



**NEMZETI
KÖZSZOLGÁLATI EGYETEM**
A HAZA SZOLGÁLATÁBAN
KÖZIGAZGATÁS-TUDOMÁNYI KAR

AZ ALKOHOLÓS BEFOLYÁSOLTSÁG HATÁSÁRA TÖRTÉNŐ KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI BALESETEK RENDŐR HATÓSÁG ÁLTALI KIVIZSGÁLÁSA - AZ ITTAS VEZETÉS

OTDK- dolgozat

Állam-és Jogtudományi Szekció

2012

Készítette: Balázs Lilla

közigazgatási MA I.

Témavezető: Veigl Péter

rendőr törzsszázlós, megbízott alosztályvezető

Tartalom

1.	Bevezetés.....	2
2.	A közlekedés és az alkohol	4
2.1	A közúthálózat kialakulása Magyarországon, ezen belül Fejér megyében	4
2.2	Az alkohol megjelenésének és fogyasztásának történelmi áttekintése.....	6
2.3	Balesetet előidéző okok - az alkohol hatásainak bemutatása	8
2.3.1	Közlekedés összetevői–az ember:	8
2.3.2	Ön dönt: iszik vagy vezet!	9
3	Az ittas vezetés jogszabályi vonatkozásai	11
3.1	Járművezetés ittas vagy bódult állapotban	12
3.2	Az ittas vezetés új szankcionálása	18
3.3	27/ 2010. (OT 14.) ORFK utasítás az ittasság ellenőrzéséről	21
3.4	Országos Igazságügyi Orvostani Intézet 13. számú módszertani levele az alkoholos állapot és alkoholos befolyásoltág orvos szakértői vizsgálatáról és véleményezéséről.....	23
4	Ittas balesetek – rendőri intézkedések	25
4.1	A baleset bejelentése, helyszíni biztosítása	25
4.2	A balesetek következtében történő eljárási rendek.....	26
4.3	Egy konkrét esemény	27
5	Az ittasság vizsgálata során felmerülő problémák	31
6	Az ittas balesetek alakulása Fejér megye vonatkozásában.....	34
7	Baleset megelőzés	36
7.1	Az Országos Baleset megelőzési Bizottság szervezete, feladatai	36
7.2	Tispol.....	38
8.	Összegzés, lehetséges megoldások.....	41
8	Mellékletek.....	43
1. számú melléklet.....		43
2. számú melléklet.....		45
3. számú melléklet.....		48
4. számú melléklet.....		50
9	Irodalomjegyzék	51
11	Jogszabályjegyzék.....	53

1.Bevezetés

Dolgozatomban az ittas vezetést, valamint az ennek eredményeként bekövetkező közúti közlekedési baleseteket szeretném bemutatni abból a szemszögéből, hogy a rendőrség, mint elsődlegesen eljáró hatóság, hogyan folytatja le a kivizsgálást. Választásom azért esett erre a témára, mivel 2011 augusztusától októberéig a hathetes szakmai gyakorlatomat a Székesfehérvári Rendőrkapitányság Közlekedésrendészeti Osztályának, Helyszínelő-és Balesetvizsgáló Alosztályán töltöttem. A gyakorlatom alatt számos olyan balesettel találkoztam, amik a gépjármű vezető alkoholos befolyásoltságának hatására következtek be. Mindezek mellett úgy gondolom, hogy az ittas vezetés egy igencsak aktuális téma, ezért szeretném a gyakorlati, eljárási, bizonyítási, bűnmegelőzési összefüggéseit exponálni melyben a személyes gyakorlati és elméleti tapasztalataimat vettem elsősorban alapul, amelyekkel gazdagodtam a gyakorlatom során.

Dolgozatomban először ismertetni fogom a közúthálózat kialakulását, különös tekintettel Fejér megyére, majd az alkohol megjelenését, elterjedését, büntetésének kezdetét. Ezt követően bemutatom azt, hogy az alkoholos befolyásoltság a vezetésre milyen hatással van. Foglalkozok a büntetőjogi és szabálysértési tényállások elemzésével, ezt követően pedig az ittas vezetés közigazgatási szankcionálására fogok kitérni. Fontosnak tartom, hogy említést tegyek a 27/2010. ORFK utasításról, ami az ittasság ellenőrzését szabályozza, valamint az Országos Igazságügyi Orvostani Intézet 13. számú módszertani leveléről, ami az alkoholos állapot és alkoholos befolyásoltság orvos szakértői vizsgálatáról és véleményezéséről szól. Ezt azért tartom fontosnak, hiszen ez az alapja a rendőrségi eljárásban az ittas vezetés vizsgálatának. A jogszabályi vonatkozások után pedig egy konkrét, általam helyszínelő balesetet fogok bemutatni részletesen, még pedig egy balesethelyszínelő, balesetvizsgáló szemszögéből nézve. Ezen belül is azt, hogyan zajlik a helyszínelés - nyomok rögzítése, tanúmeghallgatás, gyanúsított meghallgatás - a tettenéréstől a büntetésig. Mindenképpen fontosnak tartom megemlíteni a nyomozás során felmerülő problémákat, amelyek – saját tapasztalataim alapján is - olykor megnehezítik a rendőrség munkáját. Ezt követően ismertetni fogom statisztikai adatokon keresztül, hogyan alakult a balesetek, különös tekintettel az ittas balesetek alakulása az elmúlt években Fejér megyében. Említést teszek az Országos Balesetmegelőzési Bizottság, valamint a nemzetközi szinten működő Tispol működéséről és feladatairól, hiszen ez a két szerv azon

munkálkodik, hogy a közlekedési balesetek, ezen belül is az ittas okozók számát csökkentse.

Végezetül pedig a jogszabályi vonatkozásokat és a szakmai tapasztalataimat figyelembe véve kifejtem mindazokat a megoldási lehetőségeket, amelyek az én véleményem szerint visszaszoríthatnák az ittas vezetést és az ittas vezetés hatására bekövetkező baleseteket.

2.A közlekedés és az alkohol¹

2.1 A közúthálózat kialakulása Magyarországon, ezen belül Fejér megyében

Dolgozatomat azzal kezdem, hogy megvizsgálom Magyarország, ezen belül is Fejér megye közúthálózatának a kialakulását. Azért tartom ezt fontosnak, mert mindezekből megállapítható, hogy az ország közútjai jelentős fejlődésen mentek keresztül minőségben és hosszúságban egyaránt, ami Fejér megyét tekintve pozitívan értékelendő.

A forgalom lebonyolítása jelentős a megyének, hiszen itt vezet az M1, M7 autópálya, valamint a 6-os, 7-es, 8-as, 62-es, 63-as, 64-es és a 81-es főút. Sajnos azonban a forgalmas utak miatt a balesetek száma is jelentős a megyében, amelyek közül kiemelkedő számban ittas vezető az okozó.

Már a római korban voltak jelentős útvonalak hazánkban, melyek a Duna mentén húzódtak. A Fejér megyét behálózó római utak jelentős része a II. század végéig kiépült. Ezek maradványa a mai napig is fellelhető Ercsi, Dunaújváros, Tác térségében.

A honfoglalás után, miután kezdtek kialakulni az állandó lakóhelyek, egyre nagyobb jelentőséget tulajdonítottak az utaknak. A IX-X. század körül megerősödött a hadiutak jelentősége. Székesfehérvár a fent maradt dokumentumok alapján két hadiút kiindulópontja volt.

A XII. század második felében az utak forgalma megnövekedett a fellendülő gazdaság hatására. Ekkor alakultak ki az úgynevezett kereskedelmi utak.

A török hódoltság alatt történt pusztítások az utakat sem kímélték. Miután a törökök elhagyták az országot, III. Károly új utakat kezdett el építtetni.

¹ A fejezet

Májner László: Közúti közlekedési balesetek lakott területen kívül (szakdolgozat)

Kaló József: Társadalmi beilleszkedési zavarok című előadása

Szentmihályi Zsuzsanna Az alkohol történelme című cikke (<http://www.felsofokon.hu/szentmihalyi-zsuzsanna-blogja/2011/05/18/az-alkohol-tortenelme>; letöltés dátuma: 2012. február 18.)

Dr. Fülöp Ágnes – Dr. Grád András – Dr. Müller Mária: Droggal és alkohollal összefüggő bűncselekmények
Duka Gyula, Virágh Sándor, Kiss István, Keller Ervin: Autóvezetők Tankönyve „B” kategóriás járművezetői vizsgálathoz 4.kiadás

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

1848-ban Magyarországon 2082 km kiépített út volt és ebből 71 km volt található Fejér megyében. Jelentős fejlődés volt az útépités történetében az 1890-es év, amikor elkezdtek használni az első gőzhengert.

A gépjármű forgalom 1926-27-ben ugrásszerűen megnőtt. A kiépített utak hossza 1944-ben 26881 km volt, mely az 1919-es adatokhoz képest 10662 km-el növekedett. A II. világháború szintén súlyos károkat okozott az úthálózatban. A helyreállítások hatására 1975-ben 29915 km volt a magyarországi közutak hossza, ebből Fejér megyében 1319 km volt található. 2002-ben 135555 km hosszúságúak voltak a közutak. Fejér megye vonatkozásában ez 4815 km.

2.2 Az alkohol megjelenésének és fogyasztásának történelmi áttekintése

Ha az ittas vezetést vizsgáljuk, elengedhetetlen, hogy megismerjük az alkoholfogyasztás kialakulását, valamint tradícióit. Az alkoholfogyasztás évezredek tradícióira nyúl vissza, hiszen ünnepeken, étkezésnél rendszeresen fogyasztották. Azonban az emberre gyakorolt hatása miatt egyre jobban elterjedt a hétköznapiakban is. A XVIII. századig egy folyamatos növekedést figyelhetünk meg a szeszesital fogyasztás területén.

Magyarországon a XIX. század elején kezdődött el az alkohol belső termelése és felhalmozása, a burgonya elterjedésének hatására. Az állam érdekelté válik a szesz eladásában, így az országban növekszik a szeszesital fogyasztás száma. A XIX. században jelentősebb megmozdulások is történtek ez ellen. Megalakult az Alkoholelles Munkásegylet az 1900-as évek elején. Többek között ennek köszönhetően létrehozták az első alkoholelvonó szanatóriumot.

A Tanácsköztársaság idején az állam hivatalosan is fellépett az alkoholizmus ellen. Alkoholtilalmat rendeltek el, bár ez nem vezetett eredményre, hiába küzdöttek ellene. A két világháború között nem igazán voltak jelentősebb intézkedések az alkoholizmus ellen, csupán néhány jelentéktlenebb megmozdulás volt. 1950-es évek elejétől kezdődően figyelhető meg statisztikai adatok alapján az alkoholfogyasztás túlzott növekedése. Megváltozott azonban az alkoholfogyasztás struktúrája is. Hiszen amíg az 1930-as években az alkoholfogyasztás jelentős része csupán bor volt, addig az 1950-es években már a szeszesital fogyasztás fele sör és tömény ital volt. Az Országgyűlés Szociális és Egészségügyi Bizottsága 1958-ban tárgyalta ennek a problémának a megoldásáról, valamint felmérte az adott helyzetet is. Ezt követően a különböző területi szinteken is megnyilvánultak némi kezdeményezések, a probléma javítása érdekében.

Az MSZMP 1960 őszén hozott egy határozatot, amelyben kimondta, hogy az alkoholizmus összeegyeztethetetlen a szocialista erkölccsel, valamint a társadalomra is káros hatással van. Ez jelentősen befolyásolta a dolgokat, hiszen egy olyan alkoholelles program volt, amely állami szinten próbálta meg kezelni a problémát. Fontosnak tartották az alkoholizmus fellépése mellett a megelőzés biztosítását is.

Majd 1978-ban ez megtorpant, ezt követően 1982-re már kétszeresére nőtt az alkoholfogyasztás az 50-es évekhez képest. Az alkoholfogyasztás különböző okokra nyúl vissza. Egyrészt az alkoholfogyasztás egy „kulturális tényező”. Hazánkban a

borfogyasztásnak történelmi hagyományai vannak, hiszen a magyar ember iszik ha névnap van, ha születésnap van, ha esküvő van és ezt még lehetne folytatni. Magyarországon az ivás hozzátartozik a férfiszerephez, a felnőttiség szimbólumaként értékelik. A másik jelentős tényezője az alkoholfogyasztásnak a gyermekkori – családi magatartások. Statisztikai adatok ugyanis kimutatták, hogy azok az emberek, akik alkoholisták lettek, negyede 18 éves kora előtt elveszítette valamelyik szülőjét, esetleg megszakadt valamelyik szülőjével a kapcsolata, vagy bántalmazták gyermekkorában. A harmadik ok pedig az aktuális pszichés problémák. Az alkoholizmus sokkal inkább megfigyelhető a segédmunkások, alkalmi munkások között, mint a szellemi foglalkozásúaknál.

Az alkoholizmus rengeteg problémát okoz mind társadalmi szinten, mind egyénileg. Az alkoholfogyasztás a pénzt kevesebbé „teszi”, tönkreteszi a családot és ami talán a legsúlyosabb, hogy ember életet onthat ki. Hazánkban a rendőrség egyre több esetben találkozik olyan balesetekkel, amelyek alkoholos befolyásoltság, vagy bódult állapot hatására következnek be. Az ittas vezetést a jogszabályok hazánkban keményen büntetik.

Magyarországon 1948 óta számít bűncselekménynek az ittas állapotban történő vezetés. Majd ezt követően a Büntető törvénykönyvet módosító 1998. évi LXXXVII. törvény a szeszital hatása alatt lévő állapotot kibővítette a bódult állapottal. Így a törvény büntetni rendelte a jármű vezetőjét akkor is, hogyha hátrányosan ható szer befolyása alatt állt. A hátrányosan ható szer lehet kábítószer, gyógyszer, pszichotrop anyag. Ezeknek a szereknek a jellemzője, hogy a központi idegrendszert negatív irányban megváltoztatják, így például járművezetés esetén a vezetési képességeket hátrányosan befolyásolja.

Így hogyha valaki ittas vagy bódult állapotban követ el bűncselekményt, a beszámítási képessége nem lesz teljes. „Beszámítási képesség alatt a személynek a felismerési és akarati képességét értjük, vagyis azt, hogy képes legyen felismerni magatartása következményeinek társadalomra való veszélyességét, valamint azt, hogy e felismerésnek megfelelően képes is legyen cselekedni”². Azonban, a beszámítási képesség ebben az esetben speciális, hiszen az elkövető maga idézte elő.

² Dr. Fülöp Ágnes – Dr. Grád András – Dr. Müller Mária: Droggal és alkohollal összefüggő bűncselekmények, 38. oldal

2.3 Balesetet előidéző okok - az alkohol hatásainak bemutatása

2.3.1 Közlekedés összetevői–az ember:

A közlekedés alapvetően három összetevőből áll: ember, jármű, környezet. Ha a környezetet vizsgáljuk befolyásoló tényezői lehetnek az időjárási, valamint az útviszonyok. A járműnél lényeges tulajdonság az, hogy milyen műszaki állapotban van. Ezért is fontos a rutinellenőrzések elvégzése minden reggel indulás előtt.

A legbonyolultabb és legösszetettebb tényezője a közlekedésnek az ember. Hiszen rajta múlik a balesetmentesség, a teljesítmény. Az ember képes uralkodni a közlekedésen. Azonban olykor a közlekedés nem mindig úgy valósul meg, ahogyan azt a jogszabályok előírják, ezért fontos az, hogy mindig minden helyzeten úrrá tudjunk lenni. Hiszen ha ez nem sikerül, akkor máris egy veszélyhelyzet alakulhat ki, a veszélyhelyzetből pedig könnyen baleset lehet.

Járművezetőként hatással van ránk a környezetünk, valamint a saját szervezetünk ingerei is. Nagy jelentőséggel bír a látás, a szaglás, a hallás. Vezetés közben a figyelemnek kiemelkedő szerepe van. Hiszen a balesetek jelentős része a figyelmetlenség miatt következik be. Fontos tényező a mérlegelés és a döntés is. Ha észleljük az információkat a közlekedésünk során, akkor kirajzolódik bennünk az adott pillanat és annak a következménye. Tehát fontos, hogy gondolkodjunk vezetés közben és a cél elérése érdekében a legjobb tevékenységet válasszuk ki. A negyedik jelentős dolog az érzelmek. Hiszen az, hogy éppen pozitív, vagy negatív érzelmeink vannak, az nagyban befolyásolja azt, hogy a körülöttünk lévő információkat mikor és hogyan vesszük észre. Az ötödik fontos elem a reakcióidő. A reakcióidő a jel megjelenése és a válaszadás megkezdése között eltelt időt jelenti. A reakcióidőt körülményeink befolyásolhatják. Ennek függvényében ez növekedhet vagy csökkenhet. Csökkenés akkor következhet be, hogyha például a vezető már felkészült az adott válaszcselekményre. A reakcióidő növekedik akkor, ha a gépjármű vezetője fáradt, gyógyszer hatása alatt áll, zavaró ingerek hatnak rá, vagy ha alkoholos befolyásoltság alatt áll.

2.3.2 Ön dönt: iszik vagy vezet!

A közlekedési balesetek jelentős része az alkoholos befolyásoltság hatására történik. Mielőtt alkoholt fogyasztunk, előrelátónak kell lennünk. Fel kell magunkban tenni a kérdést, hogy mennyi idő múlva akarunk gépjárművet vezetni és akkorra kiürül-e a szervezetünk a szeszestől. Ehhez azonban ismernünk kell az alkohol lebomlásának az idejét³:

	Az alkohol szokásos tömege	Mennyiség	Lebomlási idő
Sör	4g/dl	(1 üveg = 5dl)	...
Bor	8g/dl	(1 üveg = 7dl)	...
Pezsgő	8g/dl	(1 pohár = 2dl)	...
Tömény ital	13g/dl	(2 pohár = 1dl)	...

Az alkoholos befolyásoltságnak a megállapítása és a véleményezése a véralkohol-koncentráció alapján történik meg és a mértékét a vérben lévő alkohol ezrelékben kifejezett arányával jellemzik. Kiszámítása: megivott alkohol{g} / (0,6 vagy 0,7 x testsúly{kg}). A nevezőben lévő szorzó az alapján változik, hogy az egyénnek milyen a testalkata. Normál testalkatnál a 0,7-et használjuk, míg a kövér testalkatnál a 0,6-os szorzót.

A megállapításnál az alábbi határértéket célszerű figyelembe venni:

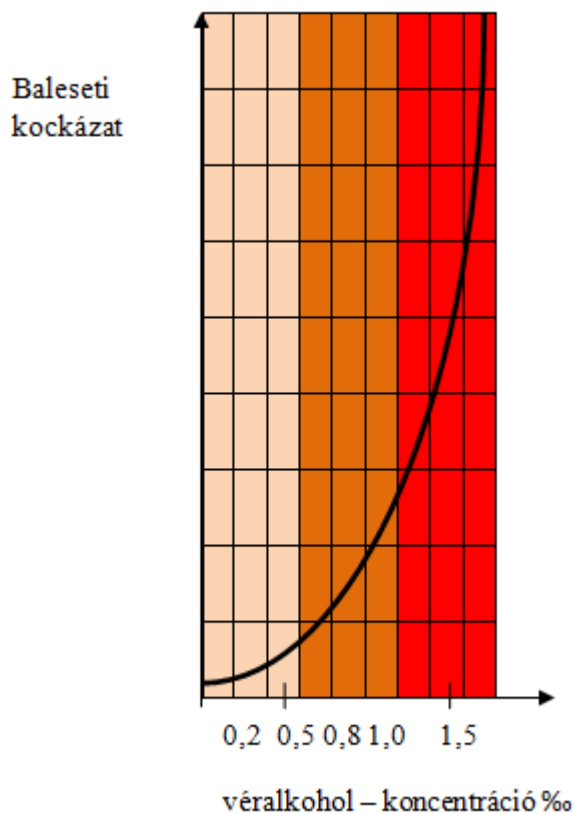
- 0,2‰ (20mg%) = az alkoholfogyasztás nem bizonyítható
- 0,21- 0,50‰ (21- 50mg%) = ivott, de alkoholosan nem befolyásolt
- 0,51 - 0,80‰ (51 - 80 mg%) = igen enyhe → közigazgatási szabályszegés
- 0,81 - 1,51‰ (81 – 150 mg%) = enyhe → bűncselekmény

³ Duka Gyula, Virágh Sándor, Kiss István, Keller Ervin: Autóvezetők Tankönyve „B” kategóriás járművezetői vizsgához 4.kiadás 142.oldal

- 1,50 - 2,50‰ (150 – 250 mg%) = közepes → bűncselekmény
- 2,51 – 3,50‰ (251 – 350 mg%) = súlyos → bűncselekmény
- 3,51‰ felett (351 mg%) = igen súlyos fokú alkoholos befolyásoltság → bűncselekmény

Az alkoholnak különböző hatása van a vezetőre. Egyrésztől lelassul a szemnek a mozgása, így a látótér is szűkül. A döntések lelassulnak, hibásak, és nő a reakcióidő. A mozgás pedig késlekedik és pontatlan lesz, majd az önkontroll háttérbe kerül.

Az alkohol hatására a balesetkockázat rohamosan növekszik, még pedig úgy, hogy 0,5‰ esetén a duplájára, 0,8 véralkohol-koncentráció esetén a négyszeresére és 1,5 ‰-nél már 16-szoros növekedésről beszélhetünk. Az alkohol és a baleset összefüggését a következő ábra is tükrözi⁴ :



⁴ Duka Gyula, Virágh Sándor, Kiss István, Keller Ervin: Autóvezetők Tankönyve „B” kategóriás járművezetői vizsgához 4.kiadás 142.oldal

3 Az ittas vezetés jogszabályi vonatkozásai⁵

Ahhoz, hogy jobban el tudjunk mélyülni a balesetekben, különös tekintettel az ittas balesetekben, szükséges megtekintenünk azt, hogy a törvény által miként is van szabályozva ez a terület.

A 60/ 2010. (OT 34.) ORFK utasításban találunk egy meghatározást arra, hogy mit is jelent a közlekedési, ezen belül is a közúti közlekedési baleset. Közlekedési balesetről akkor beszélünk, hogyha legalább egy mozgó jármű (közúti-, vízi-, vasúti-, légi jármű) mozgásából eredően következik be a közlekedési szabályok szándékos vagy gondatlan megszegésével olyan váratlan esemény, amelynek következtében személyi sérülés, haláleset, vagy dologi kár keletkezett. Közúti közlekedési baleset a KRESZ (1/1975 (II.5) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól) alapján jármű vagy állatot hajtó személy részvételével valósulhat meg.

⁵ A fejezet

60/ 2010. (OT 34.) ORFK utasítás a közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól

Dr. Kis Norbert–Dr. Hollán Miklós: A magyar büntetőjog tankönyve II. Különös rész

Dr. Kis Norbert –Dr. Hollán Miklós–Dr. Gellér Balázs: A büntetőtörvénykönyv magyarázata II. kötet Különös rész (1) 2. kötet

Kereszty Béla: A magyar közlekedési büntetőjog kézikönyve

Enyedi Lajos–Dr. Fülöp Ágnes–Dr. Melegh Gábor–Radványiné Novotny Olga–Dr. Varga Tibor: Közlekedési büntetőjog

27/ 2010. (OT 14.) ORFK utasítás az ittaság ellenőrzéséről

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

156/2009. (VII. 29) a közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságolással összefüggő hatósági feladatokról Kormányrendelethez tartozó 11/D. melléklet alapján készült.

3.1 Járművezetés ittas vagy bódult állapotban

Az ittas vagy bódult állapotban történő járművezetést a Büntető törvénykönyv 188.§ szabályozza. **Btk. 188.§ (1) „Aki szeszestől 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 szabadságvesztésre büntetendő. (2) A büntetés 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 szeszestől befolyásolt állapotban vagy a vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatt nem gépi meghajtású vízi jármű vagy úszó munkagép avagy közúton a nem gépi meghajtású jármű vezetésével a (2) bekezdésben meghatározott következményt idézi elő, az ott tett megkülönböztetés szerint büntetendő.”**

A Btk. 188.§ (1) a bűncselekmény alapesetét a (2) bekezdés a minősített esetét tartalmazza. A 188.§ (3) bekezdése ezzel szemben a legtöbbször alapesetként viselkedik, azonban olykor előfordul, hogy minősített eset lesz belőle. A (3) bekezdés abban az esetben lehet minősített eset, hogyha a cselekmény hatására bekövetkezett súlyos testi sértés maradandó fogyatékoságot, súlyos egészségromlást vagy halált okoz.

„A Btk. 188.§ szerinti bűncselekményének különös védett jogi tárgya – a többi közlekedési bűncselekménnyel egyezően – a közlekedés biztonsága, és az élet és a testi épség”⁶. Az első a közlekedés biztonsága, a második pedig az élet és testi épség védelme. Viszont az élet és a testi épség védelme csak a (2) és a (3) bekezdésű esetnek a másodlagos jogi tárgya. Az (1) bekezdésben ez nem érvényesül.

„A közlekedés – ab ovo – az életre, a testi épségre, az egészségre, valamint az anyagi javakra releváns (de megengedett!) kockázatot jelent”⁷. Ahhoz, hogy biztonságosan tudjunk közlekedni a forgalomban, elengedhetetlen feltétel az, hogy mind fizikailag, mind

⁶ Enyedi Lajos–Dr. Fülöp Ágnes–Dr. Melegh Gábor–Radványiné Novotny Olga–Dr. Varga Tibor: Közlekedési büntetőjog 143. oldal

⁷ Kereszty Béla: A magyar közlekedési büntetőjog kézikönyve 143. oldal

szellemileg olyan állapotban legyünk, hogy a vezetéshez szükséges képességeinket használni tudjuk. Azonban ezeket a képességeinket bizonyos pszichoaktív szerek, mint például az alkohol, kábítószer, bizonyos gyógyszerek hátrányosan befolyásolhatják a bevitt mennyiség és minőség mértékének függvényében. Ezért mind a hazai, mind a nemzetközi joggyakorlat büntetni rendeli az ittas vagy bódult állapotban történő járművezetést a fogyasztott mértéktől függően bűncselekményként, vagy közigazgatási szabályszegésként.

A bűncselekmény elkövetője csak a gépjármű vezetője lehet. „Közhelynek tűnik, ám mégis igaz: járművezető az, aki járművet vezet. „Az idem per idem meghatározás nem véletlen, ugyanis „vezetőnek kell tekinteni mindenkit – korára, nemére, állapotára, jogosultságára tekintet nélkül -, aki közúton járművet vezet, vagyis közúti-szállító vagy vontatóeszközt szerkezetének kezelésével haladásra készlet vagy irányít”⁸. Így az is a jármű vezetőjének minősül, aki sebességváltást végzett el, nemcsak az, aki kormányzott, valamint az a személy, aki az úton állatot hajt. A vezetők köre azonban attól függően, hogy milyen területen történik a vezetés, változhat. Nem minősül vezetőnek az a személy, aki a kerékpárját vagy a segédmotoros kerékpárját tolja az úton. A gépkocsivezetés oktatása esetén nem a járművet vezető tanulóvezetőt terheli a felelősség, hanem a mellette ülő oktatóját.

Részes az a személy lehet, aki annak ellenére, hogy tudomása van arról, hogy a jármű vezetője alkoholos vagy egyéb vezetési képességet hátrányosan érintő szer befolyásolása alatt áll, rábírja vagy bátorítja a jármű vezetésére.

A vasúti és a légi járműveknek a vezetése a meghajtásuktól függetlenül tényállásszerű. Azonban az úszó munkagépek, a vízi járművek, valamint a közúti járművek csak akkor kerülnek a büntetőjogi tilalom alá, ittas vezetés esetén, ha gépi meghajtásúak. A vízi járművek közül gépi meghajtású az, amit a Hajózási Szabályzat annak minősít. Ennek értelmében gépi meghajtású vízi járműről beszélünk abban az esetben, hogyha a jármű saját gépi berendezéssel rendelkezik, vagyis géphajó. „Gépi meghajtásúnak azokat a járműveket kell tekinteni, amelyeket beépített erőgép hajt”⁹. A gépi meghajtású járművek fogalma ebben az esetben szélesebb körű, mint a KRESZ-ben, ugyanis a segédmotoros kerékpár, a villamos, a lassú jármű és a mezőgazdasági vontató is beletartozik a gépi jármű kategóriájába. Ha nem gépi meghajtású járművel – kerékpár, állati erővel vont jármű – történik az ittas vezetés, akkor csak közigazgatási szabályszegés állapítható meg. Viszont,

⁸ Kereszty Béla: A magyar közlekedési büntetőjog kézikönyve 156. oldal

⁹ Enyedi Lajos – Dr. Fülöp Ágnes – Dr. Melegh Gábor – Radványiné Novotny Olga – Dr. Varga Tibor: Közlekedési büntetőjog 145. oldal

hogyha a nem gépi meghajtású közúti vagy vízi jármű olyan kimenetelű balesetet okoz, amelynek következtében egy nyolc napon túl gyógyuló, súlyos testi sérülés keletkezik, akkor a büntetési tétele ugyanolyan, mintha gépi meghajtású járműről lenne szó.

Az ittas járművezetés vétsége csak közúton valósulhat meg. Magánúton még akkor sem lehet, hogyha a közforgalom számára meg van nyitva. „Közút a gyalogosok és közúti járművek közlekedésére szolgáló közterület. (KRESZ 1. sz. függelék I. a) pontja.)”¹⁰. A közút egy szűk fogalom, hiszen ebbe nem tartoznak bele a kórházak, üzemek, stb. Abban az esetben, hogyha a közúton kívül történik ittas vezetés gépi meghajtású járművel, akkor közigazgatási szabályszegés valósul meg. Azonban súlyos testi sértés vagy halálos kimenetelű baleset okozása esetén ez a korlát megszűnik és így a közúton elkövetett bűncselekményre vonatkozó rendelkezéseket kell alkalmazni a Btk. 191. § (1) bekezdése alapján.

Itt kívánom megjegyezni, hogy a helyszínen történő rendőri intézkedés során kétséget kizáróan az esetek döntő többségében nem állapítható meg, hogy az elkövetés helye pontosan minek minősül. A külső jegyek alapján nem lehet eldönteni, hogy egy terület közút vagy közforgalom számára megnyitott magánút, mivel a terület tulajdonosa táblát nem helyez ki, utalást egyéb módon nem tesz. Itt kap szerepet a nyomozó hatóság munkája, melynek során megkeresésre kerül a körzeti földhivatal annak megállapítás céljából, hogy az adott terület kinek a tulajdonát képezi és ott milyen út van bejegyezve. A beszerzett információk birtokában lehet dönteni az eljárás kimeneteléről.

Az elkövetési magatartás a vezetés. Mindez két feltétel együtteseként valósul meg. Egyrészt a vezető mozgásba hozza a járművet, másrészt pedig a műszaki berendezéseit elkezd működtetni annak érdekében, hogy az el kezdjen haladni. Az elkövetés módja két mozzanatból tevődik össze. Először is a vezetőnek szeszes italt, vagy más a vezetésre hátrányosan ható szert kell fogyasztania és ennek eredményeként befolyásolt állapotban kell lennie, valamint ebben az ittas vagy bódult állapotban gépjárművet kell vezetnie. Az orvostani illetve a büntetőjogi kategorizálása ennek azonban különbözik egymástól, ugyanis büntetőjogi felelősség csak akkor állapítható meg, hogyha a jármű vezetője olyan állapotba kerül, hogy az a biztonságos járművezetési képességét károsítja.

„Szeszes italtól befolyásolt állapotban a tényállás alkalmazásában olyan állapotot kell érteni, amikor a véralkohol-koncentráció foka, valamint a klinikai tünetek együttes értékelése alapján megállapítható, hogy a járművezető a szeszesital fogyasztása

¹⁰ Kereszty Béla: A magyar közlekedési büntetőjog kézikönyve 155. oldal

következtében már nem képes a biztonságos vezetésre”¹¹. Szeszkes italnak minősül minden olyan ital, ami etilalkoholt tartalmaz. Szervezetünk legérzékenyebb pontja a központi idegrendszer. Elsődlegesen ezt érinti az alkohol, majd ezt követően megjelennek a testi tünetcsoportok is. Csökken a figyelem, a reakcióidő, a koncentrációképesség, a vezető álmos lesz és így a balesetkockázata nagymértékben megnövekedik. Az ittas vezetést 1976. január 1. óta rendelik büntetni a magyar szabályok, vagyis a KRESZ hatálybalépése óta. Tehát megállapítható, hogy az ittas vezetéssel illetően a magyar jogrendszerben a „zéró tolerancia” elve érvényesül. A befolyásolt állapot értékelése a jogalkalmazótól függ, így ez egy normatív tényállási elem. A következtetés két elemről függ. Egyrészről attól, hogy a vezető szervezetében a járművezetés idején mennyi alkohol van, másrészt pedig, a fennálló klinikai tünetektől–bizonytalan mozdulatok, dülöngélés, beszéd. Ittas vezetés esetén nem számít az, hogy esetleg az egyén alkoholtűrő képessége nagyobb, mint az átlagé, hiszen a bűnösség ettől függetlenül is megállapításra kerül. Ha az egyén nem áll alkoholos befolyásoltság hatása alatt, csupán alkohol van a szervezetében, akkor közigazgatási eljárás alá tartozó szabályszegést követett el.

Azonban a posztalkoholos állapot nem minősül alkoholos befolyásoltságnak. Posztalkoholos állapotot azt a helyzetet értjük, amikor a szeszkes ital már kiürült a szervezetből, viszont az „utóhatásai” a fejfájás, gyomorégés, rossz közérzet jelen vannak. Ebben az esetben beszélünk másnaposságról. Természetesen ez az állapot is befolyásolhatja negatív irányba a vezetési képességeket és okozhat balesetet, viszont ebben az esetben a vezető csupán közúti baleset okozásáért felel, a Büntető törvénykönyv 187. §-a alapján.

A Btk. 188.§ (1) bekezdése a szándékos bűncselekményre terjed ki, míg a (2) bekezdés a gondatlanságra. Az (1) bekezdésben ugyanis az ittas vagy a bódult állapotban történő vezetés valósul meg és ilyen esetekben azért beszélünk szándékosságról, mert a vezető tudatában van annak, hogy vezetéssel károsító szereket fogyaszt, amit a törvény is büntet és ennek ellenére mégis végrehajtja a cselekményt. Természetesen előfordul, hogy az elkövető tévedésben van és nem tud arról, hogy olyan szert fogyasztott, ami a vezetéssel hátrányosan befolyásolja. Ebben az esetben nem büntetendő addig, amíg szemmel látható hatásai nincsenek. „A bűncselekmény (1) bekezdésben meghatározott alapesete immateriális deliktum, azaz nincs eredménye”¹². Ezzel szemben a (2) bekezdésben

¹¹ Dr. Kis Norbert –Dr. Hollán Miklós: A magyar büntetőjog tankönyve II. Különös rész 204. oldal

¹² Dr. Kis Norbert – Dr. Hollán Miklós – Dr. Gellér Balázs: A Büntető törvénykönyv magyarázata II. kötet Különös rész (1) 662. oldal

foglaltak eredménye súlyos testi sértés, súlyos egészségromlás, maradandó fogyatékoság, tömegszerencsétlenség, halál, kettő vagy több ember halála vagy halálos tömegszerencsétlenség lehet. „A járművezetés ittas vagy bódult állapotban bűncselekményének 188.§ (3) bekezdésében írt alapesete alapeseti vegyes bűnösségű bűncselekmény”¹³. Ugyanis ebben a tényállásban megvalósul a Btk. 188.§ (1) bekezdése, amire a szándékosság terjed ki, viszont megvalósul a 188.§ (2) bekezdése is, de ez már a gondatlanságot tartalmazza.

A bűncselekménynek két stádiumát különböztetjük meg. Az egyik, amikor befejezett bűncselekményről beszélünk. Ez akkor történik meg, amikor az ittas vagy bódult állapotban lévő személy üzembe helyezi és mozgásba hozza a járművet. Ennek a két mozzanatnak köszönhetően van egy kísérleti stádiuma is a bűncselekménynek. Kísérletről akkor beszélünk, hogyha az elkövetési magatartás már elkezdődött, de még nem fejeződött be. Ennek tipikus esete az, amikor a motor beindításra került, de nem történt előrehaladás. Előkészület esetén a jármű vezetője csupán szabálysértést valósít meg.

Az ittas vagy bódult állapotban történő vezetés képezhet egységet és halmazatot. Egységről akkor beszélünk, hogyha ez az állapot megszakítás nélkül fennáll. Ebben az esetben az sem minősül megszakításnak, hogyha a befolyásoltság alatt lévő személyt a rendőrség vér-és vizeletminta vételre előállítja. Abban az esetben viszont, hogyha a jármű vezetője a kijózanodás után újra alkoholt fogyaszt és ilyen állapotban ismét járművet vezet, már halmazati cselekményről beszélünk.

Az ittas vagy bódult állapotban történő vezetésnek vannak minősített esetei. Ilyenkor súlyos testi sértés, maradandó fogyatékoság, súlyos egészségromlás, tömegszerencsétlenség, halál, halálos tömegszerencsétlenség következhet be. Ezeknek a minősített eseteknek a megállapítására azonban csak akkor kerülhet sor, hogyha az ittas vagy bódult állapot, valamint a baleset bekövetkezése között ok-okozati összefüggés áll fenn. Ennek tipikus esete az, hogy a tudatmódosító szerek hatására megszegi a közlekedési szabályokat, például az elsőbbségadási kötelezettséget nem adja meg annak, akinek járna és így egy nyolc napon túl gyógyuló, súlyos sérüléssel járó, esetleg halálos kimenetelű balesetet okoz. Így a közlekedési baleset közvetett okának az ittas vagy bódult állapot tekinthető, míg a közvetlen okának a közlekedési szabályok megszegése minősül. Amennyiben viszont az ok-okozati összefüggés nem lelhető fel-más személy szegi meg a szabályokat-úgy csupán a jármű vezetője a Btk. 188.§-a alapján büntetendő vétség miatt.

¹³ Dr. Kis Norbert – Dr. Hollán Miklós – Dr. Gellér Balázs: A Büntető törvénykönyv magyarázata II. kötet
Különös rész (1) 662. oldal

„Az ittas járművezetés esetén a súlyosabb minősítés megállapításának akkor van helye, ha az ittasság miatt befolyásolt járművezető a meghatározott eredmények valamelyikét a büntetőjog által felróható módon okozta, az ittas befolyásoltságnak a baleset bekövetkezésében való közrehatását úgy kell vizsgálni, hogy az eljárás alá vont személy ténylegesen tanúsított magatartása összehasonlítható a józan jogkövető és a közlekedésben megengedett kockázat keretei között maradó gondos járművezetőtől elvárt magatartással. (BH 1984.138., BH 1988. 300., BH 2003.251.)”¹⁴.

Ezeket a baleseteket összetett bűncselekménynek tekinthetjük, ugyanis két tényállási elemből–ittas vagy bódult állapotban történő vezetés; súlyos testi sérüléssel, tömegszerencsétlenséggel, halállal járó baleset okozása–tevődnek össze, amik már önmagukban is büntetendők. Ennek következtében a jogalkotó úgy döntött, hogy egy harmadik tényállásban szabályozza ezt az esetkört. Azonban ahhoz, hogy ez a tényállási elem megvalósuljon kritériuma az, hogy ez a két mozzanat egymással ok–okozati összefüggésben álljon. Ezt a tényállási elemet a jogalkotó súlyosabban is büntetni rendeli, mint a másik két elemet külön. Ennek az a célja, hogy ezzel is kiemelve azt, hogy milyen súlya van annak, hogyha valaki a vezetési képességeit hátrányosan befolyásoló szerek hatása alatt vezet járművet.

Büntetőeljárásban, gépi meghajtású jármű esetén a pénzbírság minimum hetvenöt-ezer forint maximum hetvenhárom-millió forint lehet. El lehet tiltani a tettest a járművezetéstől, tizenegy előéleti pontot kap, valamint a vezetői engedélye is bevonásra kerülhet.

¹⁴ Kerszty Béla: A magyar közlekedési büntetőjog kézikönyve 159. oldal

3.2 Az ittas vezetés új szankcionálása

Az ittas vezetés szankcionálása átalakult, ugyanis a szabálysértési törvényből kikerült és így 2011. július elsejétől közigazgatási eljárás keretében jár el a hatóság, abban az esetben, hogyha az ittas vezetés nem minősül bűncselekménynek. Ezekre a változásokra azért volt szükség, hogy 2020-ra az EU elvárásoknak megfelelően csökkenjen a balesetek, valamint a sérültek száma. Jelenleg az ittas vezetés szankcionálása a Közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvényben (Kkt.) található meg.

A szabálysértési eljárásban a bírság összege személyre szabott, egyéniesített, háromtól százezer forintig terjedő pénzbírság volt. Az előéleti pontra öt pontot kapott, hogyha a járművezetői engedély elvételére nem került sor. Emellett a szabálysértési eljárás keretei között a vezetői engedély elvételére is sor kerülhetett. Ezzel szemben a közigazgatási szabályozásban a koncentrációtól és a járműkategóriától függően, jogszabályban meghatározott, harmincezertől háromszáz-ezer forintig terjedő lehet a pénzbírság összege. A bírságolás nagysága az alkohol-koncentrációtól függően változik. A gépi meghajtású járművek esetén a bírságolás összege jóval magasabb, mint a nem gépi meghajtású járműveknél. A nem gépi meghajtású járműveknél azonban a bírságolás alacsonyabb. A járművezetéstől eltiltás, valamint a vezetői engedély helyszíni elvétele megszűnik ezekben az esetekben.

Az ittas vezetés a KRESZ 4. § (1) c) pontja alapján a Kkt. 20. § (1), valamint a Szabs. tv. 224. § alapján minősíthető 2012. szeptember 1-től.

Kkt. 20. § (1) „Az e törvényben, valamint külön jogszabályban és közösségi jogi aktusban (...)

k) a megengedett legnagyobb sebességre („gyorshajtás”), a biztonsági öv használatára, a továbbhaladás tilalmára („tilos jelzésen történő áthaladás”), és a járművezető szervezetében a szeszes ital fogyasztásából származó alkohol tilalmára („ittas vezetés”),

vonatkozó rendelkezések megsértői bírság fizetésére kötelezhetők.”

A büntetési bírságra vonatkozó tételes rendelkezést a 156/2009. (VII. 29) a közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságolással összefüggő hatósági feladatokról Kormányrendeletre tartozó 11/D. melléklet tartalmazza. A rendelet 11/D. melléklete szabályozza a pénzbírság kiszabásának a mértékét, abban az

esetben, hogyha a járművezető szervezetében a szeszes ital fogyasztásából származó alkohol található, vagyis ittas vezetést követ el. Mindezek közigazgatási helyszíni bírság keretei között kerülnek kiszabásra.

A melléklet öt kategóriát különböztet meg egymástól:

Az első kategóriába azok a gépi meghajtású járművezetők tartoznak, akiknek a szeszesital fogyasztásából származó alkohol mértéke a 0,50‰ véralkohol-koncentrációt vagy a 0,30 mg/l-t nem haladja meg, a cselekménye pedig nem minősül bűncselekménynek. Az ilyen esetben a közigazgatási bírság a KRESZ 4.§ (1) bekezdésének c) pontja alapján száz-ezer forint. Ebben az esetben hat előéleti pontot kap a tettes.

A második eset, amikor a gépi meghajtású járművezető véralkohol-koncentrációja meghaladja a 0,50‰-t de a 0,80‰-t nem haladja meg, valamint ha a kilélegzett levegő meghaladja a 0,30 mg/l-t, de a 0,50 mg/l-t már nem haladja meg és bűncselekmény nem valósul meg. Ilyenkor a jármű vezetőjére róható közigazgatási bírság összege százötven-ezer forint, az előéleti pont pedig nyolc pont.

A harmadik eset szintén a gépi meghajtású járműveknél alkalmazandó, amikor a véralkohol-koncentráció mértéke meghaladja a 0,80‰-t vagy a kilélegzett levegő meghaladja a 0,30 mg/l-t, akkor a gépjárművet vezető kettőszázezer forint pénzbüntetést kap és nyolc előéleti pontot.

A negyedik esetben a jogalkotó már a nem gépi meghajtású járművet vezetőt vagy hajtót szabályozza 2 esetben. Az első, ha a járművet vezető vagy hajtó nem főúton közlekedik, akkor a szeszes ital fogyasztásából származó alkohol mértéke 0,50‰ véralkohol-koncentrációnál magasabb, de 0,80‰ véralkohol-koncentrációt nem haladja meg vagy a kilélegzett levegőben 0,30 mg/l-nél magasabb, de a 0,50 mg/l-t nem haladja meg. A pénzbírság ebben az esetben tízezer forint. A másik esete, amikor a járművet hajtó vagy vezető főúton közlekedik, ekkor már a közigazgatási bírság összege harmincezer forintra nő.

Az ötödik kategóriába a nem gépi meghajtású járművet vezetőnél vagy hajtójánál a szeszes ital fogyasztásából származó alkohol mértéke 0,80‰ véralkohol-koncentrációt vagy a kilélegzett levegőben 0,50 mg/l-t meghaladja. A közigazgatási bírság összege ebben az esetben hatvanezer forint.

2012. április 15-től van hatályban a 2012. évi II. törvény a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről. Az új törvény

kiemelt közlekedési szabálysértésként kezeli az ittas vezetés kérdését, amit a 217.§ szabályoz.

217.§ „Aki

a) vasúti vagy légi járművet, gépi meghajtású vízi járművet, úszó munkagépet, illetve nem gépi meghajtású vízi járművet úgy vezet, hogy szervezetében szeszes ital fogyasztásából származó alkohol van, vagy

b) vasúti vagy légi jármű, gépi meghajtású vízi jármű, úszó munkagép, illetve közúton vagy a közforgalom elől el nem zárt magánúton gépi meghajtású jármű vezetését olyan személynek engedi át, akinek a szervezetében szeszes ital fogyasztásából származó alkohol van, szabálysértést követ el.”

Abban az esetben, ha a nem gépi meghajtású jármű vezetőjének / hajtójának szervezetében az alkoholkoncentráció mértéke a 0,5 ‰ / 0,3 mg/l légalkohol értéket nem haladja meg, helyszíni bírság kiszabásának van helye. A kalibrált eszközzel történő mérés eredményeként is a közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése miatt a Szabálysértési. tv. 224. §-a alapján lehet bírságot kiszabni. A szabálysértési bírság kiszabására a 0,5 ‰ / 0,3 mg/l légalkohol értékig:

- az állati erővel vont jármű vezetőjével
- a kézi kocsit húzó – toló személlyel illetve
- a főútvonalon kerékpározó személlyel szemben van helye.

3.3 27/ 2010. (OT 14.) ORFK utasítás az ittasság ellenőrzéséről

A 27/2010. ORFK utasítás kiadása a szervezetben lévő alkohol ellenőrzésére, valamint azoknak az eszközöknek és lehetőségeknek az alkalmazására irányul, amelyeket a rendőrség szervei elvégezhetnek.

Az ittasság ellenőrzésére akkor kerülhet sor, ha az adott cselekmény elkövetése kapcsán vizsgálatot igényel az, hogy az adott személy szervezetében található-e alkohol.

Az intézkedő rendőr az ittasság ellenőrzését kizárólag elektromos alkoholteszterrel, spiratest alkoholkimutató indikátorcsővel, más néven alkoholszondával végzi, de ebben az esetben, ha a spiratest pozitív eredményt jelez, mindig alkoholteszterrel is el kell végeznie az ittasság ellenőrzését. Ugyanis a spiratest típusú szonda csak arra vonatkozóan ad információt az intézkedőnek, hogy a vizsgált személy alkoholt fogyasztott-e, de az alkoholfogyasztás mértékét nem lehet meghatározni, csak hiteles műszerrel, ami az eljárás jogi alapját adja. Emellett a spiratestes ellenőrzés számos hibalehetőséget is hordozott, ugyanis ennek a vizsgálatnak a lényege az, hogy a kilélegzett levegő alkoholtartalma színessé tett egy kémiai anyagot. Ez az elszíneződés elvileg a pozitivitást jelentette, azonban számos esetben előfordult olyan is, hogy nem mutatta ki az alkoholos befolyásoltságot, annak ellenére, hogy a vezető alkoholfogyasztása nyilvánvaló volt. Ezen kívül még hiteles elektromos légalkohol mérő berendezéssel (hiteles mérőeszköz) végezheti el az alkoholos befolyásoltság ellenőrzését a rendőr hatóság. Alkoholszonda alkalmazására csak abban az esetben kerülhet sor, hogyha alkoholteszter nem áll rendelkezésre.

Az alkoholos befolyásoltságot leghamarabb a cselekvést követő tíz perc elteltével lehet mérni. Az alkoholteszter használata előtt az érintett személynek nyilatkoznia kell arról, hogy fogyasztott-e alkoholt vagy esetleg más tudatmódosító szert.

Közlekedési baleset esetén a rendőr a helyszínen köteles ellenőrizni azt, hogy a balesetben résztvevő járművek vezetői, valamint azok a személyek, akik felelősségre vonhatóak a baleset bekövetkezése végett, állnak-e alkoholos befolyásoltság alatt. Amennyiben az ittasság ellenőrzése során bebizonyosodik, hogy valamelyik részes jármű vezetője fogyasztott alkoholt, úgy le kell foglalni minden olyan tárgyat, ami ezt a tényt bizonyítja és a feltalálási körülményeket rögzíteni is kell.

Hogyha az alkoholeszter 0,10 mg/l légalkohol-értéket meg nem haladó értéket már, akkor az orvosszakértői szempontból nem értékelhető az Országos Igazságügyi Orvosszakértői Intézet 13. számú módszertani levele alapján. Ilyenkor bírságot, feljelentésre, mintavételre csak akkor kerülhet sor, ha egyéb bizonyíték áll a rendelkezésre, hogy a gépjármű vezetője szeszes italt fogyasztott.

Az ellenőrzések során mindig rögzíteni kell a mérés eredményét vagy az elszíneződés mértékét.

Mielőtt az intézkedő rendőr alkalmazná a mérőeszközt, meg kell arról győződnie, hogy hiteles-e a mérőeszköz, amit a 127/ 1991. Kormányrendelet tartalmazza. Ha nem hiteles a mérőeszköz, akkor a mérést nem lehet vele elvégezni.

A hiteles mérőeszközzel két mérést kell végrehajtani úgy, hogy a két mérés között tizenöt perccel kell eltelnie, valamint az első mérést legfeljebb a cselekmény után harminc perccel kell végrehajtani. Ezekről két példányban jegyzőkönyvet kell készíteni, és az egyik példányt a feljelentéshez kell csatolni a vizsgálati eredménnyel. A másik példányt pedig annak a személynek kell átadni, akit intézkedés alá vontak. Vér-és vizeletminta vételre kell előállítani az intézkedés alá vont személyt, ha megtagadja az alkoholszondával, alkoholeszterrel vagy a hiteles mérőeszközzel való ellenőrzést; ha olyan állapotban van, ami megakadályozza a mérőeszköz eredményes alkalmazását; ha megtagadja a jegyzőkönyv aláírását; ha olyan súlyos sérülést szenved, aminek következtében nem végezhető el a mérés; ha az egészségügyi állapotára való nyilatkozattételt megtagadja; ha azt nyilatkozza, hogy tüdőbetegségben szenved, vagy testhőmérséklet emelkedése van; hogyha az ellenőrzés a cselekményt követő 30 percen belül nem hajtható végre; vagy hogyha erős a gyanú, hogy a cselekmény után alkoholt fogyasztott.

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

Az alkoholos befolyásoltság mértékének orvosi megállapítására az Országos Igazságügyi Orvostani Intézet 13. számú módszertani levele az irányadó.

Az alkoholos állapot megállapítása az adott személyből vett vérminta alapján történik meg a 2/1988. IM rendelet alapján. Erre általában akkor kerül sor, ha az érintett személynél felmerül az ittasság állapota, vagy ha egy közlekedési balesetnek a részese volt. Azért tartom fontosnak, hogy erről említést tegyek, ugyanis ez alapján a levél alapján számolják ki az igazságügyi orvosszakértők az alkoholos befolyásoltság mértékét, ami az alapja az egész rendőrségi vizsgálatnak. Hiszen ha a mintavétel nem ad meggyőző bizonyítékot arról, hogy a cselekmény elkövetésének idejében az egyén alkoholos befolyásoltság alatt állt, akkor az eljárást a rendőr hatóság megszünteti.

A vérvételről mindig készíteni kell jegyzőkönyvet, amelynek tartalmaznia kell a véleményt kérő szerv megnevezését, címét, az eljáró hatósági személy adatait, valamint a vizsgált személy személyes adatait. Emellett rögzíteni kell azt az eseményt, aminek hatására történt a vérvétel és annak pontos időpontját. Szükséges jelölni továbbá, hogy a vérvételt megelőzően történt-e alkoholszondás vizsgálat és ha igen, akkor az milyen értéket mutatott.

Azonban ennek a vizsgálatnak az elvégzése nem ad pontos felvilágosítást arról, hogy milyen az alkoholos befolyásoltság mértéke, ugyanis ez annak függvényében változik, hogy az adott személynek milyen az alkoholtűrő képessége. Hiszen annak, akinek a szervezete hozzá van szokva a rendszeres alkoholfogyasztáshoz, a magas véralkoholérték ellenére enyhébb, annak, aki pedig ritkán iszik, a valósnál súlyosabb klinikai tünetek jelentkezhetnek.

A mintavétel különbözőképpen zajlik élő személynél és holttestnél. Ha élő személynél történik mintavétel, ügyelni kell arra, hogy az orvosi ellátás előtt történjen meg, ugyanis a gyógyszerek és az infúzó hatására módosulhat az alkoholos befolyásoltság eredménye. Azonban ez nem minden esetben valósítható meg, ugyanis a súlyosan sérült

személyeknél gyakran először orvosi beavatkozás történik és a beadott szerek hatására már nem mindig lehet megállapítani a véralkohol-koncentráció mértékét.

Ha az italfogyasztás, a cselekmény, valamint a vérvétel között 60–90 perc telt el, akkor célszerű vizeletminta vételt is alkalmazni, hiszen ennek a segítségével vissza lehet számolni a cselekmény pontos idejére. A vér – és vizeletminta vétel mellett alkalmazható a kettős vérvétel is. Ezeket olyan esetben célszerű elvégezni, hogyha a cselekmény után ráívás történt, vagy ha sok idő telt el a cselekmény és az alkoholos befolyásoltság mérése között.

Holttest esetében az alkoholos befolyásoltság megállapítása már nem mindig ilyen egyszerű. Attól függően, hogy a holttest milyen állapotban van a véren és a vizeleten kívül szemcsarnokvízből és ízületi folyadékból történik a mintavétel.

Az előállító hatóság általában kéri a véralkoholszint visszaszámolását a cselekmény időpontjára. Ennek a csökkenése általában óránként 0,15‰ és ez 7g alkohol lebontásnak felel meg. A visszaszámolás feltétele, hogy az alkoholfogyasztás és a cselekmény között legalább hatvan perc teljen el, valamint a véralkoholszintnek meg kell haladnia a 0,20‰-et, hiszen az alkohol lebontása óránként 0,15‰. Így 0,20‰ alatt általában alkoholmentes állapotot vélelmeznek az orvosok. Célszerű egy minimális és egy maximális véralkohol-koncentrációt megadni a visszaszámolásnál.

Azonban a visszaszámolásnak vannak nehezítő körülményei is. Ilyen például az, hogyha az alkoholfogyasztás szakaszosan, vagy éppen folyamatosan történik. Hiszen ez létrehozhat többszörös véralkohol csúcsot, vagy hosszan tartó egyensúlyi szakaszt. Nem lehet visszaszámolni viszont a cselekmény időpontjára, hogyha a cselekmény és a vérvétel között eltelt idő ismeretlen.

Azt, hogy a cselekmény után történt-e újabb alkoholfogyasztás, ráívás, azt a vizelet vizsgálata egyértelműen meghatározza. A ráívást igazolja az, hogyha a vizeletalkohol koncentrációja a véralkohol-koncentráció értékét nem éri el, azonban ilyen esetekben célszerűbb kettős vérvételt alkalmazni, ugyanis visszaszámolni abból lehet a legjobban.

A mintavételt követően az orvosok véleményt adnak az érintett személy ittas állapotáról. Azt az alkoholmennyiséget, ami elfogyasztásra került, azt grammal kell megadni. Ezt követően pedig a vérmintákat 6 hónapig kötelező tárolni.

Az alkoholvizsgálat ezek mellett történhet még kémiai alkoholszonda megállapításával, azonban ez számtalan hibalehetőséget tartalmaz, mint például azt, hogyha nyálrészecskék kerülnek bele a vizsgáló csőbe, az álpozitív eredményt adhat.

4 Ittas balesetek – rendőri intézkedések¹⁵

4.1 A baleset bejelentése, helyszíni biztosítása

A közlekedési balesetekben történő rendőri eljárások egységes és szakszerű végrehajtását a 60/2010. (OT 34.) ORFK utasítás szabályozza.

A baleset bejelentését fogadó hivatalból köteles tisztázni, hogy hol, mikor történt a baleset, valamint történt-e személyi sérülés. A bejelentéseket a Robotzsaru NEO Integrált Ügyviteli és Ügyfeldolgozó rendszer ügyeleti eseménynaplójában, az ott meghatározott tartalommal kerül rögzítésre. A bejelentést követően azonnal ki kell küldeni az intézkedésre jogosult rendőrt a baleset helyszínére.

A baleset helyszínét a Szolgálati Szabályzatban (Rendőrség Szolgálati Szabályzatáról szóló miniszteri rendelet) meghatározottak alapján biztosítani kell. Az elsődleges feladat, hogy gondoskodni kell személyi sérülés esetén a baleset sérültjeinek orvosi ellátásáról, valamint az életmentésről. Ezt követően intézkedni kell arról, hogy további baleset ne következzen be, vagyis a helyszínt úgy kell körülhatárolni, hogy a közlekedés más résztvevői számára már messziről nyilvánvalóvá váljék az adott szituáció. A baleset helyszínét olyan módon kell megőrizni, hogy ott változás ne történjen. Olykor előfordul az, hogy a baleset miatt a rendőrség félpályás vagy egészpályás útzárat rendel el. Ha egészpályás útzár történik, akkor gondoskodni kell terelőút kijelöléséről. A kriminalisztika alapkérdéseinek figyelembevételével tájékozódni kell a baleset körülményeiről. A balesethelyszínelőnek tudnia kell, hogy hány fő sérült, milyen a sérülés kimeneteli foka, valamint a résztvevők milyen minőségű szerepet töltenek be a balesetben. Ezek mellett köteles felderíteni azt, hogy a helyszínben történt-e bármilyen nemű változtatás, mint például a baleset résztvevői helyzetének megváltozása. Ilyenkor ki kell deríteni azt, hogy ki hajtotta végre a változtatást és azt miért tette.

¹⁵ A fejezet a szakmai gyakorlatom alatt szerzett tapasztalok alapján készült.

4.2 A balesetek következtében történő eljárási rendek

Mint már említettem a balesetek helyszínelését és vizsgálatát a baleset helyszínelők végzik. Azonban bizonyos esetekben a baleset helyszínére a helyszínelő mellett egy bizottságvezető is kivonul, akinek a szemle irányítása a feladata. Bizottságvezető három esetben vonul ki a helyszínre: halál vagy tömegszerencsétlenség, olyan a törvény által egyévi szabadságvesztésnél súlyosabb büntetéssel fenyegetett bűncselekmény gyanúja esetén, melynek tettese ismeretlen, valamint előjárói utasítás esetén.

Ő felel azért, hogy a szemle jogszerűen és szakszerűen legyen lefolytatva. Feladatai végrehajtásában a bizottság tagjai működnek közre. A bizottságvezetői feladatokat a rendőri szerv állományában lévő közlekedésrendészeti szervezeti egység vezetője, vagy az általuk kijelölt tiszti beosztású személy köteles ellátni, kivéve, hogyha a bizottság vezetését ügyész veszi át. Ettől a rendelkezéstől kizárólag csak jogszabályban meghatározott olyan esetekben lehetséges eltérés, amikor a késedelem elháríthatatlan kárral vagy veszéllyel járna. A bizottság munkájában részt vehet a szakértő, szaktanácsadó, ügyész, hatósági tanú, viszont ők nem tagjai a bizottságnak. Ezeket a személyeket csak jogi vagy szakmai indokoltság alapján lehet bevonni.

A helyszínbiztosításra vonatkozó feladatokon túl a bizottság vezetője, illetve annak hiányában a helyszínelést végző rendőr köteles az eljárás eredményességét és hitelességét elősegítő rendszeresített technikai eszközök alkalmazására. Köteles érvényesíteni a lefolytatott eljárási cselekményekre vonatkozó jogszabályokat, kriminalisztikai elveket, valamint a hatósági tanúkra vonatkozó jogokat ismertetnie és biztosítani kell. El kell végeznie az ittasság ellenőrzését, valamint az ezzel kapcsolatos intézkedéseket.

4.3 Egy konkrét esemény

Szakmai gyakorlatom során általam „helyszínelő” (hivatalosan: szemle) balesetről:

A rendelkezésre álló adatok alapján megállapítható, hogy 2011. szeptember 16-án pénteki napon 16 óra körüli időben X.Y. az általa vezetett Volkswagen Polo típusú személygépkocsival közlekedett a 7 – es számú főúton Szabadbattyán felől Székesfehérvár irányába.

Előtte vele azonos irányba közlekedett Y.X az általa vezetett Kawasaki gyártmányú motorkerékpárral, aki a 34 + 800 km szelvényben balra kívánt kanyarodni egy mellékútra. A kanyarodás megkezdése előtt irányjelzőt működtetve balra a terelővonal mellé sorolva megállt a szemből érkező és egyenesen tovább haladni szándékozó járművek részére.

X.Y. a járműve sebességét nem megfelelően választotta meg az általa tartott követési távolsághoz viszonyítva és vészfékezés ellenére az előtte forgalmi ok miatt lassító, majd megálló motorkerékpár hátuljának ütközött a gépkocsija bal első részével.

A baleset következtében a motoros súlyos életveszélyes (koponya üri vérzés, lépsérülés, baloldali alkar nyílt törése) sérüléseket szenvedett, míg a személygépjármű vezetője nem sérült.

A járművekben jelentős anyagi kár keletkezett. A gépkocsi vezetője biztonsági övvel szabályosan rögzítve volt. A motorkerékpár vezetője becsatolt bukósisakot viselt.

Helyszínre érkezésünkkor a területet a rendőr járőr már biztosította. A mentők és a tűzoltók megkezdtek az élet– és vagyonmentést. Ezt követően a helyszínt biztosító járőr a rendelkezésünkre bocsátotta a balesetben résztvevők adatait, a tanúk adatait, a jól körülhatárolt helyszínt, valamint a megőrzött nyomokat, így el tudtuk kezdeni a szemle lefolytatását.

A mentősök megpróbálták megmenteni a motorosnak az életét, mivel elég válságos volt az állapota.

A helyszínre eközben megérkezett a szemlebizottság vezetője is. Félpályás forgalomkorlátozás volt érvényben a műszaki mentés és a helyszínelés idejére. A forgalom rendőri irányítás alatt haladt.

A baleset helyszínén a helyszínelő tájékozik, majd döntést hoz, hogy milyen eljárási szabályok - közigazgatási, szabálysértési vagy büntetőeljárás – alapján folytatja le a szemlét. A közúti közlekedési baleset helyszínén végzett szemléről jegyzőkönyv kerül kiállításra, mely az alábbi törvényhely alapján történik:

A büntetőeljárásról szóló 1998. évi XIX. törvény (Be.) 119. § (4) bekezdés alapján figyelemmel a Be. 177. §-ra halaszthatatlan nyomozási cselekményként megtartott szemléről, a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004.évi CXL. törvény 56. § (1) bekezdése alapján tartott helyszíni szemléről, valamint a 60/2010. ORFK utasítás.

A helyszínen talált járművek elhelyezkedéséből, valamint a résztvevők állapotából (ittas vagy bódult állapot; sérülés; haláleset; tömegszerencsétlenség) egy rutinos helyszínelő azonnal látja az eseményt és képet alkot magában annak bekövetkezési körülményeiről. Ennél a balesetnél büntetőeljárás indult, ahogy ez a következőkből is kiderül majd. Miután megvannak ezek az elsődleges információk, neki lehet látni a tényleges munkának.

A baleset helyszínéről a mentő a motoros sérültet kórházba szállította és további kivizsgálás végett. A gépjármű vezetője a helyszínen 7741 D számú LION gyártmányú alkoholszondával 1,71g/l (ezrelék) értéket fűjt. Ezt követően vér - és vizeletminta vételre lett előállítva a székesfehérvári Szent György Kórházban. Erre azért került sor, mivel 27/2010. ORFK utasítás 25.§ i) pontja alapján nyolc napon túl gyógyuló sérülés következett be, valamint az itasság ellenőrzése alapján a szeszesital fogyasztás gyanúja fennállt. Az igazságügyi orvos szakértő megállapította, hogy a vizsgált személy vérének etilalkohol koncentrációja a cselekmény időpontjában 1,93–2,01 g/l (ezrelék) között lehetett, ami közepes fokú alkoholos befolyásoltságnak felel meg. A vérvételi jegyzőkönyvön a klinikai tünetek feltüntetésre kerültek.

A motorkerékpár vezetőjénél, mivel állapota miatt az alkoholszondát nem tudta kifűjni a 27/2010. ORFK utasítás 25 és 26 § alapján kétszeri vérvételre került sor. A gázkromatográfiás etilalkohol koncentrációjának az eredménye negatív lett.

A helyszín rögzítése digitális fényképmelléklettel és helyszínrajzzal történt meg. A személygépkocsi vezetője tanúmeghallgatási jegyzőkönyvön lett kihallgatva.

Az adatok rögzítése után megkezdődött a baleset körülményeinek a kivizsgálása. A baleset helyszínelők a helyszínen felkutatták a nyomokat, aminek következtében kiderült, hogy a személygépkocsi vezetője szeszes italt fogyasztott, ugyanis a járműben üres vodkás üveget találtunk.

A közlekedési esemény vizsgálata során a nyomozó hatóság a Be. 179.§ (1) („Ha a rendelkezésre álló adatok alapján meghatározott személy megalapozottan gyanúsítható bűncselekmény elkövetésével, az ügyész, illetőleg – ha az ügyész másképp nem rendelkezik - a nyomozó hatóság a gyanúsítottat a 117-118.§ szerint kihallgatja”) alapján

gyanúsítottként lett kihallgatva a személygépkocsi vezetője a Btk. 188.§ (2) bekezdésbe ütköző és az (1) bekezdése szerint minősülő ittas állapotban elkövetett közúti közlekedési balesetokozás büntettének megalapozott gyanúja miatt. A gyanúsított kihallgatására a Székesfehérvári Rendőrkapitányság, Közlekedésrendészeti Osztályán került sor. Először a személyazonosítás történik meg. Ezt követően a tényállás felvázolása történik meg.

Majd a gyanúsítottat figyelmeztetni kell az őt megillető jogokra és az őt terhelő kötelezettségekre, amik a következő jogszabályi vonatkozások: A Be. 196. §-a alapján a gyanúsítás ténye miatt panaszt tehet. A Be. 117. § (2) bekezdése alapján nem köteles vallomást tenni, vallomás tételét, illetve az egyes kérdésekre történő válaszadást a kihallgatás folyamán bármikor megtagadhatja. Bármikor dönthet úgy, hogy vallomást tesz, akkor is, ha korábban a vallomástételt megtagadta. Amit mond, illetve rendelkezésre bocsát, az bizonyítékként felhasználható ellene. A Be. 117. § (4) bekezdése alapján attól, hogyha a vallomástételt megtagadja a gyanúsított, az az eljárás folytatását nem akadályozza. A vallomástétel megtagadása nem akadályozza a kérdezési, észrevételi és indítványtételi jogát a gyanúsítottnak. Ha vallomást tesz, és vallomásaiban más bűncselekmény elkövetésével vádol, akkor a hamis vád bűncselekményét követi el. A Be. 179. § (3) bekezdése alapján joga van védőt választani, illetve védő kirendelését kérheti. A Be. 43. § (2) bekezdése alapján jogosult arra, hogy közöljék vele a gyanúsítást, a vád tárgyát és az ezekben bekövetkezett változásokat. Emellett jogosult arra a gyanúsított, hogy jelen legyen a szakértő meghallgatásánál, a szemlénél, a bizonyítási kísérletnél, a felismerésre bemutatásnál, valamint betekinthes az őt érintő iratokba. Jogosult arra, hogy megfelelő időt és lehetőséget kapjon a védekezésre való felkészülésre, a védelmére szolgáló tényeket az eljárás bármely szakában előadhatja, indítványokat, észrevételeket tehet, jogorvoslattel élhet, valamint a büntetőeljárás jogairól, kötelezettségeiről, az ügyésztől, illetve a nyomozó hatóságtól felvilágosítást kell kapnia. A Be. 43. § (5) bekezdése alapján köteles lakóhelyének, illetve a tartózkodási helyének címét, annak megváltozását, az elköltözés után 3 munkanapon belül annál a bíróságnál, ügyésznél, illetve nyomozó hatóságnál bejelenteni, amelyik a gyanúsítottal szemben a büntetőeljárást lefolytatja. Ha viszont ennek a bejelentését elmulasztja, akkor ha a törvény más jogkövetkezményt nem fűz ehhez, rendbírsággal lehet sújtani az érintett személyt és az okozott költség megfizetésére lehet kötelezni. A Be. 70/B.§ (2) bekezdése alapján a nyomozás befejezéséig másolatot kaphat a szakvéleményről, valamint az olyan nyomozási cselekményről készült iratról, amelyeknél a gyanúsított jelenlétét a törvény lehetővé teszi. Az egyéb iratokról pedig akkor, ha az a nyomozás érdekeit nem sérti. Az (5) bekezdés

alapján jogosult arra, hogy másolatot kapjon a nyomozás azon irataiból, amelyek megismerésére jogosult a 193. § alapján.

Ha a figyelmeztetést, tájékoztatást megértette és kijelentette, hogy kíván vallomást tenni, akkor a gyanúsított vallomása is rögzítésre kerül. Mielőtt még a konkrét eseményt mondaná el, a nyomozó hatóság rákérdez egyéb személyes adatokra is, amik a következők: munkahely, foglalkozás, iskolai végzettség, anyanyelv, beszélt nyelv, családi állapot, gyermekek száma, havi nettó jövedelem, egyéb anyagi juttatások, jövedelmek; közös háztartásban élők száma, tartozások, előző büntetések, mikor szerzett vezetői engedélyt, mennyit vezetett, más hatóságnál folyik-e ellene büntetőeljárás, volt-e katona.

Mindezek rögzítését követően pedig a gyanúsított vallomására kerül sor. A személygépkocsi vezetője elmondta, hogy a baleset bekövetkezése előtt Szabadbattyán felől közlekedett Székesfehérvár irányába. Elmondása alapján sebessége 80-90 km/h lehetett. A motorkerékpár vezetőjét későn észlelte, aki éppen lassított, ugyanis balra kívánt bekanyarodni. A személygépkocsija elejével neki ütközött a motorkerékpárnak, ami az ütközés következtében elkezdett sodródni. Az esemény további részére nem emlékezett. Utasa nem volt. Biztonsági övet használt. Anyagi kár keletkezett. Alkoholt fogyasztott, dél körül néhány feles vodkát. A baleset okozásáért a felelősséget elismerte.

Ittas vezetés esetén nyilatkoztatni kell a gyanúsítottat az alkoholfogyasztásról: Mikor ébredt aznap? Kipihent volt-e? Evett-e rendesen? Hol ivott először? Mikor? Mennyit? Milyen fajta alkoholt? Kivel? Hogyan ment oda? Mikor ivott utoljára? Volt-e ráívás? Mikor indult pontosan? Mi volt az úti célja? Elismeri-e, hogy alkoholos befolyásoltság alatt állt a cselekmény időpontjában? Él-e indítvánnyal vagy észrevétellel? A gyanúsított vallomását követően nyilvántartásvételbe kerül.

A személygépkocsi vezetője cselekményével megszegte a KRESZ 4.§ (1) bekezdésének c) pontját. Ez alapján megalapozottan gyanúsítható egy rendbeli, a Büntetőtörvénykönyv 188.§ (2) bekezdésébe ütköző és az (1) bekezdése szerint minősülő ittas állapotban elkövetett közúti közlekedési baleset okozásának büntettét.

KRESZ 4.§ (1) „Járművet az vezethet, aki (...)

c) a vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatt nem áll, és szervezetében nincs szeszes ital fogyasztásából származó alkohol.”

A motorkerékpár vezetője nem követett el közlekedési szabályszegést.

A balesetvizsgálás után a rendőr hatóság a vádiratokat megküldte az ügyészség részére, ítélethozatal végett.

5 Az ittasság vizsgálata során felmerülő problémák

Az ittas vezetés, valamint az alkoholos befolyásoltság hatására történő balesetek kivizsgálása olykor korántsem egyszerű dolog. Számos probléma és nehézség felmerülhet, melyek megnehezítik annak a bizonyítását, hogy a gyanúsított a cselekmény elkövetésének az időpontjában valóban alkoholos befolyásoltság alatt állt. Ezek közül most néhányat szeretnék kiemelni.

Az eljárás sikerét már a helyszínen történő rendőrfőnök vagy balesethelyszínelő intézkedése befolyásolhatja. Fontos, hogy az intézkedő figyelme minden fontos körülményre kiterjedjen, a bizonyítékokat megfelelően rögzítse melyeknek fontos szerepe lehet a későbbi eljárás során történő bizonyításban. A rendőr minden esetben ellenőrizze azt, hogy a közlekedésben részt vevő –baleset esetén akár a gyalogos is- „józan állapotban van-e”.

Amennyiben az alkoholfogyasztás gyanúja fennáll akkor intézkedést kell kezdeményezni. Az ellenőrzés történhet hagyományos spiratest típusú indikátorcsővel, mely a légalkohol mennyiségét képes ellenőrizni, számszerű adatokkal nem szolgál, csak a fogyasztás ténye olvasható le a csőben lévő kristályok elszíneződésével /sárgából – zöldre vált/ de elsődleges tesztnek kiváló. Sok helyen még a mai napig nem rendelkeznek elektromos berendezéssel annak ellenére, hogy a spiratest szonda elavultnak számít és több alkalommal a végleges kivonásáról határoztak. Persze ameddig mindenhol nem érhető el a korszerű műszer addig a végleges kivonás nem fog megtörténni. Spiratest szonda alkalmazását követően minden esetben elektromos alkoholteszterrel kell mérést végezni. Elektromos kézi alkoholteszterrel történő ellenőrzés esetén aktív és passzív fújási módtól függően már nem csak azt a eredményt kapjuk, hogy a fújás értéke + vagy – hanem már a kilélegzett levegő alkoholtartalmát mg/l számszerű értékben meghatározva. A szondák alkalmazása előtt a vizsgált személy szájüregéből el kell távolítani minden a mérést zavaró tárgyat mint pl.: cukor, rágó. Mint tudjuk, hogy a szőlőcukor nagy mennyiségben megköti az alkoholrészecskéket, tehát ha a vizsgált személy a szájüregében nagyobb mennyiségű szőlőcukrot tart és a ellenőrzés így került végrehajtásra az nem valós esetleg negatív eredményt is mutathat.

Bizonyíték rögzítése, ha a gépkocsiban található felbontott alkoholt tartalmazó üveg azt a további eljáráshoz biztosítani kell, eredetben.

Figyelni kell arra az intézkedő rendőrnek, hogyha az ellenőrzés eredménye alkoholfogyasztásra utal - a 27/2010 ORFK utasítás alapján - akkor a lehető leghamarabb, a cselekménytől számított 30 percen belül végre kell hajtani a hitelesített légalkohol mérő készülékkel az ellenőrzést. Ha mindez már nem lehetséges, akkor elő kell állítani vér-és vizeletminta vételre, amennyiben a vizsgált személy vizeletet nem képes produkálni akkor kettős vérminta vételről kell gondoskodni. Vannak olyan esetek a közlekedési baleset illetve bűncselekmény bekövetkezésekor, amikor nem a műszeres vizsgálatot, hanem mintavételt kell alkalmazni¹⁶.

Az előállításnál ügyelni kell arra, hogy az a lehető legrövidebb időn belül megtörténjen a cselekményt követően, mivel minél később történik meg a minta biztosítása annál kisebb az esélye, hogy az orvos szakértő a cselekmény időpontjára pontos értékkel tud szolgálni. A mintavétel minden esetben rendőri felügyelet mellett történjen, hogy ne legyen lehetősége sem a vizsgált személynek sem pedig a mintát vevő orvosnak illetve asszisztensnek, hogy a mintát manipulálja. Előszeretettel hígítják meg a vizeletet a WC csészéből vagy tartájából, a vért mástól veszik le vagy máséra cserélik.

Tudjuk, hogy az alkoholtartalmú szeszes ital elfogyasztását követően, 1-1,5 órán belül képes felszívódni a szervezetben. Elsődleges véreredményt a vérvétel időpontjára kapunk. Az orvos szakértőnek innen kell visszaszámolnia a cselekmény időpontjára. Minél később történik a mintavétel, annál pontatlanabb lesz a kapott érték. 4 órán belül lehet még talán megfelelő értéket kapni, 4 óra elteltével az alkohol már olyan mértékben felszívódik és kiürül a szervezetből, hogy már nagyon nehéz bizonyítani azt, hogy a cselekmény időpontjában milyen mértékben volt ittas az illető.

Fontos, hogy az intézkedő rendőr ügyeljen arra, hogy a mintavétel előtt a gyanúsítottak ne legyen módja semmilyen folyadékot, még vizet sem inni, és ne menjen el mosdóba. A hirtelen nagy mennyiségben elfogyasztott víz a vizsgált személy vizeletét felhígíthatja, ezzel a mérés eredménye torzul, az alkohol koncentráció kisebb érték felé mozdul el. Hiszen ezek mind befolyásolhatják a mintavétel eredményét, ugyanis így kisebb érték jöhet ki, hiszen így egyrészt hígul az alkohol - koncentráció a szervezetben, másrészt pedig kiürül.

Jelentős problémát okozhat az ittaság vizsgálásában ha ráivás történt. Sokszor előfordult már a gyakorlatban, hogy az egyén elkövette a balesetet ittasan, majd elmulasztotta a segítségnyújtást, haza ment vagy a helyszínen ivott még, és azt

¹⁶ a 27/2010. ORFK utasításban foglalt feltételek esetén

követően ment a hatóság érte és állította elő. 27/2010. ORFK utasítás alapján ebben az esetben, ha alkoholfogyasztás gyanúja merült fel akkor vér és vizelet mintavételre kell intézkedni. Ilyen esetben már a helyszínen fel kell kutatni az üveget, amiből fogyasztotta, ki kell hallgatni azokat a személyeket, akik láthattak az italfogyasztást. Vendéglátó egységekben és üzemanyag töltőállomásokon működik ipari kamera azokat le kell foglalni. Fontos rögzíteni milyen márkájú és alkoholtartalmú ital volt. Minden esetben rögzíteni kell a tanúkat, akik láthatták, hogy a cselekményt ki követte el, a gépkocsiban ki, hányan és hol tartózkodtak. Ha személyi sérülés történt a bűnügyi technikusként szagmintát, DNS mintát kell vennie és rögzítenie a kormányról, ülésről, rögzíteni kell a vérszennyeződést is.

A kihallgatásra a gyanúsított védővel érkezik és az elsődleges rendőri intézkedés hiányosságait kihasználva a maguk javára próbálják fordítani az ügyet. A balesetvizsgálók munkáját megnehezíti az, ha a gyanúsított ügyvéd jelenlétében érkezik meg, ugyanis az azt jelenti, hogy „ki lett oktatva” arról, hogy mit kell mondania annak érdekében, hogy az ügyből jól jöjjön ki. Mindez azt jelenti, hogy az ügyvéddel érkező gyanúsított azt próbálja bebizonyítani, hogy a szakértői intézet által meghatározott cselekménykori eredmény nem a valóságot tükrözi és igaz, hogy Ő a vezetés megkezdése előtt alkoholt fogyasztott, de a cselekménykor még csekély mértékben sem állt alkohol befolyása alatt. Az ilyen jellegű védekezésből több módszer is ismert számomra, mint például a cselekmény utáni alkoholfogyasztás, cselekmény előtti alkoholfogyasztás, betegség, máj vagy orvosi ellátás során kapott szeszes tartalmú gyógyszer.

6 Az ittas balesetek alakulása Fejér megye vonatkozásában¹⁷

Az ittasan okozott személyi sérüléses közlekedési balesetek megoszlását vizsgálva megállapítható, hogy 2006-ban volt a legtöbb ittasan okozott személyi sérüléses baleset, összesen 158 eset. A személyi sérüléses balesetekből 17% az ittasan okozott balesetek száma. 2007-től egy csökkenés figyelhető meg az előző évekhez képest. 2010. évben 119-ről 76-ra csökkent az ittas balesetek száma, amely 36 %-os csökkenést mutat, valamint arányaiban is csökkent 14 %-ról 10 %-ra.

2010-ben az ittasan bekövetkezett balesetek száma átlagon felüli volt, mivel a Dunaújvárosi Rendőrkapitányság területén 18,5%, a Móri Rendőrkapitányság területén pedig 15,7% arányt mutatott. Ezzel szemben darabszámában a Dunaújvárosi Rendőrkapitányság illetékességi területén huszonnyolc, a Székesfehérvári Rendőrkapitányság illetékességi területén huszonnégy sérüléses baleset történt, ami az ittasságnak tudható be.

A közlekedés biztonságának javítása, valamint a közúti közlekedési balesetek megelőzése érdekében 2010-ben a rendőrség a következő feladatokat hajtotta végre:

A közlekedésbiztonsági helyzet javítása, valamint pozitív irányú elmozdulása érdekében folyamatos elemző és értékelő munkát folytattak. A Fejér Megyei Rendőr Főkapitányság Közlekedésrendészeti Osztályának feladata továbbra is a baleseti adatok lekérdezése, elemzése, valamint értékelése, melyben nagy segítséget nyújt az a balesetrögzítő program, amit az Országos Rendőr Főkapitány bocsát a Rendőrkapitányságok rendelkezésére. A rendszer segítségével egy táblázatos értékelés készült el a személyi sérüléses balesetekről. Ezek a táblázatok külön kiemelik az ittas baleseteket, azok számát, az okozókat, valamint a balesetek időpontjait. Ezek az adatok eljuttatásra kerültek a helyi közlekedésrendészeti osztályvezetőkhez, akik ezeknek az adatoknak a figyelembevételével szervezték meg a további közlekedésrendészeti feladatokat.

¹⁷ Ez a fejezet

Fejér Megyei Rendőr-Főkapitányság, Rendészeti Igazgatóság, Rendészeti Osztály Jelentése: A Fejér megye 2010. évi közlekedésbiztonsági helyzetének alakulása, figyelemmel az EU és a Magyar Közlekedésbiztonság-politikai program szerinti elvárások teljesülésére alapján készült.

Ahhoz, hogy a közlekedést még biztonságosabbá tegyék, nagyobb hangsúlyt kezdtek el fektetni arra, hogy a jogkövető magatartásformákat az emberek betartsák. Ennek keretei között elkezdtek a társadalom számára különböző előadásokat, felvilágosításokat szervezni, melyben az Országos Balesetmegelőzési Bizottság is közreműködött és a mai napig is közreműködik, aminek a feladatait a későbbiekben fogom ismertetni. 2010-ben kiadásra került a 4/2010. (II.01.) Rendőr Főkapitányi vezetői intézkedés, a baleset megelőzés, valamint a közlekedés biztonságának javítása érdekében, így ezeket a feladatokat folyamatosan végre is hajtották. Ezeknek az intézkedéseknek köszönhetően a közlekedésrendészeti intézkedések (igazoltatás, szondáztatás) azokra a helyszínekre, illetve útvonalakra összpontosultak, amelyek a legveszélyesebbnek tekinthetők, mint például a Székesfehérvárt elkerülő útszakasz. Nagy hangsúlyt fektettek az ittas járművezetés visszaszorítására is. Mint ahogy említettem az alkoholszondás ellenőrzések folyamatosak lettek, aminek kedvező hatása volt a balesetekre nézve, ugyanis számottevően csökkent a sérüléssel járó balesetek száma.

Azonban a közlekedés biztonságának a javítását negatívan befolyásolja az, hogy a személyi, de főként a technikai feltételek rendszere nagy hiányosságokkal küzd. Ennek az egyik megnyilvánulása akkor volt látható, amikor egy konferencia keretében Németországból érkeztek rendőrök, akik elmesélték, hogy ott a hazánkban jelenleg használatos Dräger gyártmányú alkoholszondát készülnek lecserélni, mert már elavult, hiszen évek óta azt használják. Ehhez képest Magyarországon még csak pár éve használatos ez. Azonban az ittas balesetek visszaszorítását illetően a Fejér Megyei Rendőr Főkapitányság illetékességi területén a korábbi évekhez képest javuló tendencia látszik, amit a táblázat is mutat¹⁸:

Rendőrkapitányság	Az ittasan okozott személyi sérüléssel járó balesetek megoszlása 2007-2011. I. félévekben											
	Összes baleset				Ittasan okozott				Ittasan okozott balesetek aránya %-ban			
	2008	2009	2010	2011	2008	2009	2010	2011	2008	2009	2010	2011
Székesfehérvár	146	143	143	148	22	17	17	14	15,1	11,9	11,9	9,5
Dunaújváros	94	84	68	72	19	14	14	10	20,2	16,7	20,6	13,9
Bicske	39	38	26	32	10	6	1	3	25,6	15,8	3,8	9,4
Mór	35	36	29	26	8	5	4	1	22,9	13,9	13,8	3,8
Sárbogárd	30	33	24	34	3	7	0	5	10,0	21,2	0,0	14,7
Gárdony	34	47	50	38	3	2	4	1	8,8	4,3	8,0	2,6
Összesen:	378	381	340	350	65	51	40	34	17,2	13,4	11,8	9,7

¹⁸ Forrás: Fejér Megyei Balesetmegelőzési Bizottság (készítette: Illés Mihály)

7 Baleset megelőzés¹⁹

7.1 Az Országos Baleset megelőzési Bizottság szervezete, feladatai

Az 1970-es években a rendőrség szervezeti hierarchiájával jöttek létre a megyei, városi, majd a települési közlekedésbiztonsági tanácsok. A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény a közlekedési baleset megelőzését állami feladatként határozta meg, melynek végrehajtását a kormány 2002/1992. határozatában a rendőrség közlekedési szolgálatának hatáskörébe utalta. Ennek hatására 1992. november 24-én megalakult az Országos Balesetmegelőzési Bizottság.

Ez a szervezet a rendőrség irányítása alatt áll. Javaslattevő, véleményező, koordináló, önálló jogi személyiséggel nem rendelkező szervezet. Az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztálya működteti, a titkársági feladatokat pedig az ORFK Balesetmegelőzési Osztálya látja el.

Az Országos Balesetmegelőzési Bizottság feladatkörébe tartozik, hogy a „közlekedésbiztonság rövid- és hosszú távú koncepciójának figyelembe vételével közreműködik a baleset megelőzési célkitűzések fő irányainak meghatározásában és e tevékenység összehangolásában. Javaslattevő, véleményező és koordináló tevékenységével, állásfoglalásaival, és irányelveivel elősegíti a rendőri speciális és a generális prevenció hatékony kibontakozását”²⁰. Oktatási, nevelési tevékenységet folytat, melyet országosan a gyakorlatban is megvalósít. Az OBB a média területén is

¹⁹ A fejezet

Az ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottság szervezete és működése <http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=198> (letöltés dátuma: 2012. március 16.)

Working together to make Europe's roads safer <https://www.tispol.org/tispol-mission-statement> (letöltés dátuma: 2012. március 16.)

A TISPOL ellenőrzések háttere http://www.baleset-megelozes.eu/cikk_2.php?id=536 (letöltés dátuma: 2012. március 16.)

Egymillió alkoholszonda egy hét alatt <http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=532> (letöltés dátuma: 2012. március 16.)

A TISPOL alcohol&drugs kampányában részt vevő országai eredményének táblázata <http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=532> (letöltés dátuma: 2012. március 16.) alapján készült.

²⁰ Az ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottság szervezete és működése <http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=198> (letöltés dátuma: 2012. március 16.)

folyamatosan jelen van, különböző kampányokat folytat, amik felhívják a figyelmet a biztonságos közlekedésre.

Az Országos Balesetmegelőzési Bizottság elnöke az Országos Rendőr Főkapitány helyettese, társelnöke a közlekedésért felelős államtitkár. Szervezetében öt szakbizottság található: jogi, igazgatási; EU integrációs és nemzetközi; közlekedésre nevelési; tudományos; valamint kommunikációs és kapcsolati szakbizottság.

7.2 Tispol

A Tispol (European Traffic Police Network) az európai közlekedésrendészeti hálózat, ami azért jött létre, hogy megteremtse Európában a biztonságos és szabályszerű közlekedést. Fő célkitűzésük az, hogy csökkentsék Európában a halálos, valamint a személyi sérüléssel járó közlekedési balesetek számát. A Tispol nemzetközi ellenőrzéseket hajt végre, melyek Európa jelentős területére kiterjednek. Ezeket az ellenőrzéseket a tagországok rendőr szervei egy időben és azonos céllal hajtják végre (gyorshajtás, ittaság, biztonsági öv használata). Az ittas vagy bódult állapotban történő vezetést a Tispol 2002-től ellenőrzi.

2011-ben az európai szintű ellenőrzésére december 12 és 18 között került sor. Az ellenőrzés végeredménye roppant megdöbbentő volt. A rendőrség egy hét alatt egymillió-huszonötezer-négyszáznyolcvankettő alkoholszondát alkalmaztak, ami azt jelenti, hogy percenként több, mint száz járművezetőt szondáztattak meg. Több, mint tizenháromezer-ötszáz esetben mutatott az alkoholszonda pozitív értéket. Ebben az akcióban huszonnyolc állam vett részt, ami idáig a legtöbb volt.

Az ellenőrzésből kiderült, hogy átlagosan percenként találkoztak a rendőrök ittas vezetővel az utakon, ami európai viszonylatban igen magas. Az Európai Unió felméréseiből kiderült, hogy az összes járművezető kb. 1,5–2%-a úgy vezet gépjárművet, hogy szervezetében szeszes ital van, még hozzá annyi, ami az adott országban megengedett limitet túllépi.

TISPOL rendszer ittas vezetés ellenőrzése 2011. dec. 12-18²¹		
Ország	Ellenőrzések száma	Ittas
Belgium	10 371	238
Bulgária	29 660	431
Svájc	7 666	430
Ciprus	1 808	91
Cseh Köztársaság	25 850	140
Németország	71 057	665
Dánia	12 357	88
Spanyolország	215 515	2 534
Észtország	19 942	224
Finnország	30 794	44
Görögország	33 884	748
Magyarország	12 402	153
Olaszország	30 793	470
Írország	8 350	160
Luxemburg	1 061	32
Litvánia	16 715	223
Lettország	4 086	67
Hollandia	26 270	263
Norvégia	33 515	55
Lengyelország	78 207	609
Portugália	16 175	585
Románia	59 621	930
Szerbia	13 782	391

²¹ A TISPOL alcohol&drugs kampányában részt vevő országai eredményének táblázata <http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=532> (letöltés dátuma: 2012. március 16.)

Szlovákia	17949	73
Szlovénia	6 084	206
Svédország	101 385	274
Egyesült Királyság	21 174	807
Összesen	1 025 482	13 88

8.Összegzés, lehetséges megoldások

A szakmai gyakorlatom alatt nap, mint nap rengeteg balesettel találkoztam, melyek jelentős hányada az ittas vezetésnek volt köszönhető (ezt a statisztikai adatok is alátámasztják). Legtöbbjük szerencsére nem járt személyi sérüléssel, vagy csak könnyebben sérültek meg a résztvevők.

A rendőrség azzal, hogy fokozottan ellenőrzi a közutakat, igazoltat és szondáztat, előrelépések figyelhetőek meg, hiszen egyfajta csökkenés látható az ittas baleseteknél. Mégis én úgy gondolom, hogy mindez kevésnek bizonyul. Ahhoz, hogy tartós csökkenés legyen megfigyelhető, fontos már gyermekkorban erre felhívni a figyelmet. Jó dolognak tartom azt, hogy az Országos Balesetmegelőzési Bizottság megyei kirendeltségei gondos figyelmet fordítanak arra, hogy általános-, valamint középiskolákban előadást szerveznek a baleset megelőzés témakörében. Ennek keretei között oktató, nevelő tevékenység folyik annak érdekében, hogy a gyermekek megtanulják a balesetmentes közlekedés szabályait, majd az előadások végén a gyermekek egy ajándécsomagot kapnak, amiben egy kis füzetben elolvashatják az előadáson elhangzott dolgokat. Emellett szintén a figyelmeztetés és tájékoztatás céljából van az utakon óriásplakátokon tájékoztatva a lakosság arról, hogy milyen következményekkel járhat az, hogyha valaki ittasan vezet. Ezt szintén remek felhívásnak tartom.

Látva a sok ittas vezetést teljes mértékben egyet értek azzal, hogy a jogalkotó tavaly nyáron szigorította az ittas vezetés szankcióit. Ennek egyik jele, hogy 2011 július 1-től a 156/2009. Kormányrendelet 11/D melléklete alapján nőtt a kiszabható pénzbírság összege abban az esetben, ha a járművezető szervezetében szeszes ital van. Bűncselekmény (súlyos testi sértés, halál, maradandó fogyatékoság, tömegszerencsétlenség) elkövetése esetén pedig természetesen ott van a börtönbüntetés, ami egy évtől tíz évig terjedhet.

Mégis szomorú azt látni, hogy vannak olyan járművezetők, akik ezekkel egyáltalán nem foglalkoznak és már csak daczból is a volán mögé ülnek úgy, hogy szeszes ital van a szervezetükben. Véleményem szerint nem feltétlenül elég a pénz-és a börtönbüntetés az ilyen embereknek. A 6 hetes gyakorlatom alatt háromszor fordult elő, hogy ugyanazzal a személlyel szemben ittas vezetés gyanúja miatt indult eljárás. Az első alkalommal pénzbírságot kapott. Ezzel nem törődve második alkalommal is elkövette az ittas vezetést, ekkor elvételre került a vezetői engedélye. Sajnos azonban ez sem bírta jobb belátásra,

hiszen harmadik alkalommal is elkövette az ittas vezetést. Tehát ez az eset azt bizonyítja számomra, hogy csupán a pénzbírság és a vezetői engedély elvétele általánosságban nem elegendő az ittas vezetők féken tartására és cselekményük újra elkövetésének megakadályozására.

Itt említeném meg, hogy az Egyesült Államokban alkalmazzák azt a büntetési módszert, hogy az ittas vezetőket elviszik hullaházakba, kórházakba, valamint egy kötelező beszélgetésen kell részt venniük az áldozatokkal vagy annak családjával, hogy szembesüljenek tetteik következményeivel. Szerintem ez egy elég nyomatékos büntetés az ittas vezetők számára, ami talán többet is ér, mint a pénz–büntetés vagy a vezetői engedély elvétele, hiszen ezzel a jogalkotó az érzelmeikre kívánt hatni, hogy szemtől szembe lássák az emberek azt, hogy mivel jár az, hogyha megszegik a szabályokat. Véleményem szerint a hazai jogszabályozásban is szükséges lenne hasonló változásokra, intézkedésekre, hogy ezekkel még jobban vissza lehessen szorítani az ittas vezetést.

Dolgozatomban próbáltam az ittas állapotban történő vezetés, valamint az ezek hatására bekövetkező közúti közlekedési baleseteket bemutatni mind elméleti, mind gyakorlati téren. Igyekeztem szemléltetni a jogszabályi vonatkozásokat, amelyek alapján eljár a rendőr hatóság, valamint a helyszínelési és a balesetvizsgálási feladatokat, amiket szintén ők folytatnak le.

Úgy gondolom, hogy napjainkban az ittas vezetés és az ittas balesetek köre egy aktuális probléma. Megoldást azonban a jogi szabályozás mellett akkor érhetünk el, hogyha az emberek számára is nyomatékosítjuk azt, hogy milyen súlya van annak a mondatnak, hogy „Ön dönt, iszik vagy vezet!”. A döntéseinkért mi magunk vagyunk a felelősek. Így hát úgy kell meghoznunk, hogy a szemünk előtt legyen mindig az, hogy életünk csak egy van!

8 Mellékletek

1. számú melléklet A baleset fényképmelléklete



1. számú kép: a személygépjármű belső része



2. számú kép: a motorkerékpár haladási iránya



3. számú kép: a motorkerékpár vezetőjének feltalálási helye



4. számú kép: a motorkerékpár vezetőjének bukósisakja

2. számú melléklet

Vádirat minta



VÁROSI ÜGYÉSZSÉG

Be. 544.§

Vádirat

az ittas járművezetés vétsége miatt

a szabadon lévő:

_____, aki született: _____ napján, anyja neve: _____
magyar állampolgár _____). szám,
_____. lakos, szem.ig.szám _____ büntetlen előéletű:/

vádlott ellen indult bűnügyben.

vádlott 1993. óta rendelkezik „B” kategóriára érvényes vezetői engedéllyel.

vádlott 2011. augusztus 10-én az esti és éjszakai órákban pontosan meg nem állapítható mennyiségű és fajtájú szeszes italt fogyasztott el, majd aludni tért.

A vádlott ezt követően _____ körüli időben a _____, 7/14. szám alatti lakása előtt – annak ellenére, hogy az előző éjszaka elfogyasztott nagyobb mennyiségű szeszes ital miatt még mindig közepes 1,90-2,00 g/l ezrelék alkoholos befolyásoltság állapotában volt – a tulajdonát képező _____ forgalmi rendszámú Mitsubishi Galant típusú személygépkocsiba ült, és a _____-on található _____ Üzletközpontba hajtott, hogy az ott található Tesco áruházban élelmiszert vásároljon. A vásárlást követően hazaindult, ennek során az üzletközpont parkolójából jobbra hátramenetben próbált kiállni a Palotai út irányába kivezető útra, amelynek során ittaságából eredő figyelmetlensége folytán az úttal párhuzamosan, az út bal oldalán parkoló _____ forgalmi rendszámú Peugeot 307 típusú személygépkocsit nem észlelte, és a személygépkocsi jobb elejének tolatott az általa vezetett személygépkocsi bal hátsó részével, majd megállás nélkül távozni próbált a helyszínről, azonban őt egy, az ütközést észlelő szemtanú megállította.

A balesetet észlelők értesítésére kiérkező rendőrfőnök a helyszínen a vádlottal szemben Drager típusú alkoholszondát alkalmazott, amelynek pozitív jelzését

követően a vádlottat a Sürgősségi Osztályára
vér-és vizeletminta vétel céljából előállította. A balesetben személyi sérülés nem
történt, a személygépkocsikban anyagi kár keletkezett.

A vádlott a cselekményével megszegte a KRESZ 4. § (1) bekezdés c) pontjában,
valamint a z 58. § (3) bekezdésében foglaltakat, amely utóbbi szabálysértés miatt
vele szemben szabálysértési eljárás indult.

A vádlott sorszámu vezetői engedélyét az intézkedő rendőrfőnök a
helyszínen elvette, amely vezetői engedélyt Megyei Jogú Város
Jegyzője a számú határozatával – a vezetési jogosultság
szünetelésének elrendelésével egyidejűleg – a büntetőeljárás jogerős befejezéséig
visszavonta.

A bűncselekmény elkövetését vádlott beismerő vallomása
(nyomozati iratok 80-84. oldal) mellett megfelelően bizonyítja a jelentés anyagi
káros közlekedési balesetről (nyomozati iratok 11-13. oldal), a szemléről készült
jegyzőkönyv (nyomozati iratok 14-21. oldal), a jelentés (nyomozati iratok 30-31.
oldal), az Okmányirodának címzett átirat (nyomozati iratok 33. oldal),
..... Megyei Jogú Városi Jegyzőjének határozata (nyomozati iratok
34. oldal), tanúvallomása (nyomozati iratok 39-40. oldal),
..... a tanúvallomása (nyomozati iratok 43-44. oldal), a
szabálysértési tejelentés (nyomozati iratok 47. oldal), a helyszínrajz,
jelmagyarázat és fényképmelléklet (nyomozati iratok 62. oldal), a vér- és
vizeletvételi jegyzőkönyv (nyomozati iratok 73-74. oldal), az orvosakértői
vélemény (nyomozati iratok 75-76. oldal), valamint a földhivatal válasza
(nyomozati iratok 78. oldal).

A fenti tényállás alapján n vádlottat

v á d o l o m

a Btk. 188. § (1) bekezdésébe ütköző ittas járművezetés vétségével.

A vádirat benyújtására a Be. 30. § (1) bekezdése alapján a
Városi Ügyészségnek, míg a vád tárgyává tett cselekmény elbírálására a Be. 15.
§-a és a 17. §-ának (1) bekezdése értelmében a Városi
Bíróságnak van hatásköre és illetékessége.

A Be. 544. § (1) b) pontjában foglalt feltételek fennforgására figyelemmel

indítványozom,

hogy a Városi Bíróság a vádlottal szemben tárgyalás mellőzésével a Btk. 51. §-a szerint pénzbüntetést alkalmazzon, és a Btk. 58. § (1) és az 59. § (1) bekezdése alapján tiltsa el a közúti járművezetéstől, valamint

a Be. 338. § (1) bekezdése értelmében kötelezze a vádlottat a nyomozás során felmerült 29.976 Ft bűnügyi költség megfizetésére.

A Be. 548. § (1) bekezdésének hatályosulása esetén a tárgyaláson a Be. 241. § (1) bekezdése alapján részt veszek, s arra a következők megidézését indítványozom:

a vádlottat,

tanúként:

.....

....., 2011.

vezetőhelyettes ügyész

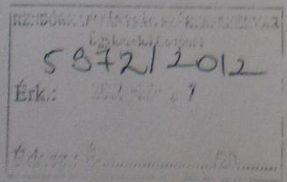
Előadó:

ügyészszéki fogalmazó

Kiadmány hitelül: kiadó

3. számú melléklet

Orvos szakértői vélemény alkoholos befolyásoltságról

Bűnügyi Szakértői és Kutatóintézet Véralkohol Szakértői osztály 1903 Bp. Pf.314/4 T:477-2153 BM:18-104		RENDSZERVIZSOLÓ szám: 0106 Idetartás: 2012.02.08 Időpont: 16.00 db lap: 6
ORVOSSZAKÉRTŐI VÉLEMÉNY		
VIZSGÁLATI SZÁM : 192 120222 Érkeztetési szám: 022 120222 Név : Sz.év : A.n.: Vérvételi dobozon levő név: Jelzőszám a jegyzőkönyvön : 934721 Jelzőszám a vv. csővön : 934721 A 934721 jelzőszámú vv.csőben levő vérmintában a gázkromatográfiás etilalkohol koncentráció meghatározás eredménye : 1.56 g/l (ezrelék). A mérési eredmény a vérvétel (2012.02.16. 22:25h) időpontjára vonatkoztatva k ö z e p e s fokú alkoholos befolyásoltságnak felel meg. A vérvételi jegyzőkönyvön feltüntetett klinikai tünetek a mért értéknél e n y h é b b e k. Az esethez még kapcsolódó vizsgálati szám(ok) : 188 B20222		
Budapest, 2012.02.23		 DR. BINTÉR SÁNDOR fő. orvosszakértő
 5942/2012 Érk: 2012.02.27		SZÉKESFEHÉRVÁR RENDŐRKAPITÁNYSÁG SZÉKESFEHÉRVÁR

ORVOSSZAKÉRTŐI VÉLEMÉNY
alkoholos befolyásoltságról

A gázkromatográfiás laboratóriumi vér(vizelet) - alkohol meghatározás eredményének értéke:

..... ezrelék

A vérvételi jegyzőkönyvön feltüntetett klinikai tünetek az ezrelékes értéknek

megfelelnek
annál enyhébbek
annál súlyosabbak

A laboratóriumi vizsgálati eredmények alapján megállapítható, hogy nevezett a vérvételkor

- nem volt ittas	- enyhe
- szeszes italt kis mértékben	- közepes
fogyasztott, de nem volt ittas	- súlyos
- igen enyhe	- igen súlyos fokú alkoholos befolyásoltság alatt állhatott.

A cselekmény (esemény) és a vérvétel között eltelt időre (.....)
figyelemmel a véralkoholérték a cselekmény időpontjában: kb. ezrelék
és ezrelék között lehetett, amely szerint nevezett a cselekmény időpontjában

- igen enyhe	- súlyos
- enyhe	- igen súlyos fokú alkoholos befolyásoltság
- közepes	alatt állhatott.

A visszaszámolás a cselekmény (esemény) időpontjára nem lehetséges, mert a véralkohol értéke
0,50 ezrelék alatt van, illetőleg a vérvételi jegyzőkönyv adatai szerint

- a cselekmény (esemény) és a vérvétel között eltelt idő ismeretlen
- az italfogyasztás és a cselekmény között egy óránál kevesebb idő telt el
- a cselekmény és a vérvétel között öt óránál több idő telt el
- az italfogyasztás a cselekmény (esemény) és a vérvétel között történt.

Budapest, 20. hó nap.

.....
igazságügyi orvosszakértő

Az igazságügyi szakértők díjazásáról szóló 3/1986. (II. 21.) IM számú rendelet 11. § (1) bek. alapján az
orvosszakértő díja – 345, – Ft - az államot illeti meg.

A megfizetésre – amelyre a felet kell kötelezni – büntető eljárásban az illetékes bíróság Gazdasági Hivatala
bevételei számlájára történik.

véralkohol-vizsgálat céljára

50

9 Irodalomjegyzék

- *Duka Gyula - Virágh Sándor - Kiss István - Keller Ervin:*
Autóvezetők Tankönyve „B” kategóriás járművezetői vizsgához 4.kiadás; Springer Media Magyarország Kft., Budaörs, 2007. 131- 143. oldal
- *Egymillió alkoholszonda egy hét alatt*
(<http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=532>) Letöltés dátuma: 2012. március 16.
- *Enyedi Lajos–Dr. Fülöp Ágnes–Dr. Melegh Gábor–Radványiné Novotny Olga–Dr. Varga Tibor:*
Közlekedési büntetőjog; HVG- ORAC Lap – és Könyvkiadó Kft., 2008. 143 – 161. oldal
- *Fejér Megyei Rendőr-Főkapitányság, Rendészeti Igazgatóság, Rendészeti Osztály Jelentése:*
A Fejér megye 2010. évi közlekedésbiztonsági helyzetének alakulása, figyelemmel az EU és a Magyar Közlekedésbiztonság-politikai program szerinti elvárások teljesülésére
- *Dr. Fülöp Ágnes–Dr. Grád András–Dr. Müller Mária:*
Droggal és alkohollal összefüggő bűncselekmények; HVG-Orac Lap – és Könyvkiadó Kft., 2000. 92–109.oldal
- *Kaló József:*
Társadalmi beilleszkedési zavarok; Heves Megyei Rendőr Főkapitányság, 14–18. oldal
- *Kereszty Béla:*
A magyar közlekedési büntetőjog kézikönyve; Complex Kiadó, 2005., 126–129. oldal; 142–160. oldal
- *Dr. Kis Norbert–Dr. Hollán Miklós:*
A magyar büntetőjog tankönyve II. Különös rész; Magyar Közlöny Lap- és Könyvkiadó, Budapest, 2008. 198–210. oldal
- *Dr. Kis Norbert –Dr. Hollán Miklós–Dr. Gellér Balázs:*
A büntetőtörvénykönyv magyarázata II. kötet Különös rész (1) 2. kötet; Magyar Hivatalos Közlönykiadó, Budapest, 654–664. oldal
- *Májer László:*
Közúti közlekedési balesetek lakott területén kívül (szakdolgozat) 2004. 4–6.oldal

- *Az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság szervezete és működése*
(<http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=198>) Letöltés dátuma: 2012. március 16.
- *Szentmihályi Zsuzsanna:*
Az alkohol történelme (<http://www.felsofokon.hu/szentmihalyi-zsuzsanna-blogja/2011/05/18/az-alkohol-tortenelme>) Letöltés dátuma: 2012. február 18.
- *A TISPOL ellenőrzések háttere*
(http://www.baleset-megelozes.eu/cikk_2.php?id=536) Letöltés dátuma: 2012. március 16.
- *Working together to make Europe's roads safer*
(<https://www.tispol.org/tispol-mission-statement>) Letöltés dátuma: 2012. március 16.

11 Jogszabályjegyzék

- 1998. évi XIX. törvény a Büntetőeljárásról
- 1978. évi IV. törvény a Büntetőtörvényről
- 2004. évi CXL. törvény a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól
- 1/1975. KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedésről
- 156/2009. (VII. 29) a közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságolással összefüggő hatósági feladatokról Kormányrendeletre tartozó 11/D. melléklet
- 1988. évi I. törvény a Közúti közlekedésről
- Országos Igazságügyi Orvostani Intézet 13. módszertani levele az alkoholos állapot és alkoholos befolyásoltság orvosszakértői vizsgálatáról és véleményezéséről
- 27/ 2010. (OT 14.) ORFK utasítás az ittasság ellenőrzéséről
- 60/ 2010. (OT 34.) ORFK utasítás a közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól
- 2012. évi II. törvény a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló