

JOGI FÓRUM PUBLIKÁCIÓ

A közlekedési bűncselekmények nyomozása

Szerző: dr. Nagy Szabina

Budapest, 2017. június 29.

„Az ember nem csak azért felelős, amit tesz, hanem azért is, amit nem tesz meg.” (Prótagorasz)

1. Bevezetés

„Mint emlékszünk, múlt év november hetedikén egy Lada Nemesbikken, Hejőbába felé haladva, egy enyhe balsodrású kanyarban halálra gázolta egy család három nő tagját: egy 63 éves, kerékpárját toló asszonyt, és 36 esztendőes lányát, aki saját, 13 éves, kerekesszékhez kötött lánygyermekét gurította maga előtt, szabályosan, az úttest jobb szélén. A baleset okozását először a szintén az autóban utazó 23 éves férfi vállalta magára, akiről kiderült, Tiszaújvárosban tudatmódosító anyagot fogyasztott. Végül a rendőrség kiderítette, hogy a járművet egy 43 éves hejőbábai férfi vezette, aki viszont alkoholtól befolyásolt állapotban volt. A balesetben közrejátszott a Lada műszaki állapota is - a terhelt vallomása szerint beszorult a kocsí gázpedáljára -, így a rendőrség nem csak a járművezetőt és fiatal társát vette őrizetbe, hanem foglalkozása körében elkövetett halált okozó gondatlan veszélyeztetés miatt a Ladáját maga javító tiszaújvárosi férfit, és kábítószerrel visszaélés miatt a gázoló autó fiatalabb utasát droggal kínáló, szintén tiszaújvárosi ismerőseit is.”¹

„Eva Rezesova 2012. augusztus 21-én hajnalban BMW-jével ütközött az M3-as autópályán egy szüretre induló család Fiat Puntójával. A 66 éves Medveczky György vezette kocsi kigyulladt, a benne utazó két házaspár meghalt. A nő 165 kilométeres sebességgel haladt, amikor hátulról nekiment a kisautónak. A BMW felborult, 190 métert csúszott, de a baleset előtt is alkoholt fogyasztó Rezesova megúszta kisebb sérülésekkel.”²

„Három évvel a tragédia után ma megszületett a másodfokú ítélet a 2012-ben történt érdi gázolás ügyében. A bíróság jogerősen három év hat hónapos letöltendő börtönbüntetésre ítélte a gázolót, és mellékbüntetésként hat évre eltiltotta az autóvezetéstől.

Az ügyész már a beszédében is letöltendő börtönbüntetést kért. Azzal indokolta az indítványt, hogy a gázoló nem ismerte el, hogy hibázott volna a balesetkor.

¹Felháborodtak a nemesbikkiek: szabadlábon a gázoló, <http://www.boon.hu/felhaborodtak-a-nemesbikkiek-szabadlabon-a-gazolo>, letöltés ideje: 2017. június hó 27.

²Kilenc évet kapott Rezesova, <http://nol.hu/belfold/kilenc-evet-kapott-rezesova>, letöltés ideje: 2017. június 27.

Az ügyvéd viszont azzal érvelt, hogy a védenca nagyon bánja azt, ami történt, a tragédiáért pedig nem egyedül ő a felelős, a szülők is hibáztak, mert a járdán is elfért volna a babakocsi, mégis az úttesten tolták, a gyerekek pedig nem voltak bekötve.

A tragédia 2012. június 18-án történt Érden, a Szövő utcában. A Budaörsi Járásbíróság szerint a nő a kocsijával 36-43 kilométeres sebességgel hajthatott, amikor elsodorta a babakocsit, amelyet az úttesten tolt a két és fél hónapos ikrek édesanyja. A gyerekek apja nem sokkal lemaradva követte őket. Az ikrek anyja észrevette, hogy közeledik az autó, és megállt, hogy megvárja, amíg kikerüli. Mikor azonban rájött, hogy a kocsi nem lassít, és nem is kanyarodik, az út melletti füves területre próbálta felhúzni a babakocsit. Az autót vezető nő ebből semmit sem vett észre, és lassítás nélkül ütközött neki az úttesten ekkor már ferdén álló babakocsi elejének.”³

Ezeknek az eseteknek a bemutatását hosszadalmasan lehetne folytatni. Mi a közös ezen balesetekben? Valamennyi járművezető a közúti közlekedés szabályait megszegve okozott halálos eredménnyel járó közúti balesetet, mely alapján őket bírósági eljárás keretében vonták felelősségre tettükért.

Életem során - akár a szakmából kifolyólag, akár a magánéletben - számos alkalommal voltam kívülálló szemlélője közúti balesetnek, voltak egészen megrázó, halálos eredménnyel végződő esetek, „értelmetlen” balesetek, voltak figyelmetlenségből, fáradékonyságból adódó balesetek és találkoztam tudatos közlekedési szabályszegőkkel is. Az eredmények tekintetében is változatos tapasztalataim vannak, a könnyebb - 8 napon belüli - sérülésektől a halálos eredménnyel záruló balesetekig érzékeltem az adott cselekményt. Ilyenkor nyilván megfogalmazódik az emberben a kérdés, hogyan és miért történhetett, vajon mit érezhetnek a sértettek, és hogyan vonják felelősségre a közlekedési szabályszegőt.

Itt lényeges kérdés azonban, hogyan jutnak el a baleset bekövetkezésétől a felelősségre vonás - mint eljárást befejező - szakaszáig. Ebben van kiemelkedő szerepe a balesetet követően helyszínre

³Másodfokú ítélet az érdi ikergázolás ügyében, <http://www.origo.hu/itthon/20150525-masodfoku-itelet-az-erdi-ikergazolas-ugyeben.html>, letöltés ideje: 2017. június 27.

érkező szakembereknek, a helyszínelőknek, illetve az igazságügyi műszaki szakértőknek. Publikációmban a közúti balesetekre vonatkozó helyszínelői tevékenységre, irányadó jogszabályokra kívánok koncentrálni. Mindenekelőtt azonban nem hagyható figyelmen kívül, hogyan jutottunk el a közúti közlekedés kialakulásáig.

2. A közlekedés története

A közlekedés története az emberiség történetével kezdődött. Ahogyan az őseink múltja a történelem előtti idők homályába vész, ekként a közlekedés kialakulásáról is keveset tudunk. Valamikor a legrégebbi őseink mindenben a kezükre és a két lábukra voltak utalva. Hosszú évezredeknek kellett eltelniük, hogy valamiben is segíteni tudjanak magukon. Addig egyetlen közlekedési eszközük a saját lábuk volt, amelynek erejétől és gyorsaságától függött (gyakran) az életük, amikor menekülniük kellett, illetve amikor ők üldözték a táplálékul szolgáló vadakat.

Az ember a legrosszabb és a legkevésbé kitartó „közlekedési eszköz”. Ma is a világban sok olyan hely van, ahol jóformán ez az egyetlen közlekedési lehetőség. Közép-Afrikában, ahol néger gyalogkaravánok közlekednek, a teljesítmények nem nagyok. Egy teherhordó kb. 25-30 kg rakományt visz a fején. 7-8 óra alatt átlag 25 km-t tesz meg. A japánok és a kínaiak már nagyobb terheket cipelnek. Teherhordó rúdjaikkal 100-120 kg-ot is elvisznek, Indiában sok millió ember azzal keresi a kenyerét, hogy közlekedési eszközül szolgál (pl.: riksa „motor”-ja, vagy jobb esetben kerékpárral egybeépített riksát hajt). A modern közlekedési eszközök, a vasút és a gépkocsi elterjedése ritkítja a soraikat.

Korábban állatok vagy emberek cipelték „csiga”-lassúsággal az árut egyik helyről a másikra. Ma már sugárhajtású repülőgépek hangsebességnél gyorsabban is szállíthatják utasaikat a világrészek között. A nagy szárazföldek belsejében folyókon, csatornákon, vasúton és közúton folyhat a szállítás. Kőolaj és földgázkitermelő térségekben a csővezeték is fontos szállítóeszköz. E közlekedési rendszerek közül a belső vízi utakat használják a legrégebben. A csatornák fénykorának a 18. század tekintendő. Ezek a vízi utak a 19. században a vasút térhódítása miatt veszítettek a jelentőségükből. Sínen ma is gazdaságosan lehet nagy tömegben és viszonylag olcsón árukat

továbbítani. Az országúti fuvarozás akkor éri meg a legjobban, ha viszonylag drága termékeket és kisebb szállítmányokat kell továbbítani. Az is növelte a közúti szállítás fontosságát, hogy a fejlett országokat autópályák hálózák be.

A távolsági utazások száma roppant mértékben megnőtt az utolsó 200 évben. Ebben domináns 1950-ig a tengerhajózás volt. Ma már az utasforgalomban ezt a fajta közlekedési ágat felülmúlja a légi közlekedés. Ez ma már az olcsó és gyors közlekedési mód, a repülőutak számához képest nagyon biztonságos. Ám egyre több emberben tudatosul, hogy nagy valószínűséggel végbemenő globális felmelegedést részben az üzemanyagok elégetése okozza. Ez indította arra a „zöld mozgalmakat”, hogy az autóforgalmat korlátozzák (a tömegközlekedést bővítsék.) Gondot okoz a sűrű forgalom. Káros a nehéz teherautók zajkibocsátása is. Ráadásul az országúti közlekedés a fogyóban lévő energiahordozók tetemes részét használja fel. Az országúti szállítás hatékonysága kb. egytizede a vasútiénak, ha mindkét rendszer teljes kapacitással dolgozik.⁴

A következő nagy előrelépés az volt, amikor az első közlekedési eszközök megjelentek. A középkorban egy francia mérnök, Nicolas Joseph Cugnot egy gőzhajtású járművet készített. Találmányával megoldást próbált találni a nehéznek számító ágyúk szállítására. „Amikor Cugnot 1771-ben szeretne volna bemutatni új találmányát, a gőzautó elszabadult és ledöntött egy falat. Ez volt a történelem első közúti balesete, amelyet gép meghajtású jármű okozott.”⁵

A belső égésű motor még ismeretlen volt, a gépek világát a gőz uralta. A gépek egy idő után hatalmas lökést adtak a mechanizálás és az iparosodás fejlődésének, az új, nagy teljesítményű gőzgépek is ide tartoztak, amelyeket James Watt (1736-1819) fejlesztett ki. A gőzgépet felváltotta később az éghető gázokkal működő motor, majd Nikolaus August Otto egy francia találmányt továbbfejlesztve 1877-ben szabadalmaztatta négyütemű benzinmotorját és 1879-ben elkészítette az első négyütemű motorral működő kocsiját. Az első jól használható és ezáltal a mai közlekedő autók őseinek tekinthető autót Gottlieb Daimler készítette 1887-ben. A fejlesztések sorában magyar feltaláló is közreműködött: „A legfontosabb problémát az üzemanyagnál, a benzin és a levegő

⁴ A közlekedés története, https://hu.wikipedia.org/wiki/A_közlekedés_története, letöltés ideje: 2017. június 26.

⁵ Dr. Irk Ferenc - Klobusitzky György: Bevezetés a közlekedési ismeretekbe RTF, Budapest 2011.

keverési arányát Bánki Donát műegyetemi professzor oldotta meg. Bánki Csonka Jánossal 1892-ben elkészítette a porlasztó karburátort. Bánki nemcsak porlasztóval, hanem az egész motor tökéletesítésével foglalkozott. 1905-ben a Posta részére megalkotta az első, teljesen magyar gyártmányú gépkocsit. Fejes Jenő 1925-ben elkészítette hegesztett lemezmotorját, majd kis önsúlyú gépkocsiját.⁶

1920-tól a járművek közhasználatú eszközök lettek, megjelentek a közlekedési balesetek, melyek elkerülésére 1926-ban villanyrendőröket alkalmaztak és fokozatosan kihelyezésre kerültek a közlekedési jelzőtáblák.

A közlekedés rohamosan fejlődött akár a tömegközlekedés, akár a gépjárműgyártás területén. Noha még nem tartunk azon a fejlettségi szinten, mint ahogyan a filmipar számos filmben ábrázolja a közlekedési lehetőségeket, mint pl. légi közlekedés a mindennapokban, azonban elmondható, hogy a mai technológia egyre jobban ebbe az irányba orientálódik.

2.1. A közlekedési szabályozás kialakulása

A modern élet egyik nagy kockázattal járó, komoly veszélyforrást jelentő területe a közlekedés, ezért nem véletlen, hogy minden állam büntetőjogi eszközökkel törekszik ezen kockázatok mérséklésére, a közlekedésben résztvevők életének, testi épségének védelmére.

A Csemegi-kódex a vasúti és hajóközlekedés biztonságára vonatkozóan tartalmazott közlekedéssel összefüggő tényállásokat. (XXXIX. fejezet: Vaspályák, hajók, távírdák megrongálása és egyéb közveszélyű cselekmények.)

Az első állomásnak a Csemegi-kódex III. Büntető Novellája (1948. évi XLVIII. tv.) tekinthető, mivel a Novella közlekedés veszélyeztetése elnevezéssel valamennyi közlekedési ágazatra kiterjedő új büntető tényállást rögzített és önálló bűncselekmény lett a baleset áldozatának cserbenhagyása. Bevezette továbbá azon rendelkezést, hogy a járművezetésre vonatkozó szabályok foglalkozási

⁶Dr. Irk Ferenc - Klobusitzky György: Bevezetés a közlekedési ismeretekbe RTF, Budapest 2011.

szabályoknak minősülnek. Így „közlekedési bűncselekmény” esetén a jármű vezetőjét foglalkozás szabályainak megszegése miatt vonták felelősségre, hacsak cselekménye nem minősült közlekedés veszélyeztetésének.

Az 1961. évi Btk. annyi újdonságot teremtett, hogy önálló bűncselekményként szerepelt a kódexben az ittas járművezetés.

Mérföldkőnek számított az 1971. évi 28. törvényerejű rendelet, mivel a járművezetés szabályai már nem minősültek foglalkozási szabályoknak, ezért a közlekedési bűncselekményekre nem a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés tényállása, hanem az 1961. évi Btk. módosított XII. fejezetében („A közbiztonság és a közrend elleni bűncselekmények”) rögzített közlekedési bűncselekmény vonatkozott.

A közlekedési bűncselekmények viszonylagos önállóságát az 1978. évi IV. törvény teremtette meg, mivel a közlekedési deliktumok külön, kizárólag a közlekedési bűncselekményi tényállásokat felölelő fejezetben (XIII. fejezet) szerepeltek.

Az új Btk. (2012. évi C. tv.) XXII. fejezetében található közlekedési deliktumok szabályozási koncepciója azonos az 1978. évi IV. törvényben érvényesülővel, azonban a jogalkalmazási tapasztalatok szükségessé tettek bizonyos megoldásokat, így a közlekedési bűncselekmények korábbi veszély fogalmainak egyszerűsítése, a személyi sérüléssel járó minősítő körülmények egységesítése, bizonyos tényállások esetén (pl. közúti veszélyeztetés) az elkövetés helye új szituációs elemmel („közforgalom előtt el nem zárt magánút”) történő bővítése, a „járművezetés ittas vagy bódult állapotban” tényállás kettébontása, „ittas állapot” törvényi megfogalmazása került bevezetésre.⁷

⁷Görgényi Ilona-Gula József-Horváth Tibor-Jacsó Judit-Lévay Miklós-Sántha Ferenc-Váradi Erika: Magyar Büntetőjog Különös Rész Complex Kiadó, Budapest 2013., 251-252. oldal

2.2. Irányadó jogszabályok a közúti közlekedés területén

Minden embernek alaptörvényben szabályozott joga a szabad helyváltoztatás, és a tulajdonjog. Az Alaptörvény XXVI. Cikke alapján (Szabadság és felelősség) „(1) Mindenkinek, aki törvényesen tartózkodik Magyarország területén, joga van a szabad mozgáshoz és a tartózkodási hely szabad megválasztásához.” Ez a két alapjog az, ami a járműhöz való alaptörvényi keretet megadja. Az alábbi jogszabályok befolyásolják mindennapi közlekedésünket:

- ☞ A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény
- ☞ A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ),
 - A közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV.12.) KöHÉM rendelet (műszaki KRESZ),
 - A közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomba tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV.12.) KöHÉM rendelet (forgalmi KRESZ),
 - A közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 326/2011. (XII.28.) Korm. rendelet,
 - A közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló 410/2007. (XII.29.) Korm. Rendelet,
 - A közúti közlekedési előéleti pontrendszeréről szóló 2000. évi CXXVIII. törvény és a végrehajtására kiadott 236/2000. (12.23.) Korm. rendelet.

Ezek az alapvető jogszabályok, melyek egy esetleges rendőri eljárás folyamán speciális jogszabályokkal egészülnek ki:

- A rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény,
- A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény,
- A büntetőeljárásról szóló 1998. évi XIX. törvény,
- A belügyminiszter irányítása alá tartozó nyomozó hatóságok nyomozásának részletes szabályairól és a nyomozási cselekmények jegyzőkönyv helyett más módon való rögzítésének szabályairól szóló 23/2003. (VI.24.) BM-IM együttes rendelet,

- A rendőrség szolgálati szabályzatáról szóló 30/2011. (IX.22) BM rendelet,
- A szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény,
- A közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény,
- Az egyes közlekedési szabálysértések miatt alkalmazandó szabálysértési pénzbírság, illetve helyszíni bírság kötelező mértékéről, valamint a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvénnyel összefüggő egyes kormányrendeletek módosításáról szóló 63/2012. (IV. 2.) Korm. rendelet
- A közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól szóló 60/2010. (OT 34.) ORFK utasítás.

Fenti jogszabályok összessége adja meg az úgynevezett közlekedési jogi alapokat, tehát azon forrásoknak az összessége, amelyek a közúti közlekedést szabályozzák.

A jogi csoportosítások általános érvényességű szabályozók, illetve speciális érvényű magatartási normákra oszlanak. Az általános szabályozók közül van az Alaptörvény, illetve Európai Unió előírások. Az általánoson belül vannak közlekedés specifikus jogszabályok, így a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (közlekedési törvény), az 5/1990. (IV.12.) KöHÉM rendelet vagy a 6/1990. (IV.12.) KöHÉM rendelet. Ezek általánosak, de jellemzően csak a közúti közlekedésre vonatkoznak.

2.3. Nemzetközi források

A tagállamok már a Római Szerződésben külön cím alatt hangsúlyozták a közös közlekedéspolitika fontosságát.

A közlekedési szektor kulcsfontosságú gazdasági ágazat, mely számottevően hozzájárul a gazdasági teljesítményhez és számtalan munkahelyet biztosít Európa-szerte.

Az Európai Bizottság célja, hogy továbbfejlessze a hatékony és fenntartható közlekedési szakpolitikákat annak érdekében, hogy megteremtse a feltételeit annak, hogy az ágazat versenyképes legyen, hozzájáruljon a gazdasági növekedéshez, és munkahelyeket hozzon létre.

Az Európai Unióban országról országra különböznek a közúti közlekedési és biztonsági szabályok, azonban általánosságban elmondható, hogy az EU területén minden jármű esetében kötelező a biztonsági öv használata.

Fontos, hogy a gyermekek számára megfelelő gyermekbiztonsági rendszerekről kell gondoskodni a járművekben.

A legtöbb uniós országban tilos vezetés közben kihangosító, illetve hangvezérlés nélkül mobiltelefont használni.

A megengedett legmagasabb véralkoholszint tekintetében eltérések vannak az egyes országok között - egyes tagállamok egyáltalán nem engedélyezik, hogy a vezető alkoholfogyasztást követően a volán mögé üljön.

Elmondható, hogy különböző típusú utakon és a különböző járművekre vonatkozóan EU-szerte más-más sebességhatár van hatályban.

A gépkocsik és a kerékpárok biztonsági berendezései tekintetében is eltérő előírások vannak érvényben.

Magyarország, mint az Európai Unió tagja számos kötelezettséget vállal azért, hogy a közlekedést minél biztonságosabbá tegye. 1992. december 2-án az Európai Közösségek Bizottság elfogadta a közös közlekedéspolitika jövőbeni fejlesztéséről szóló fehér könyvet, majd 2001-ben a Bizottság kiadta a második fehér könyvet. 2010-ben pedig kiadásra került az Európai Közlekedésbiztonsági Akcióprogram.

A 2011. március 28-án közzétett „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához - Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című harmadik fehér könyvében a Bizottság rögzíti a közlekedés régi és új kihívásai közötti átmenetet, és felsorolja az azok leküzdésére szolgáló eszközöket. ⁸

3. A közlekedési balesetek csoportosítása

Mi a baleset fogalma? Amikor a baleset fogalmát kerestem erre a kifejezésre, ahány könyvet olvastam, annyi értelmezést találtam. A „baleset” fogalmán büntetőjogi értelemben nem csupán a sérülést, halált vagy anyagi kárt okozó szerencsétlenség értendő, hanem a közlekedés körében történt olyan esemény is, amely közvetlen veszélyhelyzetet idéz elő, és amelynek hatókörében egy vagy több személy tartózkodik (BH2002. 131.).

„Közlekedési baleset alatt olyan előre nem látott esemény értendő, amely valamely közlekedési ágazat menetével, a részt vevő személyekkel, illetve járművek üzemeltetésének veszélyével okozati összefüggésben van és személyi sérüléssel vagy dologi kárral jár”. ⁹

A baleset olyan rendkívüli, váratlan, hirtelen ható, egyszeri külső behatás, amely a szervezet károsítását, illetve halálát idézheti elő. ¹⁰

A közlekedési balesetet okozók a következők szerint - elkövetés gyakoriságát tekintve növekvő sorrendben - csoportosíthatók:

1. gyalogosok
2. motorkerékpárosok
3. autóbuszvezetők
4. teherszállító járművek vezetői

⁸Közlekedéspolitika: általánosrendelkezések, http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/hu/displayFtu.html?ftuid=FTU_5.6.1.html, letöltés ideje: 2017. június 27.

⁹Kriminálisztika Különös Rész II. BM Tanulmányi és Propaganda Csoportfőnökség 1973., 263. oldal

¹⁰Gönczöl Katalin-Korinek László-Lévai Miklós: Kriminológiai ismeretek Bűnözés Bűnözéskontroll, 198. oldal

5. kerékpárosok
6. személygépkocsi vezetők.

A balesetet kiváltó okok szempontjából - azok gyakoriságát csökkenő sorrendben - az alábbiakat sorolhatjuk fel:

1. sebesség nem megfelelő alkalmazása
2. előzés szabályainak megsértése
3. elsőbbség meg nem adása
4. irányváltoztatás, haladás és bekanyarodás szabályainak be nem tartása
5. megállási kötelezettség elmulasztása
6. világítási szabályok meg nem szegése
7. a járművezető figyelmetlen, gondatlan vezetése
8. a jármű előre észlelhető műszaki hibája
9. a pálya elhagyása. ¹¹

Emellett nem hagyható figyelmen kívül, hogy az utasok is okozhatnak balesetet.

A közúti közlekedési balesetek előidézése összefüggésbe hozható:

- ☞ a baleset okozójának a közlekedésben betöltött szerepével, az általa tanúsított magatartással (szubjektív körülmény)
- ☞ az adott közlekedési ágazatra jellemző és a baleset bekövetkezésekor fennálló forgalmi helyzettel (objektív körülmény)

Az objektív és a szubjektív körülmények körében a balesetek bekövetkezésében releváns ismérvek csoportosíthatóak:

- ☞ a balesetben részes személyek tekintetében (vezetési tapasztalatlanság, betegség, fáradékonyság, lelki alkat)
- ☞ külső személyektől származó okok (utas zavaró hatása, a gyalogos magatartása, közlekedési partnerek viselkedése).

¹¹ Kenese Attila: Elsőbbségi jog megsértésével okozott balesetek büntetőjogi következményei. Publikáció. Jogi Fórum, 2014., 6-8. oldal.

- ☞ A baleset helyszíne vonatkozásában: útburkolat (gumiabroncs és az útburkolat kapcsolata, útburkolat típusa)
- ☞ az út kialakítása (közúti jelzések elhelyezkedése, keresztmetszeti kialakítás, úttalálkozások és az útvonal vezetése)
- ☞ forgalomszervezés és forgalomirányítás tekintetében a környezeti hatások (látást korlátozó tényezők, meteorológiai körülmények, optikai hatások, forgalomsűrűség)
- ☞ a balesetben részes járművek tekintetében: fékhibák, kormányzási zavarok, gumiabroncs hibák, lámpák és jelzőberendezések baleseti szerepe, egyén hibák (törések, anyag- és szerkezeti hibák), tűzveszély, gázmérgezési veszély, zajosság, füstölés, új szerkezetek befolyása a közlekedésbiztonságra, karbantartás elmulasztása.¹²

4. A közlekedési bűncselekmények

A 2012. évi C. törvény indokolása alapján a közlekedési bűncselekményeket azért fontos önálló fejezetbe foglalni, mert a közlekedési bűncselekmények komplex jogtárgya - a közlekedés biztonsága és a közlekedésben résztvevő személyek életének, testi épségének és egészségének védelme - és fejlődéstörténete, fogalomrendszere és dogmatikája megkívánja azt.¹³

Az új Btk. XXII. fejezetében szereplő bűncselekmények közös jogi tárgya a közlekedés biztonságához fűződő társadalmi érdek védelme. A közvetlen jogi tárgya a közlekedésben részt vevő emberek életének, testi épségének és egészségének a védelme.

A XXII. fejezet az alábbi tényállásokat rögzíti:

- ☞ a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény (232. §)
- ☞ vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetése (233. §)
- ☞ közúti veszélyeztetés (234. §)
- ☞ közúti baleset okozása (235. §)
- ☞ járművezetés ittas állapotban (236. §)
- ☞ járművezetés bódult állapotban (237. §)

¹²Kriminalisztika Különös Rész II. BM Tanulmányi és Propaganda Csoportfőnökség 1973., 273-274. oldal

¹³A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény indokolása

☞ járművezetés tiltott átengedése (238. §)

☞ cserbenhagyás (239. §)

A közlekedési bűncselekmények jellemzője, hogy azokat túlnyomó részt materiális (eredmény) bűncselekménynek határozta meg a jogalkotó. Az eredmény tényállási elemeként szerepel a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény, a vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetése, a közúti veszélyeztetés, a közúti baleset okozása. A járművezetés ittas vagy bódult állapotban, a járművezetés tiltott átengedése, a cserbenhagyás bűncselekmények törvényi tényállása nevesített eredményt nem fogalmaz meg, ezen cselekmények immateriális bűncselekmények. A tényállás az elkövetési magatartás kifejtésével befejezetté válik, azonban csak akkor válnak ténylegesen befejezetté, amennyiben az elkövetési magatartásként rögzített közlekedési normaszegésen túl eredmény jellegű többlet mozzanatot is megvalósítanak. Ilyennek tekinthetjük például, amikor a balesettel érintett járművezető cselekménye cserbenhagyásként akkor értékelhető, ha az a baleset, amellyel összefüggésben a törvényi tényállásban elkövetési magatartásként nevesített közlekedési kötelezettségének a teljesítését elmulasztotta, meghatározott eredményű volt, tehát a személysérülés reális kockázata is felmerült.

A fejezet végén, a 240. §-ban értelmező rendelkezések kerültek rögzítésre, így a 240. § (1) bekezdés szerint a közúton elkövetett bűncselekményekre megállapított rendelkezéseket kell alkalmazni akkor is, ha a közúti járművezetésre vonatkozó szabályok megszegése nem közúton okoz legalább súlyos testi sértést vagy halált.

(2) A 233-235. § alkalmazásában nem tekinthetők közlekedési szabályoknak a gyalogosokra és az utasokra vonatkozó rendelkezések.

(3) A 236. és a 238. § alkalmazásában ittas állapotban lévő személy az, akinek a szervezetében 0,50 gramm/liter ezrelék véralkohol-, illetve 0,25 milligramm/liter ezrelék levegőalkohol-koncentrációnál nagyobb értéket eredményező szeszes ital fogyasztásából származó alkohol van.

Az értelmező rendelkezések értelmében nem közúton a szabályok megszegése csak akkor minősül közlekedési bűncselekménynek, ha a szabályszegés legalább súlyos testi sértést okoz, mivel könnyű testi sérülés esetén szabálysértés miatt vonható felelősségre.

A gyalogosok és az utasok nem minősülnek közlekedési szabályok hatálya alatt álló személyeknek, így a bűncselekményt elkövető gyalogost vagy utast nem közlekedési, hanem egyéb, például személy elleni bűncselekmény miatt állapíthatják meg felelősségét.

Az új Btk. újítást hozott a tekintetben, hogy „járművezetés ittas állapotban” és „járművezetés bódult állapotban” bűncselekmények elkövetése esetén az elkövetővel szemben kötelezővé tette a járművezetéstől eltiltás büntetés kiszabását.

4.1.A közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény:

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

A bűncselekmény jogi tárgya valamennyi közlekedési ágazat biztonságához fűződő érdek védelme. A tényállás a vasúti, légi, vízi és a közúti közlekedés biztonságát védi, másodlagosan a közlekedésben részt vevő személyek életét, testi épségét, egészségét az adott közlekedési ágazat szabályainak hatálya alatt nem álló személyek támadásai ellen. A bűncselekmény elkövetési tárgyai: közlekedési útvonal, jármű, üzemi berendezés vagy ezek tartozéka, közlekedési jelzés.

A közlekedési útvonal valamennyi közlekedési ágazathoz tartozó, jármű által a közlekedés számára igénybe vehető területet jelenti. Közlekedési útvonal: a vasútvonal, a villamos zárt pályás útvonala, a közút, légi (kifutó és leszálló pálya is) és a vízi jármű használatára rendelt útvonalak.

A bírói gyakorlat tágabban értelmezi a közlekedési útvonal fogalmát, a Legfelsőbb Bíróság elvi állással megfogalmazott álláspontja szerint: „minden olyan közterületen, ahol a közlekedés szokásos, bizonyos korlátok között megengedett és a közterület jellegénél, méreteinél fogva bizonyos közlekedési rend betartása szükséges, a közlekedés biztonsága érdekében a KRESZ szabályait

alkalmazni kell és az utóbbi szempontból közútnak kell tekinteni” (BJD 1117). Így tehát közlekedési útvonalnak tekinthető: a gyalogosok és a közúti járművek közlekedésére szolgáló terület (járda, úttest, útpadka, kerékpárút, magánút, vasútvonal, villamospályatest, légi folyosó, kifutó- és leszállópálya, vízi járművek által használni rendelt útvonalak), valamint a közlekedésre használt, nem magánterületen lévő ösvény és a közlekedésre használt gát.

A jármű a tényállás tekintetében lehet vasúti, vízi, légi közlekedési eszköz, közúti szállító- vagy vontatóeszköz, ideértve az önjáró vagy vontatott munkagépet is.

Az üzemi berendezés olyan felszerelés, szerkezet, készülék, amely közvetlenül szolgálja a közlekedés biztonságát (pl. fékberendezés), ezek tartozékainak rendeltetése a közlekedés biztonságos és zavartalan működése.

A közlekedési jelzések az egyes közlekedési ágazatok forgalmi szabályaiban meghatározott jeleket, tájékoztatásokat, utasításokat, tiltásokat közvetítő tárgyak (pl. közúti jelzőtáblák), illetve ilyen tartalmú cselekmények (pl. rendőr karjelzése), melyeket a közlekedésben részt vevőknek kötelességük nyomon követni.

A deliktum passzív alanya bizonyos esetben a jármű vezetője, aki a mozgó járművet ténylegesen vezeti, irányítja.

Az elkövetési magatartások: a közlekedési útvonal, jármű, üzemi berendezés vagy ezek tartozékának megrongálása, vagy megsemmisítése, akadály létesítése, közlekedési jelzés eltávolítása, megváltoztatása, megtévesztő jelzés, közlekedő jármű vezetője ellen erőszak vagy fenyegetés alkalmazása, más vagy mások életének vagy testi épségének más, hasonló módon történő veszélyeztetése.

A közlekedési útvonal, jármű, üzemi berendezés vagy ezek tartozékának megrongálása mint elkövetési magatartás a közlekedés biztonságát szolgáló előbb említett elkövetési tárgyak használhatatlanná tételét jelenti. Tipikusnak minősülő esete, amikor az elkövető a vasúti

fénysorompót megrongálja. Azonban ha a rongálási cselekmény nem jár együtt más vagy mások életének, testi épségének veszélyeztetésével (pl. tömegközlekedési jármű belülről történő megrongálása), nem ezen bűncselekmény megállapításának van helye, hanem a rongálásnak (BH2004. 4.).

Üzemi berendezés vagy ezek tartozéka megsemmisítése, mint elkövetési magatartás a polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről, Montrealban, az 1971. szeptember 23. napján aláírt egyezmény 1. cikkének 1. bekezdésére figyelemmel szerepel a tényállásban, büntetni rendeli a légi navigációs berendezések megsemmisítését, azokban való károkozást. Ezen egyezményt Magyarországon az 1973. évi 17. törvényerejű rendelettel hirdették ki.

Az akadály létesítése mint elkövetési magatartás magában hordoz minden olyan magatartást a közlekedési útvonalon, mely miatt a közlekedés biztonságos lebonyolítása nem lehetséges, vagy veszélyt jelent. Három konjunktív feltétele van: az akadály létesítése a közlekedési útvonal használatát, a forgalmat hátráltassa, ezáltal a más vagy mások életét vagy testi épségét veszélyeztesse, mindezt az adott közlekedési ágazat szabályainak hatálya alá nem tartozó, kívülálló személy valósítsa meg (pl. vasúti sínpályán torlasz emelése).

A közlekedési jelzés eltávolítása valósul meg, ha az elkövető a közlekedés biztonságát szolgáló jelzést (pl. jelzőtábla) eltávolít, elvisz, leszerel, lefest stb. A közlekedési jelzés megváltoztatása a bírói gyakorlat szerint a jelzés módosítását jelenti (pl. jelzőtábla átírása), a megtévesztő jelzés félrevezetésre alkalmas, ilyen lehet a kötelező haladási irányt jelző tábla elfordítása.

A közlekedő jármű vezetője ellen erőszak vagy fenyegetés alkalmazásával valósul meg a deliktum, ha a magatartás kifejtése a vezetés közben történik vagy a közlekedő jármű vezetője ellen irányul. Az erőszak alkalmazásában megnyilvánuló kényszernek a járművezető ellen kell irányulnia, de nem szükséges, hogy közvetlenül a vezetővel szemben alkalmazzák az erőszakot. Megvalósul az erőszak akkor is, ha a fizikai behatást közvetlenül dologgal szemben alkalmazzák.

A közlekedés biztonságát más, hasonló módon történő veszélyeztetése alatt értendő, ha az elkövető a rá vonatkozó közlekedési szabály megsértésével olyan közlekedési ágazat biztonságát is veszélyezteti, melynek nem áll a hatálya alatt (pl.: a járművezető a vasúti sínre hajt, ezzel a vasúti jármű vezetőjét hirtelen vészfékezésre kényszeríti, és a vonaton utazó személyek megsérültek).

A bűncselekmény alanya tettesként kívülálló lehet. A 232. § (1) bekezdésében rögzített alapeset szándékosan követhető el: az elkövető tudatának át kell fognia, hogy cselekményével veszélyezteti más vagy mások életét vagy testi épségét és ezt a veszélyhelyzetet kívánja, vagy abba belenyugodva cselekszik. Amennyiben az elkövető gondatlanságból követte el a cselekményt, a veszélyhelyzet kialakulását az elkövető szándéka nem foghatja át.

A törvény büntetni rendeli az előkészületet, mivel az Európa Tanács a terrorizmus megelőzéséről szóló, Varsóban, 2005. május 16. napján kelt Egyezményét kihirdető 2011. évi II. törvény 2011. március 9. napjától rendelkezett erről.

A 232. § (5) bekezdése szerint a büntetés korlátlan enyhítése, különös méltánylást érdemlő esetben a büntetés mellőzése történhet, ha az elkövető a veszélyt, mielőtt abból káros következmény származott volna, önként elhárította.¹⁴

Halmazatban a segítségnyújtás elmulasztása akkor állapítható meg, ha az elkövető által szándékolt veszélyhelyzeten túl a sérülés, mint eredmény is megvalósul. Mivel az eredményre vonatkozóan az elkövetőt gondatlanság terheli, ezért az erkölcsi kötelezettség teljesítése megköveteli a segítségnyújtást, és annak elmulasztása a veszélyeztetési cselekménnyel bűnhalmazatban megállapítható (41. BK vélemény). Ilyen esetben nem jelent kétszeres értékelést, mivel a közvetlen veszélyhelyzetre, illetve a segítségnyújtás elmulasztására vonatkozó szándék különbözik egymástól. A rongálással megvalósított közlekedés biztonsága elleni büntett és a közérdekű közlekedési üzem működése megzavarásának büntettének elhatárolása részben a szándék, részben az eredmény alapján lehetséges.¹⁵

¹⁴Görgényi Ilona-Gula József-Horváth Tibor-Jacsó Judit-Lévay Miklós-Sántha Ferenc-Várad Erika: Magyar Büntetőjog Különös Rész Complex Kiadó, Budapest 2013., 254-259. oldal

4.2. Vasúti, légi vagy vízi jármű veszélyeztetése:

A Btk. 233. § (1) bekezdés szerint aki a vasúti, a légi vagy a vízi közlekedés szabályainak megszegésével más vagy mások életét vagy testi épségét veszélyezteti, büntett miatt három évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

A bűncselekmény jogi tárgya a vasúti, légi vagy közlekedés biztonságához és a felsorolt közlekedési ágazatok közlekedésében részt vevő személyek életének, testi épségének és egészségének védelméhez fűződő társadalmi érdek.

A bűncselekmény passzív alanya más, vagy mások, akinek, akiknek a közlekedési szabályszegéssel az elkövető az életét vagy testi épségét veszélyeztette.

A deliktum elkövetési magatartása a vasúti, légi vagy vízi közlekedés szabályainak megszegése.

A bűncselekmény alapesete szándékosan követhető el.

A bűncselekmény alanya tettesként kizárólag vasúti, légi vagy vízi közlekedési szabályok hatálya alatt álló személy lehet.¹⁶

Az elkövetési magatartás tevéssel és mulasztással is megvalósítható, az elkövető szabályszegése és a veszélyeztető körülmény között ok-okozati összefüggésnek kell fennállnia.

A büntetés korlátlan enyhítésére, annak mellőzésére is sor kerülhet, a közlekedés biztonsága elleni bűncselekményről írtak itt is irányadóak.

¹⁵ Balogh Ágnes: Büntetőjog II. Különös Rész, Dialóg Campus Kiadó Budapest-Pécs, 2014., 241. oldal

¹⁶Görgényi Ilona-Gula József-Horváth Tibor-Jacsó Judit-Lévay Miklós-Sántha Ferenc-Várad Erika: Magyar Büntetőjog Különös Rész Complex Kiadó, Budapest 2013., 260-261. oldal

4.3. Közúti veszélyeztetés:

A Btk. 234. § (1) bekezdése szerint aki a közúti közlekedés szabályainak megszegésével közúton vagy közforgalom előtt el nem zárt magánúton más vagy mások életét vagy testi épségét közvetlen veszélynek teszi ki, büntetett miatt három évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

A deliktum jogi tárgya a közúti közlekedés biztonságához és ezzel összefüggésben a közúti közlekedésben részt vevő személyek életének, testi épségének vagy egészségének védelméhez fűződő társadalmi érdek.

Passzív alanya: más vagy mások (az elkövető kivételével).¹⁷

Az elkövetési magatartás a közúti közlekedés szabályainak megszegése, csak a KRESZ-szabály szándékos megszegése szükséges, hogy az elkövető magatartása és a bekövetkezett eredmény között ok-okozati összefüggés álljon fenn.

A bűncselekmény alanya kizárólag a közúti közlekedésben résztvevő járművezető lehet, az alapeset csak szándékosan követhető el, az elkövető szándékának ki kell terjednie a közúti szabályszegésre és az azzal összefüggésben jelentkező veszélyhelyzetre, de a súlyosabb eredményt illetően csak gondatlansága állhat fenn. Limitált veszélyeztetési szándék esetében az elkövető nemcsak felismeri a közvetlen veszély kialakulását, hanem többnyire ennek a veszélynek a szándéka vezérli (pl. a biztonságos oldal távolságot azért szegi meg, hogy megijessze a másik járművezetőt, de a szándéka még eshetőleges formában sem terjed ki sérülés bekövetkezésére).

Az elbírálás során abban kell tehát állást foglalni, hogy mire terjedt ki az elkövető szándéka. Ha az elkövetőt a sértett életének a kioltása vezette, vagy testi épségének sértésére, akkor az emberölés vagy a testi sértés róható a terhére.

¹⁷Görgényi Ilona-Gula József-Horváth Tibor-Jacsó Judit-Lévay Miklós-Sántha Ferenc-Váradi Erika: Magyar Büntetőjog Különös Rész Complex Kiadó 262. oldal

Fontos megemlíteni a deliktum eredménye tekintetében a közvetlen veszély fogalmát: mindig a sérelem bekövetkezésének nyombani lehetőségét jelenti, azaz helyzetre és személyre konkretizált.”¹⁸

A bűncselekmény a szabályszegő magatartás következményeként a közvetlen veszély előidézésével befejezetté válik.

Hivatalos személy elleni erőszak és közúti veszélyeztetés büntetnének halmazatban történő megállapítására kerülhet sor, ha az elkövető az őt megállítani szándékozó rendőrt a járművének felé irányításával közvetlen veszélybe hozza (BH 1982. 357.).

4.4. A közúti baleset okozása:

A Btk. 235. § (1) bekezdése szerint aki a közúti közlekedés szabályainak megszegésével másnak vagy másoknak gondatlanságból súlyos testi sértést okoz, vétség miatt egy évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

A deliktum passzív alanya, a jogi tárgya, az okozati összefüggés tekintetében az előző bűncselekménynél leírtak itt is irányadók.

Az elkövetési magatartás tekintetében rögzíthető, hogy jellemzően KRESZ-szabály megszegésével követhető el (pl. megengedett sebesség túllépése, elsőbbség és az előzés szabályainak megszegése, követési távolságra vonatkozó rendelkezések megszegése).

A bűncselekmény eredménye: más vagy mások súlyos testi sérülése. Az alaptényállás megvalósulásához nem elegendő a veszélyhelyzet előidézése, hanem szükséges, hogy más vagy mások súlyos testi sértése bekövetkezzék. ¹⁹ Amennyiben könnyű sérüléseket szenved el a sértett, akkor az elkövető szabálysértés miatt vonható felelősségre.

¹⁸A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény magyarázata

¹⁹ Balogh Ágnes Büntetőjog II. Különös Rész, Dialóg Campus Kiadó, 2014., Budapest-Pécs, 252. oldal

A bűncselekmény alanya a közlekedés szabályainak hatálya alatt álló személy lehet (gyalogos és utas nem). A cselekmény kizárólag gondatlanságból követhető el. Az elkövető szabályszegése lehet szándékos vagy gondatlan, a bekövetkezett eredmény miatt azonban csak gondatlanság terheli. A közúti baleset okozása bűncselekményét az a körülmény határolja el a közúti veszélyeztetéstől, hogy az elkövetőt a veszély tekintetében csak gondatlanság terhelheti.²⁰

4.5. Járművezetés ittas állapotban:

A Btk. 236. § (1) bekezdése szerint aki ittas állapotban vasúti vagy légi járművet, gépi meghajtású úszólétesítményt vagy közúton, illetve közforgalom elől el nem zárt magánúton gépi meghajtású járművet vezet, vétség miatt két évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

Valamennyi közlekedési ágazat szabályai tiltják az ittas vagy bódult állapotban történő vezetést. Az 1978. évi IV. törvény értelmében ha a járművezető szeszes italtól befolyásolt állapotban vezette a járművet, akkor az bűncselekménynek minősült. A bírói gyakorlat objektív mérceként a véralkohol-koncentráció 0,8 ezreléket meghaladó mennyiséget jelölte meg, mely a befolyásolt állapot meglétét jelentette, tehát a járművezető nem képes a biztonságos vezetésre, azonban a bűncselekmény megállapítható volt „igen enyhe befolyásoltság” (0,51-0,80 ezrelék) mellett is.²¹

A korábbi szabályozástól eltérően az új Btk. szakított azzal az érveléssel, hogy az egyén alkoholtűrő képességét figyeli meg, és a hatást vizsgálja, tehát a befolyásolt állapotot tekintette mérvadónak.

Az új Btk. koncepciójának lényege a deliktum tekintetében: „egyszerűsített az eddigi szabályokon, hogy nem az alkoholos befolyásoltságot kell mérni, hanem egyszerűen azt, hogy valakinek van a

²⁰ Balogh Ágnes Büntetőjog II. Különös Rész, Dialóg Campus Kiadó, 2014., Budapest-Pécs, 253. oldal

²¹ Görgényi Ilona-Gula József-Horváth Tibor-Jacsó Judit-Lévay Miklós-Sántha Ferenc-Váradi Erika: Magyar Büntetőjog Különös Rész Complex Kiadó, Budapest 2013., 271-272. oldal

szervezetében bizonyos váralkohol-, illetve légalkohol-koncentrációnál nagyobb értéket eredményező alkohol (és ez független attól, hogy ennek rá milyen hatása van).²²

A járművezetéssel megvalósul a bűncselekmény, tehát ez egy immateriális bűncselekmény, az elkövető ittas állapotban mozgásba hozza a járművet, mely kizárólag szándékosan valósítható meg.

4.6. Járművezetés bódult állapotban:

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

A tényállás jogi tárgya, elkövetési magatartása, elkövetési eszközei, elkövetői, okozati összefüggései, bűnössége és a minősített esetei megegyeznek az előzőben írt bűncselekménnyel.

A tényállás elemeként szükséges annak megállapítása, hogy a tettes a jármű vezetésekor a vezetési képességére hátrányosan ható szer befolyása alatt álljon. Ide tartoznak a kábítószeres, kábítószernek nem minősülő kábító hatású anyagok vagy szerek.²³ Ezek mellett gyógyszerek is hátrányosan hatnak (pl. altató, fájdalomcsillapító).

4.7. Járművezetés tiltott átengedése:

A Btk. 238. § (1) bekezdése szerint aki vasúti vagy légi jármű, gépi meghajtású úszólétesítmény vagy közúton, illetve közforgalom elől el nem zárt magánúton gépi meghajtású jármű vezetését ittas vagy bódult állapotban lévő személynek, illetve a vezetésre egyéb okból alkalmatlan személynek átengedi, vétség miatt egy évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

²²[http:// www. pecshor.hu/periodika/XII/birogy.pdf](http://www.pecshor.hu/periodika/XII/birogy.pdf). Bíró Gyula: A közbiztonság és a Közlekedésbiztonság egyes kérdései, különös tekintettel a balesetmegelőzésre, 3. oldal, letöltés ideje: 2017. június 27.

²³A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény indokolása

A deliktum elkövetési magatartása a jármű vezetésének átengedése, amennyiben a vezető ittas vagy bódult állapotban van, a vezetésre egyéb okból alkalmatlan.

Mit is jelent az egyéb okból alkalmatlanság? Az elkövető olyan állapotban van, ami ténylegesen képtelenné teszi a biztonságos vezetésre (pl. vezetésben járatlanság, betegség).

A deliktum akkor állapítható meg, amennyiben a jármű vezetése megkezdődött, alapesete szándékosan követhető el.

4.8. Cserbenhagyás:

A Btk. 239. § (1) bekezdése szerint ha a közlekedési balesettel érintett jármű vezetője a helyszínen nem áll meg, illetve onnan eltávozik, mielőtt meggyőződne arról, hogy valaki megsérült-e, illetve az életét vagy testi épségét közvetlenül fenyegető veszély miatt segítségnyújtásra szorul-e, ha súlyosabb bűncselekmény nem valósul meg, vétség miatt egy évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

A cserbenhagyás tiszta mulasztásos bűncselekmény, azaz megállási, meggyőződési kötelesség elmulasztásával önmagában megvalósul a cselekmény.

A cserbenhagyás ugyanakkor egy szubszidiárius cselekmény, akkor állapítható meg, amennyiben a tényállás egyes elemei megvalósultak, azonban súlyosabb bűncselekmény nem állapítható meg.

Az elkövetési magatartásnak két fordulata van: a baleset helyszínén történő megállás elmulasztása, illetve a járművezető ezen kötelességét teljesíti ugyan, de ezután távozik a helyszínről anélkül, hogy meggyőződne arról, hogy valakinek sérülése keletkezett vagy az életét, testi épségét közvetlenül fenyegető veszély miatt segítségre szorult.

A deliktum alanya a balesettel érintett jármű vezetője lehet, szándékosan követhető el a cselekmény.

5. A közlekedési bűncselekmények nyomozása

A korábbiakban rögzített közlekedési bűncselekmények nyomozását Magyarországon a rendőrség végzi, azon belül is külön szakág foglalkozik velük, a közlekedésrendészet keretein belül a közlekedési rendőrök állományába tartozó hivatásosakhoz tartozik.

A közlekedés rendjének, biztonságának körében jelentőséggel bír a közlekedési balesetek előidézése által megvalósult bűncselekmények miatt a nyomozás teljesítése. „A nyomozás célja a felelősségre vonás biztosításán túlmenően, az egyes balesetek bekövetkezési körülményeinek felderítése útján, hasonló esetek előfordulásának megelőzésére intézkedések tétele vagy kezdeményezése”.²⁴

A kiindulópont az, hogy történik egy baleset, mely a rendőrség tudomására jut, mely akár a sértett, akár a bűncselekmény okozójának bejelentése vagy feljelentése, akár egy állampolgár bejelentése alapján történik.

A közlekedési balesetről történő bejelentés alapján a rendőr haladéktalanul köteles intézkedni, így a segítségnyújtás, további károkozás megelőzése miatt értesíteni köteles más szerveket (pl. mentők, katasztrófavédelem megkeresése), valamint az eljárásra illetékes rendőri szakszolgálatot útba kell indítani.

Milyen intézkedéseket tesznek a baleset helyszínén? Itt meg kell említeni a segítségnyújtást, értesítéstartást, tájékozódást, a helyszín biztosítását, sértettek, tanúk és elkövetők kikérdezését.

Amennyiben személyi sérüléssel járó baleset történik, a rendőr a mentők kiérkezéséig a sérült személynek segítséget nyújt.

Értesítéstartás alatt értendő, hogy a rendőr tájékoztatja a rendőri szerv ügyeletét, valamint a további szükséges szerveket (pl. mentők).

²⁴Kriminalisztika Különös Rész II. BM Tanulmányi és Propaganda Csoportfőnökség 1973., 263. oldal

A helyszín biztosítása tekintetében különösen fontos a baleset helyszínének, a nyomoknak, nyomhordozó anyagoknak a feltalálási állapotban történő megóvása. A balesetben részes járművek és a sértett helyét pontosan meg kell jelölni krétával úgy, hogy ezek a területek körül legyenek határolva, rögzíteni kell a jármű gumibroncsainak a helyét, a féknyomokat, a leszakadt tartozékokat, alkatrészeket, a szétszóródott tárgyakat (statikus szakasz). A statikus szakasz célja, hogy a baleseti összkép rögzítése megtörténjen, hogy mi történt, mikor történt, milyen következményekkel, mi változott a baleset bekövetkezése óta, a baleset okozója, részesei, tanúi hol találhatóak. A statikus szakaszban kerül sor a helyszínt jellemző sajátosságok megállapítására, így rögzítik az időjárási és látási viszonyokat mind a szemle megkezdésekor mind a baleset idejére visszamenően, valamint leírják a helyszínt (pl. tereptárgyak, látást befolyásoló körülményeket, járművek műszaki állapotát), a helyszínre vonatkozó forgalmi viszonyok jellemzése (útburkolati jelek, közúti jelzőtáblák).

Ezt követően kerül sor a nyomok, elváltozások felkutatására, rögzítésére. A nyomok lehetnek a balesetben részes személyeken, a járműveken, a baleset helyszínén. A járművektől származó nyomok legjellegzetesebb fajtája a futófelületi nyom, ezek osztályozhatóak: menetnyomok, csúszási nyomok, vonszolási nyomok, karcos nyomok, törési nyomok, ványolt nyomok, gördülő fékezés nyomai, állóra fékezés nyomai, farolási nyomok. A balesetben részes járművön lévő nyom fajtái: ütközésből, elütésből eredő deformáció, folytonossági hiányok, szakszerűtlen szerelési, műszaki ellenőrzés hiányából adódó törési és szakadási felületek, gumibroncs hibák. Szükséges továbbá rögzíteni a vérfoltokat, hajszálakat, ujj- és tenyéryomokat, textilszálakat, festékfelkenődéseket, elszíneződéseket a járművön.²⁵

A feltalált nyomok alapján a következő következtetések vonhatók le: történt-e baleset, amennyiben megvalósult, milyen jellegű (gázolás, járművek összeütköztek), ha személyi sérülés állapítható meg, akkor milyen a gyógytartama, a sérülés okozati összefüggésben áll-e a balesettel, a sérülések hogyan keletkeztek, ki vezette a járművet, milyen sebességgel haladt stb.

²⁵Kriminalisztika Különös Rész II. BM Tanulmányi és Propaganda Csoportfőnökség 1973., 283. oldal

Különös jelentőséggel bír a mikronyomok felkutatása, melyek lehetnek festékdarabok, üvegszemcsék, vérfreccsenések, hajszálok, textilszálok.

Ezen intézkedéseket követően a járművek eredeti helyzetükből elmozdíthatóak annak érdekében, hogy a forgalom folyamatossága biztosítva legyen.

A rendőröknek a baleset helyszínén haladéktalanul intézkedniük kell a sértett, elkövető, tanúk adatainak rögzítéséről. Célszerű ezen személyektől a személyi okmányokat és a jármű üzemeltetésére vonatkozó okmányokat a helyszíni szemle megkezdéséig, a szemlebizottság kiérkezéséig elkérni, az adatokat feljegyezni, majd átadni a szemle vezetőjének.

Mindenképpen szükséges annak tisztázása, hogy ki, mit látott, hol tartózkodott, amikor a baleset bekövetkezett. Amennyiben nem jelentkezik tanú, akkor a rendőrnek tájékozódnia kell a tekintetben, hogy a környezetben tartózkodó személyek közül kik vehetők számításba mint tanúk. Ilyenkor nem mellőzhető a környező házak lakói, a menetrend szerint közlekedő tömegszállító járművek vezetője, utasai, közterület-felügyelők, parkoló őrök stb.

„Kétségtelen, hogy közlekedési baleset helyszínén a lezajlott esemény következményeképpen olyan állapot marad vissza, amely összességében és részleteiben a kriminalisztika szabályainak és módszereinek alkalmazásával számos releváns körülményt tesz érthetővé, illetve számos kérdésre ad választ”.²⁶

Helyszíni szemlére, mint halaszthatatlan nyomozási cselekménynek súlyos sérüléssel, halállal vagy kiemelkedő dologi kárral járó közlekedési baleset bekövetkezése során van helye.

A közlekedési bűncselekmények feltárása és bizonyítása miatt meg nem ismételhető, halaszthatatlan nyomozási cselekményekre van szükség, így: helyszíni szemle, igazságügyi szakértő bevonása, tanúk kihallgatása, bizonyítási kísérlet.

²⁶Kriminalisztika Különös Rész II. BM Tanulmányi és Propaganda Csoportfőnökség 1973., 279. oldal

6. A szemle

A büntetőeljárásról szóló 1998. évi XIX. törvény (a továbbiakban Be.) a szemlét a bizonyítékok megszerzése érdekében végzett eljárási cselekményként jelöli meg. A törvényben a bizonyítást egységre foglaló VII. fejezet VII. Cím alatt „Bizonyítási eljárások” címen nyert elhelyezést.

A Be. 119. § (1) bekezdése szerint (1) szemlét a bíróság, illetőleg az ügyész rendel el, és tart, ha a bizonyítandó tény felderítéséhez vagy megállapításához személy, tárgy vagy helyszín megtekintése, illetőleg tárgy vagy helyszín megfigyelése szükséges.

(2) bekezdés szerint a szemlénél - ha szükséges - szakértőt is lehet alkalmazni.

(3) bekezdés szerint a szemle alkalmával a bizonyítás szempontjából jelentős körülményeket részletesen rögzíteni kell. A szemlén fel kell kutatni és össze kell gyűjteni a tárgyi bizonyítási eszközöket, és gondoskodni kell a megfelelő módon történő megőrzésükről. A szemle tárgyáról, ha lehetséges és szükséges, kép- vagy hangfelvételt, illetve képet és hangot egyidejűleg rögzítő felvételt, rajzot vagy vázlatot kell készíteni, és azt a jegyzőkönyvhöz kell csatolni.

(4) bekezdés szerint ha a szemle tárgyát egyáltalán nem, vagy csak jelentős nehézség, illetve költség árán lehetne a bíróság, az ügyész, illetőleg a nyomozó hatóság elé vinni, a szemlét a helyszínen kell megtartani.²⁷

A fentiekből kitűnik, hogy a hatóság tagjai megfigyelés útján győződnek meg a bizonyítási eljáráshoz szükséges körülményekről.

A helyszíni szemle kifejezés mást jelent a büntető-eljárásjogban és mást a kriminalisztikában.

Eljárásjogi értelemben a szemle a dolog hatósági szemrevételezése a helyszínen a dolog elmozdítása nélkül, következésképpen a hatóság megy ki a helyszínre a megszemlélendő tárgyhoz. Ez akkor indokolt, ha a szemle tárgya méreteinél fogva egyáltalán nem, vagy nehézséggel lenne szállítható, vagy ha a szemle tárgyak térbeli elhelyezésének, egymáshoz való viszonyának is jelentősége van.

²⁷ A büntetőeljárásról szóló 1998. évi XIX. törvény

Ez utóbbi gyakran előforduló esete, amikor a helyszín, ahol a bűncselekmény megtörtént, a bizonyítékokkal összefüggésben feltételezhető. Ilyenkor a szemlének az a célja, hogy megállapítsa, hogy a bűncselekmény azon a helyszínen valóban megtörtént-e. ²⁸

7. A helyszíni szemle fogalma

„A helyszíni szemle eljárásjogi alakításokhoz kötött nyomozási cselekmény, amelynek során megfigyelik és rögzítik a helyszínen feltalált állapotot, körülményeket, helyzetet, felkutatják, megvizsgálják, és úgy rögzítik a nyomokat, anyagmaradványokat, nyomhordozókat és minden elváltozást, ezek összefüggéseit, hogy a szemle során feltárt és rögzített támpontot nyújtsanak a nyomozáshoz, és majd az eljárás során bizonyítékként felhasználhatók legyenek.” ²⁹

A szemle a bizonyítandó tények felderítésének megállapításához nyújt lehetőséget, másrészt tárgyi bizonyítási eszközök felkutatására, összegyűjtésére szolgál. ³⁰

A helyszíni szemle lefolytatására a nyomozás elrendelését megelőzően halaszthatatlan nyomozási cselekményként kerül sor leggyakrabban. (Be. 177. §)

Nyilvánvalóan a helyszínen talált nyomoknak, anyagmaradványoknak a későbbi eljárás során döntő jelentősége lehet, ezért elengedhetetlen cselekmény, mely a nyomozás alapját képezi.

Jellemzője:

- *Halasztást nem tűrő*: az a nyomozati cselekmény, mely lényegében taktikai elv. Több, különböző fajta bűncselekmény; emberölés, rablás, betöréses lopás stb. eseteiben a helyszíni szemle adatai nélkül nem lehet megkezdeni a felderítő munkát, mert az összegyűjtött adatok befolyásolják a nyomozás irányát, menetét és meghatározhatják a nyomozási terv elkészítését is. A nyomok alapján lehetőség van a menekülő tettes, tettesek személyének azonosítására és a forró nyomon üldözés megszervezésére. Az idő múlásával a nyomok és az anyagmaradványok részben külső beavatkozás

²⁸ Tóth Éva - Belovics Ervin a büntetőeljárás segédtudományai I. Pázmány Press Budapest, 2015. 386.

²⁹ Gárdonyi Gergely: A gondolati rekonstrukció korlátai című tanulmány, 119.

³⁰ Bíró Gyula: Kriminálisztika Lícium-Art Könyvkiadó Kft., Debrecen 2015. 100. oldal

nélkül is megváltozhatnak, megsemmisülhetnek, ezért kiemelkedő érdek fűződik a helyszíni szemle gyors, szakszerű elvégzésére [Be. 177. § halaszthatatlan nyomozati cselekmény]. Ha a bűncselekmény elkövetése után a helyszíni szemlére hosszabb idő elteltével kerül sor (pl. mert később derül ki a bűncselekmény elkövetése), a helyszíni szemlét akkor is meg kell tartani, mert még ebben az időben is lehetnek lényeges bizonyítékok a helyszínen.

- *Helyettesíthetetlen*: a nyomozó hatóság közvetlen megfigyelése során a bűncselekmény helyszínét összefüggésében vizsgálja, ekkor tárgyi bizonyítékokat keres, pl. az elkövetés eszközét feltalálja, de alapot adhat a bűncselekmény végrehajtásának megállapítására. Megjegyzendő, hogy minden tárgyi bizonyítékot le kell foglalni s bűnjelként kell kezelni. Erre azért van szükség, mert a szakszerűtlen csomagolás, szállítás, tárolás is veszélyeztetheti a szakértői vizsgálatot, egyben garanciális szempontból is döntő jelentősége van a bizonyítás során.

- *Megismételhetetlen*: a helyszínen végzett nyomrögzítő módok a helyszíni nyomokat megsemmisíthetik. Az idő múlásával a helyszín változhat, ezért a megismételt helyszínelés aggályos, bizonytalan kimenetelű eredménnyel járhat.³¹

A helyszíni szemle tulajdonképpen egy múltban történt esemény tükrének mondható, ezért is tulajdonítanak ezen eljárásnak nagy jelentőséget, mivel egyetlen apró hiba is végzetes lehet a további bizonyítási szakaszban.

8. A helyszíni szemle kriminalisztikai fogalma

A helyszíni szemle a nyomok, elváltozások utáni, a nyomozó hatóság által történő módszeres kutatás.

„A felderítés során a nyomozó hatóság számára adatok, és az adatokkal végzett munka körében szokásos gondolati logikai műveletek révén különféle következtetésekhez feltevésekhez szolgáltatnak alapot, kérdéseket vetnek fel, amelyek választ igényelnek, és a válasz keresése egyben megszabja a nyomozás irányát is.”³²

³¹Tóth Éva - Belovics Ervin a büntetőeljárás segédtudományai I. Pázmány Press Budapest, 2015. 386.

³²Bócz Endre: Kriminalisztika I. Budapest, BM Kiadó, 2004.242.

9. A helyszíni szemle elvei

Az elveket a 13/2012 (VII.30.) ORFK utasítása tartalmazza (Általános rész 3. pont).

- *Elhalaszthatatlanság:* A Be. 170. § (1) bekezdése rögzíti, hogy a nyomozás az ügyésznek vagy a nyomozó hatóságnak hivatali hatáskörében, valamint a nyomozó hatóság tagjának hivatali minőségében tudomására jutott adatok alapján vagy feljelentésre indul meg. amikor a hatóság tudomást szerez egy bűncselekményről, nyomban meg kell kezdenie a helyszíni szemlét.

A Be. 177. § értelmében az ügyész és a nyomozó hatóság az olyan kényszerintézkedéseket, amelyeknek elrendelésére egyébként jogosult (126. §, 149. §, 150. §, 151. §, 158/A. §) halasztást nem tűrő esetben nyomban elvégezheti, és bizonyítási cselekmények (119. §, 121. §, 122. §) elvégzését rendelheti el (halaszthatatlan nyomozási cselekmény). Az eljárási cselekményről készült jegyzőkönyvben a halaszthatatlanság tényét és az ezt megalapozó körülményeket fel kell tüntetni.

A következőkben az Országos Rendőrfőkapitány 13/2012. (VII.30.) ORFK utasításából kívánom az elveket megjelölni, illetve idézni.

- *Tárgyilagosság:* „A helyszínt elfogulatlanul kell vizsgálni, az ott tapasztaltakat a helyszíni szemlekori állapotának megfelelően, tényszerűen kell rögzíteni.”

Ezen elv azt juttatja érvényre, hogy előítéletek nélkül, kizárólag a fellelhető nyomok alapján kell a helyszíni szemlét lefolytatni.

- *Részletesség, teljesség, arányosság:* „A szemlét teljes körűen, az eredményes felderítés és bizonyítás érdekében szükséges részletességgel kell végrehajtani, amelynek során a nyomkutató és nyomrögzítő érdekében kiválasztott módszereknek arányban kell állniuk az elérni kívánt eredménnyel.”

A helyszíni szemlére jellemző, hogy tervszerű, részletes munkát igényel, nem mellőzhető, hogy a szemlét szakemberek végezzék.

- *Egységesség:* „A szemle lefolytatása és dokumentálása során a szakmai fogalmakat, jelöléseket egyértelműen és következetesen kell alkalmazni.”³³

³³Tóth Éva - Belovics Ervin a büntetőeljárás segédtudományai I. Pázmány Press Budapest, 2015. 393. oldal

10. A helyszíni szemle feladatai, tartásának lehetséges esetei:

- ☞ A bűncselekmény elkövetési helyének vizsgálata.
- ☞ A nyomozás feltételeinek biztosítása.
- ☞ Annak megállapítása, hogy történt-e bűncselekmény.
- ☞ Összegyűjteni mindazon adatokat, melyek az elkövető személyének felkutatásához és a bűncselekmény felderítéséhez szükséges.³⁴

Tartásának lehetséges esetei:

- bűncselekmény elkövetésének gyanúja esetén: a Be. 119. § (4) bekezdés alapján (halaszthatatlan nyomozási cselekmény)
- szabálysértés elkövetésének gyanúja esetén: A 2012. évi II. törvény (Szabs. tv.) 70. § (1) bekezdés alapján (közúti közlekedési baleset helyszínén tart a rendőrség szemlét)
- rendkívüli események és egyéb esetekben, amikor a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. tv. (KET) 57. § (1) bekezdés alapján tartanak szemlét.³⁵

11. A helyszíni szemle szakaszai

A helyszíni szemle két részből áll: a statikus (összképrögzítő) és a dinamikus (nyomkereső) szakasz.³⁶

11.1. A statikus szakasz:

Ennek során feltárják a helyszínt, pontosan rögzítenek minden lényeges nyomot. Ebben a szakaszban semmit sem érinthetnek meg és nem mozdíthatnak el.

³⁴Igazság, Ideál És Valóság, Tanulmányok Kardos Sándor 65. születésnapja tiszteletére, Debreceni Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar Büntető Eljárásjogi Tanszék, 36. oldal

³⁵Bíró Gyula: Kriminálisztika, Lícium-Art Könyvkiadó Kft., Debrecen 2015. 100. oldal

³⁶Tóth Éva - Belovics Ervin a büntetőeljárás segédtudományai I. Pázmány Press Budapest, 2015. 395. oldal

Először a helyszínrre a szemlebizottság tagjai léphetnek. Fontos szabály, hogy azonos útvonalon haladjanak.

A nyomrögzítés során a nyomok és elváltozások helyét külön-külön számozott táblákkal kell jelölni, melyeket feljegyez a bizottság vezetője.

Ezt követően szükséges a helyszínrajz első vázlatát - pontos mérések nélkül -, melyet a helyszínrajz és a jegyzőkönyv elkészítése, a fényképfelvételek rögzítése követi.

A statikus szakasz alapján bizonyos következtetés vonható le a bűncselekmény elkövetésének módszerére, idejére, illetve a tettes személyére, indítékára. Meg tudják állapítani továbbá, hogy a helyszínen történt-e a cselekmény.

11.2. A dinamikus szakasz:

„Ebben a szakaszban a hatóság tagjainak fel kell kutatni és meg kell vizsgálni, majd rögzíteni a helyszínen fellelhető minden olyan dolgot, jelenséget, elváltozást, amely a bűncselekménnyel kapcsolatban releváns lehet, támpontot nyújthat a bűncselekmény elkövetőjének vagy elkövetőinek felderítéséhez és tárgyi bizonyítékot képezhet.” ³⁷

Ebben a szakaszban az eredeti helyzet megváltoztatható, és minden egyes részfeladatnak megvan a maga sorrendje, végrehajtási módszere.

A nyomok felkutatásának és rögzítésének a sorrendje a következőképpen alakul: lábnyom, lábnyomcsapás, ujjnyom, tenérnyom, DNS, a tettes által használt eszköznyomok, löportényező, lőpor maradványok, töltényhüvelyek, járműnyom, vérnyomok, szagnyomok, mikro méretű anyagmaradványok (pl. fém, por, festék, szilánkok), makro méretű anyagmaradványok (pl. üvegcserep, textildarabok, használati tárgyak, talajmaradványok).

³⁷Tóth Éva - Belovics Ervin a büntetőeljárás segédtudományai I. Pázmány Press Budapest, 2015. 396-397. oldal

Minden nyomrögzítésnél ki kell emelni a rögzítés helyét a nyomhordozókon fényképezéssel, a helyszínrajzon jelöléssel, és a jegyzőkönyvben is rögzíteni szükséges.

A feltalált nyomok rögzítésének eszközei és módszerei:

- ☞ megvilágító berendezések, optikai eszközök (nagyító)
- ☞ kémiai, fizikai eljárások anyagai (ecsetek, vegyszerek)
- ☞ képi rögzítések eszközei (fényképezőgép)
- ☞ mintázó anyagok (gipsz, gyurma)
- ☞ speciális kereső berendezések (detektor)
- ☞ mérő-, szállító-, hírközlő eszközök

A szemlén rögzítettek hitelesítése:

- ☞ kriminalisztikai fényképezés
- ☞ nyomok, nyomhordozók csomagolása, hitelesítése
- ☞ dokumentálás (szemle jegyzőkönyv) ³⁸

12. A helyszín fogalma

A helyszín mindaz a hely, ahol a nyomozás szempontjából kiemelkedő esemény megtörtént. Ide tartozik azon terület is, mely összefüggésben lehet az adott cselekmény elkövetésének a helyével, így pl. az útvonal, amelyik irányból az elkövető érkezett a vizsgált helyszínre, illetve amelyik irányba elhagyta a helyszínt.

Fajtái: valódi, változtatott, koholt, többes, mozgó, élő.

Valódi helyszín: amikor a helyszín a bűncselekmény befejezése kori állapotban marad, rajta változtatás nem történt. Változtatás lehet pl., ha az élet ellenes helyszínen a mentők már elsősegélyt nyújtottak, illetve a helyszín jellegétől függően kárelhárítás történt, vagy a katasztrófavédelem beavatkozott. Alapszabály, hogy a helyszíni szemle során a helyszínt abban az állapotban kell rögzíteni, ahogyan azt a szemlebizottság észleli.

³⁸Tóth Éva - Belovics Ervin a büntetőeljárás segédtudományai I. Pázmány Press Budapest, 2015. 397-398. oldal

Változtatott helyszín: gondatlanul, pl. az áldozat hozzátartozója takarított, szándékosan, amikor a tettes, tettesek azért változtatják meg a helyszínt, hogy ezzel a nyomozó hatóság munkáját megnehezítsék.

Koholt helyszín: amikor az elkövető vagy elkövetők a helyszínt tudatosan másként rendezik be, mint ahogyan a bűncselekmény megtörtént. Abban az esetben is koholt, amikor nem ott történt a bűncselekmény és nem úgy történt a bűncselekmény, a helyszínt beállították.

Többes helyszín: a bűncselekmény nyomai különböző helyen találhatóak, pl. máshol találják meg a sértettet, és más helyen lelhetőek fel további nyomok.

Mozgó helyszín: általában nyomszegény a helyszín, ide sorolható tipikusan a közlekedési eszközökön elkövetett cselekmény. Ebben az esetben az adott közlekedési eszközt meg kell állítani, illetve állíttatni, az adott útszakaszt lezárni.

Élő helyszín: a folyamatban lévő esemény (pl.: robbantás) nem marad az eredeti állapotban, ilyenkor is az a legfontosabb, hogy a helyszín csak a szükséges mértékben változzon.

A helyszínt lehet csoportosítani az alapján, hogy zárt térben (pl.: lakás, épület) vagy nyílt terepen történt-e a bűncselekmény (pl.: közterület, hegy, erdő).³⁹

13. A helyszíni szemle vizsgálati módszerei

Objektív (terület felosztási) módszer: a megfigyelendő területnek a kutatás alkalmazott felosztásán alapuló módszer.

Fajtái:

☞ spirális módszer:

1. Amikor a kutatás a középponttól kifelé haladó, spirális forma felé halad. Alkalmazása a kis terjedelmű helyszíneknél célszerű, mivel könnyen áttekinthető. Ezzel a módszerrel lehetőség van pl. a helyszínen talált holttest környékén véryom, lábnyom, egyéb anyagmaradvány felkutatására.
2. Amikor a kutatás a szélektől befelé haladó spirál mentén történik, mivel a helyszín nagy terület. Ezzel a módszerrel lehetőség van az elkövetési eszközök, a holttest felkutatására, esetleg eldobált bűnjelek megtalálására.

³⁹Tóth Éva - Belovics Ervin a büntetőeljárás segédtudományai I. Pázmány Press Budapest, 2015. 388-389. oldal

☞ szektoros módszer:

A nagy területeket kisebb szelvényekre bontva kutatják (pl. folyók, utak mentén haladnak)

☞ szubjektív módszer:

A kutatást nem meghatározott irányban folytatják, hanem logikai következtetések alapján. Ilyen esetben az elkövető helyébe képzelik magukat a szemlebizottság tagjai, végig haladnak az elkövető útján és rögzítik a feltalált nyomokat. Ezt gondolati rekonstrukciónak is szokták nevezni, mivel a bűncselekmény gondolatban történő lejátszásán alapuló módszer.⁴⁰

14. A közlekedési balesetek helyszínelése

A közlekedési balesetek felderítése és a későbbi eredményes bizonyítása jól szervezett és gondos munkát igényel. A helyszíni szemle lefolytatására a közlekedésrendészeti szervek készenléti szolgálatot tartanak fent, melynek meghatározott technikai eszközökkel kell rendelkeznie, így megkülönböztető jelzésekkel ellátott szolgálati jármű, az illetékességi területnek megfelelő hatótávolságú híradó-összeköttetés, fényképezési felszerelés, mérő- és rajzeszközök, nyomok csomagolására, azok rögzítésére alkalmas eszközök, speciális ellenőrző műszerek.

Amennyiben a balesetről tudomást szerez a hatóság, azonnal meg kell kezdeni a szükséges intézkedések végrehajtását. Az ügyeleti szerv (megyei központi ügyelet és helyi szerveknél készenléti egységek) a tudomásszerzést követően rögzíti a bejelentést, törekszik arra, hogy tisztázza a baleset körülményeit, hogy egyáltalán bűncselekmény történt-e. További kérdések intézhetők a bejelentőhöz: hol és mikor történt a cselekmény, látta-e az elkövetőt, van-e sérült, értesítették-e a mentőket. Ezt követően szükséges vizsgálni a hatáskör-illetékesség kérdését, valamint a helyszín biztosítására haladéktalanul intézkedni köteles, majd megtörténik a szemlebizottság összeállítása.

Általánosságban elmondható, hogy a helyszínre először egy közrendvédelmi járőr érkezik, aki köteles biztosítani a helyszín sérthetetlenségét, mivel a nyomok könnyen megsemmisülhetnek, ezért

⁴⁰Tóth Éva - Belovics Ervin a büntetőeljárás segédtudományai I. Pázmány Press Budapest, 2015. 393-394. oldal

is nagyon fontos, hogy minél hamarabb megkezdjük a helyszínelést a baleset helyszínén. Fontos tényező, hogy a bizonyítékok az időjárási tényezőknek is ki vannak téve.

A járőr ugyanakkor köteles meggyőződni arról is, hogy a baleset során sérült személy ellátása megkezdődjön, valamint az eseményt észlelő személyek, tanúk felkutatása, adataiknak, vallomásaiknak a rögzítése is az ő feladata. Amennyiben szükséges, a helyszínen forgalomkorlátozás, illetve forgalomterelés, teljes vagy részleges útzár elrendelése is alkalmazható. További feladatai közé sorolható: kármegelőzés, közveszély elhárítása, a tetten ért tettes elfogása, forró nyomon üldözése, a tanúk helyszínen tartása, illetéktelen személyek eltávolítása, a helyszín körülhatárolása, közrend fenntartása, jelent az ügyeletnek, hogy mi történt.⁴¹

A helyszínre érkező baleseti helyszínelő tájékozódik az eseményről, és megkezdí a helyszíni szemlét, melynek részét képezi a lefoglalás, vérvétel, őrizetbe vétel vagy mintavételre előállítás.

A helyszíni szemle rendkívül fontos, mivel ez képezi az alapját a későbbi bizonyítási eljárásnak, ezért nagyon körültekintően, részletesen kell mindent precízen rögzíteni. Ennek szabályait a közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól szóló 60/2010. (OT 34.) ORFK utasítás tartalmazza.

A helyszíni szemle ad választ a kriminalisztika alapkérdései közül többek között azokra a kérdésekre, hogy hol, mikor, milyen körülmények között, milyen eszközzel történt a baleset.

A helyszíni eljárás során meg kell állapítani és rögzíteni kell a baleset helyszínének a szemle (intézkedés) végrehajtása során (megkezdésekor, és amennyiben a végrehajtás során változik, akkor az annak során létrejött), meglévő jellemzőit, sajátosságait, így különösen: a baleset helyének pontos megnevezését és megjelölését, az alkalmazandó közlekedési szabályok szerinti besorolását, az időjárási, látási, forgalmi és útviszonyokat, a baleset helyszínének általános és speciális jellemzőit, a baleset helyszínének méreteit, a látást, láthatóságot, észlelést, észlelhetőséget befolyásoló körülményeket, a megvilágítás jellemzőit, a közlekedési pálya méreteit, minőségét,

⁴¹ ORFK utasítás 4. pont 18/a)-i) pont

állapotát, esetleges hibáit, a forgalomszervezési sajátosságait, kitérve a közlekedést szabályozó jelzésekre, azok meglétére, esetleges hiányára, az általuk adott jelzésekre, azok észlelhetőségére, működési jellemzőire, rendellenességeikre, a járművekre vonatkozó megengedett legnagyobb sebességérték(ek)et, a forgalomirányítás módját és annak rendjét, az ott lebonyolódó forgalom jellemzőit, összetételét, a járművek, forgalom technikai eszközök és egyéb tárgyak elhelyezkedését, a baleset következtében a közlekedési pályán, járművekben és személyeken bekövetkezett változásokat, így: a balesetben résztvevő járművek, személyek és jelentőséggel bíró tárgyak, anyagmaradványok feltalálási helyét, a járműveken (tárgyakon), személyeken és a közlekedési pályán feltalált nyomokat, elváltozásokat, azok helyét, méretét (kiterjedését), egyéb jellemzőjét, a változások (elváltozások) létrehozásának (létrejöttének) körülményeit, a balesettel való összefüggéseit (pl. a baleset oka vagy eredménye).⁴²

A helyszíni szemle statikus és dinamikus szakaszában a szemle menetének megfelelően fényképfelvételeket kell készíteni minden fontos részletről, a baleset környezetéről is. Kiemelt fontosságú a pontos és részletes jegyzőkönyv készítése a helyszíni szemléről, amely rögzítési mód kiemelt célja a helyszínen tapasztalt releváns információk, adatok rögzítése. Kiemelkedő jelentőséggel bír a méretarányos helyszínrajz készítése.

Nem mellőzhető annak tisztázása, hogy a balesetet követően történt-e bármilyen változtatás, annak eredeti állapotát megőrizték-e, amennyiben megváltoztatták, ki kell térni arra, hogy azt milyen célból és ki tette.

Összességében elmondható, hogy a helyszíni szemle jellemzője, hogy általában halasztást nem tűrő és pótolhatatlan eljárási cselekmény mely egy múltban lezajlott esemény tükré. Bármilyen hiba elkövetése utólag már nem korrigálható, ezért a baleseti helyszínelők tevékenysége rendkívüli terhet ró rájuk és igen nagy felelősséggel bír.

⁴²A közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól szóló 60/2010 (OT 34.) utasítás

15. A helyszíni szemle jegyzőkönyv

A szemle jegyzőkönyvben és a helyszínrajzon a baleset utáni helyzetet kell rögzíteni. A jegyzőkönyv bizonyítja az eljárás törvényességét, szakszerűségét, objektivitását.

A jegyzőkönyv három részből áll:

1. Bevezető rész: rögzítik a szemle helyét, idejét, okát, célját, a bizottság tagjainak a nevét, rendfokozatát, hivatalos minőségét, további résztvevők nevét, adatait, a szemle lefolyásának a körülményeit.
2. Leíró rész: a helyszín, a vizsgált dolgok, tárgyak, nyomok, anyagmaradványok, vizsgálati módszerek, technikai eljárásokat foglalja magában.
3. Záradék: lefoglalt tárgyak, bűnjelek, a levont következtetések, a szemle befejezésének az ideje, aláírások kerülnek rögzítésre.

Mellékletei: fényképfelvételek, videofelvételek, bűnjeljegyzék, helyszínvázlat, helyszínrajz, jelentések, szaktanácsadó jelentése, bizottságvezető jelentése.

A helyszíni szemléről jegyzőkönyvet készít a hatóság, melyben a felvétel időpontját követően feltüntetik a baleset bekövetkezésének helyét és idejét. A helyszínen történő tájékozódást követően röviden rögzíteni szükséges a tényállást, valamint a részes felek adatait, a járművek műszaki adatait, állapotukra vonatkozó leírást. Gyalogos sértett esetén le kell írni a ruházatát, annak akadályozó minőségére ki kell térni, szemüveg, hallókészülék, járóbot, csomag, egyéb tárgy, a csomagok súlya tekintetében leírást kell tartalmaznia, valamint a gyalogos észlelése, illetve cselekvési lehetőségei körében jelentőséggel bíró körülmények feltárása szükséges. Nem mellőzhető a balesetben részes járművek pontos deformációinak a leírása, azokat fényképfelvételekkel is rögzíteni kell, illetve a baleseti környezetről, a járművek haladási útvonaláról, az irányadó közúti jelzésekről is fényképfelvételeket kell készíteni.

Amennyiben a helyszínen változás történt, ezt mindenképpen be kell vezetni a jegyzőkönyvben (pl. elmozdították a járműveket még a rendőrség kiérkezése előtt).

A jegyzőkönyvben a felkutatott nyomok és a részes felek meghallgatása alapján a megállapítható szabályszegés tekintetében állást tud foglalni az intézkedést foganatosító rendőr.

A jegyzőkönyv mellékletét képezi az 1:200 méretarányban készült helyszínrajz, valamint a fényképfelvételek. A gyakorlatban számos probléma adódik a helyszínrajz elkészítése során, ugyanis kisebb koccanással járó balesetek esetén gyakran olyan járőr érkezik a helyszínre, aki nem jártas a közlekedés területén, nem készít fényképfelvételeket a járművek balesetet követő véghelyzetéről, a járművek deformációiról, vagy az általa készített helyszínrajz nem méretarányos, mérési adatokat, paramétereket nem tartalmaz. Ezen körülmények rendkívül megnehezítik a jogalkalmazó munkáját a felelősségre vonás tekintetében. Amennyiben helyesen, precízen készítik el a jegyzőkönyvet, az olvasó pontos képet alkothat a helyszínen tapasztaltakról, a körülményekről. Ezért is rendkívül fontos, hogy az okirat szövegének egyértelműnek, közérthetőnek, objektívnak kell lennie, mondanivalója tömör és világos legyen.

16. Szemlebizottság

A szemlebizottságnak vannak állandó tagjai és alkalmi tagjai. Az állandó tagok közé sorolható: a vezető, bűnügyi technikus, élet elleni bűncselekmény esetén a rendőrorvos, szaknyomozók. Alkalmi tagjai: szakértők, szaktanácsadók, szolgálati kutya vezetője, jegyzőkönyvvezető és hatósági tanú. Kiemelten súlyos eredménnyel járó közlekedési bűncselekmény, így halálos kimenetelű közlekedési baleseteknél a megyei közlekedési fővizsgáló, osztályvezető, igazságügyi orvos- és műszaki szakértők mellett ügyész felügyeli a tevékenységet.

A vezetője felelős a vonatkozó jogszabályok, kriminalisztikai elvek megtartásáért, valamint felelősséggel tartozik a szemle lefolytatásának szakszerűségéért. Felelősséggel tartozik továbbá a szemle tervszerű irányításáért, így a nyomok felkutatása és rögzítése, bűnjelek lefoglalása, az anyagok szakszerű csomagolása, a szemle jegyzőkönyv pontos elkészítése tartozik ide. Áttekinti a helyszínt, a tettes kézre kerítése érdekében a forró nyomon üldözést szervezi meg, eligazítja a bizottság tagjait, szükség esetén tolmácsot, szakértőt hív a helyszínre.

A szemlebizottság vezetője tartja a kapcsolatot a helyszínre érkező egyéb szervekkel, intézkedik a további kár megelőzése, a felügyelet nélkül maradt járművek biztonságba helyezése érdekében, a forgalom megindítására is megteszi a szükséges lépéseket.

A bűnügyi technikus a bizottságvezető alárendeltségében, utasításai alapján hajtja végre feladatát. A bűnügyi technikus nyomkutatást végez, a fellelhető nyomokat rögzíti, fényképfelvételeket készít. A nyomozócsoport kiemelt bűncselekményeknél vesz részt a helyszíni szemle elvégzésében. Feladatai közé sorolható: sértett, tanúk felkutatása, releváns információk beszerzése, kényszerintézkedések elvégzése, foganatosítja a forró nyomon üldözést, előkészíti a személy- és tárgykörözést, jelentést készít.

A szemlebizottság tagjai közül a vizsgáló, illetve helyszínelő feladata az adatgyűjtés, az 1:200 méretarányú helyszínrajz elkészítése.

A helyszínen szükségessé válhat orvos- és műszaki szakértő igénybevétele.

17. A személyi jellegű bizonyítékok, a tanúvallomás

Nem mellőzhető a közlekedési baleset helyszínén a releváns körülmények ismeretével bíró személyek kihallgatása.

Személyi bizonyítékként értékelhető a sértett, az elkövető, tanúk vallomásai, a szakértő szóban előadott véleménye. Rendkívül fontos ezen személyek vallomásának rögzítése, ugyanis az idő múlása befolyásolhatja a vallomásokat. A tanúk, elkövetők, sértettek meghallgatásánál a büntető eljárásjogi szabályok az irányadók, a szükséges jogaikra és kötelezettségeikre fel kell hívni a figyelmüket. Fontos, hogy a tanúk befolyásolástól mentes nyilatkozatot tegyen.

Ez a gyakorlatban számos probléma forrása, ugyanis a helyszínen készített jegyzőkönyvek törvényi figyelmeztetés része sokszor hiányzik, vagy rendkívül pontatlan a törvényi szöveg megfogalmazása, ezért a bírósági eljárásban gyakran hivatkoznak arra a felek, hogy nem kapták meg a szükséges

tájékoztatást, törvényi figyelmeztetést, ezért nem értékelhető bizonyítékként a helyszínen tett vallomásuk.

Nem mellőzhető, és intézkedni szükséges továbbá az esetleges ittasság megállapítása vagy kizárása érdekében, ezért a feleket meg kell kérdezni, hogy gyógyszert, kábítószer, alkoholt fogyasztottak-e a balesetet megelőzően, amennyiben történt, akkor milyen mennyiségben, mikor fogyasztotta el. A helyszínen intézkedő rendőrnek meg kell vizsgálnia a járművezető vezetői engedélyét, ezen belül is, hogy érvényes-e, milyen feltételek mellett adták azt ki (pl. szemüveg viselése).

A tanú meghallgatásakor tisztázni kell, hogy hol tartózkodott, látta-e a baleset bekövetkezését, annak teljes folyamatát, vagy csak részcselekményt. Ellenőrizni kell, hogy vannak-e olyan körülmények, melyek a tanú által előadottakat kizárják vagy megerősítik, amennyiben ellentmondás merül fel a vallomásban, azt ki kell küszöbölni a helyszínen.

18. A járművek műszaki vizsgálata

A járművek vizsgálatára akkor kerülhet sor, ha a jármű a cselekmény segédeszköze, vagy az elkövetési eszköze volt, illetve a tárgya.

A járművek keréknyomai képezhetik a vizsgálat tárgyát, melyek lehetnek: álló, görülő, fékezési, farolási, oldalcsúszás nyomok.⁴³

A balesetben részes jármű vizsgálata a szemle dinamikus szakaszához tartozik, mely kiterjed a műszaki és biztonsági berendezések meglétének és üzemképességének az ellenőrzésére, továbbá a deformációk értékének megállapítására.

Nem mellőzhetőek a helyszínen a jármű tekintetében a következő vizsgálatok: gumibroncs állapota, lengéscsillapítók ellenőrzése, csatlakozóhelyek épségének ellenőrzése, szivárgások

⁴³Igazság, Ideál És Valóság Tanulmányok Kardos Sándor 65. születésnapja tiszteletére, Debreceni Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar Büntető Eljárásjogi Tanszék, 43. oldal

helyének megállapítása, a terhelés és terheléselosztás tisztázása, fékhatás ellenőrzése, lassulásmérés, a kerekek blokkolási sorrendje a fékezési intenzitások függvényében.

Fontos megtekinteni a világító- és jelzőberendezéseket, kormányozhatóságot, azok megfelelnek-e a KRESZ előírásoknak. Vizsgálni kell az irányjelzők tekintetében azok állapotát, pl. szennyezett, törött a bura, a villanások számát.

Ellenőrizni kell továbbá a vezetői ülésből a belátható terület nagyságát minden irányban, mivel tisztázni szükséges azon a tényezőket, amelyek az észlelést gátolják.

19. Az elkövető kihallgatása

Az elkövető kihallgatása során tisztázni kell, hogy mikor szerezte vezetői engedélyét, az érvényes-e, a vezető milyen tapasztalattal rendelkezik a járművezetés terén, így hány km-t vezetett eddig, történt-e korábban balesete, milyen kategóriára vonatkozó gépjárművezetői engedéllyel rendelkezik. Rá kell kérdezni arra, hogy mennyit vezetett aznap, a közlekedési környezet ismerős-e számára, mi volt az úticélja. Amennyiben hivatásos járművezető az elkövető és munkaköri feladataival összefüggésben történt a baleset, tisztázni kell, hogy tartott-e pihenőt, azt mivel töltötte, a menetlevélben foglaltaknak megfelelően közlekedett-e, kapott-e utasítást felettesétől a közlekedési szabályok figyelmen kívül hagyására.

Szükséges megkérdezni arra a körülményre az elkövetőt, hogy hallgatott-e rádiót, utastársai bármilyen mértékben elvonták-e a figyelmét, észlelést gátló körülmény befolyásolta-e, volt-e egyéb zavaró körülmény.

Fontos szempont a balesettel kapcsolatban, hogy milyen volt a jármű műszaki állapota, elvégezte-e az elindulást megelőzően az ellenőrzést, az elkövető valamilyen zavart észlelt-e. Az útburkolat minőségét, a forgalmi viszonyokat, az időjárás viszonyok elkövető általi jellemzését is rögzíteni szükséges.

Tisztázni kell a járművezető közlekedésben tanúsított magatartását (pl. milyen sebességgel haladt, melyik forgalmi sávban közlekedett, észlelte-e a veszélyhelyzetet, mit tett annak elhárítása érdekében, felelősnek érzi-e magát a baleset bekövetkezésében, miben látja annak okát).

20. Igazságügyi műszaki és orvosszakértő igénybevétele

A Be. 99. § (1) bekezdése szerint ha a bizonyítandó tény megállapításához vagy megítéléséhez különleges szakértelem szükséges, szakértőt kell alkalmazni.

Külön jogszabály rendelkezik arról, hogy meghatározott szakkérdésekben kizárólag meghatározott szervezet (szakértő) adhat szakvéleményt.

Közlekedési bűncselekmény során az alábbi szakértők rendelhetők ki: közlekedési-, műszaki-, gépjármű-, gumibroncs szakértő, orvosszakértő, toxikológus, nyomszakértő, kémiai-fizikai szakértő. A műszaki szakértői vizsgálat tárgyát képezheti a balesetben részes jármű vizsgálata, tisztázható a járművön található nyomok alapján a balesetből eredő deformációk keletkezési mechanizmusa, az ütközési és a haladási sebesség kiszámítása, fennállt-e technológiai hiba, bármilyen műszaki meghibásodás, illetve a helyszínen rögzített nyomok alapján következtetés vonható le arra, hogy az útburkolat minősége, annak hibája, a kedvezőtlen időjárási viszonyok (eső) befolyással volt-e a baleset bekövetkezésére.

A helyszínen rögzített nyomok és azok alapján végzett számítások, a világítást és látást befolyásoló körülmények a baleset bekövetkezése idején fennálló forgalmi viszonyok, a vonatkozó közlekedési utasítások figyelembevételével a szakértő rekonstruálni tudja a bekövetkezett balesetet.

Az orvosszakértő a közlekedési baleset helyszínén elhunyt személy holttestének, valamint a sérült személynek a vizsgálatát látja el, és választ ad azon kérdésekre, mint a sérülések milyen jellegű balesetből származnak, milyen testhelyzetben, milyen sorrendben keletkeztek a sérülések, azok a jármű mely részétől származhatnak, a sérülések mekkora energiára utalnak, maradandó

fogyatékoság, súlyos egészségromlás megállapítható-e. A váralkohol-vizsgálat elvégzése is ide tartozik, továbbá gyógyszerek, kábítószer fogyasztásának a kimutatása.

21. Bizonyítási kísérlet

A Be. 121. § (1) bekezdése szerint a bíróság, illetőleg az ügyész bizonyítási kísérletet rendel el és tart, ha azt kell megállapítani vagy ellenőrizni, hogy valamely esemény vagy jelenség meghatározott helyen, időben, módon, illetőleg körülmények között megtörténhetett-e.

A baleset tisztázása érdekében végzett bizonyítási kísérlet célja a beláthatósággal, észlelhetőséggel, cselekvési idővel összefüggésben előállott körülmények tisztázása, a balesetben részes felek mozgásának, haladási sebességének megállapítása.

Feltételei:

- ☞ lehetőleg biztosítani kell a baleset helyszínének, a forgalmi viszonyoknak a baleset időpontbeli azonosságát.
- ☞ Lehetőleg a balesetben részes járműveket kell használni, amennyiben erre nincs mód, akkor azonos típusú, színű és teljesítményű járműveket kell biztosítani.
- ☞ szakértő igénybevételével célszerű lefolytatni.

A kísérlet tárgyát képező folyamat mozzanatait olyan ütemben szükséges elvégezni, mint ahogy az a baleset idején lezajlott. Amennyiben nem rekonstruálható a helyszín, a kísérlet lefolytatható, azonban az eltérésekre vonatkozóan le kell vonni a szükséges következtetéseket.

22. A poligráfós vizsgálat

A 23/2003. (VI.24.) BM-IM együttes rendelet szabályozza a poligráfós vizsgálat dokumentálását, a vizsgálat lefolyását.

A poligráf, vagy ahogyan a köznyelvben hívjuk: hazugságvizsgáló gép egy olyan eszköz, amellyel több élettani jellemzőt, így a vérnyomást, pulzust, légzési gyakoriságot lehet egyszerre vizsgálni, miközben a vizsgált személynek kérdéseket tesznek fel.

A vizsgálattal a válaszadások során fellépő szorongás mutatható ki, melynek értékeiből arra következtetnek, hogy az adott válasz erős érzelmi reakciót váltott ki, ami akár a hazugság kísérőjelensége is lehet. Az eredmény nem 100%-osan megbízható, mivel az alany szoronghat más okból is.

A vizsgálat során szaktanácsadó igénybevétele kötelező. A bírói gyakorlatban a vizsgálat eredménye bizonyítékként nem értékelhető.

23. A helyszíni szemle jelentősége

Összegzésként elmondható, hogy a helyszíni szemlének kiemelt szerepe van a baleset helyének vizsgálata, felmérése, ezzel az eredményes nyomozás feltételeinek a biztosítása vonatkozásában, így pl. történt-e szabálysértés vagy bűncselekmény, amennyiben a válasz igen, ki volt az elkövető, milyen közlekedési szabályt szegett meg. Fontos továbbá abból a szempontból is, hogy felkutassák a szemlén a tárgyi bizonyítási eszközöket, azok állagának a megóvása segítve ezzel az igazságügyi szakértők munkáját.

A hatóság által készített helyszíni szemle jegyzőkönyv, annak mellékletei, így a helyszínrajz, helyszínvázlat, fényképfelvételek, helyszíni nyilatkozatok közhitelesen bizonyítják a benne rögzített adatokat, körülményeket, melyek akár az ítéleti tényállás alapjául is szolgálhatnak.

Összefoglalva a helyszíni szemle az alábbi kriminalisztikai kérdésekre keresi a válaszokat:

- ☞ Mi történt? Ennek során választ kapunk arra, hogy bűncselekmény történt-e.
- ☞ Hol történt a bűncselekmény? Fontos tisztázni, hogy a sértett hol szerezte a sérüléseit.
- ☞ Mikor történt a bűncselekmény?

- ☞ Hogyan történt a bűncselekmény? A helyszíni szemle lefolytatása során erre hamar választ kaphatunk.
- ☞ Ki volt az elkövető?
- ☞ Mit követett el a tettes? Összekapcsolódik az esemény személyi és tárgyi oldala.
- ☞ Miért követte el a bűncselekményt? Kizárólag a szándékos közlekedési bűncselekmények, valamint a segítségnyújtás elmulasztása esetén keresik a választ a bűncselekmény okaira, szándékára.⁴⁴

Záró gondolatok

A helyváltoztatás az ember számára önmagában is veszélyforrás. Különösen az, ha ez a mozgás technikai eszközök felhasználásával valósul meg. Nem véletlenül használjuk „a közlekedés veszélyes üzem” mondást.

Úgy gondolom, hogy a jogalkotónak is felelőssége van abban, hogy milyen jogszabályokról rendelkezik, az államnak pedig abban, hogy milyen járművek forgalmazását ösztönzi (pl. biztonságot szolgáló járművek).

Fontos szerepet kell vállalnia az államnak a közlekedési infrastruktúra fejlesztésében, korszerűsítésében, továbbá a járművekkel szembeni műszaki követelmények meghatározásában, annak rendszeres ellenőrzésében.

A járművek működtetési berendezései közül a fékrendszerek folyamatos ellenőrzésével, a kormányberendezések korszerűsítésével a forgalombiztonságot fokozzák, ugyanakkor az alváz és a karosszéria tudományos vizsgálatokon alapuló kialakítása, a lökhárítók, a légzsákok és a biztonsági övek is a biztonság elérésének eszközei. A kényelmi berendezések kialakítása nemcsak a fizikai, hanem az idegi fáradtság mérséklésével is hozzájárulnak a közlekedésbiztonság javításához.

⁴⁴Igazság Ideál És Valóság Tanulmányok Kardos Sándor 65. születésnapja tiszteletére, Debreceni Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar Büntető Eljárásjogi Tanszék, 340-41. oldal

Manapság a legtöbb közúti baleset többsége a helytelen sebesség megválasztásra vezethető vissza. Ezen a téren a rendőrséget fokozott felelősség terheli, hogy a sebesség megtartására milyen rendszerességgel végez ellenőrzést, ugyanis a súlyos eredménnyel záruló esetek többségénél okozati összefüggés állapítható meg a sebesség és a baleset között.

Nem hagyható figyelmen kívül, hogy a jármű biztonsága mellett a forgalomszervezésnek is fontos szerep jut. E tekintetben a korszerű utak, pályák, jó minőségű burkolatok, a kereszteződések képesek javítani a biztonságot. A forgalomirányító jelzőberendezések hozzájárulnak a balesetek számának csökkentéséhez, a közlekedési környezet világos és egyértelmű jelzései a közlekedésben résztvevők számára pontos információval kell, hogy szolgáljanak, ezáltal visszatartó erőt jelenthet. Nem véletlenül került sor a „Véda rendszer” (Közúti Intelligens Kamerahálózat) felállítására, melynek célja nyilvánvalóan a tudatos normaszegések megakadályozása. Az ország különböző pontjain, így a gyorsforgalmi és főútvonal-hálózaton 365 forgalmi sávot figyelő fix telepítésű kamera kiépítése.

A közlekedésbiztonság alakulásának fő meghatározója azonban az ember, mivel a balesetek túlnyomó többsége emberi okokra vezethető vissza, ezért rendkívül fontos, hogy már a gyermekeknek is folyamatosan oktassák a közlekedési szabályokat. Biztosítani kell a szükséges ismeretek megszerzését már egészen gyermekkorban. Egyre nagyobb a törekvés abba az irányba, hogy már óvodás korban is tanítsák a csoportokban a KRESZ rendelkezéseit a biztonságos közlekedésre. E tekintetben a szülő is fokozott felelősséggel tartozik gyermeke e területen szerzett tudásának fejlődésében.

Emellett a közlekedési alkalmasság vizsgálata is döntő jelentőséggel bír. Ez lehet hosszú távra ható egészségügyi és idegi megfelelés kérdése, ami már eleve a tevékenység végzésére való jogosultságot befolyásolja.

Hazánkban a közlekedésben résztvevők szeretnek egyéni megoldásokat alkalmazni az utakon, szeretnek eltérni a szabályoktól. Úgy gondolom, hogy a közlekedésben nincs helye az innovatív megoldásoknak, nincs helye a tudatos normaszegésnek, a szabályok betartására, a biztonságra a jövőben is kell törekedni.

Felhasznált irodalom

1. Görgényi Ilona-Gula József-Horváth Tibor-Jacsó Judit-Lévay Miklós-Sántha Ferenc-Váradi Erika: Magyar Büntetőjog Különös Rész, Budapest 2013.
2. Kriminalisztika Különös Rész II. BM Tanulmányi és Propaganda Csoportfőnökség 1973.
3. Gönczöl Katalin-Korinek László-Lévai Miklós: Kriminológiai ismeretek Bűnözés Bűnözéskontroll
4. Dr. Irk Ferenc - Klobusitzky György: Bevezetés a közlekedési ismeretekbe, RTF Budapest 2011.
5. Kenese Attila: Elsőbbségi jog megsértésével okozott balesetek büntetőjogi következményei. Publikáció, Jogi Fórum 2012.
6. Tóth Éva - Belovics Ervin: A büntetőeljárás segédtudományai I. Pázmány Press Budapest, 2015.
7. Gárdonyi Gergely: A gondolati rekonstrukció korlátai című tanulmány
8. Bócz Endre: Kriminalisztika I.
9. Igazság, Ideál És Valóság, Tanulmányok Kardos Sándor 65. születésnapja tiszteletére, Debreceni Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar Büntető Eljárásjogi Tanszék
10. Bíró Gyula Kriminalisztika, Lícium-Art Könyvkiadó Kft., Debrecen 2015.
11. Balogh Ágnes: Büntetőjog II. Különös Rész, Dialóg Campus Kiadó, 2014, Budapest-Pécs

Felhasznált jogszabályok

1. 1/1975 (II.5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól
2. A 2012. évi C. törvény a Büntető törvénykönyvről
3. A Büntető törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény indokolása
4. 60/2010. (OT 34.) ORFK utasítás a közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól
5. A büntetőeljárásról szóló 1998. évi XIX. törvény

Felhasznált internetes források

1. <http://www.boon.hu/felhaborodtak-a-nemesbikkiek-szabadlabon-a-gazolo>
2. <http://nol.hu/belfold/kilenc-evet-kapott-rezesova>

3.<http://www.origo.hu/itthon/20150525-masodfoku-itelet-az-erdi-ikergazolas-ugyeben.html>

4. https://hu.wikipedia.org/wiki/A_közlekedés_története

5.http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/hu/displayFtu.html?ftuld=FTU_5.6.1.html

6.<http://www.pecshor.hu/periodika/XII/birogy.pdf>. Bíró Gyula: A közbiztonság és a Közlekedésbiztonság egyes kérdései, különös tekintettel a balesetmegelőzésre

