közlekedési szabályok megszegése, amely történhet tevással, és mulasztással is. Amennyiben az elkövető a közúti közlekedés valamely konkrét szabályát szándékosan vagy gondatlanul megszegi, s ezzel másnak, vagy másoknak az életét, testi épségét közvetlen veszélynek teszi ki, vagy könnyű testi sértést okoz, közlekedési szabálysértést követ el. Az elkövetőnek e magatartását akkor értékeli vétségként a jogszabály, ha ezzel súlyos testi sértést idéz elő. Míg a közúti veszélyeztetésnél a súlyos testi sértés, mint eredmény már minősítő körülmény, jelen esetben alapeseti tényállási elem.³³

Az eredmény: a súlyos testi sértés (Btk. 170. §)

Az alany: tettesként csak olyan személy lehet, aki a közúti közlekedési szabályok hatálya alatt áll, pontosabban a jármű vezetője.

A bűnösség: A közúti baleset okozása esetén az elkövetőt már az alapeseti eredmény tekintetében is minden esetben gondatlanság terheli annak ellenére, hogy az elkövetési magatartás, vagyis a konkrét szabályszegés, s a bűnösség mindkét formájával megvalósulhat. Luxuria állapítható meg, ha az elkövető előre látja, hogy a konkrét közlekedési szabályszegéssel másnak, vagy másoknak súlyos testi sértést okozhat, de bízik saját képességeiben, ügyességében, netán a sértett jó reflexeiben, s így idézi elő az eredményt. Negligentia akkor állapítható meg, ha az elkövető nincs tudatában az adott közlekedési szituációnak, nem tudja, hogy közlekedési szabályt szeg és hogy ezzel milyen veszélyhelyzetet teremt – feltéve – ha a szabályos közlekedés esetén a baleset elkerülhető lett volna. A szabályszegés szándékos, vagy gondatlan volta azonban nincs kihatással a bűnösség alakzatára, ugyanis ha a szabályszegéshez nem társul eredmény, vagy azt csak könnyű testi sértés követte csak szabálysértés valósul meg. A vétség megállapításának – az okozati összefüggés meglétéén túl – további feltétele, hogy az elkövetőt az eredmény vonatkozásában legalább gondatlanság terhelje.

³³ Blaskó:i.m. 110.111. o.

Minősített esetek: megegyeznek a közúti veszélyeztetésnél tárgyaltakkal, de figyelemmel a bűnösség fokára a kilátásba helyezett büntetési tételek alacsonyabbak.

Új Btk. 235.³⁴ § (1) Aki a közúti közlekedés szabályainak megszegésével másnak vagy másoknak gondatlanságból súlyos testi sértést okoz, vétség miatt egy évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

(2) A büntetés

- a) három évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény maradandó fogyatékoságot, súlyos egészségromlást vagy tömegszerencsétlenséget,
- b) egy évtől öt évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény halált,
- c) két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény kettőnél több ember halálát okozza, vagy halálos tömegszerencsétlenséget okoz.

II.2.6. Járművezetés ittas vagy bódult állapotban

Régi Btk. 188. § (1) Aki szeszes italtól befolyásolt állapotban vagy a vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatt vasúti vagy légi járművet, valamint gépi meghajtású vízi járművet vagy úszó munkagépet, avagy közúton gépi meghajtású járművet vezet, vétséget követ el, és egy évig terjedő szabadságvesztéssel, közérdekű munkával vagy pénzbüntetéssel büntetendő.

(2) A büntetés büntett miatt

- a) három évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény súlyos testi sértést,
- b) öt évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény maradandó fogyatékoságot, súlyos egészségromlást, vagy tömegszerencsétlenséget,
- c) két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény halált,
- d) öt évtől tíz évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény kettőnél több ember halálát okozza, vagy halálos tömegszerencsétlenséget okoz.

(3) Aki szeszes italtól befolyásolt állapotban vagy a vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatt nem gépi meghajtású vízi jármű vagy úszó munkagép, avagy közúton nem

³⁴ Véleményem szerint sajnós, hogy az Országgyűlés nem fogadta el, ami az előterjesztésben szerepelt, mely szerint a közúti baleset okozása tényállás úgy módosult volna, hogy bizonyos közlekedési forgalmi szabályszegések, - pl. gyorshajtás, kijelölt gyalogos átkelőhelyen haladó gyalogosnak nem adta meg az elsőbbséget és elgázolta stb. - amelyek gyakori és tipikus baleseti okká váltak, kiemelt minősítő körülményként lettek volna értékelendők.

gépi meghajtású jármű vezetésével a (2) bekezdésben meghatározott következményt idézi elő, az ott tett megkülönböztetés szerint büntetendő.

A jogi tárgy: a közlekedés biztonságához fűződő társadalmi érdek, valamint közvetve a személy és vagyonbiztonság.

Elkövetési magatartások: - vasúti, vagy légi jármű vezetése, - gépi meghajtású vízi jármű, vagy úszó munkagép vezetése, avagy - közúton gépi meghajtású jármű vezetése szeszes italtól vagy vezetési képességre hátrányosan ható szertől befolyásolt állapotban. A bűncselekmény akkor befejezett, ha a járművezető a gépjárművet mozgásba hozza, s a folyamatos haladása alkalmassá teszi.

Az alany: az a járművezető, aki szeszes italtól befolyásolt, vagy vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatt vezeti a korábban felsorolt járműveket. A szeszes italtól befolyásoltság megállapítása, egy az orvostudomány és a bírói gyakorlat által elfogadott, objektív mérce alapján történik. Eszerint, ha az elkövető vérében a véralkohol koncentráció eléri, vagy meghaladja a 0,8 ezreléket, meg kell állapítani az ittas járművezetést. Akkor is meg kell állapítani a szeszes italtól befolyásolt állapotot, ha a véralkohol koncentráció 0,8 ezrelék alatt van ugyan, de a 0,5 ezreléket meghaladja, s a klinikai tünetek alapján az orvos szakértő következtetni tud az elkövető ittaságára (pl. az elkövető dülöngél). Ekkor már jelentősége lehet az egyén alkoholtűrő képességének is. Ha a klinikai tünetek nem állapíthatók meg, az elkövető 0,8 ezrelék alatti véralkohol koncentráció esetén szabálysértést valósít meg. Az úgynevezett posztalkoholos állapotban történő vezetés is megalapozhatja a büntetőjogi felelősségre vonást. A vezetési képességre hátrányosan ható szerek fogalmát sem a jogszabály, sem a miniszteri indoklás nem magyarázza. Feltehetőleg ezek közé sorolhatóak a kábítószeres, a pszichotrop anyagok, a kábító hatású anyagok, vagy gyógyszerek. Ha az elkövető nincs tisztában a gyógyszer negatív hatásával a vezetői képességre, tévedés címén kizárható a büntethetősége.³⁵

A bűnösség: az alapeseti tényállás szándékos bűncselekmény. A szándékosság annak tudatát jelenti az elkövető részéről, hogy ő szeszesitalt, vagy a vezetési képességre hátrányosan ható szert fogyaszt és ilyen állapotban fog járművet vezetni. Ha az ilyen állapotban lévő vezető balesetet idéz elő, az alaki bűncselekmény átalakul eredmény bűncselekménnyé.

Minősített esetek: megegyeznek a korábban tárgyalt közlekedési bűncselekmények minősített eseteivel.

II.2.6.1. Járművezetés ittas állapotban

³⁵ Blaskó: i.m.115. o.

Új Btk. 236.³⁶ § (1) Aki ittas állapotban vasúti vagy légi járművet, gépi meghajtású úszólétesítményt vagy közúton, illetve közforgalom elől el nem zárt magánúton gépi meghajtású járművet vezet, vétség miatt két évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

(2) A büntetés büntett miatt

- a) három évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény súlyos testi sértést,
- b) egy évtől öt évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény maradandó fogyatékoságot, súlyos egészségromlást vagy tömegszerencsétlenséget,
- c) két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény halált,
- d) öt évtől tíz évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény kettőnél több ember halálát okozza, vagy halálos tömegszerencsétlenséget okoz.

(3) Aki ittas állapotban nem gépi meghajtású úszólétesítmény vagy közúton, illetve közforgalom elől el nem zárt magánúton nem gépi meghajtású jármű vezetésével a (2) bekezdésben meghatározott következményt idézi elő, az ott tett megkülönböztetés szerint büntetendő.

II.2.6.2. Járművezetés bódult állapotban

Új Btk. 237. § (1) Aki a szeszes ital fogyasztásából származó alkohol kivételével vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatt vasúti vagy légi járművet, gépi meghajtású úszólétesítményt vagy közúton, illetve közforgalom elől el nem zárt magánúton gépi meghajtású járművet vezet, vétség miatt két évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

(2) A büntetés büntett miatt

- a) három évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény súlyos testi sértést,
- b) egy évtől öt évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény maradandó fogyatékoságot, súlyos egészségromlást vagy tömegszerencsétlenséget,
- c) két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény halált,
- d) öt évtől tíz évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény kettőnél több ember halálát okozza, vagy halálos tömegszerencsétlenséget okoz.

³⁶ Értelmező rendelkezések: a Btk. 236. § és 238. § alkalmazásában ittas állapotban lévő személy az, akinek a szervezetében 0,50 gramm/liter ezrelék véralkohol-, illetve 0,25 milligramm/liter ezrelék levegőalkohol-koncentrációnál nagyobb értéket eredményező szeszes ital fogyasztásából származó alkohol van. Fontos változás az is, hogy közforgalom elől el nem zárt magánúton is el lehet követni a bűncselekményt. Jónak tartom, hogy külön választották a járművezetés ittas állapotban történő vezetését a bódult állapottól.

(3) Aki a szeszes ital fogyasztásából származó alkohol kivételével vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatt nem gépi meghajtású úszólétesítmény, vagy közúton, illetve közforgalom elől el nem zárt magánúton nem gépi meghajtású jármű vezetésével a (2) bekezdésben meghatározott következményt idézi elő, az ott tett megkülönböztetés szerint büntetendő.

II.2.7. Járművezetés tiltott átengedése

Régi Btk. 189. § (1) Aki vasúti vagy légi jármű, valamint gépi meghajtású vízi jármű vagy úszó munkagép, avagy közúton gépi meghajtású jármű vezetését szeszes italtól befolyásolt állapotban levő vagy a vezetésre egyéb okból alkalmatlan személynek engedi át, vétséget követ el, és egy évig terjedő szabadságvesztéssel, közérdekű munkával vagy pénzbüntetéssel büntetendő.

(2) A büntetés büntett miatt

a) három évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény maradandó fogyatékoságot, súlyos egészségromlást vagy tömegszerencsétlenséget,

b) öt évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény halált,

c) két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény kettőnél több ember halálát okozza, vagy halálos tömegszerencsétlenséget okoz.

A jogi tárgy: a vasúti, légi, közúti közlekedés biztonságához fűződő társadalmi érdek, a személy és vagyonbiztonság.

Az elkövetési magatartás: a jármű vezetésének átengedése olyan személy részére, aki ittas állapotban van, vagy a vezetésre egyéb okból alkalmatlan.

Az alany: tettesként az, aki a járművel rendelkezik, annak tulajdonosa, üzemeltetője, birtokosa, vagy használója.

A bűnösség: a bűncselekmény csak szándékosan követhető el.

Minősített esetek: A minősítő eredményekért az átengedő büntetőjogi felelőssége csak akkor állapítható meg, ha az eredmény vonatkozásában legalább gondatlanság terheli.

Új Btk. 238. § (1) Aki vasúti vagy légi jármű, gépi meghajtású úszólétesítmény vagy közúton, illetve közforgalom elől el nem zárt magánúton gépi meghajtású jármű vezetését

ittas vagy bódult állapotban lévő személynek, illetve a vezetésre egyéb okból alkalmatlan személynek átengedi, vétség miatt egy évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

(2) A büntetés büntett miatt

- a) három évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény maradandó fogyatékoságot, súlyos egészségromlást vagy tömegszerencsétlenséget,
- b) egy évtől öt évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény halált,
- c) két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény kettőnél több ember halálát okozza, vagy halálos tömegszerencsétlenséget okoz.

II.2.8. Cserbenhagyás

Régi Btk. 190. § Ha a közlekedési balesettel érintett jármű vezetője a helyszínen nem áll meg, illetve onnan eltávozik, mielőtt meggyőződne arról, hogy valaki megsérült-e, avagy az életét vagy testi épségét közvetlenül fenyegető veszély miatt segítségnyújtásra szorul-e, amennyiben súlyosabb bűncselekmény nem valósul meg, vétséget követ el, és egy évig terjedő szabadságvesztéssel, közérdekű munkával vagy pénzbüntetéssel büntetendő.

A jogi tárgy: a közlekedés biztonsága, a közlekedésben résztvevők élete, testi épsége.

Az elkövetési magatartás: mulasztás. A KRESZ 55. § (1) bekezdés kötelezően írja elő, hogy a közlekedési balesettel érintett jármű vezetőjének a helyszínen meg kell állni. A helyszín idő előtti elhagyása, amennyiben csak dologi kárral járt a baleset, szabálysértés megállapítást vonja maga után. A jogszabály az elkövetőnek két kötelezettséget ír elő, a helyszínen történő megállás kötelezettségét, valamint meggyőződési kötelezettséget arról, hogy van-e sérült, vagy segítségre szoruló. Amennyiben volt sérült, nem cserbenhagyást, hanem a segítségnyújtás elmulasztását kell megállapítani az elkövető terhére.³⁷

Az alany: a közlekedési balesettel érintett jármű vezetője, tehát a tettes speciális.

A bűnösség: a bűncselekmény csak szándékosan követhető el. Az a körülmény, hogy az elkövető a helyszínen nem állt meg, de később a helyszínre visszatért a büntetőjogi felelősséget nem érinti, e körülmény csak a büntetés kiszabásánál értékelhető.

Új Btk. 239.³⁸ § Ha a közlekedési balesettel érintett jármű vezetője a helyszínen nem áll meg, illetve onnan eltávozik, mielőtt meggyőződne arról, hogy valaki megsérült-e, illetve az életét

³⁷ Blaskó: i.m. 119. o.

³⁸ E tényállás megegyezik a régi hatályos szöveggel. Jónak tartottam a korábbi tervezetet: „A megállási vagy meggyőződési kötelezettség elmulasztása” bűncselekmény megnevezését, mely megfelel a valóságnak, tükrözte volna a bűncselekmény elkövetésének két formáját. Korábban engem is érdekelt a cserbenhagyás

vagy testi épségét közvetlenül fenyegető veszély miatt segítségnyújtásra szorul-e, ha súlyosabb bűncselekmény nem valósul meg, vétség miatt egy évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

II.2.9. Segítségnyújtás elmulasztása

Régi Btk. 172. § (1) Aki nem nyújt tőle elvárható segítséget sérült vagy olyan személynek, akinek az élete vagy testi épsége közvetlen veszélyben van, vétséget követ el, és két évig terjedő szabadságvesztéssel, közérdekű munkával vagy pénzbüntetéssel büntetendő.

(2) A büntetés büntett miatt három évig terjedő szabadságvesztés, ha a sértett meghal, és életét a segítségnyújtás megmenthette volna.

(3) A büntetés büntett miatt három évig, a (2) bekezdés esetén öt évig terjedő szabadságvesztés, ha a veszélyhelyzetet az elkövető idézi elő, vagy ha a segítségnyújtásra egyébként is köteles.

(4) A (3) bekezdés utolsó fordulata nem alkalmazható azzal szemben, aki a közlekedési szabályok alapján köteles a segítségnyújtásra.

A jogi tárgy: az ember élete, testi épsége, egészsége.

A passzív alany: az olyan sérült, vagy közvetlen élet- vagy testi épségének veszélyhelyzetében lévő személy, aki segítségre szorul. Nem áll fenn a sértett segítségre szorult helyzete, ha másoktól már megfelelő segítségben részesült.

Az elkövetési magatartás: a bűncselekmény úgynevezett tiszta mulasztásos bűncselekmény, akkor valósul meg tehát, ha az elkövető nem nyújt tőle elvárható segítséget az arra rászoruló passzív alanyak. A mulasztással, azaz a segítség nem nyújtásával a bűncselekmény befejezett. Az elkövetési magatartás megvalósulásánál fontos szempont az elvárható segítségnyújtás vizsgálata. Az elvárhatóságot egyedi esetre, személyre vonatkoztatva kell

bűncselekmény problematikája. A hétköznapi szóhasználatban az emberek döntő többsége - beleértve a médiákat is - helytelenül értelmezi a cserbenhagyás szó jelentését. Ez alatt értik valamennyi személyi sérüléssel illetve halállal járó közúti közlekedési balesetet is, ha az elkövető eltávozik megállás, illetőleg segítségnyújtás nélkül a helyszínről. Több szerző tollából is olvastam, akiket hasonlóan foglalkoztatott a cserbenhagyás megoldatlan problémája. Voltak, akik a segítségnyújtás elmulasztása tényállásának alanyi köréből javasolták kiemelni a közlekedési balesettel érintett jármű vezetőjét, és azt cserbenhagyás elkövetőjeként felelősségre vonni (igazodva ezzel a köznapi szóhasználatához is). Én is azt képzeltem el, hogy a jelenleg még hatályos Btk. 172.§ (3) bekezdést kiemelni és áthelyezni 190. §-ba és (2) bekezdésként szerepeltetni, azzal a megoldással, hogy a 190.§ lenne az (1) bekezdés.

vizsgálja a jogalkalmazónak. A tőle elvárhatóság szubjektív feltétel tehát. A kialakult gyakorlat szerint az elvárhatóság minimuma az, hogy a segítségnyújtásra kötelezett személy álljon meg a sérült mellett, győződjön meg arról, hogy segítségre szorul-e, ajánlja fel segítségét, vagy ha segíteni nem képes, a megfelelő hatósági szerveket értesítse. A tőle elvárhatóság felső határa, hogy senki sem kötelezhető olyan segítségnyújtásra, amellyel saját vagy mások életét, testi épségét veszélyeztetné. Bizonyos hivatások gyakorlóira ez a megállapítás nem vonatkozik.³⁹ Abban az esetben, ha a sérült, vagy veszélyhelyzetben lévő személy saját maga nem engedi, hogy segítsenek, a felajánlott segítséget elhárítja, vagy elutasítja, akkor is minimálisan elvárható a rendőrség, illetve a mentő, vagy orvos értesítése. Az *alany*: a bűncselekmény elkövetője bárki lehet, aki képes az adott helyzetben segítségnyújtásra. Mivel a bűncselekmény alapesetben tiszta mulasztásos, társ tettességben nem követhető el.

A *bűnösség*: a bűncselekmény csak szándékos bűnösséggel követhető el, amelynek alapvető feltétele annak a ténynek a tudata, hogy valaki sérült, vagy veszélyhelyzetben van.

Minősített esetek: súlyosabban büntetendő a cselekmény, ha a sértett meghal és az életét a segítségnyújtás megmenthette volna, illetve akkor, ha a veszélyhelyzetet akár vétlen, akár vétkes magatartásával maga idézte elő.

Új Btk. 166. § (1) Aki nem nyújt tőle elvárható segítséget sérült vagy olyan személynek, akinek az élete vagy testi épsége közvetlen veszélyben van, vétség miatt két évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

(2) A büntetés büntett miatt három évig terjedő szabadságvesztés, ha a sértett meghal, és életét a segítségnyújtás megmenthette volna.

(3) A büntetés büntett miatt az (1) bekezdés esetén három évig, a (2) bekezdés esetén egy évtől öt évig terjedő szabadságvesztés, ha a veszélyhelyzetet az elkövető idézte elő, vagy ha a segítségnyújtásra egyébként is köteles.

(4) A (3) bekezdés utolsó fordulata nem alkalmazható azzal szemben, aki a közlekedési szabályok alapján köteles a segítségnyújtásra.

³⁹ Blaskó: i.m. 57. o.

III. A KÖZLEKEDÉSI BŰNCSELEKMÉNYEK NYOMOZÁSÁNAK METODIKÁJA

III.1. A tudomásra jutás módjai, az eljárás megindítása

A közlekedési bűncselekmény elkövetéséről többféle módon szerezhetünk tudomást:

- *A sértett bejelentése, feljelentése alapján.*

Gyakran előfordul, hogy a cselekmény elkövetése után azonnal, vagy rövid időn belül személyesen teszi meg. Olyan is előfordul, hogy személyesen teszi meg a feljelentést, de a cselekmény elkövetése után csak napokkal. Előfordul az is, hogy a feljelentés megtételére írásban kerül sor (pl. a MÁV. Zrt. sérelmére elkövetett közlekedés biztonsága elleni bűncselekmények esetében).

- *A bűncselekmény okozójának bejelentése, feljelentése alapján.*

A közlekedési bűncselekmények jelentős részében az okozó maga értesíti a rendőrséget a deliktum bekövetkeztéről. Döntő többségében közlekedési baleset esetén történik.

- *Egyéb érintett bejelentése alapján.*

A közlekedési bűncselekmény elkövetésének sajátossága hogy olyan személyek is érintettek benne, akik sem, elkövetőnek sem sértettnek nem mondhatóak. Erre kerül sor, amikor a gépkocsiban ülő utas, aki egyébként nem sérül meg a baleset során, értesíti a hatóságokat a balesetről.

- *Más szervek bejelentése.*

Egészségügyi intézmény, orvos, mentőszolgálat, katasztrófavédelem tesz bejelentést pl. egy súlyos sérüléssel járó közlekedési balesetről.

- *Állampolgárok bejelentése.*

Általában telefonon a cselekmény észlelésekor, vagy azt követően tesznek bejelentést.

- *Tettenérés esetén.*⁴⁰

⁴⁰ Az 1998. évi XIX. tv. a büntetőeljárásról 127. § (3) bek. szerint: „A bűncselekmény elkövetésén tetten ért személyt bárki elfoghatja, köteles azonban őt a nyomozó hatóságnak haladéktalanul átadni; ha erre nincs módja, a rendőrséget értesíteni.” A magyar értelmező szótár a tettenérés fogalmán azt érti, ha a tettes vagy tettesek a cselekmény elkövetése közben lelepleződnek. A 2003. június 30. napjáig hatályos 1973. évi I. tv. (régi Be.) alapján a tettenérés akkor volt aggálytalanul megállapítható, ha a terhelt a bűncselekmény törvényi tényállását szemtanú jelenlétében valósította meg. Tettenérésnek tekintette azt az esetet is, amikor az elkövetőt üldözés során, illetőleg a helyszínről való távozás közben fogták el. Az 1998. évi XIX. tv. szerint nem csak az tekinthető tettenérésnek, ha az elkövető a bűncselekményt szemtanú jelenlétében hajtja végre, és az a helyszínen elfogja, hanem az is, ha az elkövetőt akár a cselekmény szemtanúja, vagy az ő felhívására vagy egyéb okból - pl. a riasztó működését észlelve - más személy üldözés során elfogja. A személy- és vagyonvédelmi, valamint a magánnyomozói tevékenység szabályairól szóló 2005. CXXXIII. tv. tettenérésnek minősíti a jogsértő cselekmény elkövetésének közvetlen észlelését, ideértve a jogsértésnek elektronikus megfigyelőrendszer

Amikor az elkövetőt a bűncselekmény helyszínén, vagy a helyszínről való menekülés közben fogják el. A tettenérés fogalma a technika fejlődésével a társadalmi elvárásoknak megfelelően változott és nyert egyre szélesebb körű értelmet.

- Hatóság észlelése esetén.

A rendőri intézkedés során az elkövetőt elfogják, előállítják a kapitányságra. Tipikus esete az ittas járművezetés bűncselekménye.

- Más bűncselekmény nyomozása során.

Tanúk, vagy gyanúsítottak vallomása alapján, esetleg egyéb bizonyítékok alapján.

A tudomásra jutás módjai függvényében határozhatók meg a szükséges intézkedések és nyomozási cselekmények. Ezt befolyásolja az elkövetés ideje, helye, ismert, vagy ismeretlen tettes, az okozott sérülés milyensége, az elkövetés eszköze, az elkövetés módja, illetve ha a sérülés halált okozott. A konkrét ügyben teendők értelmében való időbeni és szakszerű döntés, a releváns tények megállapítását, bizonyítását célzó releváns cselekmények gyorsasága és megfelelő ütemezése egyik alapvető feltétele a bűncselekmények és elkövetőik elleni fellépésnek. Az eljárás késedelme általában a bizonyítékok, megsemmisülésével jár, amely a büntetőeljárás eredményességére is kihat, vagy az eljárás elhúzódását eredményezheti, ami csökkenti, ha büntető felelősségre vonás speciális és generális preventív hatását.

Amennyire az eset körülményei lehetővé teszik és a törvényi feltételei is fennállnak, a nyomozás elrendelése előtt halaszthatatlan nyomozati cselekményeknek van helye.

Leggyakrabban a helyszíni szemle, lefoglalás, vérvétel, őrizetbe vétel elrendelésére kerül sor.

Ki kell emelni a helyszíni szemle jelentőségét, melyet alaposan minden részletre kiterjedően kell lefolytatni. A helyszínnek fontos jelentősége van a felderítés és a bizonyítás szempontjából. A kriminalisztika alapkérdései közül a hol kérdésre kizárólag a helyszíni szemle ad választ.

(térfigyelés) útján történő, az eseménnyel egyidejű észlelését is. A tettenérés fogalma a technika fejlődésével a társadalmi elvárásoknak megfelelően változott és nyert egyre szélesebb körű értelmet. Ezt a fejlődési irányt támasztja alá a Legfelsőbb Bíróság döntéseiben megfigyelhető, a tettenérés fogalmának egyre szélesebb értelmezése. Már a BH. 1983. 227. számú döntésében is úgy fogalmazott a Legfelsőbb Bíróság, hogy az ítélezési gyakorlat a tettenérés fogalmát a nyelvtani fogalmánál tágabban értelmezi és nemcsak az elkövetőnek a cselekmény véghezvitele közben történt leleplezését jelenti, hanem azt is, ha a helyszínről távozó tettest nyomon követik és megszakítás nélkül üldözik. A Debreceni Munkaügyi Bíróság 2.M. 960/2005/20. számú első fokú ítéletében megállapította, hogy a bűncselekmény elkövetését rögzítő hangfelvétellel a tettenérés jogszabályi feltétele teljesült. A Hajdú-Bihar Megyei Bíróság 2.Mf.20.765/06/4. számú másodfokú, jogerős ítélete hatályon kívül helyezte, a Magyar Köztársaság Legfelsőbb Bírósága pedig Mfv.II.10.201/2007/3. számú ítéletével az elsőfokú ítéletet tartotta fenn hatályában. (Forrás: Bíró Gyula: Kriminalisztika, Debreceni Egyetem ÁJK. Lícium-ART Könyvkiadó, Debrecen, 2010. 181. o.)

Elsődleges feladat a tudomásra jutást követő ellenőrzés után a helyszíni biztosítása. Ennek módja a történeti tényállástól és a helyszíni sajátosságaitól függ. Maradéktalan végrehajtására általában egy személy nem elegendő. A helyszínen ugyanis adódhatnak olyan események, amelyek azonnali intézkedést, - elsősegélynyújtás, mentők értesítése, a helyszín körületekintő átnézése, tanúk visszatartása, kikérdezése, adatgyűjtés, nyomon üldözés, gyanúsított elfogása, stb.- igényelnek, és amelyek egyszemélyi biztosítás esetében nem oldhatók meg. Ezen ügyek felderítése és a későbbi eredményes bizonyítása jól szervezett munkát igényel. Szükséges hogy a lehető legrövidebb időn belül foganatosítsuk a szükséges és lehetséges nyomozati cselekményeket és intézkedéseket. Egyes nyomok, pl. a sajátosságuknál fogva, az időjárás következtében vagy egyéb okból megváltozhatnak, megsemmisülhetnek.

A helyszín minden esetben egyedi, ezért a szemlét az adatok, bizonyítékok feltárását illetően ennek a megállapításnak figyelembevételével kell megtartani. E sajátosságok fokozottan indokolttá teszik, hogy a helyszíni szemle során a kutató jellegnek, pontosságnak és részletességnek érvényesülnie kell.

Általános szabály, hogy a helyszíni szemle statikus és dinamikus szakaszában a szemle menetének megfelelően fényképfelvételeket kell készíteni az apró részletekről is. Elsődleges a pontos jegyzőkönyv készítése a helyszíni szemléről. Szintén nélkülözhetetlen a helyszínrajz elkészítése is. A szemle során tisztázni kell, hogy történt-e változtatás a helyszín eredeti állapotán, illetve azt ki tette. Amennyiben a helyszín indokolttá teszi igazságügyi műszaki szakértőt, kell igénybe venni.

III.2. A nyomozás tervezése⁴¹

A közlekedésrendészeti osztály vezetője vagy helyettese a szignálás, ügyszámmal való ellátás után a vizsgálónak átadja az ügyet, és meghatározza a végrehajtandó feladatokat. A vizsgálónak szintén kötelessége a keletkezett iratok áttanulmányozása és a rendelkezésre álló adatokból valamint kapott utasítás alapján meghatározni, hogy milyen további intézkedéseket,

⁴¹ A nyomozás tervezése: A nyomozás teljessége, objektivitása és gyorsasága, a nyomozási cselekmények és intézkedések magas határfoka, a beszerzett információk megőrzése és felhasználása, a nyomozásban résztvevő erők együttműködése nem nélkülözheti a tervszerűséget és a szervezettséget. A nyomozás tervezése - a rendelkezésre álló adatok alapján, a konkrét feltételek és a gyakorlati tapasztalatok figyelembe vételével - a nyomozási feladatok meghatározása és az azok teljesítésére vonatkozó előzetes elképzelések összeállítása.

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

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

nyomozási cselekményeket kell elvégezni. A közlekedési bűncselekmények nyomozásának túlnyomó többsége nem sorolható általában a bonyolult esetekhez, sőt a tettesek gyakran ismertek, vagy a kilétük néhány napon belül megállapítható. Mindebből azonban koránt sem következik, hogy a nyomozás tervezése szükségtelen. Külön írásos tervet csak a bonyolult ügyekben szükséges készíteni.

Amennyiben közlekedési balesettel összefüggésben bűncselekmény megalapozott gyanúja miatt nyomozást kell elrendelni, az ügyeknek itt két típusát különböztetjük meg, úgy mint ismeretlen tettes⁴² által, illetőleg ismert tettes által elkövetett bűncselekmények. Az első esetben a felderítés és a bizonyítás érdekében kell végrehajtani a nyomozási cselekményeket, míg a második esetben csak a bizonyítás érdekében kell folytatni a nyomozást. Behatárolható, vagy pontosan meghatározható az elkövetők köre, ezzel összefüggésben az alanyi és tárgyi oldal ismerveinek fennállta vagy hiánya. Lehetőség van annak elbírálására, hogy a további felderítés, valamint bizonyítás milyen nyomozási cselekményeket tesz szükségessé.⁴³ A nyomozást megtervezni⁴⁴ akkor a legcélszerűbb, ha a halaszthatatlan intézkedések megtörténtek, és a helyszíni szemle (halottszemle) eredményeiből már levonta a nyomozó hatóság a konklúziót. Azért érdemes a nyomozás e szakaszában tervezésekre bocsátkozni, mert egy közlekedési bűncselekmény elkövetőjének felderítése nem történhet ugyanazon szempontok és bizonyítékok alapján, hiszen minden eset egyedi. Ezért szükség van a sikeres nyomozás érdekében az elkövetéssel kapcsolatos verziók⁴⁵ felállítására. Alapkövetelmény e tevékenység kapcsán a tényhez kötöttség és konkrétság elvének érvényesítése.

Elsőként a már összegyűjtött adatokat, bizonyítékokat kell számba venni, és össze kell vetni a korábbi, hasonló bűncselekmények során lefolytatott nyomozásokkal, a bizonyítás tárgyával, valamint a kriminalisztikai alapkérdésekkel. Az elemzésből levont következtetések alapján lehet elkészíteni az alapverziókat, melyek lehetnek: szándékos közlekedési bűncselekmény, emberölés,⁴⁶ öngyilkosság, véletlen közlekedési baleset vagy természetes halál. Az

⁴²Be. 73. § és 23/2003 (VI. 24.) BM-IM e. r. (NYOR), valamint ide vonatkozó ORFK intézkedések és utasítások alapján kell lefolytatni.

⁴³ BARTA Endre, *A halaszthatatlan nyomozási cselekmények és igazságügyi szakértői munka közötti közlekedési bűncselekmények esetén*. Rendvédelmi füzetek, Budapest, 2000., 16. o.

⁴⁴ A közlekedési bűncselekmények közül a legtöbb nem minősül bonyolultnak, a tettesek általában ismertek, de ha nem, akkor is néhány napon belül kiderül, hogy ki volt az elkövető. Célszerű készíteni nyomozási tervet, de a kiemelten súlyos közlekedési bűncselekmények esetén kötelező.

⁴⁵ Közúti közlekedési baleset miatt indított nyomozás tervezése is igényelheti verziók felállítását a balesetben érintett gépjárművek mozgásának elemzése, a balesetben részes személyek figyelmét befolyásoló körülmények, az időjárási, világítási és útviszonyok közötti összefüggések, illetve az okozatosság fennállása, vagy kizárása tekintetében.

⁴⁶ Az elmúlt években előfordultak olyan emberölések, illetve kísérletek, amikor gépkocsival szándékosan gázolták el vagy kísérelték meg, ilyenkor természetesen a gépkocsi csak az elkövetés eszköze, és hatásköri és illetékességi szabály alapján a bünyügyi szervek folytatják le a nyomozást.

alapverziókat⁴⁷ ellenőrizni kell, hogy milyen összefüggések esetén igazolható az adott verzió, vagyis hogy mikor állja meg a helyét a feltevés. Ezekre a még tisztázatlan kérdésekre, tényekre irányul a nyomozás. Az alapfeltevésekből ezután sokkal konkrétabb, az adott esetre vonatkozó további feltevések tehetők, így a nyomozás során elvégzendő felderítés és bizonyítás feladatai is kijelölhetővé válnak. Így további verziókat lehet megállapítani a cselekmény menetére, jogi minősítésére vonatkozóan; az áldozat körülményeire; az áldozat és elkövető viszonyára, kapcsolatára; az elkövetés időpontjára, eszközére és módjára; valamint a motívumra és a célzatra.

III.3. A sértett kikérdezése

Az előzetes, rövid kikérdezés célja a tájékozódás. Ha a sértett sérülését még nem látták el szakszerűen gondoskodni kell mielőbbi orvosi vizsgálatáról. Ez a sérült állapotától függően történhet a mentőszolgálat igénybevételével, vagy orvoshoz kísérésével küldésével. Az orvosi vizsgálat és az alapján kiállított előzetes orvosi vélemény annál is inkább fontos, mert pl. egy közlekedési balesetnél az alapján lehet megállapítani, hogy ténylegesen büntető eljárást kell megindítani, vagy elegendő „csak” egy szabálysértési eljárás lefolytatása.

A kikérdezésre az esetek jelentős részében a helyszínen kerül sor. A kikérdezés során fontos a helyszínnel, a cselekménnyel, a tanúkkal, az elkövetőkkel kapcsolatos legfontosabb információkat megtudni. Amennyiben az elkövető ismeretlen, de a sértett látta az azonosításhoz, felkutatáshoz szükséges legfontosabb jellemzőket kell megkérdezni, ugyanis, ha a nyomon üldözés feltételei fenn állnak,⁴⁸ ezt mielőbb meg kell kezdeni, nincs idő hosszadalmas jegyzőkönyvezésre. Ha a sértettet ellátták, és állapota megengedi, jó, ha az elkövetés helyszínének pontosításában, megállapításában, az elkövető felkutatásában közvetlenül segítséget nyújt. Majd ezt követően – akár eredményre vezetett, akár nem az intézkedés – már viszonylag nyugodtabb körülményeket teremtve fel kell venni a sértett kihallgatási jegyzőkönyvét. Természetesen figyelmeztetni kell a hamis vád és a hatóság félrevezetése büntetőjogi következményeire.

A sértettnek az ügygel kapcsolatos teljes ismeretanyagát igyekezni kell rögzíteni, mely elsősorban a felderítés igényeit kell, hogy szolgálja. A sértettet kellő alapossággal kell

⁴⁷BÍRÓ, *i. m.*, 244. o.

⁴⁸ A személykörüzés általában a nyomon üldözéssel kezdődik, majd a körözés elrendelését az adatgyűjtés és a szervezett kutatás követi. A nyomon üldözés sokirányú, közvetlenül a bűncselekmény elkövetése után foganatosított nyomozási cselekmény. Akkor lehet végrehajtani, ha rendelkezésre állnak az előfeltételei: 1. a bűncselekmény elkövetése és a tudomásra jutás között viszonylag rövid idő teljen el, 2. ismert legyen az elkövető menekülési útvonala, 3. személyi és tárgyi feltételek. ld. Bíró: *i.m.* 181. o.

nyilatkoztatni a bűncselekmény tényállási elemeire, az elkövetés körülményeire az elkövető személyére és a bizonyítás eszközeire. Ismeretlen tettel szembeni nyomozás során elsőrendű feladat az azonosításra alkalmas részletes elkövetési magatartás, továbbá a személyleírás és az elkövetés eszköze leírásának megszerzése. Tisztázni kell, hogy a sértett felismerné-e az elkövetőt. Fontos a ruházat leírása is.

A jármű leírásánál mindenképp a forgalmi rendszám, vagy annak töredékének a megismerése emelkedik ki, illetve a jármű típusa és színe. Fontos lehet a jármű jellegzetessége egyedi jegyének a meghatározása is. Tisztázni kell, hogy az események előtt merre járt, mit csinált, fáradt volt-e, fogyasztott-e alkoholt. A cselekmény idején milyen időjárási és látási viszonyok voltak, milyen volt a forgalmi helyzet. Esetleg elvonta-e a figyelmét valami, pl. a vezetésről. Lényeges lehet a sértett és az elkövető egymás közötti viszonyának megismerése (rokon, szomszéd, haragos, ivócimbora, ismeretlen, stb.). Szükség esetén kutatni kell a bűncselekmény előtti konfliktus okát. Meg kell ismerni a sértett személyiségét, életkörülményeit, elsősorban a vallomása alapján. A bűncselekmény lefolyásával kapcsolatosan minden apró részletnek jelentősége lehet. Tisztázni kell, hogy mit tett a cselekmény alatt. Ha tanúkat a sértett nem tud megjelölni, tisztázni kell, hogy milyen hangjelenségek (kerécsikorgás, féknyikorgás, csattanás, ajtócsapódás, üvegcsörömpölés, stb.) kísérték a cselekményt, melynek ismeretében a tanúkatatást ki lehet terjeszteni. A kérdések csupán példálózó jellegűek, a mindenkori történeti tényállástól és a bizonyítandó tényektől függenek. Ezeken túlmenően tisztázni kell, hogy a sértettnek milyen anyagi kára keletkezett az adott bűncselekmény következtében. Az adott bűncselekménytől függően tisztázni kell, hogy rendelkezik-e vezetői engedéllyel, és ha igen mióta és mely járműkategóriákra vonatkozóan. Meg kell tudakolni tőle, hogy milyen gyakran vezet, és hogy hozzávetőlegesen mennyi km-t tett már meg a közúti forgalomban.

III.4. Tanúvallomás⁴⁹, a tanúk felkutatása és kihallgatása

A közlekedési bűncselekmények gyakran tanúk és részesek jelenlétében történnek. A közúti közlekedési bűncselekmények tanúi - gyakran egyben sértettek is - rendszerint önként jelentkeznak. Számtalan olyan eset van azonban, amikor a tanúk felkutatására intézkedni kell.⁵⁰

⁴⁹ A személyi jellegű bizonyítékok, így a tanú vallomása is a büntetőeljárásban még mindig meghatározó bizonyítási eszköznek számít. Ahhoz, hogy a vallomások hitelt érdemlősége eldönthető legyen, ismerni kell a vallomás kialakulását befolyásoló objektív és szubjektív tényezőket is.

⁵⁰ Ilyenkor a lehető legtágabb körben kell végezni a tanúk felderítését. Közlekedési bűncselekmények elkövetése esetén fontos információkkal szolgálhatnak a gépjárműjavítást végző autósszalonok, vállalkozók, akikhez a

A tanúk körének behatolása annál könnyebb, minél hamarabb kerül sor – a tudomásra jutást követően – szükséges intézkedések megtételére és a nyomozás elrendelésére. Rendszerint a sértett is meg tud jelölni tanúkat, vagy egyik tanú a másikat, a tanúkutatás helyszínén történő módszeréről azonban nem lehet lemondani. Ezt már a szemle idején, vagy a helyszín megtekintése során meg kell kezdeni. Abban az esetben, ha hosszabb idő telt el a bűncselekmény és a tudomásra jutás között, akkor is a helyszínen illetve annak közelében szükséges tanúkat kutatni.

Mivel gyakori a rokoni, baráti, munkatársi, szomszédi körből kikerülő tanú, lényeges a sértetthez, elkövetőhöz való viszony tisztázása. Ez persze nem jelenti a tanúk szelektálását, azonban az adatok mérlegelésénél, ellenőrzésénél jó ismerni a kapcsolatokat, összefonódásokat, stb. Tisztázni kell, hogy a vallomástételnek nincs-e akadálya és természetesen figyelmeztetni kell a hamis tanúzás következményeire is. A figyelmeztetés a tanú fokozott felelősségének felkeltését szolgálja mind a szándékos megtévesztés, mind az esetleges tévedések elkerüléséért. Ezért szükség esetén nemcsak a tanúvallomás megkezdésekor, hanem a kihallgatás közben is meg lehet, meg kell ismételni a figyelmeztetést. A tanú kihallgatását úgy kell lefolytatni, hogy lehetőleg újabbra ne kelljen sort keríteni. A bíróság, az ügyész, illetőleg a nyomozó hatóság engedélyezheti, hogy a tanú a szóbeli kihallgatását követően vagy helyette írásban⁵¹ tegyen vallomást. Moravcsik Emil ideggyógyász megállapította már több, mint 100 évvel ezelőtt, hogy a gyerekek pontos megfigyelők és jó a visszaadó képességük, ugyanakkor befolyásolhatók és a valóságot könnyen meghamisítja fantáziájuk, felelőtlenységük.⁵²

III.5. Az ismeretlen tettes felderítése

Az ismeretlen tetteses ügyekben az elkövető kiléte megállapítása, felkutatása a nyomozás fő feladata.

A kutatás előfeltétele, hogy megfelelő személyleírás vagy személyre vonatkozó használható adatok álljanak a rendelkezésre. Tekintettel, arra hogy a közlekedési bűncselekmények

balesetben sérült gépkocsit javításra beszállították, továbbá a közlekedési ágazatban dolgozók, közszolgáltatási ágak alkalmazottai, az egészségügyben dolgozók.

⁵¹ Az ügyész a 11/2003 (ÜK. 7.) LÜ utasítás 16. §-a szerint akkor engedélyezi, hogy a tanú írásban tegyen vallomást, ha az a tanú személyes körülményei, így különösen idős életkora, egészségügyi állapota, mozgáskorlátozottsága, a közlekedési nehézségek miatt, esetleg az ügy sajátosságaira tekintettel (pl.: ha az újsághirdetés útján elkövetett csalásnak nagy számú sértett esik áldozatul, a bizonyítás sablonos volta miatt) indokolt. Az ügyész az engedély megadásakor figyelmezteti a tanút a vallomástétel akadályaival, és a hamis tanúzás következményeire, és a vallomás megtételére határidőt jelöl meg. Ha a tanú a megjelölt időre nem tesz vallomást, és ennek okára sem ad magyarázatot, a tanút megidézi.

⁵² BALOGH J., MORAVCSIK E., *A tanúvallomások pszichológiájának tárgyalása*, Jogtudományi Közlöny, 1908./8., 253-257. o.

jellegéből adódóan az eset túlnyomó részében járművek is szerepelnek így a forgalmi rendszám, annak töredéke, a jármű típusa, szintén közelebb visz az elkövetőhöz.

A szükséges adatokat, információkat a sértett, a tanúk, esetleg elfogott tettestárs részletes kikérdezése, kihallgatása során lehet beszerezni. Ha a nyomon üldözés feltételei fenn állnak, ezt soron kívül meg kell szervezni, és be kell indítani.

Ha az adott cselekmény többen követték, el meg kell állapítani tényállásszerűen, hogy ki mit csinált. Ha már vannak gyanúsítható személyek, a felismerésre bemutatás célja lehet annak pontosítása is, hogy a felismerő tanúk szerint kinek mi volt a szerepe. A sérült tettes felkutatása érdekében adatokat kell gyűjteni a rendelőintézetekben, menőszolgálatnál, magánpraxist folytató orvosoknál, háziorvosoknál, stb. hogy ki jelentkezett bizonyos sérülésekkel kezelésre.

Indokolt lehet a szomszédos rendőrkapitányságok tájékoztatása is, mivel előfordulhat azok területére menekült.

III.6. A terhelt vallomása

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

A hatóság köteles a terheltet részletesen kihallgatni. A terhelt a kihallgatásának megkezdésekor figyelmeztetni kell arra, hogy nem köteles vallomást tenni, a vallomástételét a kihallgatás során bármikor megtagadhatja, továbbá amit mond, az bizonyítékként felhasználható.

A figyelmeztetésre adott válaszát jegyzőkönyvbe kell foglalni. A figyelmeztetés elmaradása esetén a terhelt vallomása bizonyítási eszközként nem vehető figyelembe. Abban az esetben, ha a terhelt a vallomást megtagadja, akkor jelentkezik a hatóságnak az a kötelezettsége, hogy annak következményeire figyelmeztetni kell. Vagyis arra, hogy ez az eljárás lefolytatását nem akadályozza, viszont a védekezés e módjáról lemond.

Mindemellett a bizonyítás érdekében általában érdemes elérni (persze csak törvényes eszközökkel), hogy a gyanúsított vallomást tegyen, ugyan is abból olyan információkat lehet beszerezni, amelyek az eljárás során máshonnan nem megszerezhetők. Így az egyes szakértői vélemények elkészítéséhez – mint pl. az igazságügyi orvos szakértői vélemény véralkohol vizsgálatnál, ha további vizsgálat szükséges a véreredményt követően – nagyon sokszor döntő jelentősége van. Összességében az egyik fontos megállapítás, hogy a terhelt kihallgatásának célja nem a beismerő, hanem a feltáró jellegű, az igazságnak megfelelő

vallomás megszerzése.⁵³ A „bizonyítékok királynőjének trónfosztottsága”, avagy az inkvizitórius eljárás „koronabizonyítéka” háttérbe szorításának oka, a bizonyítékok összességében való értékelésének gyakorlati kialakítása. A terhelti beismerés csupán a bizonyítékok egyike, ezért további bizonyítékok szükségesek a terhelt bűnösségének megállapításához.⁵⁴

III.7. Az igazságügyi szakértők bevonása a nyomozásba

A közlekedési bűncselekmények miatt folytatott nyomozások során a legtöbb esetben igazságügyi szakértői vizsgálatok⁵⁵ válnak szükségessé.

„Az igazságügyi szakértő feladata, hogy a bíróság, az ügyészség, a rendőrség, illetve a jogszabályban meghatározott más hatóság kirendelése, továbbá megbízás alapján, a tudomány és a műszaki fejlődés eredményeinek felhasználásával készített szakvéleményével segítse a tényállás megállapítását, a szakkérdés eldöntését. Az igazságügyi szakértő tevékenységét az igazságügyi szakértői tevékenységről szóló törvény⁵⁶ és más jogszabályok rendelkezései, valamint a tevékenységre irányadó szakmai szabályok megtartásával, legjobb tudása szerint köteles végezni.”

Tulajdonképpen valamennyi közlekedési bűncselekmény nyomozása során sor kerülhet igazságügyi szakértő kirendelésére a tényállás tisztázása érdekében. A „Járművezetés ittas vagy bódult állapotban” és a „Közúti baleset okozása” bűncselekmények esetében kerül sor szakértő bevonására. A szakértők közül elvileg bármely szakterület igazságügyi szakértőjének bevonása megtörténhet.

Krimináltechnikai kérdésekben az alábbi szakértői intézetek rendelhetők ki:

- BM Bűnügyi Szakértői- és Kutatóintézet (BSZKI)
- Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatal és Bűnügyi Nyilvántartó Osztály⁵⁷
- NBH Okmány- és Írásszakértői Irodája.

⁵³ LAKATOS János, *A nyomozás, a felderítés és a bizonyítás kriminalisztikai alapfogalmai és összefüggései*, Bp., Rejtjel Kiadó, 1998. 275. o.

⁵⁴ ERDEI Árpád, *A trónfosztott királynő uralkodása avagy a bizonyításelmélet szent tehene*, Magyar Jog, 1991/4. 210-211. o.

⁵⁵ Hatályos Be. szerint, ha a bizonyítandó tény megállapításához, vagy megítéléséhez különleges szakértelem szükséges, szakértőt kell alkalmazni. Emellett, a Be. a szakértő alkalmazásának esetei közé sorolja a személy alkohol-, illetve kábítószer függőségének vizsgálatát, illetve orvosszakértő alkalmazását a sértettek sérülései miatt, amely a közlekedési baleseteknél elengedhetetlen.

⁵⁶ Az igazságügyi szakértői tevékenységről szóló törvény: 2005. évi XLVII. tv. 1. § (1) bek., továbbiakban (ISZ.).

⁵⁷ A főkapitányságokról ide kell felterjeszteni a 6. sz. adatlapot, akit ujjnyomatolnak, tehát nyilvántartásba kerülnek.

- Igazságügyi Szakértői és Kutató Intézetek (ISZKI).⁵⁸

Dolgozatomban nem kísérem meg valamennyi szakértő tevékenységének boncolgatását nagy terjedelme miatt, így inkább a leginkább igénybevett két szakértő az igazságügyi orvos szakértő és az igazságügyi műszaki szakértőre térek ki.

Az igazságügyi szakértőkkel kapcsolatosan elmondható hogy a terhelt állampolgári jogon megbízhat általa kompetensnek ítélt szakértőt véleményadásra, a saját költségére, akár egy baleseti mechanizmus tisztázására, akár pedig műszaki meghibásodás tárgyában. Joga van szakértői véleményt becsatoltatni a hatóság nyomozati (vagy akár szabálysértési eljárásbeli) irataihoz. Ennek léte azonban a nyomozóhatóságot sem, alakilag sem tartalmilag nem kötelezi. (Bizonyítékok szabad értékelésének elve) Emellett indítványozhatja más szakértő kirendelését. Az igazságügyi szakértő nem a rendőrség, az ügyészség, illetve a bíróság valamint nem a terhelt szakértője, hanem az esküjének megfelelően az igazságügy szakértője.

III.7.1 Az igazságügyi orvos szakértői tevékenység

Kirendelhetők általában:

- Kijelölt igazságügyi orvos szakértők
- Az orvostudományi egyetemek tanszékeinek tanárai
- BM. Bünyügyi Szakértői Intézet orvos szakértői.

A közúti balesetokozása bűncselekményével kapcsolatban az igazságügyi orvos szakértői véleménynek döntő jelentősége van a nyomozás elrendelésére és annak lefolytatására, hiszen az megalapozhatja a bűncselekmény megállapítását, illetve a gyanúsítás alapját.

Az orvos szakértőnek feltett leggyakoribb kérdések a közlekedési balesetek nyomozása során:

- a keletkezett sérülések származhatnak-e közlekedési balesetből
- megállapítható, vagy kizárható-e az idegenkezűség
- mi volt a halál bekövetkeztének oka
- a sérülések keletkezhettek, úgy ahogyan azt a sértett - vagy a gyanúsított - vallomásaiban előadta

⁵⁸ Budapesti Műszaki, Könyv- és Adószakértői Intézet; Budapesti Orvosszakértői Intézet; Országos Toxikológiai Intézet; Debreceni Intézet; Győri Intézet; Kecskeméti Intézet; Kaposvári Intézet; Miskolci Intézet; Szegedi Intézet; Szolnoki Intézet; Szombathelyi Intézet; Veszprémi Intézet.

- a sérülések járnak-e maradandó fogyatékkal, vagy súlyos egészségromlással.

Az orvos szakértői vizsgálatok során a másik jellemző közlekedési bűncselekmény a járművezetés ittas vagy bódult állapotban vétsége. A szakértői vizsgálat ez esetben a gyanúsított cselekményekori alkoholos befolyásoltságának a pontos mértékének és számszerűsített értékének a megállapítására irányul. Érdekessége e vizsgálatnak, hogy előfordulhat, hogy a gyanúsított együttműködése is szükséges a pontos szakértői vélemény elkészítéséhez. Erre akkor kerülhet sor, elsősorban amikor vagy pontatlanul kerül kitöltésre a vérvételi jegyzőkönyv az intézkedő rendőrök részéről, vagy az elkövetés ideje és a vérvétel között egy óránál rövidebb idő telt el, illetve akkor, még ha a cselekmény elkövetését követően is sor kerül alkoholfogyasztásra (ráívás). Ezen esetben a helyes szakértői véleményhez a gyanúsított fizikális adottságai (súly, magasság) mellett szükséges tudni, hogy mikor, milyen és mekkora mértékben fogyasztott alkoholt, esetleg más bódító hatású anyagot. Az ehhez szükséges vallomással adott esetben akár „kicselezhető” a szakértői vélemény, mely az alapját képezi büntetőjogi minősítéshez. A szakértői vizsgálatot segíti a XIII. módszertani útmutató.

III.7.2. Az igazságügyi műszaki szakértői tevékenység

Kirendelhetők általában:

- Kijelölt igazságügyi műszaki szakértők
- ISZKI. vezetője által kijelölt állandó igazságügyi műszaki, balesetelemző szakértő
- Budapesti Műszaki Egyetem Gépjárművek Tanszék

A műszaki szakértői ismeretek egy igen összetett, szerteágazó szakterület, hiszen magában foglalja a gépjármű-műszaki szakértői tevékenységet, a gumibroncs szakértői tevékenységet valamint a fizikus, illetve nyomszakértői ismereteket. A felsorolt szakterületeken ugyan önálló szakértők végzik munkájukat, a gyakorlatban azonban a bevont műszaki szakértőnek valamennyi területet érintő véleményt kell alkotnia.

A műszaki szakértőnek feltett leggyakoribb kérdések a közlekedési balesetek nyomozása során:

- mekkora volt a gépkocsi (vasúti szerelvény) haladási sebessége a baleset bekövetkeztét megelőzően, illetve az ütközés bekövetkeztekor
- volt-e a járművezetőnek észlelési, vagy cselekvési késedelme

- igazolható, illetve cáfolható-e műszaki szakértői eszközökkel a baleset bekövetkezte, ahogy azt a gyanúsított (tanú) előadja
- ismertesse a baleset bekövetkezésének mechanizmusát kitérve az elkerülhetőségre.

IV. A PREVENCIÓ LEHETŐSÉGEI A KÖZLEKEDÉS KÖRÉBEN

Európában, így hazánkban is 2000-től felgyorsult a közúti közlekedésbiztonság⁵⁹ javítására az uniós tagországok közös elhatározása alapján tervezett intézkedések végrehajtása.

Az előzőekben különböző szempontok szerint elemeztük a közlekedési bűncselekmények általános jellemzőit, azok nyomozását, a balesetokozás objektív és szubjektív összetevőit, ám mindig a már elkövetett deviáns magatartás, a megvalósult bűncselekmény volt a tárgyalás témája. Kimondva, vagy kimondatlanul ezek a tényezők a legfontosabb cél – a közlekedés biztonságosabbá tétele – érdekében voltak megfontolásra érdemesek, tehát arra hogy egy-egy közlekedési bűncselekmény megfelelő elbírálása révén a joghátrány alkalmazása jól szolgálja a speciális és a generális prevenciót. Ugyanakkor állandóan keresni kell azokat az eszközöket és módszereket, nemkülönben intézményeket, amelyek még a veszélyhelyzet kialakulása előtt segítenek a deviáns jelenségek megakadályozásában.

IV.1. A deviancia fogalma és a deviáns jelenségek

A XX. Század jelentős kriminológusai (Durkheim és Fouccault) szerint a közösségi normáktól való eltérés (deviancia) a bűn meghatározásának és a büntetés jogos volta magyarázatának központi eleve. Álláspontjuk szerint a „deviancia egyfajta díszfunkció, míg a büntetés a racionalizáláshoz visszavezető út része.”⁶⁰

Bár senki nem vitatja, hogy a közlekedési kriminalitás és az egyéb kriminalitás között súlybeli különbség van, viszont a jogellenesség, mint valamennyi deviáns jelenség szubsztanciája tekintetében nincs differencia. Ugyanakkor nem hagyható figyelmen kívül az érvelés sem,

⁵⁹A közúti közlekedésbiztonság egy összetett, bizonyos fokig nehezen meghatározható fogalom. Közlekedés biztonsága alatt olyan állapot érthető, amikor a közlekedésben résztvevők veszélyhelyzetektől, balesetveszélyes szituációktól, zavaró körülményektől mentesen közlekedhetnek. Egy adott terület közlekedésbiztonságának színvonala az ott élő - közlekedő- emberek közös produktuma. Olyan termék, melynek megteremtésében, fenntartásában komoly szerep jut a rendőrségnek, a közlekedési hatóságoknak, és maguknak a közlekedőknek is. [BÍRÓ Gyula, *A közlekedési bűncselekmények szabályozása és nyomozása a Csemegi-kódextól napjainkig*, In: Bizonyítékok. Tiszteletkötet Tremmel Flórián egyetemi tanár 65. születésnapjára. (Szerk.: FENYVESI Csaba, HERKE Csongor, MÉSZÁROS Bence), Pécs 2006, 65-79. o.]

⁶⁰Lianos, Michalis-Douglas, Mary: Veszélyeztetés és a deviancia vége: intézményi környezet. Belügyi Szemle, Külföldi Figyelő 2004. 2. sz.

amely szerint sajátos összefüggés mutatkozik a közlekedési kriminalitás és az általános erkölcs között. Az udvariatlanság, az önzés, a virtuskodás, a mások élete és testi épsége iránti közömbösség sajnos, nemcsak mint egyre terjedő kórtünet jelentkezik az utóbbi években, ezek a negatív emberi tulajdonságok megjelennek az útjainkon is. Márpedig a közlekedés biztonságának foka, a közlekedési morál milyensége vitathatatlan összefüggést mutat a társadalom egészének erkölcsi színvonalával. Mindehhez tegyük hozzá, hogy a büntetőjogi kodifikáció sem könnyített a kialakult helyzeten, akár az anyagi jogi, akár az eljárásjogi törvényalkotást figyeljük meg, s különösen az utóbbi jócskán felelős azért, amiért jelenleg „morális infláció növekedésének lehetünk tanúi.”⁶¹

Miután az önkéntes normakövetés csökkenése a közbiztonság válságával fenyeget, újra és újra előtérbe kerül a prevenció jelentősége, minden olyan megoldás keresése és felhasználása, amely segíthet az említett morális infláció megállításában.

IV.2. A közlekedési devianciák megelőzése

„A szakirodalom tanulmányozása még egy figyelemre méltó adalékkal szolgál. Ma már mindenütt első helyen szerepel a felsorolásokban a szituációs (vagy a szituációs és környezeti) megelőzés, s csak ezt követi a sorban a közösségi prevenció. A szituációs megelőzés kezdeményezője – nem véletlenül, hiszen ez a szervezet van a legtöbb és legfontosabb információ birtokában – többnyire a rendőrség.”⁶²

A szituációs bűnmegelőzés „alapfilozófiája”, hogy a bűnözés visszaszorítása elsősorban a bűnalkalmak csökkentésén keresztül érhető el.

⁶¹ Gönczöl Katalin: Kontrollált devianciák és a bűnmegelőzési stratégia. Rendészeti Szemle, 1994. 11. sz. 4. o.

⁶² Ezt részletezi az úgynevezett SARA-modell. (Ezt a következő szavak együttese: Scanning, Analysis, Response, Assessment). Egyik korai bemutatását lásd.: J. E. ECK, W. SPELMAN, *Problem-Solving: Problem – Oriented Policing in Newport News*, National Institute of Justice, Washington, 1987.; Idézi: M. SMITH, *Regulating opportunities: multiple Roles for civil remedies in situational crime prevention*, Crime Prevention Studies, vol. 9., 1998., 67-88. o.; IRK Ferenc, *i. m.*, 128. o.

A külföldi gyakorlat – Kanadától Ausztráliáig és az Amerikai Egyesült Államoktól Svédországon át a Német Szövetségi Köztársaságig – egységes abban, hogy a teljes szekunder prevenció „gazdája”, valamennyi részterületének sikeres műveléséért felelős intézménye a rendőrség. Lásd a régebbi szakirodalomból E. KUBE, *Systematische Kriminalprävention*, BKA Forschungsreihe Sonderband Wiesbaden, 1987, 271. o. Újabban pedig a CPTED-programok realizálásával kapcsolatban lásd *Kriminalprävention aus Sicht der Polizei eine Aufgabe auch für Architekten und Stadtplaner?* http://www.e-doca.net/Resources/Articles/Kriminalpraevention_eine_Aufgabe_fur_Stadtplaner_Internetvers.pdf (Letöltés ideje: 2011. 10. 28.) Jellemző a várostervező-építész-rendőr együttműködés. Nagy Britanniában ennek például több mint 30 éves a hagyománya. (IRK Ferenc, Biztonság és bűnözés kontroll, KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó, Budapest, 2003, 128.o.)

A jogsértések megelőzésével kapcsolatban megfigyelhető egy bizonyos szkepticizmus még a kriminológusok körében is: többen kétlik, hogy akár állami intézkedéssel, akár társadalmi ráhatással a bűnözés a jelenlegi társadalmi és gazdasági viszonyok között csökkenthető és ezért feleslegesnek tartanak minden olyan erőfeszítést, amely túlmegy az eddigi hagyományos eszközök szokványos alkalmazásán. Valóban komoly kihívás előtt állnak az intenzív megelőzés hívei és szakemberei, mert minden jel arra mutat, hogy a közeli jövőben nemigen csökkenthetőek a deviáns megnyilvánulások, viszont a tények arra is engednek következtetést - s erre igen jó példával szolgál a közlekedés területe - hogy hosszabb távon az ilyen irányú intézkedések és akciók eredményre vezethetnek. Márpedig el kell dönteni: vagy elszánjuk magunkat a bűnüldözés növekedésének megakadályozására és megteesszük az ehhez szükséges intézkedéseket, vagy tudomásul vesszük és tehetetlenül szemléljük a negatív tendenciák bővülését és berendezkedünk személyünk és javaink fokozott védelmére. Természetesen tudatában kell lennünk annak, hogy a bűnözés látványos csökkenése még a legintenzívebb bűnüldöző és egyéb bűnmegelőző tevékenység eredményeként sem várható. A legtöbb, amit elérhetünk a bűnözés enyhe csökkenése, de már az is jelentős eredmény lenne, ha a növekedést meg tudnánk állítani az elkövetkező években.

A fejlett nyugati államok túlnyomó többségében a bűnelkövetési alkalmak megszűnésére fordítják a legnagyobb figyelmet, s így a különböző technikai eszközök tökéletesítése, a biztonságvédelmi berendezések elterjesztése kerül előtérbe, mivel a társadalmi megelőzés, amely egyben az okok felkutatását és azok megszüntetését is jelentené, meglehetősen reménytelennek tartják. Nem a bűncselekmények megelőzését, hanem a káros következményeinek csökkenését igyekeznek elérni. (pl. ma már a legújabb típusú személygépkocsik utastere körben légzsákkal védett)

Hazánkban - valamennyi környező országhoz hasonlóan - nem csak verbális társadalmi igényként fogalmazódott meg a közlekedési szabályok betartása iránti igény.

A prevenció főként két területen mutatkozott meg eredményesen: egyrészt a közlekedéssel kapcsolatos *balesetet kiváltó okok lehetőségének csökkentése* körében, másrészt ezzel összefüggésben különböző *közlekedési szabálymódosítások* körében. Az 1993-as KRESZ-módosítás viszonylag gyors eredményt hozott. Ez az 50 km/h-s lakott területen belüli sebességkorlátozás bevezetése és a lakott területen kívül a gépjárművek nappali kivilágításának a kötelezettsége volt. A balesetek számának látványos csökkenéséhez hozzájárult a rendőrség rendszeres közúti ellenőrzése, s a szabálysértőkkel szembeni büntetések szigorítása. Közútjaink - bár lassú ütemű - korszerűsítése, így különösen a gyorsforgalmi úthálózat is hozzájárult a közlekedési biztonságának javításához.

Sajnálatosan elnéző a magyar társadalom például az ittas járművezetőkkel szemben, melyet „bocsánatos bűnnek” tartanak, ugyanakkor nem érvényesül a kisebb és nagyobb közösségek, családok visszatartó ereje. Csak lassú előrehaladás tapasztalható az iskolai képzés területén is, pedig ha a gyermekek az iskolában tanulják meg az alapvető közlekedési szabályokat, azok egy életre rögzülnek és nem felejtendő el a szabályosan közlekedő kerékpárosokból, lesznek majd a szabályosan közlekedő autósok.

A *jogalkalmazói megelőzés* több szinten jelentkezik, de túlnyomórészt már csak a deviáns cselekmény elkövetése után, gyakran egy-egy balesetet követően, annak regisztrálásakor. Mégis kiemelkedő fontossággal bírnak a rendőrségnek a forgalom-ellenőrzések alkalmával tett intézkedések alkalmával tett intézkedései, az ügyészségek munkatervi vizsgálatai, a bíróságoknak a konkrét ügyek elbírálása során szerzett tapasztalatai.

A különböző negatív tapasztalatok, a közlekedési anomáliákkal kapcsolatos megállapítások hasznosításának igen sok területe és fóruma van: a sajtótájékoztatótól a területi baleset-megelőzési bizottságok által tartott értekezletekig és megbeszélésekig.

A *differenciált felelősségre vonás kötelezettsége* sem hagyható figyelmen kívül, mint a jogalkalmazói megelőzés egyik eszköze. Több évtizedes tapasztalat alapján állítható, hogy a rendelkezésre álló szankciós eszközök és módszerek súlyához és várható eredményességéhez igazodó joghátrányok akkor segítik a kitűzött célok elérését, ha igazodnak a különféle szabályszegések veszélyességi fokához, nemkülönben az alanyi (elkövetői) oldalon megállapított bűnösségi (felróhatósági) formához, azaz a szándékossághoz vagy a gondatlansághoz és ennek révén egymáshoz rendeljük az egymásnak megfelelő cselekmény- és szankciófajtákat.

IV.3. A Közlekedésfejlesztési Operatív Program

A Közlekedésfejlesztési Operatív Program (KözOP) átfogó stratégiai céljainak (elérhetőség, közlekedésbiztonság javítása, közösségi közlekedés vonzóvá tétele, környezetbarát közlekedés kialakítása) elérésére a 2007-2013 tervezési időszak várható szabad kereteinek felhasználására több programjavaslatot dolgoztunk ki, ezek között szerepel **egy célzottan közlekedésbiztonságot javító intézkedéseket, infrastrukturális fejlesztéseket tartalmazó program.** A közlekedésbiztonsági szempontok prioritást kell, hogy élvezzenek a közlekedési fejlesztéseknél. **Ott kell beavatkozni, ahol azzal baleseteket előzhetünk meg, emberéleteket óvhatunk meg.** Az átfogó célokon kívül az Operatív Program szövegében **összesen 36 helyen kerül megemlítésre a biztonság, a balesetek megelőzésének**

jelentősége. A 2011. március 28-án kelt, COM(2011) 144 számú „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című uniós **Fehér Könyv** célkitűzései között is szerepel a balesetek csökkentése, „2050-re szinte nullára, 2020 -ra felére”. A projektek jellemzője a **hatékony**ság, hiszen sokszor kis költségáfordítással igen komoly eredményeket lehet elérni a baleset-megelőzés terén a baleseti adatok elemzése alapján tervezett célzott beavatkozásokkal.

ÖSSZEGZÉS

Manapság nem telik el nap hogy a sajtó, a televízió, vagy a rádió ne adna hírt egy-egy súlyos közúti közlekedési balesetről. A balesetek okai általában ugyan azok, gyorsajtás, elsőbbségi jog meg nem adása, ittas vezetés, biztonsági öv használatának elmulasztása és más szabályszegés, gondatlanság, figyelmetlenség. Előfordul, amikor egy-egy cserbenhagyás, vagy segítségnyújtás elmulasztása borzolja a kedélyeket. Az emberek egy rövid időre elszörnyednek, majd beülnek a gépkocsijukba és továbbra épp úgy gyorsan, figyelmetlenül, vagy ittasan közlekednek. A mindenkori kormányzat különféle eszközökkel, intézkedésekkel igyekszik a közlekedési morált, kultúrát javítani, ami 2008-tól napjainkig jelentős eredménnyel járt.⁶³

A közlekedésbiztonság terén elért kiemelkedő eredmények elismeréseként az Európai Közúti Biztonsági Tanács (ETSC) 2012. június 20-án Magyarországnak „PIN Award 2012” díjat adományozott. Az elért óriási eredmények mellett még így is 638-an veszítették életüket 2011. évben hazánk közútjain. (Megjegyzem, 1990-ben 2432-en, 2001-ben 1232-en.) Kiemelkedően fontos intézkedésnek tartom, hogy Kormányunk elrendelte 2011. évtől a közlekedési ismeretek oktatását az óvodától az első jogosítványszerzésig. Amennyiben ez hazánkban

⁶³ Hazánkban 1980-tól 1990-ig minden évben szinte ugrásszerűen növekedtek, a személyi sérüléssel járó közúti, közlekedési balesetek száma. A közútjainkon leggyászosabb év 1990, amikor győzött a demokrácia. Ebben az évben 2432-en veszítették életüket hazánkban, valamint megsérült 36 ezer ember. 1990-től 2000-ig minden évben csökkentek folyamatosan a közúti balesetek, kimagaslóan jó évünk 2000, amikor „csak” 1200-an hálnak meg közútjainkon. Ez is sok, mert egy falu lakossága, de ahhoz képest, hogy 10 évvel korábban több, mint a duplája veszítette életét közútjainkon, óriási eredménynek számított. Sajnos 2011-től ismét emelkedni kezdtek a balesetek, pedig 2011-ben jelent meg az EU „Fehér könyve”, így vonult be a történelembe, hivatalos címe: Az „Európai Közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni”. Az EU azt az ajánlást fogalmazta meg, hogy valamennyi tagállamnak 2001 és 2010 között a felére kell csökkenteni a közúton meghaltak számát. Ez azt jelentette hazánk számára, hogy 1200-ról 600 főre kell csökkenteni 2010-re. Hazánk nem tudta elfogadni ebben a formájában az ajánlást és Parlamentünk azt fogadta el, hogy 2010-ig 30%-kal fogjuk csökkenteni, majd 2015-ig 50%-ra. 2007-ig hazánk nem tudta teljesíteni a vállalását, mert nem hogy csökkent volna 1200 alá, hanem mindig fölötté volt a halottak száma. 2008-tól viszont a folyamatosan bevezetésre került kormányzati intézkedéseknek köszönhetően folyamatosan csökkenek a halálos balesetek és 2010-ben 740-en hálnak meg - ami természetesen még most is sok - de ezzel együtt hazánk tudta teljesíteni, sőt túlteljesítette a vállalását.

következetesen végrehajtásra kerül, akkor reálissá válik az a célkitűzés, hogy 2050-re hazánk közútjain már senki sem veszti az életét.

Mostanra már nemcsak társadalmi elvárás a közlekedési balesetek (közvetetten a közlekedési bűncselekmények) csökkentése, hanem az Európai Unió egyik igen fontos elvárása is, melynek hazánknak eleget kell tennie. Az EU újabb elvárása, hogy 2011 és 2020 között újabb 50%-kal kell csökkenteni a közúton meghalt személyek számát. Hazánk, mint az EU tagjaként, de saját elhatározásából is vállalta a csökkentést, ami azt jelenti, hogy 2010-ben 740-en veszítették életüket közútjainkon, de 2020-ban csak legfeljebb 370-en halhatnak meg közúti balesetben.

Az európai globalizáció folyamatában a személy-és áruszállítások mennyiségét és minőségét, biztonságát előtérbe helyezve meghatározó az Európai Unió országokra vonatkozó közlekedésbiztonsági stratégiai intézkedések megtétele. Sokan mondják, hogy az elavult úthálózat és az egyre szaporodó járműpark a fő oka mindennek. Ennek ellenére úgy vélem, hogy a hiba lényegi oka továbbra is az emberekben keresendő, mert addig, amíg az emberek nem kezdenek másként gondolkodni a közlekedéssel kapcsolatban, amíg a nagytöbbség ingerült, rohan és a toleranciának a szikráját sem hordozza magában addig a közlekedéssel kapcsolatos negatív történések sem fognak megváltozni, csökkenni.

Tulajdonképpen azt lehet mondani, hogy a társadalomhoz képest a közlekedéssel kapcsolatos jogalkotói és jogalkalmazói viszonyulás előrébb jár. Mára már kijelenthető, hogy megteremtődött az önálló közlekedési büntetőjog. A rendőrségen, az ügyészségen és a bíróságon szakképzett hivatalnokok foglalkoznak e tárgykör bűncselekményeivel. Valamelyest szigorodtak a jogalkalmazók (szabálysértési hatóságok, bíróságok) részéről alkalmazott szankciók a szabályszegő magatartást tanúsítókkal szemben. A rendőrség egyre több modern sebességmérő készüléket (traffipax) állít üzembe. Az újraélesztett pontrendszer is a visszatartó erőt próbálja képviselni. Beindultak a különféle programok, melyek a közlekedés biztonságosságát, a megelőzést hivatottak szolgálni. Persze ezek az intézkedések egyelőre csak tűzoltómunkának tekinthetők, messzemenő következtetések levonására nem alkalmasak.

Mindezek tükrében elmondható hogy továbbra is hiányzik egy átfogó, az egész társadalomra kiható program, mely eredményesen vehetné fel a harcot a jelenlegi közlekedési kultúrával (kulturátlansággal) szemben. Márpedig egy modern, fejlett társadalom és az ahhoz szorosan kapcsolódó prosperáló gazdaság nem létezhet az ahhoz méltó fejlettségű közlekedési morál nélkül. Ebből kifolyólag az elkövetkező években (évtizedekben) a mindenkori regnáló hatalomnak egyik kénytelen-kelletlen kötelessége lesz kidolgozni és megtenni az ezzel

kapcsolatos lépéseket. A kérdés csak az, hogy mikor kerül sor az első kézzelfogható és eredménnyel kecsegtető lépés megtételére.

Összefoglalva számomra a legfontosabb dolog, amit Dr. Bíró Gyula címzetes egyetemi docens Úrtól, témavezetőtől hallottam az előadásán: „A közlekedési szabályokat mindenkinek meg kell tanulnia, el kell sajátítani a készség szintjén és be kell tartani a szabályokat. Amíg nem így lesz, az emberek azon fognak gondolkodni, konferenciákat tartani, tanácskozni, hogyan kellene megelőzni a közúti közlekedési baleseteket.”

FELHASZNÁLT IRODALOM

BALOGH J., MORAVCSIK E., A tanúvallomások pszichológiájának tárgyalása, Jogtudományi Közlöny, 1908./8.

BARTA Endre, A halaszthatatlan nyomozási cselekmények és igazságügyi szakértői munka közúti közlekedési bűncselekmények esetén. Rendvédelmi füzetek, Budapest, 2000

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

Bíró Gyula: Kriminalisztika. Debreceni Egyetem ÁJK. Lícium-ART Könyvkiadó, Debrecen, 2010.

Bíró Gyula: A közbiztonság és közlekedésbiztonság egyes kérdései, különös tekintettel a baleset- megelőzésre, Pécsi Határőr Tudományos Közlemények, Pécs, 2011.

Blaskó-Miklós-Pallagi-Schubauer-Zentai: Büntetőjog Különös rész I. Rejtjel Kiadó, Budapest, 2008

Blaskó Béla: Magyar Büntetőjog Általános rész Rejtjel Kiadó, Budapest-Debrecen, 2010

Enyedi László, Dr. Fülöp Ágnes, Dr. Meleg Gábor, Radványiné Novotny Olga, Dr. Varga Tibor (továbbiakban: ENYEDI et. al.), Közlekedési büntetőjog, HVG-ORAC Lap és Könyvkiadó Kft, Bp., 2008.

ERDEI Árpád, A trónfosztott királynő uralkodása avagy a bizonyításelmélet szent tehene, Magyar Jog, 1991/4.

Gönczöl Katalin: Kontrollált devianciák és a bűnmegelőzési stratégia. Rendészeti Szemle, 1994. 11. sz. 4. o.

Katona Géza: Gondolatok a XXI. század kriminalisztikájáról, Belügyi Szemle 2001/10. 1

Kereszty Béla: A magyar közlekedési büntetőjog kézikönyve. KJK-Kerszöv, Budapest, 2005.

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

Lianos, Michalis-Douglas, Mary: Veszélyeztetés és a deviancia vége: intézményi környezet. Belügyi Szemle, Külföldi Figyelő 2004. 2. sz.

KORINEK László, Nomádok és letelepedettek - gondolatok a közösségi bűnmegelőzésről, Jogtudományi Közlöny, 2006/ 7-8.

M. SMITH, Regulating opportunities: multiple Roles for civil remedies in situatuional crime prevention, Crime Prevention Studies, vol. 9., 1998., 67-88. o.; IRK Ferenc, i. m., 128. o. (IRK Ferenc, Biztonság és bűnözés kontroll, KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó, Budapest, 2003, 128.o.)

Turcsányi Gyula (Szerk.): A modern bűnözés Rozsnyai Kiadó Bp., 1929.

Viski László: Közlekedési büntetőjog.Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1974

Országos Igazságügyi Orvostani Intézet 13. módszertani levele az alkoholos állapot és alkoholos befolyásoltság orvos szakértői vizsgálatáról és véleményezéséről

FELHASZNÁLT JOGFORRÁSOK

1978. évi IV. törvény a Büntető Törvénykönyvről

1998. évi XIX. törvény a Büntetőeljárásról

Az új Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényt. (Kihirdetve: Magyar Közlöny 2012. évi 92. szám, 2012. július 13.)

Az igazságügyi szakértői tevékenységről szóló törvény: 2005. évi XLVII. tv.

23/2003. (VI.24.) BM-IM együttes rendelet a belügyminiszter irányítása alatt alá tartozó nyomozóhatóságok nyomozásának részletes szabályairól és a nyomozási cselekmények jegyzőkönyv helyett más módon való rögzítésének szabályairól

**1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól
A Legfelsőbb Bíróság Kollégiumi Vélemények [BKv.41. (BK123.)]**

2/1999. Büntető jogegységi határozat a segítségnyújtás elmulasztásának minősítése (Btk. 172. §), ha az elkövető vétlen

11/2003 (ÜK. 7.) LÜ utasítás

INTERNETES FORRÁSOK

<http://baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=626>

<http://www.nfu.hu/doc/857>