

Nyugat-magyarországi Egyetem  
Geoinformatikai Kar

**A közúti közlekedési baleset helyszínén végzett  
szemle szerepe és súlya a szabálysértési hatóság és a  
bíróság eljárásában**

SZAKDOLGOZAT

Konzulens:

Dr. Kovács Miklós  
Mestertanár

Készítette:

**Taligás János**  
Levelező tagozat  
Igazgatásszervező szak

Székesfehérvár  
2014



**NYUGAT-MAGYARORSZÁGI EGYETEM  
GEOINFORMATIKAI KAR**

8000 Székesfehérvár, Pirosalma u. 1-3. ☒ 8002 Székesfehérvár, Pf. 52.

Email: [dh@geo.info.hu](mailto:dh@geo.info.hu)

☎ +36 22 945 200 Fax: +36 22 945 201 <http://www.geo.info.hu>

ÁLTALÁNOS JOGI INTÉZETI TANSZÉK

Levelező tagozat  
Igazgatásszervező Szak  
Szakdolgozat száma: Ig-269/2013.

**TALIGÁS JÁNOS**  
szakdolgozati feladata

**A szakdolgozat címe:**

**A közúti közlekedési baleset helyszíni szemléjének szerepe, súlya a szabálysértési hatóság és a bíróság eljárásában**

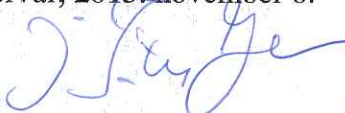
**A feladat leírása:**

- 1.) Mutassa be röviden a magyar közúti közlekedésbiztonság történetét!
- 2.) Hasonlítsa össze, értelmezze a közigazgatási hatósági eljárás, a büntetőeljárás és a szabálysértési eljárás szemlére vonatkozó törvényi rendelkezéseit!
- 3.) Ismertesse a közúti közlekedési baleset esetén követendő rendőri eljárás alapfogalmait, az eljáró rendőrhatalóság kötelezettségeit!
- 4.) Ismertesse a közúti közlekedési baleset helyszíni szemléje során követendő eljárást (általános és különös szabályok), a rögzítendő adatok, nyomok körét gyakorlati példákon keresztül!
- 5.) Foglalja össze és értékelje az egyes adatok, nyomok, bizonyítékok felhasználhatóságát, alkalmazhatóságát a hatósági, ill. bírósági eljárásokban!

**Tanszéki konzulens:** Dr. Kovács Miklós mestertanár

**Beadási határidő:** 2014. május 26.

Székesfehérvár, 2013. november 6.

  
Dr. Tóth Zoltán József  
tanszékvezető



  
Dr. Mélykúti Gábor  
dékán

## NYILATKOZAT

Alulírott **Taligás János** (neptun kód: [REDACTED]) jelen nyilatkozat aláírásával kijelentem, hogy az **A közúti közlekedési baleset helyszínén végzett szemle szerepe és súlya a szabálysértési hatóság és a bíróság eljárásában** című

### szakdolgozat

(a továbbiakban: dolgozat) **önálló munkám**, a dolgozat készítése során betartottam a szerzői jogról szóló 1999. évi LXXVI. tv. szabályait, valamint az egyetem által előírt, a dolgozat készítésére vonatkozó szabályokat, különösen a hivatkozások és idézések tekintetében<sup>1</sup>.

Kijelentem továbbá, hogy a dolgozat készítése során az önálló munka kitétel tekintetében a konzulenszt illetve a feladatot kiadó oktatót **nem tévesztettem meg**.

Jelen nyilatkozat aláírásával tudomásul veszem, hogy amennyiben bizonyítható, hogy a dolgozatot **nem magam készítettem**, vagy a dolgozattal kapcsolatban szerzői jogsértés ténye merül fel, a Nyugat-Magyarországi Egyetem **megtagadja a dolgozat befogadását és ellenem fegyelmi eljárást indíthat**.

A dolgozat befogadásának megtagadása és a fegyelmi eljárás indítása nem érinti a szerzői jogsértés miatti egyéb (polgári jogi, szabálysértési jogi, büntetőjogi) jogkövetkezményeket.

Székesfehérvár, 2014. május 21.

  
.....  
Hallgató

<sup>1</sup> 1999. évi LXXVI. tv. 34. § (1) A mű részletét - az átvevő mű jellege és célja által indokolt terjedelemben és az eredetihez híven - a forrás, valamint az ott megjelölt szerző megnevezésével bárki idézheti.

36. § (1) Nyilvánosan tartott előadások és más hasonló művek részletei, valamint politikai beszédek tájékoztatás céljára - a cél által indokolt terjedelemben - szabadon felhasználhatók. Ilyen felhasználás esetén a forrást - a szerző nevével együtt - fel kell tüntetni, hacsak ez lehetetlennek nem bizonyul.

## TARTALOMJEGYZÉK

|           |                                                                                                                                                   |            |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>1.</b> | <b>BEVEZETÉS</b>                                                                                                                                  | <b>3.</b>  |
| <b>2.</b> | <b>A MAGYAR KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG TÖRTÉNETE</b>                                                                                              | <b>6.</b>  |
| 2.1       | A közlekedés története                                                                                                                            | 6.         |
| 2.2       | A magyar közúti közlekedésbiztonság kialakulása                                                                                                   | 10.        |
| <b>3.</b> | <b>A SZABÁLYSÉRTÉSI ELJÁRÁS, A BÜNTETŐ-<br/>ELJÁRÁS ÉS A KÖZIGAZGATÁSI HATÓSÁGI<br/>ELJÁRÁS TÖRVÉNYI RENDELKEZÉSEI A<br/>SZEMLÉRE VONATKOZÓAN</b> | <b>18.</b> |
| 3.1       | A szabálysértési eljárás törvényi rendelkezései                                                                                                   | 18.        |
| 3.2       | A büntetőeljárás törvényi rendelkezései                                                                                                           | 19.        |
| 3.3       | A közigazgatási eljárás törvényi rendelkezései                                                                                                    | 21.        |
| <b>4.</b> | <b>A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI BALESET ESETÉN<br/>KÖVETENDŐ RENDŐRI ELJÁRÁS ALAP-<br/>FOGALMAI, AZ ELJÁRÓ RENDŐRHATÓSÁG<br/>KÖTELEZETTSÉGEI</b>          | <b>24.</b> |
| <b>5.</b> | <b>A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI BALESET<br/>HELYSZÍNI SZEMLÉJE SORÁN KÖVETENDŐ<br/>ELJÁRÁS, A RÖGZÍTENDŐ ADATOK, NYOMOK<br/>KÖRE ÉS GYAKORLATI PÉLDÁK</b> | <b>32.</b> |
| 5.1       | A helyszíni szemle statikus, összképrögzítő szakasza                                                                                              | 36.        |
| 5.2       | A helyszíni szemle dinamikus, nyomkereső szakasza                                                                                                 | 38.        |
| 5.2.1     | <i>Járműnyomok</i>                                                                                                                                | 38.        |
| 5.2.2     | <i>Emberi nyomok</i>                                                                                                                              | 41.        |
| 5.2.3     | <i>Egyéb csúszási- és térfogati nyomok, illetve<br/>anyagmaradványok</i>                                                                          | 47.        |
| 5.3       | A helyszíni szemlét követő feladatok                                                                                                              | 49.        |

|            |                                                                                                                                                                                           |            |
|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>6.</b>  | <b>AZ EGYES ADATOK, NYOMOK, BIZONYÍTÉKOK<br/>FELHASZNÁLHATÓSÁGÁNAK ÉS<br/>ALKALMAZHATÓSÁGÁNAK ÉRTÉKELÉSE,<br/>VALAMINT ÖSSZEFOGLALÁSA A HATÓSÁGI,<br/>ILLETVE A BÍRÓSÁGI ELJÁRÁSOKBAN</b> | <b>53.</b> |
| <b>7.</b>  | <b>BEFEJEZÉS</b>                                                                                                                                                                          | <b>57.</b> |
| <b>8.</b>  | <b>IRODALOMJEGYZÉK</b>                                                                                                                                                                    | <b>59.</b> |
| <b>9.</b>  | <b>ÁBRAJEGYZÉK</b>                                                                                                                                                                        | <b>60.</b> |
| <b>10.</b> | <b>MELLÉKLETJEGYZÉK</b>                                                                                                                                                                   | <b>61.</b> |

## 1. BEVEZETÉS

Jelenleg a Pest Megyei Rendőr-főkapitányság Ráckevei Rendőrkapitányságának Közlekedésrendészeti Osztályán dolgozom. A Rendészeti Szakközépiskolát 2006. júniusában végeztem el Adyligeten, ezután egy ún. „rotációban” vettem részt, amely során minden osztály, a Közrendvédelmi, a Közlekedésrendészeti, a Bűnügyi és az Igazgatásrendészeti Osztály munkájába részleges betekintést nyertem.

A szakközépiskola elvégzését követően a Közrendvédelmi Osztály járőre lettem, majd 2007. április 1-től a Közlekedésrendészeti Osztály forgalom-ellenőrző járőre, később motoros járőrvezetője, mostanában pedig baleset-helyszínelőként látom el szolgálatomat.

A Közlekedésrendészeti Osztályon egy kis létszámú, jelenleg 11 főt számláló nagyon közvetlen, barátságos és segítőkész közösségbe kerültem.

A közlekedésrendészeti munka végzése során lényeges különbséget fedeztem fel mind a közrendvédelmi munkához, mind a bűnügyi munkához viszonyítva.

A közrendvédelmi munkától való eltérés nem nagy, mivel sajnálatos módon kapitányságunkon szinte ugyanazon feladatokat végzi a közlekedésrendészeti járőr, ill. baleset helyszínelő is, mint a közrendvédelmi járőr, azonban tevékenysége kiegészül a baleset helyszínelésével, mely során igen körültekintően kell eljárni.

Nagyon lényeges, hogy a helyszínen az intézkedő rendőr mennyire felkészült, milyen pontosan végzi el feladatát, mit állapít meg, ugyanis a későbbi eljárásban ez alapján fog születni az ügyben egy döntés, melyben a baleset feltételezett okozóját el fogják marasztalni, nem is beszélve a biztosítási ügyintézésről, mely szerencsére nem a rendőrség hatásköre.

Az Osztályvezetőm azt szokta mondani, hogy „A közlekedési rendőrnek – más szakág végrehajtói állományával ellentétben – tudnia kell gondolkodni is, nem elég csupán az Ügyelet utasítására intézkedni. A helyszínen el kell döntenie ki a felelős, mi történt pontosan, a baleset hogyan zajlott le!”, mely sok esetben igen nehéz feladat, a rutinos helyszínelőket is próbára teszi, mivel soha nincs két egyforma baleset!

A bűnügyi munkával kapcsolatban nagyobb különbségeket tapasztaltam, bár a nyomozás lefolytatása, az eljárási cselekmények ugyanazok, azonban egyrészt sokkal kevesebb bűncselekménnyel dolgozunk (főként csak a közlekedési bűncselekményekkel dolgozunk), ezért nálunk inkább jellemző az alaposabb vizsgálat, a sok tapasztalatnak megfelelően nagyobb eredményesség és a pontosabb munkavégzés, másrészt a terhelthez a közlekedési bűncselekmények során kissé máshogy kell viszonyulnunk.

Azt mindenképpen figyelembe vesszük, hogy az eljárásaink során a terheltünk a közlekedési bűncselekményekben nem egy bűnöző, mint sajnos néhány sok esetben a bűnügyi szakterületen. Ez egy lényeges különbség. Tisztában vagyunk azzal, hogy a mindennapi közlekedés során balesetek fordulnak elő. Még a legelővigyázatosabb vezető esetében is elég egy figyelmetlenség, hogy megtörténjen a baj, így az eljárás során ezt nem szabad elfelejtenünk. Természetesen az elkövetett bűncselekményt bizonyítanunk kell, az elkövetőnek felelnie kell cselekményéért.

A fenti levezetés főleg a gondatlanul elkövetett cselekményekre, pl. a Közúti baleset okozása bűncselekményre vonatkozik, mely nagy gyakorisággal fordul elő. Nyilván egy ittas vezetésre nincs mentség, nem fogadható az el, hogy az elkövető miután ivott, véletlenül közlekedett járművével, pláne, hogy még balesetet is okozott vagy segítségnyújtás nélkül a helyszínről eltávozott.

Természetesen előfordulnak ennél speciálisabb közlekedési bűncselekmények is, minden esetben az adott cselekményt kell vizsgálni, a történeti tényállást teljes mértékben meg kell állapítani, így az elkövető kilétét, a terhelő és mentő bizonyítékokat, minden egyes bűnügyet külön, önmagában kell vizsgálnunk, nem végezhetünk általános munkát.

A helyszíni megállapításokon túl egy olyan anyagot készítünk, melyből egy, a bíróságon is a helytálló, teljes, törvényes és szakszerű eljárást lehet lefolytatni.

Eme nyomozás – pontosabban a bűnügy egyik legfontosabb – része a baleseteknél megtett elsődleges intézkedések (pl. a helyszíni szemle) végrehajtása, melyből a vizsgálat során további eljárási cselekményeket lehet foganatosítani, amely végén a keletkezett egységből áll össze a bűnügyi irat.

Véleményem szerint munkánk során nagyon jó lenne, ha végig tudnánk az általunk vizsgált ügyet követni egészen a befejezéséig, míg jogerőre nem emelkedik. A vádemelési javaslatokból, és az ítéletekből kapunk ugyan egy-egy példányt, de ha folyamatos kapcsolat és visszajelzés lenne a bírósági eljárás során, akkor ezekből tanulva még pontosabb munkát lehetne végezni. Sajnos a baleset-helyszínelő, aki konkrétan végezte az adott ügyben a helyszíni szemlét csak ritkán tudja meg, hogy mi is történt, történik az általa végzett ügygel, főleg csak akkor, amikor tárgyalásra beidézik, vagy ha utánajár, melyre a folyamatos munka mellett nemigen lehet példát mondani.

Szakdolgozatom célja, hogy bemutassam a munkám, vagyis a baleset helyszínén végrehajtott szemle jogszabályi hátterét, a szemle lefolytatását és annak szerepét a szabálysértési hatóság és a bíróság eljárásában, érintve a közigazgatási eljárásban lebonyolított szemlét is.

## 2. A MAGYAR KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG TÖRTÉNETE

### 2. 1. A közlekedés története

*„A közlekedés története az emberiség történetével kezdődött. Ahogy az őseink múltja a történelem előtti idők homályába vész, ugyanúgy a közlekedés elindulásáról 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.”<sup>1</sup>*

Az őseink idején a mai értelemben vett utakról nem beszélhetünk, az ivóvízhez, illetve a halászó-vadászó helyekhez őseink igyekeztek a legrövidebb vonalban eljutni, hogy közben minél kevesebb akadályt kelljen legyőzni. Ezekben az állandóan követett irányokban kialakultak a mai utak ősei, amelyek a gyalogút, az ösvény és a csapás.

Ahol a terep nem gördített akadályt, ott a taposó láb „építette” az utat, néhol azonban szükséges volt némi útépítő munkára (Pl.: a dzsungelben ösvény vágása, ahogyan ma is zajlik).

A világon a legkevésbé hatékony közlekedési eszköz maga az ember, ezért igen hamar rájöttek arra, hogy egyes állatok (ló, szarvasmarha, szamár, ökör, bivaly, öszvér, teve, kutya, rénszarvas, jak, láma, elefánt) segítségével gyorsabban, de legalábbis kényelmesebben tudnak haladni.

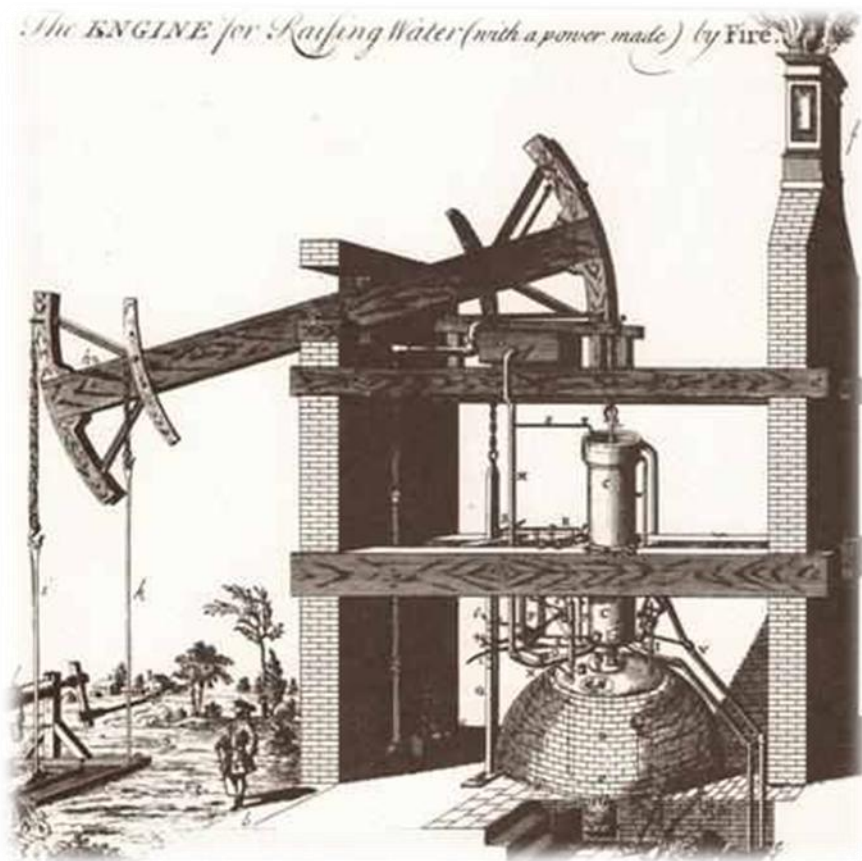
Az állatok egészen az ipari forradalom megindulásáig nélkülözhetetlenek voltak a közlekedésben és a különböző erőt igénylő munkák terén, hiszen a szél és a víz energiája mellett addig ez volt az egyetlen erőforrás. A gőzgép feltalálása óriási lökést adott a technika, ezen belül a közlekedési eszközök fejlődésének is.

---

<sup>1</sup> A közlekedés története

[http://autovezetes.network.hu/blog/kozlekedes\\_klub\\_hirei/a-kozlekedes-tortenete](http://autovezetes.network.hu/blog/kozlekedes_klub_hirei/a-kozlekedes-tortenete)

Érdemes megjegyezni, hogy a közhiedelemmel ellentétben, nem **James Watt (1736 - 1819)** találta fel a gőzgépet, Watt születésekor már Anglia-szerte működtek **Thomas Newcomen** gőzgépei.



2.1. ábra: Thomas Newcomen gőzgépe  
([www.ng.hu](http://www.ng.hu))

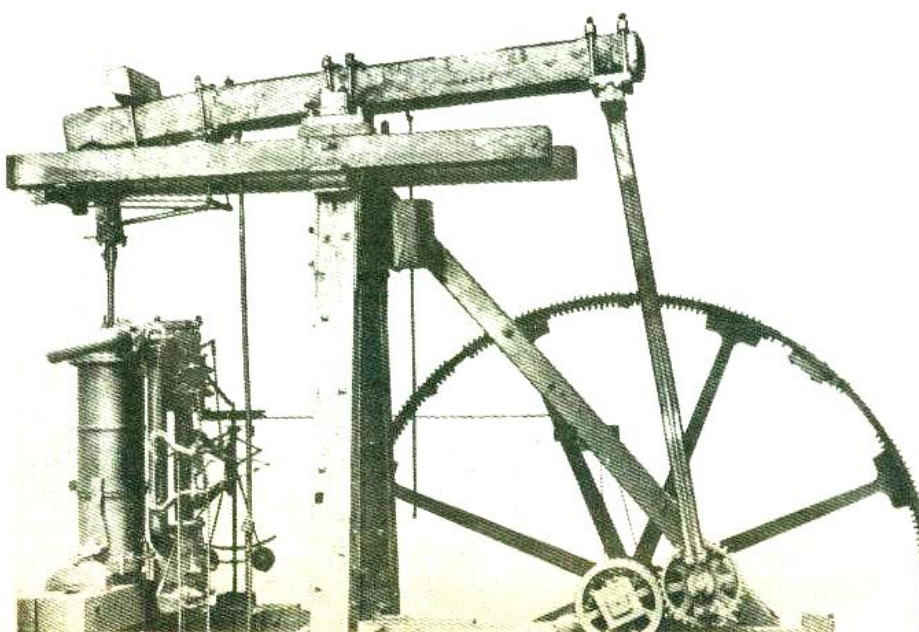
Elsőként egy francia mérnöknek, **Nicolas-Joseph Cugnot**-nak sikerült gőzhajtású járművet készítenie, aki tüzérségi katonatisztként szolgált a seregben. Ő azt akarta megoldani, hogy a nehéz ágyúkat gyorsabban lehessen mozgatni, aminek lényegesen nagy előnye lehetett volna egy ütközetben. Ez egy keményfából készült hatalmas, háromkerekű szerkezet volt, az első kerék elé óriási gőzüstöt helyezett el, amely sistergéssel és fűjtatással hajtotta meg a járművet.

Ehhez folyamatosan táplálni kellett a tüzet, amelyre egy ember külön felügyelt.



2.2. ábra: Nicolas-Joseph Cugnot gőzkocsija, a Fardier 1771-ben  
([www.gepcsodak.blogspot.hu](http://www.gepcsodak.blogspot.hu))

A Fardier 1771-es bemutatója során a gőzautó elszabadult és ledöntött egy falat.  
**Ez volt a történelem első közúti balesete, amelyet gépi hajtású jármű okozott**



2.3. ábra: James Watt kondenzációs gőzgépe  
([www.noise.inf.u-szeged.hu](http://www.noise.inf.u-szeged.hu))

A gőzgépek felhasználhatóságának komoly lökést adott a skót származású James Watt találmánya, egy új gőzlecsapató (kondenzátor), amellyel növelték a gőzgép hatásfokát és gazdaságosságát. James Watt találmányának köszönhetően kisebb gőzgépekkel is el lehetett érni a korábbi hatásfokot, melyet 1803-tól alkalmaztak, és amely a 2.3 ábrán is megtekinthető.

Az angol **Richard Trevithick (1771-1833)** olyan gőzmobilt épített, amelyet Londonban személyszállításra használtak. A jármű egy hétszemélyes, háromkerekű omnibusz volt. 1830-ra közel száz ilyen jármű közlekedett Angliában, egy évvel később már megnyitották az első gőzbusz-járatot. Ebben az időszakban mutatta be **Bolyai Farkas** Marosvásárhelyen gőzautóját.

Érdekesség, hogy a londoniak annyira veszélyesnek tartották az utcai gőzjárműveket, hogy bevezették az ún. „piros zászló törvényét”, amely az **első közúti szabályozás volt a világon**. Ez a szabály 1865 és 1896 között volt hatályban és azt foglalta magába, hogy 50 m-rel a gőzautók előtt nappal piros zászlót, éjszaka pedig piros lámpát kellett valakinek vinnie. A londoniak inkább a biztonságosabb vasúton utaztak.

Komoly lendületet akkor vett az automobilizmus, amikor a gőzgép helyét a gázmotorok, a szén feladatát pedig a benzin vette át. Az Otto- és dízelmotorok megjelenésével hatalmas lendületet vett az autógyártás.

Belső égésű motorral elsőként a kölni származású Nikolaus **August Otto (1832 - 1891)** jelentkezett, aki autókereskedő volt. 1877-ben szabadalmaztatta találmányát, a négyütemű benzinmotort, melynek kidolgozásához egy régebbi találmányhoz nyúlt vissza, az ún. „négyütemű elv”-hez.

Az első benzinnel hajtott kocsit **Karl Benz (1844 - 1929)** készítette 1879-ben.

Az első jól használható és megfelelő teljesítményű benzinmotorral hajtott automobilt **Gottlieb Daimler (1834 - 1900)** készítette 1887-ben. A 1,5 LE motorral hajtott autó legnagyobb sebessége 18 km/h volt, melyet Mercedes néven gyártott, ezt tekintik az első modern autónak.

Az ezredforduló után kialakult az autók mai formája, megjelentek az autóbuszok és teherautók is. A benzinmotorok kifejlődésével csaknem egyidejűleg kezdődtek meg a kísérletek a nehezebb olajok alkalmazására is. **Rudolf Diesel (1858 - 1913)** szabadalmát 1892-ben nyerte el.

Az 1900-as években az autók még luxuscikkeknek számítottak, azonban az 1920-as évekre közhasználatú eszközökké váltak, megjelent a sorozatgyártás, amely összevonta a gépkocsigyártó társaságokat. Míg 1914 előtt több mint 200 társaság létezett, 1939-re már csak alig húsz maradt fent. Ebben az időben az autóipar kb. egy millió embernek biztosított munkát.

A járművek elterjedése óhatatlanul a forgalmi torlódásokhoz és közlekedési balesetekhez vezetett. Bridget Driscoll 44 éves, kétgyermekes asszony vált az első olyan áldozattá, akinek halálát gépjármű okozta 1896. augusztus 17-én. Az asszonyt elütötte egy autó, miközben a londoni Kristálypalota előtti téren sétált át. A szemtanúk szerint az autó "óriási sebességgel" haladt. Ez valószínűleg 12 km/h lehetett. A vizsgálat során a halottkém kijelentette: *"Ennek sohasem szabad megisméltódnie!"*.<sup>2</sup>

Sajnos ez az esemény elég sokszor ismétlődik meg azóta is, a WHO egészségügyi világszervezet szerint közúti balesetben 6 másodpercenként hal meg egy ember.

## 2. 2. A magyar közúti közlekedésbiztonság kialakulása

A közlekedésbiztonság alapja az egységes, pontos és mindenkire vonatkozó jogszabály. Magyarországon a közúti közlekedést az 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet, más néven a KRESZ szabályozza, melyet 1976. január 01-i hatályba lépése óta többszörösen módosítottak az aktuális körülményekhez igazítva. A KRESZ egy mozaikszó, a **K**özúti **R**endelkezők **E**gységes **S**zabályozása szavak kezdőbetűiből tevődik össze.

Bizonyára kevesen gondolnánk, hogy a közúti közlekedést már a középkor végén, illetve az újkor elején is szabályozták. Az egyik legősibb regulának általában a „*balra tarts!*” szabályát tartják. A leggyakoribb magyarázat szerint a baloldalon közlekedő utazók, gyalogosok így jobbjukkal üdvözölhették a szembejövőt vagy nemkívánatos személy esetén azonnal kardot lehetett rántani – mivel általában jobb kézben forgatták a kardot. A XIX. század végén bekövetkezett hatalmas fejlődés azonban megkövetelte a közúti közlekedés pontos és egységes szabályozását.

---

<sup>2</sup> A motorizáció árnyoldalai  
[http://www.medicalonline.hu/cikk/a\\_motorizacio\\_arnyoldalai](http://www.medicalonline.hu/cikk/a_motorizacio_arnyoldalai)

Az 1890 évi I. törvénycikk harmadik részének 1. fejezete már konkrét előírásokat és kiszabható szankciókat tartalmaz. A 107.§ például a hajtási-, előzési- és elsőbbségi szabályokról rendelkezett:

*„a.) minden járművel balra kell hajtani, szembejövő járműnek balra kell kitérni, az előtte haladónak pedig jobbról kell eléje kerülnie;*  
*b.) hidakon más járműnek eléje hajtani tilos;*  
*c.) udvari, katonai, posta- és tűzoltó-, valamint mentőjárműveknek minden más, akár szembejövő, akár azokkal egyirányban haladó jármű feltétlenül kitérni tartozik;*  
*d.) oly utakon, melyeken akár az útpálya keskenysége, akár más okból csak egy járt nyom létezik, az a) alatti elvek megtartásával üres jármű a személyszállítónak vagy terheltnak - személyszállító a súlyosan terheltnak - egyenlő járművek közül a lejtőről lefelé jövő a felmenőnek egészen, végre egyenlő minőségűek és sík pályán egymásnak fél nyomszélességre kitérni tartoznak. Az ezen szakasz határozatai ellen vétők 20 frtig terjedhető pénzbüntetéssel büntetendők ”<sup>3</sup>*

1873-ban a Buda és Pest összeolvadásából létrejött fővárosban, Budapesten a főkapitány rendeletet adott ki a közlekedés szabályozására.

Ez volt a 17.902/1901 számú rendelet, amely a fővárosra volt kizárólagosan érvényes.

A rendelet kimondta, *„minden automobilt számmal kell ellátni, melyet a főkapitányság ad ki”,* hogy *„menet közben a jelzőkürttel gyakorta jel adandó; meghibásodott kürt esetén csak lépésben és mellékutcában szabad közlekedni”,* illetve *„a megengedett legnagyobb sebesség széles és kis forgalmú úton 15 km/h, keskeny, vagy nagy forgalmú úton 10 km/h, lakott területen kívül – ha az útvonal szabad – 30 km/h.”* és *„az utcai lámpák folyóútjásakor – köd esetén nappal is – az automobil lámpáját működtetni kell”.<sup>4</sup>*

Ez nyilván útmutatást adott, hiszen kilenc évvel később követte az 57.000/1910 számú belügyminiszteri rendelet, mely az egész országban megszabta a közlekedés rendjét, az automobilonok műszaki vizsgálatáról és rendszámmal történő ellátásáról, a járművezetők képzéséről, valamint a külföldön történő járművezetésről.

---

<sup>3</sup> Az 1890 évi I. törvénycikk harmadik részének 1. fejezete, 107.§

<sup>4</sup> A Budapesti rendőr-főkapitány 17.902/1901 számú rendelete

A rendeletre nagy hatást gyakorolt az 1909. október 11-én megtartott ún. „párizsi egyezmény”. A rendelet nyomán hatályba lépett a négy első jelzőtábla, a „*bukkanó*”, a „*kanyar*”, a „*vasúti átjáró*” és az „*útkereszteződés*”.

Ezt a rendeletet tartják a mai KRESZ elődjének, azonban az első igazi, teljesen hazai KRESZ viszont a magyar királyi belügyminiszter és a magyar királyi kereskedelemügyi miniszter 1930. január 1-én hatályba lépő rendelkezése. Ez az első igazi KRESZ kilenc fejezetből, azon belül 129 paragrafusból állt, többek között új sebességhatárokról rendelkezett, a megengedett legnagyobb sebességet lakott területen belül gépjárművek részére a kerekek abroncsozásától és a jármű tömegétől függően 20-40 km/h-ban, az autóbuszok szintén 40 km/h-val közlekedhettek.

Megjegyzendő, hogy ezzel büszkén megelőztük egy évvel a még akkor is előttünk járó Nagy-Britanniát, ahol csak 1931-ben jelent meg a brit közlekedési jogszabálygyűjtemény, a The Highway Code.

A második magyar KRESZ kiadására 20 évvel később került sor, addigra már Magyarországon is a „*jobbra tarts!*” szabály érvényesült.

A belügyminiszter, illetve a közlekedés- és postaügyi miniszter 2500/1950 (XII.1.) számú rendeletének tartalmát erősen befolyásolta a németországi gyakorlat, amely már régóta a jobbra tartás szabályát részesített előnyben.

A rendelet hat fejezetből, 217 paragrafusból állt, mely 51 db jelzőtáblát tartalmazott és először itt jelent meg írott formában, hogy az útkereszteződésben a kanyarodó járművel elsőbbséget kell adni az egyenesen továbbhaladóval szemben.

A harmadik KRESZ mindössze három évvel később lépett hatályba, mivel 1953-ban megjelent a belügyminiszter, illetve a közlekedés- és postaügyi miniszter 1/1953 rendelete, mely általános és különös részre tagozódott, és 146 paragrafusból állt.

A rendelet folyamán az autóbuszok lakott területen kívül már 60 km/h-val közlekedhettek, a személygépkocsik sebességét lakott területen kívül még mindig nem korlátozták. A jogszabály már 59 db jelzőtáblát ismert, illetve tisztázta a „*lakott területen kívül*”, az „*irányjelzés*” és a „*műszaki üzemképtelenség*” fogalmát.

1962-ben a közúti forgalomban bekövetkező változások megihlették a negyedik KRESZ rendeletet, melynek első része a közlekedésrendészeti hatóságokat és azok jogkörét tartalmazta, a második része foglalta magába a közúti közlekedés szabályait.

A jogszabály 158 db jelzőtáblát ismert, új elemként jelent meg benne az „*osztott pályás út*” és a „*forgalmi sáv*” fogalma. Ezen kívül először írták elő jogszabályban, hogy a kerékpárokat elől és hátul ki kell világítani és esetlegesen manapság is megfontolandó érdekesség, hogy tiltotta a kerékpárok világítás nélkül történő forgalomba hozatalát.

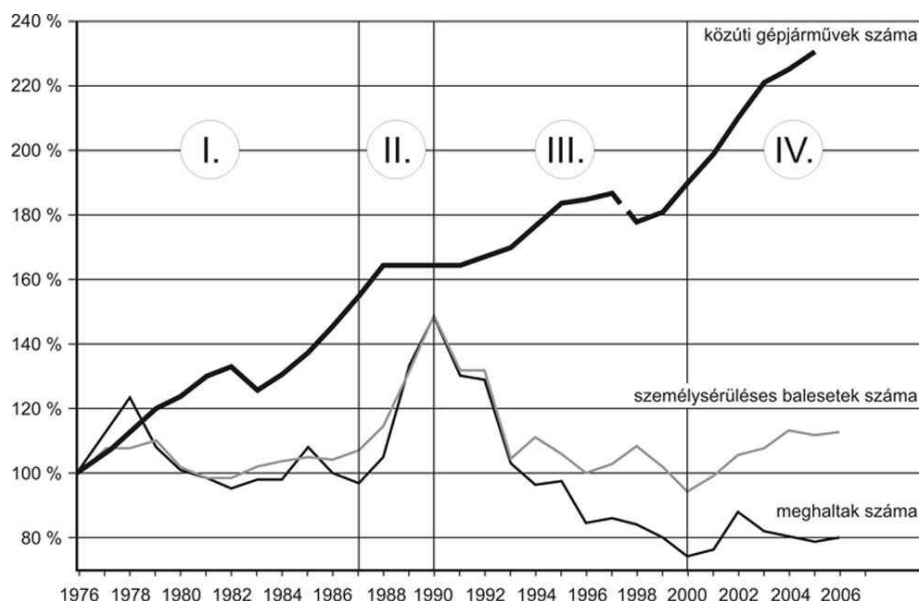
Nemcsak magyar viszonylatban, hanem Európa-szerte fontos mérföldkő a közúti közlekedés történetében az 1968-as Bécsi Egyezmény, mely az alapja a mai nemzeti szabályozásoknak, köztük a ma is hatályos negyedik KRESZ-nek. A következő évtizedekben 16-szor módosították a rendeletet.

Az Bécsi Egyezmény átfogó jellege ellenére sem egységes az európai szabályozás, hiszen napjainkban is mintegy 40 kisebb-nagyobb különbség van az egyes országok jogszabályai között (pl.: a sebességhatárok).

Bár a mai jogszabályok konkrétan és világosan megfogalmazzák a közúti közlekedés rendjét, sajnos a közúti közlekedési balesetek elkerülhetetlenek, hiszen mindig van valaki, aki szándékosan vagy gondatlanul megszegi a szabályokat.

Az esetek kisebb részében történik baleset a közlekedők teljes mértékű szabálykövető magatartása mellett. Szerencsés esetben ezek a balesetek kizárólag dologi kárral járnak, azonban vannak személyi sérüléssel járó balesetek, illetve halálos kimenetelű közúti közlekedési balesetek is.

Magyarországon 1976-ban kezdték el rögzíteni évről évre a személyi sérüléssel járó és a halálos kimenetelű közúti közlekedési baleset számát, tehát ettől az évtől rendelkezünk hivatalos adattal.



2.4. ábra: A személyi sérüléssel járó, valamint a halálos kimenetelű közlekedési balesetek és a gépjárművek száma 1976 és 2006 között

A római számok hazánk közlekedésbiztonság-történetének szakaszait jelölik  
([www.matud.iif.hu](http://www.matud.iif.hu))

Hazánk közlekedésbiztonságának történetét a szakma leginkább négy szakaszra osztja. Mint az az ábrán is látható, az első szakasz 1976-tól 1987-ig tartott, melyet növekvő gépjárműállomány jellemezett, emellett viszonylag stabil balesetszám tapasztalható.

A második szakasz az 1987 és 1990 között terjedő időszak, amely gyors és intenzív romlást mutat. A szakemberek az adatokat más rendszerváltó országok adataival összevetve felfedezték, hogy ez a gyors romlás a rendszerváltás „negatív mellékterméke” volt, hiszen elterelte mind a közvélemény, mind a jogalkotók figyelmét a közúti közlekedésbiztonságról.

Sokak szerint a rendőrség is „elbizonytalanodott”, a közúti ellenőrzés szinte megszűnt. A helyzetet rontotta még a külföldről, főleg nyugatról behozott nagy teljesítményű járművek elterjedése, melyhez nem mindig társult gépjárművezetői tapasztalat. A mai napig 1990 volt a „feketeév” a közúti közlekedésbiztonság történetében, mikor is 2432 személy vesztette életét közúti közlekedési baleset következtében.

A harmadik szakasz volt a „sikertörténet”, amely 1990-től 2000-ig tartott.

Ezt az időszakot a szakmabeliek máig büszkén emlegetik, hiszen az adott időszak végére a közúti közlekedési balesetekben elhunyt személyek száma 50%-kal visszaesett.

A sikerhez több tényező is hozzájárult. A szakemberek elsőként két markáns közlekedésbiztonsági intézkedést emelnek ki, az egyik a lakott területen belül megengedett legnagyobb sebesség 60 Km/h-ról 50 Km/h-ra történő csökkentése, a másik a gépjárművek lakott területen kívüli kivilágítási kötelezettségének kiterjesztése a nappali, jó látási viszonyokra is.

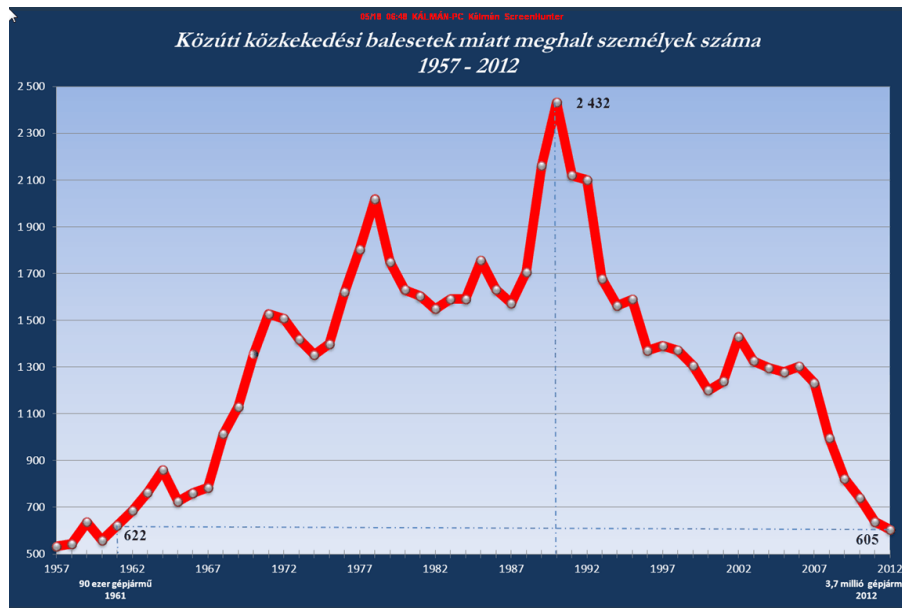
Ezeket az intézkedéseket a büntetési tételek szigorítása, a rendőri ellenőrzés és a közlekedésbiztonsági propaganda intenzívebbé válása kísérte.

A fentiekhez bizonyára hozzájárultak még a növekvő üzemanyagárak és a járművek fenntartási költségei, illetve a korábbi, drasztikus születésszám-csökkenésnek az volt a következménye, hogy az adott időszakban jelentősen csökkent a gépjárművezetői engedélyt megszerzők száma, az ún. „friss jogosítványosok”.

A következő szakaszban, 2000-es „sikerév” óta kismértékű romlás érhető tetten, melyekért a hozzáértők – a tudományok kutatásokra támaszkodva – a 2001 májusában bekövetkezett lakott területen kívüli sebességhatárok megnövelését okolják, illetve a népszerűtlenségtől való félelem miatt a közlekedési előéleti pontrendszer hatástalanná „puhítását”.

Azóta a jogszabályi szigorításoknak, a sebességtúllépések miatti szabálysértési eljárás közigazgatási eljárásba történő „beépítésének”, az objektív felelősségrendszernek, valamint a sűrű rendőri igazoltatásoknak, ellenőrzéseknek köszönhetően ez a statisztika ismét javulni kezdett.

Az alábbi, 2.5. ábrán is megfigyelhető, hogy 2012-re sikerült elérni az 1961-es értékeket, annak ellenére, hogy több mint negyvenszer annyi gépjárművel közlekednek az utakon.



2.5. ábra: A közúti közlekedési balesetek során elhunyt személyek száma 1957 és 2012 között a közúti gépjárművek számával összevetve  
(Az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztályvezetőjének előadásanyagából)

A rendelkezésre álló adatokkal kimutatható, hogy a rendszerváltás után bekövetkezett legnagyobb javulás és romlás is a sebességhatárok változtatásához köthető, ebből pedig máris érzékelhető, hogy hazánkban melyik szabálysértés az egyik leggyakoribb balesetet előidéző okok egyike.

Kutatások alátámasztották az összefüggést, Göran Nilsson ún. „power model”-jét, hogy a baleseti halottak száma az átlagsebesség változásának negyedik hatványa szerint módosul.

Ha például az átlagsebesség 10%-al növekszik, akkor a meghaltak száma közel 50%-al lesz magasabb ( $1,1^4 = 1,4641$ ). Rune Elvik norvég kutató ezt az elvet felülvizsgálta és megállapította, hogy az összefüggések napjainkban is helytállóak, annyi különbséggel, hogy az átlagsebesség változásának nem a 4. hatványát kell számolni, hanem a 4,5. hatványát.

A statisztikai mutatók szerint hazánkban 12 óránként történik személyi sérüléses közúti közlekedési baleset.



2.6. ábra: A KSH adatai a személyi sérüléssel járó közlekedési  
balesetek számáról 2007 és 2010 között  
([www.matud.iif.hu](http://www.matud.iif.hu))

Szakedolgozatom második pontját nem szeretném ilyen szomorú hangulatban lezárni, ezért itt kívánom idézni a statisztikával kapcsolatosan Sir Winston Churchill „aranyköpését”:

*"Én csak annak a statisztikának hiszek, amit saját magam hamisítottam meg"*

Természetesen távol áll tőlem, hogy bárkit is a statisztika meghamisításával vádolnék, de ott is emberek dolgoznak, akik hibázhatnak, sokan azt vallják, hogy a statisztika azt mutatja ki, amit ki akarnak vele mutatni...

### 3. A SZABÁLYSÉRTÉSI ELJÁRÁS, A BÜNTETŐELJÁRÁS ÉS A KÖZIGAZGATÁSI HATÓSÁGI ELJÁRÁS TÖRVÉNYI RENDELKEZÉSEI A SZEMLÉRE VONATKOZÓAN

#### 3. 1. A szabálysértési eljárás törvényi rendelkezései

A szabálysértési eljárás alapja a 2012. évi II. tv., a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről (a továbbiakban: Szabs. tv.).

A jogszabály nem tartalmaz pontos előírásokat a szemle menetére vonatkozóan, csak felkínálja a szemle lehetőségét:

*„70.§ (1) Ha a tényállás tisztázásához személy, tárgy vagy helyszín közvetlen megtekintése, illetve megfigyelése szükséges, a szabálysértési hatóság, illetve a bíróság szemlét tart.*

*(2) A szemle tárgyának birtokosa köteles lehetővé tenni a tárgy, illetve a helyszín megtekintését, megfigyelését.*

*(2a) Ha a szemletárgy birtokosa médiatartalom-szolgáltató, vagy vele munkaviszonyban vagy munkavégzésre irányuló egyéb jogviszonyban álló személy, nem terheli a (2) bekezdés szerinti kötelezettség, ha ezzel a számára a médiatartalom-szolgáltatói tevékenységgel összefüggésben információt átadó személy kilétét felfedné. Ez a mentesség az annak alapjául szolgáló jogviszony megszűnése után is fennmarad.*

*(3) A szemle alkalmával a bizonyítás szempontjából jelentős körülményeket kell rögzíteni. Ha a bizonyításhoz szükséges, a szemle tárgyról fényképet vagy más felvételt, rajzot kell készíteni és azt a jegyzőkönyvhöz kell csatolni.”<sup>5</sup>*

A (3) bekezdés csupán annyit ír elő a szemlével kapcsolatban, hogy a készítendő jegyzőkönyvhöz – amennyiben szükséges a bizonyításhoz – fényképet, más felvételt, esetleg rajzot kell készíteni, de azt már nem köti ki, illetve nem fogalmazza meg, hogy ezeknek a felvételeknek és rajzoknak milyen szempontok alapján kell elkészülniük.

---

<sup>5</sup> 2012. évi II. tv., a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről, 70.§

Ezt – mint minden közúti közlekedési baleset esetén végzendő szemléhez kapcsolódó előírást – a 60/2010 (OT 34) ORFK utasítás a közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól (a továbbiakban ORFK utasítás) egészíti ki, melyet a háromféle eljárás bemutatása után ismertettek.

### **3. 2. A büntetőeljárás törvényi rendelkezései**

A büntetőeljárás alapja a 1998. évi XIX. törvény, a büntetőeljárásról (A továbbiakban: Be.). Ez a jogszabály már az eljárás súlyosságának megfelelően részletesebben behatárolja a szemle iránt támasztott követelményeket.

A szemle megtartásának lehetőségét a jogalkotó elsősorban a bíróság és az ügyészség számára tette lehetővé, melyet bemutat az alábbi törvényrészlet is:

*„119.§(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) A szemlénél — ha szükséges — szakértőt is lehet alkalmazni.*

*(3) 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) Ha a szemle tárgyat 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.”<sup>6</sup>*

---

<sup>6</sup> 1998. évi XIX. törvény, a büntetőeljárásról, 119.§

A közlekedési balesetek azonban nehezen, vagy inkább nem is rekonstruálhatóak, ezért szükségszerű a nyomozó hatóság számára is kiterjeszteni ezt a lehetőséget a büntetőeljárás keretein belül, hiszen nem minden esetben szükséges ügyészt kiértékelni és az az ügyész egyéni döntése, hogy részt vesz-e a helyszíni szemlén, ezért is volt szükség a Be. nyomozási szabályainál kitérni a következőkre:

*„170. § (1) 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.*

*(2) Nyomozást az ügyész vagy a nyomozó hatóság rendel el, és erről feljegyzést készít. A feljegyzésből ki kell tűnnie, hogy milyen bűncselekmény miatt és mikor indítottak nyomozást. A nyomozás elrendelése a feljelentést tartalmazó iraton is feljegyezhető.*

*(4) Nyomozás elrendelése nélkül indul meg a nyomozás, ha az ügyész vagy a nyomozó hatóság a bizonyítási eszközök biztosítására, az elkövetéssel gyanúsítható személy kilétének megállapítása, elrejtőzésének, a bűncselekmény befejezésének avagy újabb bűncselekmény elkövetésének megakadályozása végett vagy késedelmet nem tűrő más okból nyomozási cselekményt végez. A nyomozás megindításának tényéről és idejéről utólag haladéktalanul feljegyzést kell készíteni.”<sup>7</sup>*

A lényeg a (4) bekezdésben olvasható, ugyanis a büntetőeljárás során tartott helyszíni szemle a bizonyítási eszközök közé tartozik, hiszen a büntetőeljárás során az akkor tett intézkedésekre és az ott rögzített adatokra épül az egész eljárás és a szakértők megállapításai is.

A baleset-helyszínelői munka során gyakran találkozunk olyan esetekkel, eseményekkel, mikor nincs sem idő, sem lehetőség a „bürokratikus út” betartására, ennek elhagyását engedi meg a Be. következő szakasza:

*„177. § 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).*

---

<sup>7</sup> 1998. évi XIX. törvény, a büntetőeljárásról, 170.§

*Az eljárási cselekményről készült jegyzőkönyvben a halaszthatatlanság tényét és az ezt megalapozó körülményeket fel kell tüntetni. ”*<sup>8</sup>

Mivel a Be. sem határozza meg tökéletes részletességgel a helyszíni szemle menetét, ezért büntetőeljárás esetén is az ORFK utasításhoz tudunk csak visszanyúlni, hogy a megfelelő szakmaisággal tudjuk végrehajtani a nyomozási cselekményt.

### **3. 3. A közigazgatási eljárás törvényi rendelkezései**

A közigazgatási eljárás alapja a 2004. évi CXL. törvény, a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól (a továbbiakban: Ket.). Ez a jogszabály szintén csak lehetővé teszi a szemle megtartását:

*„56. § (1) Ha a tényállás tisztázására ingó, ingatlan (a továbbiakban együtt: szemletárgy) vagy személy megtekintése vagy megfigyelése szükséges, a hatóság szemlét rendelhet el. ”*<sup>9</sup>

Ezt kiegészíti a következő két szakasz is:

*„57.§ (2) Ha az előzetes értesítés a szemle eredményességét veszélyeztetné, a szemletárgy birtokosát a szemléről annak megkezdésekor szóban kell tájékoztatni.*

*(3) Ha a szemle megkezdése előtti tájékoztatás veszélyeztetné annak eredményességét, a hatóság a szemle befejezésekor átadja vagy haladéktalanul megküldi a szemletárgy birtokosának a jegyzőkönyv egy példányát. Mellőzhető a tájékoztatás, ha a szemle a szemletárgy birtokosának közreműködése nélkül, külső vizsgálattal elvégezhető.*

---

<sup>8</sup> 1998. évi XIX. törvény, a büntetőeljárásról, 177.§

<sup>9</sup> 2004. évi CXL. törvény, a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól 56.§ (1) bekezdés

*(4) A szemletárgy birtokosának távolléte nem akadály a szemle megtartásának. Jogszabály meghatározott ügyekben előírhatja, hogy a szemle csak akkor kezdhető meg, ha a szemletárgy birtokosa vagy alkalmazottja, meghatalmazottja, ezek hiányában hatósági tanú jelen van.*

*(5) A szemlén az ügyfél jelen lehet, kivéve, ha a szemletárgy birtokosa természetes személyazonosító adatainak és lakcímének zárt kezelését rendelték el.*

*57/A. § (2) Életveszéllyel vagy súlyos kárral fenyegető helyzet veszélye miatt, továbbá közrendvédelmi, közbiztonsági, illetve törvényben meghatározott más fontos okból a szemle haladéktalanul megtartható.*

*(3) A szemle megtartása során - a tulajdonos értesítésével egyidejűleg - a szemletárgy birtokosa kötelezhető a szemletárgy felmutatására, illetve arra, hogy az ügyfelet a szemle helyszínére beengedje.”<sup>10</sup>*

Az ismertetett törvényi részletből is kitűnik, nincs konkrétan megfogalmazva, hogy mely események együttállásakor kell a baleset-helyszínelőnek közigazgatási eljárásban alkalmazott szemlét lefolytatnia.

Tulajdonképpen a közigazgatási eljárás keretein belül alkalmazott szemle egy afféle „szükségmegoldás”, melyre közlekedési balesettel kapcsolatban kizárólag akkor kerülhet sor, ha a baleset okozója életét veszíti a baleset során.

Ehhez a megoldáshoz az ORFK utasítás adja a háttérjogszabályt, melynek 27. pontja csupán az alábbi három eljárási formát teszi lehetővé:

*„Az összegyűjtött elsődleges adatokat értékelni kell abból a szempontból, hogy felmerül-e bűncselekmény vagy szabálysértés gyanúja, illetve történt-e rendkívüli halál. Amennyiben ezek közül valamelyik felmerül, úgy a helyszíni eljárást a baleset jogi minőségének megfelelően a büntetőeljárás, a szabálysértési eljárás, illetve a közigazgatási hatósági eljárás szabályai alapján kell lefolytatnia a helyszínelőnek, illetve a bizottságnak.”<sup>11</sup>*

---

<sup>10</sup> 2004. évi CXL. törvény, a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól, 57.§ (2)-(5) bekezdés és 57/A.§ (2)-(3) bekezdése

<sup>11</sup> 60/2010 (OT 34.) ORFK utasítás a közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól, 27. pont

Ebből adódik, hogy mivel az elhunytal szemben szabálysértési és büntetőeljárás nem alkalmazható, így szükségképpen közigazgatási eljárás indítására kényszerül a hatóság, melyet a vizsgálat végén szintén határozattal megszüntet – amennyiben megerősítést nyer az az alapos feltételezés, hogy az elhunyt a felelős a baleset okozásáért.

Ezért is nagyon fontos, hogy a helyszíni szemle gyakorlati végrehajtásában nem játszhat szerepet, hogy melyik eljárás keretein belül valósul meg, hiszen egy közigazgatási eljárás során megállapítást nyerhet, hogy mégsem a baleset során elhunyt személy a baleset okozója és szükségessé válik a büntetőeljárás megindítása, amely nem szenvedhet hátrányt egy „megengedőbb” helyszíni tevékenység miatt.

Szakdolgozatom következő részéből kiderül, hogy nincs olyan törvényi szintű jogszabály, amely részletesen leírná, meghatározná a helyszíni szemle lefolytatását és az azzal szemben támasztott követelményeket egy közlekedési balesetnél, kizárólag a lehetőségét biztosítja, illetve meghatározza, hogy szemle tartásának szükségessége esetén az érintettek kötelesek túrni, bizonyos feltételek fennállásakor elősegíteni a szemle végrehajtását.

#### **4. A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI BALESET ESETÉN KÖVETENDŐ RENDŐRI ELJÁRÁS ALAPFOGALMAI, AZ ELJÁRÓ RENDŐRHATÓSÁG KÖTELEZETTSÉGEI**

Mielőtt kitérek a különböző eljárásokban alkalmazott szemlék közös előírásaira, leszögezném, hogy a tévhitell ellentétben – sajnos egyre gyakrabban találkozom vele – nem kötelező minden közúti közlekedési balesetet bejelenteni a rendőrségre.

Az 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet (a továbbiakban KRESZ) az alábbiakat fogalmazza meg:

*„58. § (2) Ha a baleset halált vagy személyi sérülést okozott, a balesetről a rendőrhatóságot (a legközelebbi rendőrt) haladéktalanul értesíteni kell és a lehetőségekhez képest gondoskodni kell a nyomok megőrzéséről; a helyszínt csak az intézkedő rendőr engedélyével szabad elhagyni...”<sup>12</sup>*

A fentiek alapján megállapítható, hogy amennyiben kizárólag dologi kár keletkezett és a felek meg tudnak állapodni a felelősség kérdésében, szükségtelen a rendőrhatóság értesítése, ami felesleges várakozási időt és szankciót von maga után.

Mint az látható, sem a szabálysértési törvény, sem a KET, de még a Be. sem foglalkozik mélyrehatóan a szemle lefolytatásának részletes szabályozásával, amely a mai demokratikus és joggal átitatott világban nem egy lényegtelen körülmény, hiszen a szemle során tett megállapításoknak meg kell állniuk a helyüket, a további eljárás során segítséget, sőt, nem ritkán alapot kell adnia akár egy utólagos szakértői vizsgálathoz is!

Mindennek az alapja elsősorban, hogy a szemle végrehajtója átlássa, egyáltalán mi is a feladata, ehhez viszont néhány alapfogalom ismerete szükséges.

Elsődleges dolog, hogy a rendőr tudja, neki egyáltalán feladata a közlekedéssel, a közlekedési balesettel foglalkozni, melynek alapja az 1994. évi XXXIV. törvény, a Rendőrségről (a továbbiakban Rtv.)

---

<sup>12</sup> 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet, 58.§ (2) bekezdés

A törvény első szakasza rögtön magába foglalja mindhárom eljárás esetén a rendőri feladatok megjelenését:

*„1. § (2) A rendőrség az Alaptörvényben, az e törvényben és törvény felhatalmazása alapján más jogszabályban meghatározott bűnmegelőzési, bűnüldözési, államigazgatási és rendészeti feladatkörében:*

*1. általános bűnügyi nyomozó hatósági jogkört gyakorol, végzi a bűncselekmények megelőzését, megakadályozását és felderítését, valamint a bűncselekményből származó vagyon visszaszerzését,*

*2. szabálysértési hatósági jogkört gyakorol, közreműködik a szabálysértések megelőzésében és felderítésében,*

*4. közlekedési hatósági és rendészeti feladatokat lát el...”<sup>13</sup>*

Mivel szakdolgozatomban főként közúti közlekedési balesetekről van szó, fontos behatárolni, hogy mi is az a KÖZÚT, melynek megismeréséhez segítségül kell hívnunk a KRESZ 1. számú függelékét:

*„Út: a gyalogosok és a közúti járművek közlekedésére szolgáló közterület (közút), illetőleg magánterület (közforgalom előtt el nem zárt magánút).”<sup>14</sup>*

A függelék-részletből kiderül, hogy nemcsak a közúton bekövetkezett közlekedési balesetnél lehet szükség szemlélzésre, hanem olyan magánúton is, amely a közforgalom számára nyitott, erre tökéletes példa egy áruház parkolója.

Szükséges még tudni, hogy egyáltalán mi számít közúti közlekedési balesetnek, hiszen nem mindegy, hogy egy adott eseményt a rendőrség melyik szakága hajt végre – ha egyáltalán szükséges rendőri intézkedés.

---

<sup>13</sup> 1994. évi XXXIV. törvény, a Rendőrségről, 1.§ (2) bekezdés

<sup>14</sup> 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet, 1. számú függelék

A közúti közlekedési baleset fogalmát kizárólag a korábban már említett ORFK utasítás határozza meg a többi eljárási cselekménnyel és módszerrel együtt.

Az utasítás alkalmazásában közlekedési balesetnek az alábbi esemény minősül:

*„a legalább egy mozgó közúti-, vasúti-, vízi vagy légijármű, továbbá – a közúti közlekedés körében – állatot hajtó (vezető) személy részvételével vagy ilyen jármű mozgásából eredően bekövetkezett, általában a közlekedési szabályok szándékos vagy gondatlan megszegésével gondatlanságból, illetőleg vétlenül előidézett olyan váratlan esemény, amellyel ok-okozati összefüggésben egy vagy több személy meghalt, megsérült, vagy dologi kár keletkezett”*<sup>15</sup>

Az átlagembernek, ha közúti balesetről van szó, bizonyára járművek ütközése vagy esetleg gyalogos elütése jut az eszébe elsőként, azonban a meghatározásban megjelenik az állattal közlekedő, azt hajtó személy is.

Állatot hajtó (vezető) személy az, aki *„olyan állattal vesz részt a közlekedésben, amellyel közös haladásához – az állat testi adottsága (mérete, tömege, fizikai ereje) alapján – az állat irányítása elengedhetetlen”*<sup>16</sup>

Most, hogy már az út és a baleset fogalmát már ismerjük, el tudjuk dönteni, hogy egy adott baleset közúti-e (vagy közforgalom elől el nem zárt magánúton történt-e), illetve egyáltalán közlekedési baleset-e.

Fontos, hogy tisztában legyünk ezeken felül a helyszín fogalmával és tulajdonságaival is. Laikus megfogalmazásban a helyszín ott van, ahol tulajdonképpen a baleset történt, ahol a szemlét lefolytatjuk.

Szakmai szemmel helyszín mindaz a hely, ahol a nyomozás szempontjából a jelentőséggel bíró cselekmény lezajlott. Általános szabály szerint célszerű a cselekmény elkövetésével térben összefüggő egész komplexumot helyszínnek tekinteni és szemle alá vetni.

---

<sup>15</sup> 60/2010. (OT 34.) ORFK utasítás a közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól, 2. pont a)

<sup>16</sup> 60/2010. (OT 34.) ORFK utasítás a közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól, 2. pont k)

Ismertettem már a szemle okát (közúti közlekedési baleset), valamint a szemle helyét (közlekedési baleset helyszíne), most a helyszíni szemle meghatározása következik.

A helyszíni szemle kriminalisztikai fogalma szerint olyan nyomozási cselekmény, melynek a büntetőeljárás-jog által meghatározott alakiságok betartása mellett megfigyelik a helyszínen talált állapotot, helyzetet, körülményeket, felkutatják és oly módon rögzítik a nyomokat, nyomhordozókat, anyagmaradványokat, egyéb elváltozásokat és mindezek összefüggéseit, hogy a szemle eredményei a nyomozás számára olyan információkat, adatokat nyújtsanak, melyek a büntetőeljárás során bizonyítékká válhatnak, tényeket bizonyíthatnak és a valóságot érzékeltethetik.

Ahhoz, hogy a három eljárás közül ki tudjuk választani a megfelelőt, tudni kell különbségeket tenni a különböző kimenetelű közlekedési balesetek között.

Ehhez nyújt további segítséget az ORFK utasítás, melyet úgy is emlegetnek közlekedési körökben, mint a baleset-helyszínelők „bibliáját”.

Az utasítás megkülönböztet anyagi káros, könnyű sérüléssel járó, súlyos sérüléssel járó, halálos kimenetelű közlekedési balesetet, tömegszerencsétlenséget és halálos tömegszerencsétlenséget.

Anyagi káros balesetnek nevezzük a közlekedési balesetek legenyhébb típusát, melynek során kizárólag dologban keletkezik rongálódás, személyi sérülés nem történik.

Könnyű sérüléssel járó balesetnek nevezzük azt a közlekedési balesetet, amely során egy vagy több személy kizárólag 8 napon belüli gyógytartamú sérüléseket vagy betegséget szenvedett (könnyű testi sértés). Ennek megfelelően a súlyos sérüléssel járó közlekedési baleset kapcsán 8 napon túl gyógyuló sérülésről vagy betegségről beszélünk (súlyos testi sértés).

Tömegszerencsétlenségről akkor van szó, ha a közlekedési baleset következtében legalább egy személy súlyos testi sértést és legkevesebb kilenc másik személy könnyű testi sértést szenvedett el.

Halálos tömegszerencsétlenség helyszíne az a közlekedési baleset, melynek következtében legalább egy személy életét veszítette és minimum kilenc másik személy könnyű testi sértést szenvedett el. A tömegszerencsétlenség és a halálos tömegszerencsétlenség esetén az okozó sérülése nem számít bele a feltételként szabott számokba.

A közlekedési baleseteket is több csoportra lehet osztani aszerint, hogy milyen szabályozás vonatkozik az adott járműre és a közlekedés körülményeire.

Eszerint megkülönböztetünk **közúti, vasúti, légi és vízi** közlekedési balesetet.

A rendőrség az esetek nagy részében bejelentés alapján szerez tudomást a közúti közlekedési balesetekről (a továbbiakban balesetről), nagyon elenyésző számban fordul elő a saját észlelés alapján megindított eljárás.

A baleset bejelentése – mint minden más bejelentés – az új szabályozás szerint a megyék irányítása alatt álló Tevékenység Irányító Központ (TIK) ügyeleteséhez fut be a segélyhívó számok tárcsázása után. A bejelentés során az azt fogadó a bejelentő által adott információk alapján tisztázza az esemény helyét és vélhető kimenetelét, hogy lehetőség szerint azonnal meg lehessen állapítani a hatáskört és az illetékességet a különböző helyi rendőri szervek közül.

Amennyiben a balesetről az érintett járművezető vagy járművezetők egyike tesz bejelentést, az ügyeletes felhívja a figyelmét, hogy a KRESZ 58.§-ban foglaltaknak megfelelően cselekedjen a rendőrhatalóság megérkezéséig, tehát köteles a helyszínen maradni és szükség esetén segítséget nyújtani a személyi sérülést szenvedőknek, illetőleg veszélyben lévőeknek és gondoskodni a további balesetek elkerüléséről.

Gondoskodnia kell még – a lehetőségekhez képest – a forgalom zavartalanságáról is, azonban gyakori probléma, hogy a felek félreállnak teljesen az útról, ezzel megnehezítve a helyszíni szemlét végrehajtó rendőr nyomkereső és -rögzítő munkáját, sőt előfordul a nyomok teljes tönkrététele, megsemmisítése (a „zavartalanná” vált forgalom összejárja a fékezési nyomokat, míg az teljesen értelmezhetlenné válik, esetleg el is tűnik).

Az ügyeletes a bejelentés fogadása és a bejelentő „eligazítása” után a rendelkezésre álló adatokat mérlegeli, majd gondoskodik az intézkedésre jogosult rendőr helyszínre történő irányításáról vagy indokolt esetben helyszínbiztosító rendőr helyszínre küldéséről.

Amennyiben az esemény miatt autópálya, autóút, főközlekedési út, illetve kiemelt jelentőségű vízi, vasúti pálya-szakasz elzáródott vagy az intézkedés során le kell zárni, az ügyeletes értesíti az ORFK (Országos Rendőr-főkapitányság) Főügyeletét és a közlekedési útvonal vagy pálya kezelőjét.

Mint már említettem, büntetőeljárás indításakor nem minden esetben kötelező értesíteni az ügyészt, azonban a több ember halálát okozó vagy tömegszerencsétlenséget előidéző közlekedési bűncselekmények gyanúja esetén – az ügyész helyszíni részvételének

biztosítása érdekében – haladéktalanul értesíti a hatáskörrel és illetékességgel rendelkező ügyészséget.

Gyakran előfordul, hogy a balesettel érintett felek elhagyják a helyszínt – általában azért, mert meg tudnak egyezni és később kiderül, hogy valaki személyi sérülést szenvedett, néha pedig azért, mert az egyikük nem áll meg a baleset után és a másik fél utána megy megállítani.

Ebben az esetben a személyi és tárgyi bizonyítékok beszerzése érdekében, illetve ha a késedelem az eljárás eredményességét veszélyeztetni – az ügyeletes intézkedik szemle megtartásáról. Más esetben a bejelentésről jegyzőkönyvet kell felvenni, azonban ez az értesítési kötelezettséget (pl. az ügyészség felé) nem érinti, azok továbbra is fennállnak.

Az ORFK utasítás részletesen meghatározza a helyszínt biztosító és a baleset-helyszínelő rendőr (a továbbiakban intézkedő rendőr) feladatait, mely rendkívül széles körű. Ide tartozik a sérültek orvosi ellátásáról történő intézkedés, szakszerű elsősegély, a további baleset bekövetkezésének elhárítása, amelyhez hozzá tartozik a helyszín kijelölése, meghatározása, biztosítása és annak megfelelő távolságból történő észlelhetőségével kapcsolatos intézkedés, illetve terelőút megválasztása. Feladataink közé tartozik az ismeretlen részesekre vonatkozó adatok gyűjtése, illetve amennyiben lehetséges a forrónyomon üldözés, annak haladéktalan megkezdése, a szükséges rendőri erő helyszínre történő vezénylése.

Terhel bennünket továbbá tájékozási (a kriminalisztika alapkérdéseit kiegészítve) és jelentési kötelezettség is a tett megállapításokról és intézkedésekről az ügyelet és az esetlegesen kérkező szemlebizottság vezetője felé.

Az ORFK utasítás általános szabályozása meghatározza azokat az eseteket, amelyek során baleset-helyszínelőnek kell a szemlét végrehajtania. Ilyen eset, mikor a baleset feltételezett okozója magatartásával bűncselekményt valósít meg vagy a baleset személyi sérülést, esetleg rendkívüli halált okoz.

Célszerű minden balesetet a helyszínelő állomány szaktudására bízni, azonban előfordulhatnak olyan szituációk, mikor erre nincs lehetőség (pl.: egyszerre több helyen több baleset történik), ekkor az utasítás megengedi más egyenruhás (lehetőleg közlekedésrendészeti szakterületről) közterületi állomány bevonását is.

Ehhez azonban három feltételnek kell teljesülnie:

- kizárólagosan dologi kár keletkezése
- a cselekmény szabálysértésnek minősül
- kivételesen nagy szolgálati leterheltség esetén a késedelem elkerülése érdekében szükséges

Fentiekből is látszik, az utasítás arra törekszik, hogy minden balesetet szakképzett állomány hajtson végre.

Szélsőséges esetben előfordulhat egyszerre több olyan cselekmény, ahová a szabályzat helyszínelő kirendelését teszi kötelezővé, olyankor a gyakorlat szerint az ügyelet egy másik helyi szervezettől (pl. a szomszédos rendőrkapitányságról) kér baleset-helyszínelőt segítségül.

Az utasítás 18. pontja meghatározza azon személyek körét, akiknek balesetének helyszínén minden esetben baleset-helyszínelőnek kell lefolytatnia a szemlét.

Ilyen személyek a köztársasági elnök, az Országgyűlés elnöke, az országgyűlési képviselők, az európai parlamenti képviselők, országgyűlési biztos, az Állami Számvevőszék elnöke és alelnökei, az Alkotmánybíróság bírása, a legfőbb ügyész, a Kúria elnöke, aki bíró vagy ügyész, a diplomáciai vagy nemzetközi jogon alapuló egyéb mentességet élvező személy, a Kormány tagja és aki államközi szerződés alapján Magyarországon tartózkodó idegen haderő tagja.

Ezek közé a személyek közé tartozik még az ORFK, a területi szervek, a rendőrkapitányság vagy a határrendészeti kirendeltség osztály-, vagy ennél magasabb beosztású vezetője, illetve „gumiszabály”, hogy annál a balesetnél, amelynél az előljáró erre utasítást ad.

A befolyásolás elkerülése, illetve a pártatlanság, elfogulatlanság és tárgyilagosság megőrzése érdekében további előírás, hogy amennyiben megyei (ide tartozik a budapesti) főkapitány, annak helyettese, valamint a területi szervek közlekedésrendészeti osztályvezetője vagy főosztályvezetője a baleset résztvevője, a helyszíni eljárást egy másik (szomszédos) rendőr-főkapitánysághoz tartozó rendőri szervnek kell lefolytatnia.

Ugyanezen okokból, ha a baleset érintettje a baleset miatti helyszíni eljárásra kötelezett rendőri szervezeti egység állományába tartozó rendőr, a helyszíni eljárást a megyei főkapitányság egy másik rendőrkapitányságának kell lefolytatnia.

A fent leírtak betartása kötelező érvényű, függetlenül attól, hogy az érintett személy szolgálatban vagy szolgálaton kívül van.

## 5. A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI BALESET HELYSZÍNI SZEMLÉJE SORÁN KÖVETENDŐ ELJÁRÁS, A RÖGZÍTENDŐ ADATOK, NYOMOK KÖRE ÉS GYAKORLATI PÉLDÁK

A baleset-helyszínelő balesettel kapcsolatos első feladata, hogy a bejelentést követően a legrövidebb időn belül kivonuljon a helyszínre és megkezdje a körülmények tisztázását, mely során gyorsan, pontosan, szakszerűen, rekonstruálhatóan és hitelesen kell lefolytatni a helyszínen az eljárást.

Magát a helyszínt térbeni elhelyezkedés szerint, mint komplexumot három részre lehet osztani: egyrészt lehet maga a szűkebb értelemben vett helyszín (pl. lakás), tágítva kissé a kört megjelenik a helyszín szűkebb környezete (pl. az udvar), illetve a helyszín tágabb környéke (pl. az érkezés, távozás útvonala, a várakozás helye).

A helyszín tovább csoportosítva a megtalálási vagy „feltalálási” helyzetétől függően lehet: valódi helyszín (eredeti állapot a cselekmény befejezését követően), változtatott (a felek félreálltak járműveikkel), koholt (korábban gyakori volt a biztosítási csalások során létrehozott „hamis” helyszín, amelyet balesetként állítottak be), többes vagy tagolt helyszín (egy egész járműoszlop visszapillantó tükréit letörte egy előző jármű), illetve mozgó vagy élő (jármű kiégett és a helyszín folyamatosan változik).

Az ORFK utasítás 26. pontja meghatározza, hogy a helyszínen a felvilágosítás kérés keretén belül miről kell pontosan tájékozódni.

*„26. A helyszínre érkezést követően a Rendőrségről szóló törvény (a továbbiakban: Rtv.) alapján felvilágosítás kérés keretében tájékozódni kell a következőkről:*

- a) hol, mikor, hogyan, miért történt a baleset,*
- b) kik a résztvevői és milyen minőségben (járművezető, utas, gyalogos stb.),*
- c) a sérült (elhunyt) személyek száma, a sérülés mértéke,*
- d) mely járművekkel vettek részt az eseményben,*
- e) a helyszínen történt-e valamilyen változás vagy változtatás, amennyiben történt, mi változott, mit változtattak meg, és azt ki, mikor és milyen okból tette.”<sup>17</sup>*

---

<sup>17</sup> 60/2010. (OT 34.) ORFK utasítás a közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól, 26. pont

A tájékozódással kapcsolatosan említeném meg – mivel befolyásolhatja az indítandó eljárás fajtáját - a részesek ittasságának és vezetésre káros befolyásoltságának ellenőrzését. Célszerű az elsődleges feladatok közé venni ezt a vizsgálatot, hiszen minél több idő telik el az alkoholfogyasztás óta, annál inkább fennáll a bizonyítás akadályozottságának a veszélye.

Ha sérült személy esetén a véralkohol-vizsgálathoz szükséges mintavétel megghiúsul (Pl. a sérült állapota, orvosi ellátása miatt), azonnal intézkedni kell az orvosi ellátás során vett vérminták – orvosi célú felhasználását követő – lefoglalására.

Az így összegyűjtött elsődleges adatokat értékelni kell, hogy felmerül-e szabálysértés vagy bűncselekmény gyanúja, illetve történt-e rendkívüli halál. Ha ezek közül valamelyik felmerül, a helyszínelőnek vagy a bizottságnak a helyszíni eljárást a baleset jogi minőségének megfelelően kell lefolytatni a szabálysértési eljárás, a büntetőeljárás vagy a közigazgatási hatósági eljárás szabályai alapján.

A szabálysértési eljárás annyiban tér el a másik két eljárástól, hogy amennyiben kizárólagosan dologi kár keletkezett, illetve egyik fél részéről sem állapítható meg bűncselekmény elkövetése és a feltételezett okozó elismeri a felelősségét a baleset okozásáért, vele szemben helye van azonnal jogerőre emelkedő helyszíni bírság vagy figyelmeztetés alkalmazására. Ezekben az esetekben az utasítás olyan engedményeket tesz, hogy elegendő a tett intézkedésekről és megállapításokról egy jelentés elkészítése, melyhez csatolni kell a helyszínen készült helyszínrajz-vázlatot és a fényképfelvételekből álló mellékletet.

Ha a balesettel kapcsolatban bűncselekmény gyanúja vagy rendkívüli halál lehetősége merül fel, kötelező büntetőeljárás vagy közigazgatási eljárás keretein belül helyszíni szemlét végrehajtani, melyről jegyzőkönyv, a felkutatott nyomokról, elváltozásokról és anyagmaradványokról fényképmelléklet (3. számú melléklete), helyszínrajz-vázlat és később 1:200 méretarányú helyszínrajz (4. számú melléklet) készül. A szemle bemutatásától kis kitérő ugyan, de itt szeretném megjegyezni, hogy bizonyos bűncselekmények elkövetése esetén az ORFK utasítás az eljárás még szakszerűbb és ellenőrzöttebb lefolytatása érdekében a baleset-helyszínelő személyét bizottságvezetővel (és vele együtt bizottsággal) erősíti meg.

Az utasítás 33. pontja határozza meg azokat az eseteket, mikor nem elégséges a helyszínelő által fogatosított szemle és azt szemlebizottságnak kell végrehajtani.

„33. A baleset miatt szükséges szemlét bizottságnak kell végrehajtania:

- a) ha a baleset maradandó fogyatékoságot, tömegszerencsétlenséget vagy halált okozott,
- b) olyan, a Btk. által háromévi szabadságvesztésnél súlyosabb büntetéssel fenyegetett bűncselekmény gyanúja merül fel,
- c) az előjáró - a baleset jelentőségére, az elvégzendő feladat mértékére vagy összetettségére tekintettel – erre utasítást ad”<sup>18</sup>

A szemle irányítását a bizottság vezetője végzi, ő a felelős a szemle jog- és szakszerű lefolytatásáért, a bizottság tagjainak közreműködésével látja el feladatait.

Az utasítás szerint bizottságvezetői feladatokat a baleset helye szerint illetékes, hatáskörrel rendelkező rendőri szerv közlekedésrendészeti szerv egységének, szervezeti elem vezetője (ez a mi esetünkben a közlekedésrendészeti osztályvezető) vagy a szervezeti elem állományába tartozó tiszti rendfokozatú vagy vizsgáló beosztású személy láthatja el. Amennyiben ez nem megoldható, akkor a bizottságvezetői feladatokat elláthatja a rendőri szerv állományába tartozó egyéb vezető beosztású személy, illetve autópálya alosztályok esetén a szolgálatparancsnok.

Ez alól kivétel, ha az ügyész veszi át a bizottság vezetését. Ettől eltérni csak abban az esetben lehet, ha a késedelem elháríthatatlan kárral vagy veszéllyel járna.

A bizottság munkájában részt vehetnek, segíthetnek „civil” személyek is, ilyen a hatósági tanú, a szakértő, a szaktanácsadó, vagy döntése alapján az ügyész.

---

<sup>18</sup> 60/2010. (OT 34.) ORFK utasítás a közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól, 33. pont

Bizottságvezető hiányában a baleset-helyszínelő a felelős a szemle jog- és szakszerű végrehajtásáért. Az ORFK utasítás 37. pontja számára előírja a jogi szabályok és kriminalisztikai elvek gyakorlati érvényesítését, a rendszeresített technikai eszközök alkalmazását, az ittasság ellenőrzésével és bizonyításával kapcsolatos feladatok ellátását, a szemle tervszerű végrehajtását, a nyomok és anyagmaradványok felkutatását és rögzítését, a tárgyi bizonyítékok lefoglalását (visszatartását), valamint azok szakszerű és hiteles csomagolását, a baleset ismeretlen résztvevőinek felkutatását elősegítő intézkedések megtételét. Jogában áll szükség esetén szakértő vagy szaktanácsadó kirendelése és a bizottság munkájába történő bevezetésére.

Kötelezettségei közé tartozik az eljárási cselekmény jegyzőkönyvének és mellékleteinek pontos, hiteles elkészítése vagy elkészíttetése és ellenőrzése, a baleset részeseinek és tanúinak meghallgatása vagy az erre irányuló intézkedés megtétele, illetve együttműködni a baleset következményeinek felszámolásában, elhárításában segédkező a társzervekkel (pl. mentőszolgálat, tűzoltóság). A baleset-helyszínelő felelőssége, hogy a baleset során megsérült személyek vagy felügyelet nélkül maradt, esetleg intézkedésre képtelenné vált személyek hozzátartozóinak kiértesítéséről gondoskodni, illetve az ő jogában áll engedélyezni a helyszínrre történő belépést és az onnan való eltávozást.

Túlozva szokták emlegetni a fiatalok okítására, hogy a baleset-helyszínelő a baleset helyszínén „élet és halál ura”.

Visszatérve a helyszíni szemle jelentőségére, a helyszínen talált állapotot, egymáshoz szervesen és törvényszerűen kapcsolódó változások, tükröződések megjelenését a legnagyobb pontossággal felmérve oksági összefüggéseiben rögzíti.

A helyszíni szemle általában az adott bűncselekmény felderítésének a kiinduló pontja.

A helyszín tartalmazza mindazokat az elváltozásokat, amelyek az elkövetés ideje alatt keletkeztek. Az ott lévő nyomokban visszatükröződik a múltbeli történés, így válik az megismerés forrásává. A helyszíni szemle elsődleges célja a bűncselekmények nyomainak felkutatása, rögzítése és vizsgálata, ebben a tekintetben nagyon fontos, hogy minden az ügygel kapcsolatos releváns információt begyűjtsünk, hiszen miután a helyszínről eljövünk, már soha többé nem lesz rá lehetőségünk.

A helyszíni szemlére általában jellemző, hogy halasztást nem tűrő, helyettesíthetetlen és eredeti formájában megismételhetetlen eljárási cselekmény, melynek elsődleges célja a bűncselekmények nyomainak felkutatása, rögzítése és vizsgálata, melynek során kiemelt figyelmet fordítani a szemle hitelességére, későbbi felhasználhatóságára a további eljárások során.

Minden helyszínen tett megállapítást és intézkedést jegyzőkönyvben kell rögzíteni.

A jegyzőkönyv tartalmának pontokba szedését most mellőzném, hiszen megtekinthetők a szakdolgozatom 1. számú mellékletét képező „Jegyzőkönyv a közúti közlekedési baleset helyszínén végzett szeméről” nyomtatványon.

### **5.1. A helyszíni szemle statikus, összképrögzítő szakasza**

A szemlét hagyományosan két részre osztjuk, ami a statikus és a dinamikus szakasz. Ezeket sokszor úgy is szokták nevezni, hogy összképrögzítő és nyomkereső szakasz.

Az első fázis a statikus szakasz, feladata az összképi rögzítés, a helyszín adott állapotának és összefüggéseinek feltárása és rögzítése (jelszava: „semmit sem érinteni”).

Feltétlenül tisztázni kell, hogy a helyszín milyen fajtájú, hogy valódi, megváltoztatott, esetleg beállított (koholt), egy vagy több helyszínen történt-e a cselekmény vagy mozgó helyszínről van szó.

Nyugalmi állapotban vizsgáljuk a szemletárgyakat, külső megjelenésüket, egymáshoz viszonyított távolságukat, helyzetüket, a szabad szemmel látható nyomokat és elváltozásokat, ezeket rögzítjük jegyzőkönyvben leírással, (színes) fényképfelvételekkel, valamint ezzel egy időben helyszínrajz-vázlat készítésével, ez közül is elsősorban a fényképfelvételek rögzítése a legjellemzőbb és legmegfelelőbb rögzítési mód, ez jár a legkevesebb (a semmivel egyenlő) változtatással.

A fényképfelvételek elkészítésének is megvannak a speciális szabályai, melyeket az utasítás 78. pontja határoz meg.

„78. A helyszín állapotának és a baleset következményeinek rögzítése során az alábbi színes képfelvételeket kell elkészíteni:

- a) a baleset részeseinek (vezető, járművezető, gyalogosok) haladási irányából, a helyszín felé közelítve, változó távolságból, valamint a haladási iránnyal ellentétes irányból,
- b) a helyszín tágabb környezetéről áttekintő (vonal- vagy körpanoráma) képsorozat,
- c) közeli és közvetlen közeli felvételek az ütközés (elütés) helyéről, a feltalált elváltozásokról, nyomokról (sodródási, csúszási, fékezési, vonszolási, ujj-tenyérszempont),
- d) a járművek helyzetéről, rongálódásairól, utas- és rakteréről, a világító-, jelző- és biztonsági berendezéseinek meglétéről és állapotáról (működőképességéről), a kapcsolók helyzetéről, a vezetőülés beállításáról, a gumiabroncsok állapotáról, a futófelület profilmélységéről,
- e) leszakadt vagy személysérülést okozó alkatrészekről, tartozékokról,
- f) az elhunyt személyről, illetve feltalálási helyéről, a sérült vagy olyan személyről, akinek a baleset következtében szükségszerűen sérülést kellett volna szenvednie,
- g) a hátramaradt értékekről.”<sup>19</sup>

Ezen felül a felvételekkel be kell mutatni az út vonalvezetését, felépítését, részeit (forgalmi sáv, leálló sáv, útpadka, stb.), forgalmi rendjét, valamint az alkalmazandó közlekedési szabályt meghatározó jelzéseket (forgalomirányító személy, jelzőtábla)

Ha a baleset során jelentőséggel bír az a körülmény, hogy a baleset tanúja honnan észlelte az eseményeket, felvételt kell készíteni arról, hogy a tanú hogyan láthatta tartózkodási helyéről a baleset körülményeit.

Sikerrel kecsegtető módszer lehet a helyszínt jogellenesen elhagyó ismeretlen személy kilétének megismerésére, ha a közelben kíváncsiskodó személyekről készítünk fényképfelvételt. Ha a technikai eszközök adottak, a helyszínről videofelvételt is lehet készíteni a fenti szabályok megtartásával

---

<sup>19</sup> 60/2010. (OT 34.) ORFK utasítás a közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól, 78. pont

A statikus szakaszban mód nyílik a további nyomrögzítő eszközök meghatározására, a további helyszíni munka megtervezésére. Olyan dokumentációt kell készíteni, hogy a helyszínt annak alapján bármikor teljességgel rekonstruálni lehessen.

## **5.2. A helyszíni szemle dinamikus, nyomkereső szakasza**

A helyszíni szemle dinamikus szakasza a helyszín tervszerű, módszeres, alapos, aprólékos, részletes és szakszerű átkutatásából tevődik össze. Itt a szemletárgyak az eredeti helyzetükből kimozdítva kerülnek vizsgálatra, ez a nyomkereső szakasz.

A szemle e szakaszában fel kell kutatni, vizsgálni és rögzíteni kell a helyszínen lévő valamennyi olyan nyomot (pl. fékezési nyom), elváltozást és rongálódást (pl. járművek karosszériáján keletkezett horpadás alakja, nagysága, elhelyezkedése), illetve anyagmaradványt (pl. leesett alkatrészek, festékfelkenődés és -leválás), amelynek az ott történt cselekménnyel kapcsolatban jelentősége van, vagy jelentősége lehet.

A helyszíni nyomkutatás legalapvetőbb kritériuma, hogy az egyes nyomok felkutatása, vagy rögzítése érdekében alkalmazott eszközök, módszerek és eljárások ne vezessenek a bizonyítás során felhasználható nyomok megsemmisüléséhez.

Ezen felül tisztázni kell ezeknek a keletkezési körülményeit és a baleseti összképbe való illeszkedését.

### **5.2.1. Járműnyomok**

A közlekedési balesetek esetében a leggyakrabban rögzített nyomok a járművek által hagyott nyomok, ezek lehetnek térfogati és felületi nyomok. Általában réteg-lerakódási, de esetenként réteg-leválási nyom keletkezik.

A keréknyom alapján sok következtetést lehet levonni, így különösen nagy jelentősége van a helyszíni szemle során a féknyom pontos rögzítésének.

Az emberi, vagy állati erővel vont járművek haladási irányának megállapításához az egyidejűleg keletkezett emberi, vagy állati nyomok és a keréknyomok adhatnak segítséget.

Gépi meghajtású járműveknél egyes esetekben a kerekek gumiabroncsának rajzolata, annak lenyomata adhat felvilágosítást a haladási irányról. A forgó kerekek okozta nyomban a talajrészecskék elhelyezkedése is támpontot adhat, a kerekek által összepréselt anyagrészecskék fűrészfogszerűen helyezkednek el. A fogak laposabb része mutat a haladás irányába. Folyékony vagy laza szerkezetű anyagon áthaladó kerék szennyeződött része fokozatosan halványodó lenyomatot fog hagyni. A nyom halványodása utal a haladás irányára. Előzésnél, forduláskor az első keréknyom görbülete nagyobb a hátsó kerekek nyomának görbületénél. A forduláskor és kitérésnél a két nyomvonal által bezárt szög nagyobb, mint a befejezettnél. Az úttesten fekvő faág, ha azon jármű kereke halad át, ék alakban törik el, az ék nyitott része mutat a haladás irányába. A járműről lecsöpögő folyadék ovális alakja a menetiránynak megfelelően keskenyedik. Erőteljes fékezésnél a fékezési nyom előbb halványan, majd mind erősebben látszik, a legerősebben a megállásnál lesz látható, amikor a csúszás miatt felforrósodott gumiréteg rávulkanizálódik az út felületére (blokkoló fékezés).

Lényeges, hogy a féknyom az úttest mely részén helyezkedik el. A fékút hosszából és minőségéből a jármű fékezés előtti sebességére, a gépjárművezető cselekvési idejére, közvetve a veszélyhelyzet kialakulására lehet következtetni.

A járművek fajtájára is következtetünk a keréknyomból. A járműfajta megállapítása (szekér, gépkocsi, motorkerékpár, mezőgazdasági vontató) általában nem okoz gondot, a típus megállapítása már bonyolultabb feladat.

A típusra következtetni lehet a keréknyomok számából, a nyomok egymástól való távolságából, a nyomok szélességéből, a futófelület rajzolatából, a gumiabroncs kerületének hosszából, egyedi azonosítást tesz lehetővé a gumiban lévő hiba, vagy foltozás nyoma.

A keréknyomok visszatükrözik a gépjármű mozgását. Ennek alapján az alábbi fajtaikat különböztetjük meg:

- gördülő nyom: folyamatos haladás közben jön létre. Kedvező talajviszonyok mellett e nyomokban tükröződnek legtisztábban a gumiabroncsok alakbeli és felületi sajátosságai, amelyek adott esetben azonosításra is alkalmasak lehetnek.
- guruló féknyom: haladó, de fékezett jármű esetén keletkezik. Ebben az esetben lehet a gépjármű lassulása a maximális. Az útfelületen ez a nyom halványan látszik, nehezen észlelhető, a gumiabroncs mintázata eltorzulva, de még fellelhető. A blokkolásgátlóval (ABS) felszerelt gépjárművek esetén ilyen jellegű nyommal találkozhatunk.
- blokkolási nyom: állóra fékezett kerekek esetén keletkezik. A nagy sebességgel haladó gépkocsi blokkolásakor az álló gumiabroncs útfelülettel érintkező része a súrlódás miatt felhevül, képlékennyé válik és az abroncs e képlékeny része rétegekben leválk. Ez jellegzetes nyomot hagy, szilárd egyenletes burkolatú úton a gumiabroncs szélességének megfelelő sötét csík formájában jelenik meg. Ebben az esetben a futófelület mintázata nem ismerhető fel.

A guruló féknyom és a blokkolási nyom nyújt támpontot a műszaki szakértőnek a jármű baleset előtti sebességének kiszámítására. Ehhez a szemle során a jegyzőkönyvben rögzíteni kell a féknyom hosszúságán és minőségén kívül az úttest burkolatának jellegét, állapotát, az időjárási tényezőket, a jármű tömegét, a fékezett kerekek számát, stb.

A féknyom egyértelmű bizonyítéka annak, hogy a jármű vezetője felismerte a veszélyhelyzetet. Közlekedési balesetek helyszínén jelentősége van a féknyom hiányának is, ebben az esetben vizsgálni kell, hogy a járművezető mulasztott el fékezni, vagy a jármű fékrendszerének van olyan hibája, amely a balesettel ok-okozati összefüggésbe hozható (ilyen információ felmerülése esetén a járművet a későbbi műszaki szakértős vizsgálat céljából le kell foglalni, el kell szállíttatni).

Ún. „laposfutási nyom” keletkezik akkor, ha a gumiabroncsból a levegő elszökik. Az ilyen nyomot fel lehet ismerni, mert a nyom kiszélesedik és megjelenik az úttesten az abroncs oldalsó felületének nyoma (karcnyom), sőt még az oldalán lévő felirat másolata is. A farolási nyom akkor keletkezik, ha az előre haladó jármű egyidejűleg oldalirányba is kitér. Ennek oka lehet hirtelen kormánymozdulat, nagy sebességű kanyarodás, meghibásodott fékrendszer, stb.

A lakott területen kívül történt közlekedési baleseteknél gyakori a gépjárművek gumiabroncs meghibásodása, emiatt igen fontos és speciális szakértői feladat annak megállapítása, hogy a gumiabroncs (köpeny) meghibásodása volt-e a baleset oka, vagy csupán annak a következménye lett.

Sajnálatos módon a területünkön évről évre történnek éjszaka lakott területen kívül gyalogos, ill. kerékpáros elütések, melyek oka szinte minden esetben a gyalogos vagy kerékpáros kivilágítatlansága.

Ezeknél a baleseteknél nagyon oda kell figyelnünk, hiszen a kulcskérdés az ütközési pont magtalálása, ennek pontos meghatározásán és rögzítésén áll vagy bukik a gépjárművezető felelőssége. Ezek a balesetek sok esetben végződnek a gyalogos vagy kerékpáros halálával, de minimum a súlyos sérülésével, mivel lakott területen kívül a nagy sebesség miatt, éjszaka tetézve a rossz látási viszonyokkal, nagy és végzetes balesetek történnek.

Abban az esetben, ha a jármű fel van szerelve elektronikus menetregisztráló készülékkel, intézkedni kell a rögzített adatok letöltéséről, amennyiben ez nem kivitelezhető, akkor a rögzített adatok megőrzésének kötelezésére.

Főként éjszaka vagy korlátozott látási viszonyok között van jelentősége annak, hogy a járművek ki voltak-e világítva. Ha a jármű műszaki vizsgálata során megállapítást nyert, hogy izzólámpával ellátott világító- és jelzőberendezése van és a lámpabúra vagy a foglalat nem ép, a működés ellenőrzése előtt az izzót el kell távolítani. Ebben az esetben az izzólámpát le kell foglalni, vissza kell tartani, hiszen szakértői vizsgálattal megállapítható, hogy a berendezés működött-e a baleset előtt vagy sem.

#### **5.2.2. Emberi nyomok (ujj-, tenyér- és egyéb, ruházat által nem fedett emberi bőrfelületek nyomai)**

A fent említetteken túl az ujj, tenyér, egyéb testrész lenyomatok kutatása és rögzítése elsősorban akkor szükséges, ha azt kell bizonyítanunk, hogy ki vezette a járművet. Jelentősége lehet e nyomoknak abban az esetben is, ha gyalogos-elütés történt.

A gyalogos fedetlen testrésze által a járművön hagyott nyom bizonyítja az elütés tényét és utal a jármű és a gyalogos ütközéskori helyzetére.

A közúti gépjármű okozta baleset a sértett helyzetétől függően lehet:

- elütés, amikor a sértett az eseménykor függőleges helyzetben volt
- gázolás, amikor a sértett a jármű előtt feküdt
- elütés és gázolás együttesen, amikor a sértett a továbbhaladó jármű elé zuhanva gázolást is szenved

Igen elterjedt módszer az ujj-, tenyér-, valamint csúszási és eszköznyomok kutatása során az ún. surlófénnyel történő keresés. Előfordult olyan eset, hogy egy lakott területen kívül történt helyszínelés során akkor lett felfedezhető egy motorkerékpár sodródási nyoma, amikor szürkületkor a nap megfelelő szöget zárt be az úttesttel.

Emberi bőrfelületek nyomait a fent említett módon történő kutatás után a különféle krimináltechnikai porozásos módszerekkel tehetjük láthatóvá, majd fölira rögzíthetjük. Ha cselekmény bizonyítása, az elkövető felkutatása megkívánja, akkor rögzíthetünk a járműből vagy környezetéből DNS mintát (pl. hajmintát az összetört szélvédő üvegéről vagy vérmintát), az ülésről pedig szagmintát vehetünk.

Mivel elsődleges fontosságú a helyszínen található nyomok és anyagmaradványok szakszerű és hiteles biztosítása a későbbi eljáráshoz és vizsgálatokhoz, ezért az ujj-, szag- és egyéb nyomok rögzítésében az ebben nagyobb gyakorlattal rendelkező bűnügyi állomány az ORFK utasítás értelmében köteles segítséget nyújtani.

Ez a segítségadás azonban oda-vissza működik, hiszen abban az esetben, ha közlekedési útvonalon vagy annak közelében talált holttesten vagy öntudatlan állapotban lévő sérült személyen a vizsgálatot végző orvos balesetre utaló sérülést (nyomot) nem valószínűsít és a helyszín adatai nem utalnak közlekedési balesetre (tehát nincs olyan körülmény a helyszínen és közelében, ami balesetre utalna), a helyszíni eljárást a bűnügyi szolgálat köteles lefolytatni. Ebben az eljárásban a közlekedésrendészeti szolgálat a sajátos közlekedési ismereteket igénylő tevékenységgel kapcsolatban nyújt segítséget.

Amikor a jármű a sértettet elüti, az érintkezés helyén keletkezik az elsődleges ütközési nyom. Ez általában nem súlyos és álló személynél a testen való elhelyezkedése jellemző. Ütközés alkalmával a testhez csapódik a jármű elülső részének valamelyik kiálló része (Pl. lámpa, lökhárító, stb.), amely a jármű típusától függően a járműre jellemző magasságban van.

Ennek megfelelően a talp síkjától bizonyos magasságra, többnyire az alsó végtagokon, deréktájon, vagy fartájon, gyermek esetén a törzsön vagy esetleg feljebb típusos sérülést, hámzúzódást, vérbeszűrődést okoz. A lábszáron ék alakú törés keletkezhet.

Minden további sérülés másodlagos, ennek során leggyakrabban ütődési sérülések keletkeznek, amikor a jármű mozgási energiájának jelentős része a sértettre tevődik át, aki ennek hatására ívben kirepül, kemény tompa tárgyhöz, általában a talajhoz csapódik.

Típusos hogy a sértett rázuhan a még továbbhaladó gépkocsi motorházára, szélvédőjére, valamelyik tetőoszlopra, vagy akár teljesen átesik a járművön.

Az ily módon keletkezett ütődési sérülések mindig nagyon súlyosak, koponyatörés, nyílt végtagtörések, gerincsérülések, belső zúzódások keletkeznek.

Az elsődleges és másodlagos sérülések elhelyezkedése, jellege, iránya mind nagyon fontos adat, amely segítségével a balesetet okozó jármű jellegére, magasságára, sebességére, irányára, stb. utaló adatokat kapunk, amely a bizonyítás során kiemelt jelentőséggel bír.

Gázoláskor a jármű egy vagy több kereke átgördül a testen. Elsődleges gázolásról akkor beszélünk, ha elütés nem történt, a sértett a jármű előtt eleve fekvő helyzetben volt (pl. fekvő ittas állapotban lévő személy).

Másodlagos gázolás akkor keletkezik, ha az elütés miatt az útra zuhant személyen halad át a kerék. A kerék futófelületének mintázata jellegzetes nyomot hagy a sértett ruházatán, egyes esetekben a bőrfelületen. Az ilyen módon keletkezett nyomok szerencsés esetben olyan minőségben jelennek meg, hogy alkalmasak a gépjármű kerék azonosítására. Gázoláskor típusos „nyúzódásos” sérülések keletkeznek a bőrön.

Törzsön való áthaladás esetén a bőrfelület zúzódása mellett igen súlyos belső sérülések keletkeznek.

A fenti nyomok felderítése és rögzítése érdekében is lényeges, hogy fényképfelvételeket készítsünk az elhunyt személyről, még ha találkozunk olyan ügyészi véleménnyel, hogy ezzel kegyeleti jogokat sértünk.

Kerékpáron közlekedő személy a haladási irányával megegyező irányból történő elütése következtében a farpofákon és a combok belső felszínén olyan jellegű sérüléseket szenved az erőbehatástól és a kerékpár nyergétől, amely egyértelműen igazolja kérdéses esetben, hogy a sértett kerékpározott.

Az ütközés következtében az erőbehatás talajtól mért magassága függvényében ívben előre zuhan (vízszintes hajítás), és súlyos fejsérülést szenved, illetve ha kisebb magasságból és nagyobb energiával történik az elütés, a tehetetlenség következtében az elütő gépjárműre, esetleg azt érintve mögé zuhan a talajra.

Az ilyen balesetekre születet a Kúria egyik határozata, mely szerint, ha lakott területen kívül kivilágítatlanul közlekedik éjszaka vagy korlátozott látási viszonyok között a kerékpáros, és a baleset vizsgálata során azzal összefüggésben nem állapítható meg a gépjárművezető részéről KRESZ szabályszegés, akkor nem tehető felelőssé a gépjármű vezető a balesetért.

Ezzel egyszerűbbé vált az ilyen jellegű balesetek helyszíni szemléje, mert a megfelelő nyomokat, anyagmaradványokat kell felkutatnunk, és vizsgálnunk (gyalogos cipőjének lenyomata ill. a személygépkocsi féknyomában lévő rövid kiszélesedés), mely jelzi, hogy hol változott (általában növekszik) a jármű első tengelyére ható erő – ezzel meghatározva az elütés pontos helyét.

Igen gyakori eset, hogy a felelősség megállapítása érdekében a járművön, illetve a járműben utazók eredeti helyét (ülési sorrendjét) utólag a sérülések alapján kell megállapítani, ill. valószínűsíteni. A járművezetők és az utasok sérülései elsősorban a jármű típusától, az ütközés erejének nagyságától, a balesetkor fennálló testhelyzettől, a járműben vagy járművön elfoglalt helyétől és egyéb tényezőtől függ.

A motorkerékpáros megsérülhet ütközéskor és elesés alkalmával.

Ütközéskor a motorkerékpár vezetője általában előrebukik, végtagjai, kulcsontja sérülhet. Nagyobb sebesség hirtelen csökkenésekor az ívben előrezuhanástól legtöbbször koponya-, gerincsérülés keletkezik. A motorkerékpár utasa csaknem mindig súlyosabb sérülést szenved, mint a vezető, mert annak feje felett ívben kirepül a nyeregből.

Akár hirtelen gyorsulás, akár heves fékezés a gerinc nyaki szakaszát viseli meg, ahol túlnyújtásos, túlfeszítéses sérülés következhet be. Felboruláskor a medence, végtagok sérülése, térd, könyök, kéz zúzódása, horzsolása típusos.

Gépkocsiban ülők ütközéskor elszenvedett sérüléseit saját kótetlen helyzetük, illetve a vezető kötött helyzete befolyásolja, valamint mai modern gépkocsikban nagy szerep jut a légzsákoknak. Fentiek vizsgálatát a jegyzőkönyv járművekre vonatkozó rovatában le kell írni, valamint – főleg ha jól kivehető a fejek nyoma a szélvédőn az öv be nem kötése miatt – fényképfelvételeket kell róla készíteni, ahogyan az alábbi, 5.1. és 5.2. ábrán látható.



*5.1. ábra: Fényképfelvétel személygépkocsi „kifejelt” szélvédőjéről  
(Saját készítés)*



*5.2. ábra: Fényképfelvétel személygépkocsi „kifejelt” szélvédőjéről  
(Saját készítés)*

A közlekedési balesetek, közlekedési bűncselekmények vizsgálata során kiemelkedő feladat hárul az orvos-szakértőre.

Feladata gyakran már a helyszíni szemle során kezdetét veszi, ekkor még szaktanácsadóként jár el, akit az eljárás során orvos-szakértőként kirendelhetünk. A baleset mechanizmusának, lefolytatásának tisztázása céljából gyakran részt vállal a helyszín komplex vizsgálatában. Halállal végződő segítségnyújtás elmulasztása bűncselekmény esetén elengedhetetlenül szükséges, hogy a helyszínen lévő orvos-szakértő a helyszíni szemle bizottsággal együtt tevékenykedve a nyomozás kezdeti szakaszán szakértelmével olyan információhoz juttassa a bizottságot, amely biztosítja az eredményes befejezést.

Ilyen tevékenység a hullajelek és a sérülések vizsgálatából következtetni a halál beálltának valószínű idejére, a vérfoltok és egyéb biológiai anyagmaradványok felkutatására és további szakértői vizsgálatra való biztosításban közreműködni.

Nyilatkoztatni kell arra, hogy a sérülések kizárólag a baleset során keletkezettek-e. Véleményeznie kell, hogy a baleset, illetőleg bűncselekmény során keletkezett sérülések között ok – okozati összefüggés megállapítható-e, amennyiben igen, nyilatkoztatni kell, hogy az oki kapcsolat közvetett vagy közvetlen. Elemeznie kell a sértett baleset előtti egészségi állapotát, különös figyelemmel az érzék- és mozgásszervekre. Ebből következtetni lehet az esetleges sértett közrehatás mértékére. Keresni és biztosítani kell a holttesten lévő biológiai és technikai nyomokat.

Összehasonlító mintákat kell venni a holttestről, illetve a holttestből. Különösen fontos lehet a baleset, illetve a bűncselekmény esetén a sértett esetleges alkoholos vagy egyéb szertől való befolyásolt állapota.

Egyes esetekben orvos-szakértőt kell kirendelnünk annak eldöntéséhez is, amikor bizonytalan, hogy a baleset bekövetkezésekor ki vezette a járművet. Ennek megállapítása fontos lehet, pl. motorkerékpáron utazó mindkét személy halála esetén, vagy gépkocsi baleset alkalmával több utas egyidejű halálakor. Előfordul olyan eset is, amikor a túlélők szándékosan az elhaltat nevezik meg vezetőként.

A tényleges ülésrendet a gépkocsiban utazók vizsgálata során, azok sérüléseire, valamint egyéb nyomokra alapozva nagy valószínűséggel meg lehet állapítani, ehhez a helyszínen a megfelelő minták (szag, DNS, ujjlenyomat) begyűjtésén túl mérőléces vizsgálatot kell végeznünk az ülés háttámlája és a pedál között, hogy behatároljuk a vezető magasságát (5.3. ábra).



*5.3. ábra: Ülőpozícióról készült mérőléc nélküli fényképfelvétel  
(Saját készítés)*

### **5.2.3. Egyéb csúszási- és térfogati nyomok, illetve anyagmaradványok**

A gyalogos haladási irányának megállapításához, a gyalogosan elmenekült járművezető mozgásához nyújthat segítséget a helyszínen fellelhető lábnyom, de előfordulhat, hogy a gyalogos vizes sáros padkáról lép az útestre, ezáltal a veszélyhelyzet pontos helye tisztázható. Gyalogos elütés esetén a későbbi eljárás során a bizonyítást nehezíti, ha nem tudjuk a helyszínen megállapítani az elütés pontos helyét.

Ebben a helyzetben nyújt segítséget a gyalogos lábbelijének dinamikus, réteg-lerakódási nyoma.

Az elütés pillanatában a gépkocsi meglöki, oldalirányba elmozdítja a gyalogost. Ekkor a gyalogosnak az a lábbelije, melyre a súlyát helyezte rövid, de jól felismerhető, jellegzetes nyomot hagy az út felületén, mint ahogyan az alábbi 5.4. és 5.5. ábrán is látható.



5.4. ábra: Gyalogos lábbelijének az elütés következtében keletkezett nyoma  
(Saját készítés)



5.5. ábra: Gyalogos lábbelijének az elütés következtében keletkezett nyoma  
(Saját készítés)

Gyalogos elütéseknél a ruha szövetmintáját is gyakran fellelhetjük a poros gépkocsin. Előfordul, hogy a gyalogos ruhája a sárvédő éléhez súrlódik, a súrlódás hatására felhevül és a lakkozáson azonosítható réteg-lerakódási nyomot hagy.

Ezek a jelenségek az elütés helyére, az ütközés idején az egymáshoz való helyzetre utalnak. Közlekedési balesetek során igen gyakran válnak nyomképzővé a járművek kiálló alkatrészei, melyek térfogati és csúszási nyomokat egyaránt létrehozhatnak.

Térfogati nyomok keletkeznek, nagyobb energiájú ütközéskor, kisebb járművön nagyobb járművel történő ütközésekor, ugyanakkor a nagyobb járművön is benyomatot, karcos nyomot hagyhat a kisebb jármű, gyalogos, esetleg gyalogos kezében tartott tárgy (pl. sétabot). Ezek a nyomok a nyomszakértőnek adnak támpontot a járművek egymáshoz való helyzetének megállapításához. A benyomat nagysága az ütközéskori elnyelt energiára utal, mely fontos adat a jármű ütközéskori sebességének számításához, rögzítését a jegyzőkönyvben fel kell tüntetnünk. Nem helyes az a gyakorlat, hogy emberi testrészekkel fejezzük ki a benyomatok nagyságát (ujjnyi, öklömnyi, 1-2 arasz, stb.), azt pontosan lemérve mm-ben vagy cm-ben kell rögzíteni. A helyszíni szemle területi kezdetétől a végéig számokkal kell jelölnünk a különböző nyomokat, anyagmaradványokat és e szerint kell dokumentálni.

A helyszínen rögzített festék, üvegdarabokból megállapítható a gépkocsi típusa, valamint a gépjármű megkerülésekor a gépkocsi azonosítható. Egyes részekből az is megállapítható, hogy a balesetet vagy bűncselekményt okozó gépkocsi melyik része rongálódott meg, így a körözés kiadásánál is nagy jelentősége van.

### **5.3. A helyszíni szemlét követő feladatok**

Ha a baleset helyszínén úgy érezzük, hogy az összes szükséges feladatot elvégeztük, ellenőriznünk kell, hogy nem felejtettünk-e ki valamit.

A jegyzőkönyvre be kell írni tömören a tett intézkedéseinket, kezdve a nyomok, anyagmaradványok rögzítésével, egészen a hozzátartozók értesítésén keresztül, a kármentésig, úttakarításig.

Ellenőrizni kell, hogy a helyszínrajzra az összes méretet felírtuk-e, végig kell gondolni, hogy a helyszínről való eltávozás után a kapitányság épületében meg tudjuk-e azt rajzolni. Ellenőrizni kell tételesen, hogy a rögzített nyomok, anyagmaradványok megvannak-e, megfelelően be vannak-e csomagolva, szállításra készek-e.

A jegyzőkönyvet át kell még egyszer olvasni, teljesnek kell lennie, a befejezés pontos idejét fel kell írni, a jelenlévőkkel pedig alá kell íratni, majd mellékelni kell a bűnjelek

jegyzékét, helyszínrajz vázlatát, a részesek, tanúk részesek meghallgatásait, szaktanácsadói jelentést.

Miután végeztünk a helyszínen, az útzárat a kármentés idejére nem szabad feloldani, sőt ha indokolt, akkor annak idejére a felpályás terelést abba kell hagyni, és teljes zárást kell elrendelni, mint ahogy az alábbi 5.6. és 5.7. ábrán is látható.



*5.6. ábra: A kármentés céljából alkalmazott teljes útzár helyszíne  
([www.langlovagok.hu](http://www.langlovagok.hu))*



*5.7. ábra: A kármentés céljából alkalmazott teljes útzár helyszíne  
([www.langlovagok.hu](http://www.langlovagok.hu))*

A kármentés után a helyszínre hívott közút kezelőjét fel kell kérni, hogy az útszakaszt takarítsa le, ha speciális folyadék került az úttestre, akkor azt szakszerűen a megfelelő anyagokkal kell eltávolíttatni, ebben a tűzoltók is segítséget tudnak nyújtani, ez látható az alábbi 5.8. ábrán.



*5.8. ábra: Tűzoltók segítségével történő úttakarítás  
(Saját készítés)*

Az ügyeletnek jelenteni kell a történetekről és a tett intézkedésekről, majd a helyszínről – egyéb halaszthatatlan szolgálati feladat esetét kivéve – azonnal be kell vonulni a szolgálati helyre és a rendszeresített számítógépes rendszeren (Robotzsaru NEO) megfelelő moduljában el kell készíteni az ügyiratokat és az ún. „Kisjelentést”.

Ügyiratokon a helyszínen készült jegyzőkönyv hitelesített másolatát és annak mellékleteit kell érteni, míg a „Kisjelentés” a közlekedési baleset kimenetelének és bekövetkezésének körülményeinek elsődleges rögzítésére szolgáló jelentés, amely tartalmazza a statisztikai adatokat is a Központi Statisztikai Hivatal (KSH) számára.

Olyan szabálysértéssel járó baleset esetén, amelynél figyelmeztetés vagy helyszíni bírság kiszabására volt lehetőség, elégséges a „Kisjelentés” elkészítése, melyhez mellékelni kell az elkészített felvételeket.

A „Kisjelentésről” egy mintapéldány fiktív adatokkal ellátva szakdolgozatom 2. számú mellékletét képezi.

Miután az írásbeli és rajzszerkesztési feladatát ellátta, a baleset-helyszínelő végzett a munkájával és jöhet a következő megmérettetés, hisz minden baleset más és más!

## **6. AZ EGYES ADATOK, NYOMOK, BIZONYÍTÉKOK FELHASZNÁLHATÓSÁGÁNAK ÉS ALKALMAZHATÓSÁGÁNAK ÉRTÉKELÉSE, VALAMINT ÖSSZEFOGLALÁSA A HATÓSÁGI, ILLETVE A BÍRÓSÁGI ELJÁRÁSOKBAN**

Szakdolgozatomban többször említettem már, hogy a helyszíni szemle hiteles, később is visszaellenőrizhető végrehajtása milyen fontos dolog, hiszen ha azt elrontjuk, utána már nem lesz több alkalom megismételni. Rekonstruálni is csak egyes részleteit lehet (személyek és járművek, illetve nyomok elhelyezkedését), teljes egészében minden körülményt lehetetlen (időjárási viszonyok, látási viszonyok, útviszonyok, forgalom, stb.).

A helyszíni tevékenység során egy adathalmaz gyűlik össze a hatóság kezében, ezt követi a nyomozás, amely során kiértékeljük az összegyűjtött információkat, adatokat és megállapításokat.

Ezek az adatok később bizonyítékként szolgálnak a nyomozás során, melynek feladata a baleset résztvevői közül megállapítani, hogy cselekményével ki milyen szabályt segett meg.

Néha előfordul, hogy önmagában a helyszínen rendelkezésre álló adat kevés a bizonyításhoz, ebben az esetben célszerű szaktanácsadó, esetleg szakértő bevonása az eljárásba. Nálunk a leggyakoribb az igazságügyi műszaki szakértő kirendelése, azonban fontos megjegyezni, a szakértő nem nyilatkozhat a felelősség kérdésében, az a hatóság joga és feladata. A szakértő kizárólag a neki feltett kérdésekre válaszolhat, ezért hárul itt is nagy felelősség a hatóságra, hiszen csak a megfelelő kérdésre tud a szakértő az ügy elősegítésére alkalmas választ adni.

Fentiek tükrében látható, akár szabálysértési eljárásról, akár közigazgatási hatósági eljárásról vagy büntetőeljárásról van szó, mindegyik eljárásnak az alapja a közúti közlekedési baleset helyszínén végrehajtott helyszíni szemle és a későbbiekben lefolytatott, a szemle megállapításaira épülő vizsgálatok a nyomozás során.

Már érintettem azt a témakört, kérdést, hogy mikor milyen eljárás indul, itt egy kicsit részletezném, hogy mikor milyen eljárás indul.

Szabálysértési eljárást akkor indítunk, ha a balesettel érintettek közül valamely személy magatartása, cselekménye megvalósítja egy szabálysértés törvényi tényállását.

Tapasztalataim szerint a Szabs. tv. 224. szakaszába ütköző tényállás valósul meg a leggyakrabban a közúti közlekedési balesetet megelőzően.

*„224. § (1) Aki a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendeletben (a továbbiakban: KRESZ) meghatározott közúti közlekedés szabályait megszegi, ha a 217-222. §-a szerinti szabálysértés nem valósul meg, szabálysértést követ el.”*<sup>20</sup>

Ugyanez igaz a büntetőeljárásra, hiszen akkor indítunk ilyen eljárást, ha a balesettel érintett személyek közül valakinek a magatartása, cselekménye kimeríti a törvényben (2012 évi C. törvény, a Büntető Törvénykönyvről, a továbbiakban Btk.) megfogalmazott bűncselekmény törvényi tényállását, azzal a kiegészítéssel, hogy a balesetet megelőzően szabálysértés történik. A különbség a cselekmény következményeiben jelenik meg, amelyet a törvény már bűncselekménynek minősít, ez általában a személyi sérülés súlyosságában, illetve az ittasság mértékében jelenik meg. A közlekedési bűncselekményeket a Btk. XXII. fejezete foglalja magába.

A gyakorlat azt mutatja, hogy területünkön ezek közül a Közúti baleset okozása bűncselekmény a leggyakoribb, melyet a Btk. 235. szakasza határoz meg.

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

*(2) A büntetés*

*a) három évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény maradandó*

*fogyatékossgot, súlyos egészségromlást vagy tömegszerencsétlenséget,*

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

*c) két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény kettőnél több*

*ember halálát okozza, vagy halálos tömegszerencsétlenséget okoz.”*<sup>21</sup>

---

<sup>20</sup> 2012. évi II. tv., a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről, 224. §

<sup>21</sup> 2012 évi C. törvény, a Büntető Törvénykönyvről, 235. §

Közigazgatási eljárást – mint már részben említettem – főként akkor indít a hatóság, ha sem szabálysértés, sem bűncselekmény elkövetése nem bizonyítható, illetve ilyenről nem áll rendelkezésre adat. Ugyancsak közigazgatási eljárás indul, amennyiben a szabálysértés vagy bűncselekmény okozója az eljárás befejezése előtt életét veszítette, tehát a továbbiakban nem vele szemben eljárni.

Az eljárások tekintetében megkönnyíti a dolgot, hogy az ORFK előírás ugyanolyan szigorúsággal szabályozza meg a mindhárom eljárás során alkalmazandó eljárási szabályokat és módszereket, tehát nem szenved hátrányt a nyomozás későbbi szakasza miatt, ha pl. az indított szabálysértési eljárást a nyomozás későbbi szakaszában

büntetőeljárás váltja fel, hiszen mindkét eljárásnál ugyanolyan precizitással rögzítjük az adatokat és tesszük meg megállapításainkat. Mint a példából látható, hogy a helyszíni eljárás fajtája nem köti a hatóságot a további nyomozás során, hiszen gyakran előfordul, hogy egy szabálysértési eljárásban megindított vizsgálat a későbbiekben megállapítja bűncselekmény elkövetését is, erre tökéletes példa egy ittas állapotban okozott közúti közlekedési baleset, ahol a véralkohol-koncentráció értéke csak a későbbiekben áll a hatóság rendelkezésére.

Kiemelt figyelmet kell fordítani arra, hogy a helyszíni szemle és a későbbi nyomozás során szerzett bizonyítékoknak olyan stabil és hiteles egységet kell alkotniuk, amelynek meg kell állnia a helyét az akár több év múlva megtartott tárgyalásokon is, ahol jól képzett ügyvédi gárda próbálja aláásni a hihetőségét, hitelességét.

A döntéshozókhöz megküldött ügyirat első irata a szemlejegyzőkönyv, melyet a fényképmelléklet és a helyszínrajz-vázlat alapján megszerkesztett helyszínrajz követ.

Ezek után következnek csak a meghallgatási jelentések és kihallgatási jegyzőkönyvek, illetve szakértői vagy szaktanácsadói megjegyzések és jelentések.

Mindezekből látható, hogy az összeállított ügyirat a kronológiai sorrendet követi, tehát az elejére kerülnek a legelőször előállított iratok, melyek a helyszínen készülnek.

Lényeges különbség a büntetőeljárás és a többi eljárás között, hogy míg az eljárás és a nyomozás során a rendőrhatalóság minden bizonyítékot kivétel nélkül köteles figyelembe venni, addig a Be. megengedi az ügyész és a bíró számára, hogy a bizonyítékokat szabadon értékelje.

„78. § (1) A büntetőeljárásban szabadon felhasználható a törvényben meghatározott minden bizonyítási eszköz, és szabadon alkalmazható minden bizonyítási eljárás. A törvény azonban elrendelheti egyes bizonyítási eszközök igénybevételét.  
(2) A bizonyítás eszközeinek és a bizonyítékoknak nincs törvényben előre meghatározott bizonyító ereje.  
(3) A bíróság és az ügyész a bizonyítékokat egyenként és összességükben szabadon értékeli, és a bizonyítás eredményét az így kialakult meggyőződése szerint állapítja meg.”<sup>22</sup>

Egyéni véleményem szerint kissé furcsa engedmény, hogy a bíróság az eljárás során szabadon értékelheti vagy akár figyelmen kívül is hagyhatja az egyes bizonyítékokat és nincs olyan indoklási kötelezettsége, amely során kifejti a bizonyíték figyelmen kívül hagyásának okát.

Ez az ügyvédek számára hatalmas lehetőség, amennyiben sikerül aláásni a hatóság megállapításainak hitelességét.

Nyilván nem kell mindenkit megbüntetni és az az igazi igazságszolgáltatás, ahol a vétleneket nem sújtják büntetéssel, de sajnos a tapasztalat azt mutatni, hogy inkább jellemző az, mikor a bűnös felmentést kap, de szerencsére ez már nem tartozik az én munkakörömbe, az én munkám jelenleg a helyszíni tevékenység és az azt követő írásos feladatok elvégzése után véget ér.

---

<sup>22</sup> 1998. évi XIX. törvény, a büntetőeljárásról, 78. §

## **7. BEFEJEZÉS**

Szakedolgozatom célja az volt, hogy bemutassam a munkám, vagyis a baleset-helyszínelés, illetve a baleset helyszínén végrehajtott szemle jogszabályi hátterét, a szemle lefolytatását és annak szerepét a szabálysértési, a közigazgatási és a büntetőeljárásban.

Az elején bemutattam a kutatásaim során fellelhető állomásait a magyar közúti közlekedés szabályozásának, melyek elvezettek végül a mai hatályos 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes (KRESZ) rendelethez, illetve ismertettem Magyarország közlekedésbiztonságának állapotát a rendszerváltozás előtt és után.

Dolgozatom harmadik részében elhatároltam egymástól a három eljárást annak tükrében, hogy a rá vonatkozó törvényi rendelkezésekben hogyan jelenik meg a helyszíni szemle lehetősége és szabályozásának szintje, részletessége. Ezen felül bemutattam, hogy mi határozza meg az alkalmazandó eljárás megválasztását.

A következő részben ismertettem a baleset-helyszínelő számára létfontosságú alapfogalmakat, illetve a helyszíni eljárás általános szabályait.

Az ötödik részben a helyszínen történő feladatok bemutatása következett, illetve kifejtettem, hogy a helyszínen milyen nyomokból lehet különféle megállapítások tenni, amely elősegíti a valóság kiderítését és a baleset folyamatának, mechanizmusának megismerését.

Szakedolgozatomban igyekeztem rávilágítani, hogy a helyszíni tevékenység, főleg a nyomkeresés, az adatokból és nyomokból tett megállapítások, valamint a hiteles nyomrögzítés milyen fontossággal bír a további eljárás során, melynek alapját képezi a baleset-helyszínelő tevékenysége.

Bizonyára kissé elfogult vagyok, de meglátásom és tapasztalataim szerint a közvélemény nem tanúsít megfelelő megbecsülést a szakmám, sőt az egész Rendőrség iránt, de ezen okok boncolgatása viszont nem az én feladatom...

*„Az, aki az igazságért harcol, nem számíthat elismerésre!”*

## IRODALOMJEGYZÉK

1. Baleset-helyszínelő és vizsgáló tanfolyam, Kriminalisztika jegyzet (ORFK - Dunakeszi Oktatási Központ)
2. Budapesti rendőr-főkapitány 17.902/1901 sz. rendelete
3. Holló Péter – Gondolatok a hazai közúti közlekedés biztonságáról, 2008. (Közlekedéstudományi Intézet Kht. – Széchenyi István Egyetem)
4. Kriminalisztikai Alapismeretek (Rendőrtiszt Főiskola, 2005)
5. 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ)
6. 60/2010 (OT 34) ORFK utasítás a közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól
7. 1980. évi I. törvénycikk
8. 1994. évi XXXIV. tv, a Rendőrségről
9. 1998. évi XIX törvény, a büntetőeljárásról
10. 2004. évi CXL. törvény, a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól
11. 2012. évi II. tv., a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről
12. A motorizáció árnyoldalai -  
[http://www.medicalonline.hu/cikk/a\\_motorizacio\\_arnyoldalai](http://www.medicalonline.hu/cikk/a_motorizacio_arnyoldalai)
13. A közlekedés története –  
[http://autovezetes.network.hu/blog/kozlekedes\\_klub\\_hirei/a-kozlekedes-tortenete](http://autovezetes.network.hu/blog/kozlekedes_klub_hirei/a-kozlekedes-tortenete)
14. A KSH és a WHO 2011-es közlekedési baleset statisztikai adatai  
[http://www.ksh.hu/szamlap/hosszuel\\_bet.html](http://www.ksh.hu/szamlap/hosszuel_bet.html),  
[http://hvg.hu/cegauto/20110516\\_kozlekedesi\\_baleset\\_statisztika](http://hvg.hu/cegauto/20110516_kozlekedesi_baleset_statisztika)
15. Barotányi Zoltán - Az első néhány KRESZ, 2010  
[http://magyarnarancs.hu/tranzit/az\\_elso\\_nehany\\_kresz\\_-\\_jobbra\\_at\\_balra\\_at-74996](http://magyarnarancs.hu/tranzit/az_elso_nehany_kresz_-_jobbra_at_balra_at-74996)
16. ORFK – Országok Baleset-megelőzési Bizottság - A KRESZ története  
<http://www.baleset-megelozes.eu>

## ÁBRAJEGYZÉK:

- 2.1. ábra:** Thomas Newcomen gőzgépe  
[http://www.ng.hu/Tudomany/2013/02/az\\_elso\\_gozgep\\_megalkotoja](http://www.ng.hu/Tudomany/2013/02/az_elso_gozgep_megalkotoja)
- 2.2. ábra:** Nicolas-Joseph Cugnot gőzkocsija, a Fardier  
[http://gepcsodak.blogspot.hu/2011/12/az-elso-auto\\_04.html](http://gepcsodak.blogspot.hu/2011/12/az-elso-auto_04.html)
- 2.3. ábra:** James Watt kondenzációs gőzgépe  
<http://www.noise.inf.u-szeged.hu/Education/dip/Diplomamunka/TothImre.pdf>
- 2.4. ábra:** Holló Péter – Gondolatok a hazai közúti közlekedés biztonságáról 2008.  
<http://www.matud.iif.hu>
- 2.5. ábra:** A közúti közlekedési balesetek során elhunyt személyek száma 1957 és 2012 között a közúti gépjárművek számával összevetve  
(Az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztályvezetőjének előadásanyagából)
- 2.6. ábra:** A KSH adatai a személyi sérüléssel járó közlekedési balesetek számáról  
<http://www.matud.iif.hu>
- 5.1 -2. ábra:** Saját készítésű fényképfelvétel személygépkocsi „kifejelt” szélvédőjéről
- 5.3. ábra:** Saját készítésű, ülőpozícióról készült fényképfelvétel
- 5.4-5. ábra:** Saját készítésű fényképfelvétel gyalogos lábbelijének az elütés következtében keletkezett nyomáról
- 5.6-7. ábra:** A kármentés céljából alkalmazott teljes útzár helyszínéről készült fényképfelvétel  
[http://www.langlovagok.hu/kepek/8504\\_ arokba-borult-egy-opel-vectra-a-31-es-fouton](http://www.langlovagok.hu/kepek/8504_ arokba-borult-egy-opel-vectra-a-31-es-fouton)
- 5.8. ábra:** Saját készítésű fényképfelvétel a tűzoltók segítségével történő úttakarításról

## **MELLÉKLETJEGYZÉK:**

- 1. számú melléklet:** Jegyzőkönyv a közúti közlekedési baleset helyszínén végzett szemléről
- 2. számú melléklet:** Jelentés anyagi káros közúti közlekedési balesetről („Kisjelentés”)
- 3. számú melléklet:** Fényképmelléklet
- 4. számú melléklet:** Helyszínrajz

# Ráckevei Rendőrkapitányság Közlekedésrendészeti Osztály

---

Szám:

## JEGYZŐKÖNYV közúti közlekedési baleset helyszínén végzett szemléről

Készült 2014 év 05 hó 22 nap 10 óra 00 perckor *Ráckeve lakott területén, a Kossuth Lajos utca 22 szám előtti útszakaszon* történt közúti közlekedési baleset ügyében

a büntetőeljárásról szóló 1998. évi XIX. törvény (Be.) 119. §, illetve a 170. § (4) bekezdése alapján, nyomozás elrendelése nélkül, figyelemmel a Be. 177. §-ra, halaszthatatlan nyomozási cselekményként ..... (Btk. szerinti minősítés) miatt megtartott szemléről.\*

a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény 56. § (1) bekezdése pontja alapján tartott helyszíni szemléről.\*

- szabálysértés feljelentésének mellékletét képező – megállapításokról\* (60/2010. ORFK Ut. 30.pont)

### A balesetet bejelentette:

Név: *Kiss János*  
Cím vagy beo.: *Ráckeve, Kossuth Lajos utca 22.*  
Bejelentés ideje: *2014. 05. 22-én 10 óra 10 perc*

### A helyszínt biztosította:

Név: *Nem volt helyszínbiztosítás*  
Cím vagy beo.:

### A jegyzőkönyvet készítette:

Szemlebizottság vezetője : *Taligás János r. főrm.*  
Adatgyűjtést végezte: *Varga Erika r. főrm.*

### A helyszíni szemlén, a helyszíni intézkedésnél résztvevő személyek:

- balesethelyszínelő: *Taligás János r. főrm.*
- balesetvizsgáló:
- bűnügyi technikus:
- rendőrorvos:
- ügyész:
- szakértő:
- szaktanácsadó(k):
- tolmács(ok):
- hatósági tanúk:
- egyéb érdekelt személyek:

**A jogszabályban megfogalmazott jogaimra és kötelezettségeimre vonatkozó tájékoztatást tudomásul veszem:**

.....  
hatósági tanú

.....  
szakértő

.....  
hatósági tanú

.....  
szaktanácsadó

**Hatósági tanú alkalmazásának elmaradási oka:**

*Nem szükséges az eljárás lefolytatásához*

**A helyszíni eljárás kezdődött:**

2014 év 05 hó 22 nap 10 óra 20 perc

**Időjárási-, látási-, út- és forgalmi viszonyok** (havazás, eső, jegesedés stb. nappal, éjszaka, jók, korlátozottak stb. útburkolat minősége, állapota stb.)

a) Baleset bekövetkezésekor:

Időjárási viszonyok: *Derült, száraz idő, + 25°*

Látási viszonyok: *Nappali természetes világosság*

Útviszonyok: *Száraz, útburkolati jellel ellátott, hibátlan aszfalt úttest*

Forgalmi viszonyok: *Gyér*

b) A helyszíni intézkedés végrehajtásakor: *U.a., mint az a) pontban*

Időjárási viszonyok:

Látási viszonyok:

Útviszonyok:

Forgalmi viszonyok

**A baleset bekövetkezési körülményeinek leírása** (rövid történeti tényállás):

*A rendelkezésre álló adatok alapján megállapítható, hogy Nagy Imre az általa vezetett és tulajdonát képező ABC-001 frsz.-ú Opel Astra szgk.-val közlekedett Ráckeve lakott területén, a Kossuth Lajos utcán, a Becsei út felől az Árpád-híd felé.*

*Haladása során nem az útviszonyoknak és az út vonalvezetésének megfelelő sebességgel közlekedett, minek következtében egy neki balra ívelő útkanyarulatban elveszítette uralmát járműve felett és lehaladt az útról az út jobb oldalán, ahol a Ráckeve, Kossuth Lajos utca 22. szám alatti ingatlan kerítésének ütközött.*

*A balesetben személyi sérülés nem történt, a járműben és a kerítésben anyagi kár keletkezett.*

**A baleset résztvevőinek adatai és jellemzői, részvételi minőségük (járművezető, utas, gyalogos stb.):**

*Az ABC-001 frsz.-ú szgk. vezetője*

**Nagy Imre** (szül.: Bp., 1986.01.01., an.: Kovács Jolán, szig.: AN 234567  
vez.eng.: CC 123456, érv.: „B”, 1995.01.01 – 2015.01.01.,  
tel.: 06-70-314-4567)  
**2300 Ráckeve, Dankó utca 12. szám alatti lakos.**

*A 2300 Ráckeve, Kossuth Lajos utca 22. szám alatti ingatlan tulajdonosa*

**Kiss János** (szül.: 1990.02.03., an.: Klavati Terézia, szig.: AN 123456  
tel.: 06-30-456-7894)  
**2300 Ráckeve, Kossuth Lajos utca 22. szám alatti lakos.**

**A sérültek neve és az őket ellátó egészségügyi intézmény vagy orvos megnevezése, illetve neve és címe, a sérülés orvosi vélemény szerinti fokát, jellegét, a halál beálltának időpontját, az ezt megállapító orvos nevét:**

*A balesetben nem történt személyi sérülés*

**A balesettel érintett járművek adatai:**

*ABC-001 frsz.-ú Opel Astra 1.6 szgk.*

|               |                                                 |       |       |              |            |
|---------------|-------------------------------------------------|-------|-------|--------------|------------|
| Tulajdonos:   | Saját                                           | Szín: | Fehér | Gyártási év: | 1996       |
| Alv. szám:    | WOLVW123456567                                  |       |       | Mot. szám:   | WOL123456V |
| Rongálódás:   | első lökhárító, hűtő, motortér-tető rongálódott |       |       |              |            |
| Kárérték kb.: | 300.000 Ft                                      |       |       |              |            |
| Biztosító:    | Astra Biztosító Zrt.                            |       |       | Kötvényszám: | 00004567   |

**A baleset következtében a forgalombiztonsági és úttechnikai berendezésekben, a közművekben, a kerítésben, az épületekben, a természeti környezetben, a rakományban keletkezett egyéb dologi (anyag) kárt elszenvedők adatait és a károk leírása:**

*A 2300 Ráckeve, Kossuth Lajos utca 22. szám alatti ingatlan drótkerítésének a beton alapja 1,2 m széles sávban kitört.*

**A helyszínen történt-e valamilyen változás vagy változtatás, amennyiben történt, mi változott mit változtattak meg, és azt ki, mikor és milyen okból tette:**

*Változtatás nem történt*

**A baleset tágabb és szűkebb helyszínének, valamint az ott, illetve azokon feltalált nyomok, anyagmaradványok és elváltozások részletes leírása:**

*A baleset rögzítési pontja a Ráckeve, Kossuth Lajos utca 20. szám alatti ház Árpád-híd felőli oldalának meghosszabbított vonala és a Kossuth Lajos utca úttestének találkozási pontja. A baleset helyszínén a megengedett legnagyobb sebesség 50 km/h, a méretek a balesetet okozó ABC-001 frsz.-ú szgk. haladási irányából lesznek megadva.*

*A baleset helyszínén az úttest 4,0 m széles, száraz, aszfaltozott felületű, melyet jobb oldalon 1,6 m széles betonozott járda, míg baloldalon 1,2 m szél betonozott járda határol.*

*A baleset rögzítési pontjától 1,7 m-re az Árpád-híd felé, az úttest jobb szélén kezdődik egy lehaladási nyom, amely 45°-ban, az ABC-001 frsz.-ú szgk. jobb hátsó kerekéig, 1,2 m hosszan tart. A lehaladási nyom kezdetétől 1,4 m-t továbbhaladva kezdődik egy másik lehaladási nyom, amely szintén 45°-ban, az ABC-001 frsz.-ú szgk. bal hátsó kerekéig, 1,3 m hosszan tart.*

*A baleset rögzítési pontjától 5,4 m-re az Árpád-híd felé, az úttest jobb szélétől 0,8 m-re található az ABC-001 frsz.-ú Opel Astra szgk. jobb hátsó kereke, míg a bal hátsó kereke innen továbbhaladva a híd felé 1,4 m-re, az úttest jobb szélétől 0,6 m-re látható.*

*A baleset rögzítési pontjától 7,2 m-re az Árpád-híd felé, az úttest jobb szélétől 4,2 m-re helyezkedik el a Ráckeve, Kossuth Lajos utca 22. szám alatti ingatlan füves udvarán a szgk. bal első kereke, míg a jobb első kereke innen továbbhaladva a híd felé 1,4 m-re, az úttest jobb szélétől 4,0 m-re található.*

*A baleset rögzítési pontjától 7,4 m-re az Árpád-híd felé, az úttest jobb szélétől 1,6 m-re kezdődik és 1,2 m hosszan tart az ingatlan kerítésén látható rongálódás, a drótkerítés beton alapja kitört, ez a baleset ütközési pontja.*

*Más nyomot, mely a balesettel összefüggésbe hozható lenne, nem fedeztem fel.*

**Arra történő utalás, hogy szakértő, szaktanácsadó kirendelésére sor került-e a helyszíni eljárás során, illetőleg előzetes helyszíni véleményüket, illetve nyilatkozatukat:**

*Szakértő, szaktanácsadó kirendelése a helyszínre nem vált szükségessé.*

**A balesettel érintett járművek jellemzőit, a nyomkutatás, a vizsgálat, illetve az ellenőrzés módját:**

**ABC-001 frsz.-ú szgk.**

*Kormány-, fék-, világító- és jelzőberendezések működőképesek, a fék és a tengelykapcsoló nyomásra felkeményedik, sebességváltó „5” fokozatban, biztonsági öv a bal első ülésnél megnyílt, kormánylégzsák kinyílt.*

Gumik: Mind a négy Michelin Alpin 175/65 R 14 M+S

|       |        |         |
|-------|--------|---------|
| J.e.: | 2,2 mm | 2,2 bar |
| B.e.: | 2,3 mm | 2,4 bar |
| J.h.: | 2,0 mm | 1,9 bar |
| B.h.: | 2,1 mm | 2,0 bar |

**A helyszínen tett az eljárással (jogsértéssel) kapcsolatos intézkedések:**

*A helyszínt rajzon, fényképfelvételeken és leírásban rögzítettem.*

*A járművezetővel szemben alkalmazott Dräger Alcotest 6810 tip. alkoholteszter negatív eredményt mutatott, a részeseket írásban meghallgattam, őket, valamint a járművet a körözési rendszerben az ügyelethesen keresztül leellenőriztem.*

**A helyszínen tett egyéb intézkedések:**

*A rongálódott ABC-001 frsz.-ú szgk. elszállításáról vezetője gondoskodott.*

**Ki, és milyen - közlekedési vagy más szabályt segezt meg, illetve milyen magatartással valóította meg a helyszíni eljárás alapját képező cselekményt:**

*Nagy Imre cselekményével megszegt a KRESZ 25.§ (1) bekezdésében foglaltakat.*

A helyszíni eljárás befejeződött 2014 év 05 hó 22 napon 12 óra 13 perckor.

**Taligás János r. frőm. sk.**  
bizottság vezetője

**Varga Erika r. törm. sk.**  
bizottság tagja

A helyszíni szemle, illetve intézkedés lefolytatóinak (szemlebizottság vezetőjének, tagjainak, illetve az intézkedő rendőröknek), valamint a bizottság munkájában részt vevőknek a különvéleménye:

A hatósági tanúk észrevételei, nyilatkozatai:

A sértett részt vett-e a helyszíni szemlén, észrevétele, indítványa:

A baleset érintettjeinek, vagy a szemlén jelen lévő egyéb érdekeltnek az eljárási cselekménnyel kapcsolatos észrevételét, indítványát:

A jegyzőkönyvet elolvasás után egyetértőleg aláírjuk:

.....  
hatósági tanú

.....  
hatósági tanú

# Ráckevei Rendőrkapitányság Közlekedésrendészeti Osztály

Ügyszám:

Baleseti naplószám:

## J E L E N T É S anyagi káros közúti közlekedési balesetről

Készült a(z) Ráckeve Rendőrkapitányság 2300 Ráckeve, 2300 Ráckevei Rendőrkapitányság Új Épület I. em. 19.szoba alatti hivatalos helyiségben 2014. május 11. napon 15 óra 20 perckor.

|                         |                                                               |               |      |
|-------------------------|---------------------------------------------------------------|---------------|------|
| A baleset időpontja     | 2014.05.11 08:15                                              |               |      |
| Baleset helye           | 2345 Apaj, (út száma: 5203, pálya: jobb, méterszelvény: 9680) |               |      |
| Közút száma és betűjele | 5203                                                          | Szelvénytípus | 9680 |
| Keresztező utca, közút  |                                                               |               |      |
| Közút száma és betűjele |                                                               | Szelvénytípus |      |

### A baleset feltételezett okozójának adatai

#### Személy adatok:

Részv. minősége : feltételezett okozója

Neve : **Bandó István**

Születési adatok : Budapest, 1979.09.09

Anyja neve : Kemencei Iлона

Állampolgársága: magyar

Neme: férfi

Lakcíme : Kiskunlacháza, Virágos utca 15. sz.

Forgalomban betöltött szerepe : járművezető

Vezetésre jogosító okmány száma : CK159733 , érvényes: 2018.10.01

Alkoholos befolyásolás mértéke : nem fogyasztott alkoholt

Vezetői képességre hátrányos hatószerrel szedett : ismeretlen

Biztonsági eszközök használata : biztonsági övet használta

Légzsák : volt, kinyílt

Sérülés kimenetele : nem sérült

Telefonszáma : 06-20/ 40 35 007

#### Jármű adatok :

Forgalmi rendszám : **LUK-234**

Gyártási év : 2009.01.01

Gyártmány : **Citroen**

Típus : **L**

Szín : szürke

Szerepe a forgalomban : résztvevő

Állandó telephelye : Bács-Kiskun megye

Veszélyes áru kódja :

Jármű mozgása : kanyarodó

Haladási iránya : azonos

Első ütközés tárgya : egyéb tárgy

Helyszín elhagyása: nem volt

Kötelező biztosító : Aegon

Bizt. köt. szám: 15908759

A baleset további résztvevőinek adatai

*Személy adatok:*

*Részv. minősége* : részese

*Neve* : **Cai Yuqin**

*Születési adatok* : Dapu, 1971.03.08

*Anyja neve* : Huang Lan Xiang

*Állampolgársága*: magyar

*Neme*: nő

*Lakcíme* : 1101 Budapest, X. ker. Hungária körút 67/4. sz. 8. em. 3. ajtó

*Forgalomban betöltött szerepe* : járművezető

*Vezetésre jogosító okmány száma* : CJ360477 , érvényes: "B" 2017.08.30.

*Alkoholos befolyásolás mértéke* : nem fogyasztott alkoholt

*Vezetői képességre hátrányos hatószerrel szedett* : ismeretlen

*Biztonsági eszközök használata* : biztonsági övet használta

*Légzsák* : nem volt

*Sérülés kimenetele* : nem sérült

*Telefonszáma* 06-20/245 01 08

*Jármű adatok :*

*Forgalmi rendszám* : **MDE-651**

*Gyártási év* : 2004.01.01

*Gyártmány* : **Mercedes**

*Típus* : **904.6**

*Szín* : fehér

*Szerepe a forgalomban* : résztvevő, feltételezett okozó

*Állandó telephelye* : Bács-Kiskun megye

*Veszélyes áru kódja* :

*Jármű mozgása* : előző

*Haladási iránya* : azonos

*Első ütközés tárgya* : egyéb tárgy

*Helyszín elhagyása*: nem volt

*Kötelező biztosító* : Uniqa

*Bizt. köt. szám*: WK00400137

## A baleset részletes leírása

**A baleset valószínűsíthető oka:**

KRESZ 31. § (6) bek.

**Esemény rövid leírása:**

A rendelkezésre álló adatok alapján megállapítást nyert, hogy a mai napon Bandó István az általa vezetett LUK-234 frsz-ú szgk.-val közlekedett Apaj felől Kiskunlacháza felé az 5203-as úton.

Haladása során balra kívánt bekanyarodni egy földes útra, melynek során nem győződött meg arról, hogy járművét más jármű nem előzi-e, minek következtében bekanyarodását megkezdte és összeütközött az őt előzni szándékozó, Cai Yuqin által vezetett MDE-651 frsz-ú tggk.-val.

A balesetben személyi sérülés nem történt, anyagi kár keletkezett.

**Tett intézkedések:**

A helyszínt rajzon, fényképfelvételeken rögzítettem. Részeseket szondáztattam negatív eredménnyel, őket írásban meghallgattam. A helyszínen jelen volt Cai Yuqin testvére Cai Xindong, aki segédkezett a meghallgatásban, mivel Cai Yuqin nem beszél magyarul.

A LUK-234 frsz-ú szgk. GD27463 sz. forgalmi engedélyét a helyszínen a 096586 sz. bevonó ellenében elvettem, mivel a karosszériája és futó műve oly mértékben rongálódott, hogy a biztonságos közúti közlekedésre alkalmatlan. A helyszínen jelen lévő Cai Xindong-ot igazoltattam, mely során megállapítást nyert, hogy a körözési rendszerben szerepel, melyet az ügyeleten keresztül leellenőriztem, aki közölte, hogy körözésben fent nevezett személy lakhely-megállapítását jelölték ki. A szolgálatparancsnok utasított, hogy nevezettet kérdezzem ki munkahelyéről, elérhetőségéről.

### Keletkezett anyagi kárra vonatkozó adatok

|                                                                                                                                                                              |                                                                                      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><i>Rendszám</i> : <b>LUK-234</b></p> <p><i>Anyagi kár leírás</i> : teljes gazdasági totálkár</p> <p><i>Kötelező biztosító</i> : Aegon</p>                                 | <p><i>Becs. anyagi kár:</i> 1.000000 ft</p> <p><i>Bizt. köt. szám:</i> 15908759</p>  |
| <p><i>Rendszám</i> : <b>MDE-651</b></p> <p><i>Anyagi kár leírás</i> : eleje rong. hűtő rong. , hűtőfelépítmény bal oldala rong.</p> <p><i>Kötelező biztosító</i> : Uniqa</p> | <p><i>Becs. anyagi kár:</i> 300.000 ft</p> <p><i>Bizt. köt. szám:</i> WK00400137</p> |

| A baleset helyszínére és körülményeire vonatkozó adatok |                                                                 |
|---------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| A baleset helye                                         | lakott területen kívül                                          |
| Az út kategóriája                                       | mellékút                                                        |
| Az útvonal típusa                                       | gépjárműforgalmi út                                             |
| A közút sebességkorlátozása                             | 90                                                              |
| A keresztező út sebességkorlátozása                     |                                                                 |
| Az út alakzata                                          | egyenes útvonal                                                 |
| Az útkereszteződés típusa                               | nem útkereszteződés, vagy ismeretlen                            |
| A forgalomirányítás módja                               | nem útkereszteződés, vagy ismeretlen                            |
| Az útvonal forgalmi jellege                             | kétirányú, osztatlan                                            |
| Az azonos irányú forgalmi sávok száma                   | egy                                                             |
| A forgalmi sávok jelzése                                | útburkolati jellel                                              |
|                                                         |                                                                 |
| Az út lejtviszonyai                                     | sík                                                             |
| Az úttest burkolatának állapota                         | töredezett, egyenetlen, hullámos                                |
| Az úttest felületének állapota                          | nedves                                                          |
| <b>Környezeti viszonyok</b>                             |                                                                 |
| Időjárási viszonyok                                     | borult                                                          |
| Látási viszonyok                                        | nappali, természetes fény                                       |
| <b>A baleset leírása</b>                                |                                                                 |
| A baleset típusai az első ütközésnél                    | 310 - Egyéb, azonos irányba haladó kanyarodó járművek ütközése. |
| A balesetet előidéző elsődleges ok                      | balra kanyarodó jármű balról történő előzése                    |

Olvasta:

Kovács Kálmán r. alezr  
osztályvezető

Taligás János r. ftőrm.  
helyszínelő

# Ráckevei Rendőrkapitányság Közlekedésrendészeti Osztály

---

Ügyszám:

## F é n y k é p m e l l é k l e t









































