

A KÖZLEKEDÉSI BALESETMEGELŐZÉS RENDSZERÉNEK INFORMÁCIÓS FOLYAMATAI

1. Bevezetés

A közúti közlekedés a belső égésű motorok megjelenése óta folyamatosan fejlődik, mára a mozgás szabadságának egyik legfőbb ismérve. Az elmúlt több mint száz évben hatalmas változások zajlottak le a közlekedés három fő alkotó elemével, az emberrel, a járművel és a környezettel kapcsolatban is. Magyarországon a személygépkocsik száma pedig 2014-ben elérte a 3 107 695 darabot.¹ A vezetői engedély megléte általánossá vált, a mindennapi élet szükséges feltétele lett. Magyarország lakossága évi 1,2 milliárd órát fordít közlekedésre, eközben megtesz 41 milliárd kilométert, igazolva a közlekedés társadalmi súlyát.²

A közúti közlekedés egyik legfontosabb eleme a biztonság. Az Európai Unióban azonban évente 30 ezer ember hal meg közúti közlekedési balesetben, Magyarországon pedig évente nagyjából 600 fő hal meg a közutakon (2014-ben 626).³ A baleset-megelőzés célja a biztonság növelése, olyan intézkedések sorozata, amelyek segítenek a közúti balesetek számának csökkentésében, a balesetek kimenetelének, eredményének enyhítésében.

A célok elérésének érdekében baleseti okkutatást kell folytatni, melyhez azonban a kutatóknak szüksége van a balesetekkel, baleseti gócpontokkal kapcsolatban a pontos adatokra, információkra, azok feldolgozására, elemzésére, következtetések levonására. Ezeknek az adatoknak azonban pontosaknak, összehasonlíthatóknak kell lenniük mind térben, mind időben ahhoz, hogy a levont következtetések tényleg helyesek és előre mutatóak legyenek.⁴

A közlekedési baleset-megelőzés rendszerének információs folyamatait egy másik, fogalmilag jól kidolgozott szakterület, a katonai információs műveletek (INFOOPS) egyes fogalmainak segítségével mutatom be és elemzem. Célom, hogy rámutassak a baleset-megelőzés során felhasznált adatok megbízhatóságának, összehasonlíthatóságának, használhatóságának problémáira és javaslatokat adjak a lehetséges megoldásokra.

¹ Központi Statisztikai Hivatal, Közúti gépjármű-állomány.

https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_ode006b.html (Letöltés ideje 2015.11.08.)

² A lakossági közösségi és egyéni közlekedés jellemzői. 2009. KSH Internetes kiadvány 2010. 3. o. <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/pdf/lakossagikozlekedes09.pdf> (Letöltés ideje 2016.01.12.)

³ Személy sérüléssel járó közúti közlekedési balesetek https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_ods002.html (Letöltés ideje: 2015.11.07.)

⁴ Göran Nilsson: Traffic Safety Dimensions and the Power Model to Describe the Effect of Speed on Safety. Doctoral thesis, Bulletin 221. Lund Institute of Technology, Department of Technology and Society, Traffic Engineering, Lund. 2004. 1. o.

2. Az információs műveletek elvei és a baleset-megelőzés információs folyamatai

A katonai információs műveletek fogalmát többféleképpen megfogalmazták, Munk Sándor értelmezésében: „Az információs műveletek a katonai információs környezetben végrehajtott, az információs fölény kialakítására és fenntartására irányuló műveletek, amelyek a saját információs képességek optimális kihasználására és védelmére; a szemben álló felek információs képességeinek korlátozására, valamint az információs környezet saját fél számára kedvező befolyásolására irányuló tevékenységeket foglalnak magukban.”⁵

Ahogy a katonai információs műveleteknél, a pontos információ, az azokból levont helyes következtetés, a gyors, időben történő reagálás emberéleteket menthet meg a baleset-megelőzés területén is a közutakon. A balesetek megelőzéséhez is, és az információs műveletek esetében is szükség van a definíciókban megfogalmazott saját információs képességek optimális kihasználására, az összehangolt, szinkronizált információalapú tevékenységekre. Ennek érdekében naprakész, pontos adatokat kell gyűjteni (rendőrség feladata), adatbázisokat kell kiépíteni (Központi statisztika Hivatal, ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottság (továbbiakban ORFK-OBB)), hálózatokat kell kiépíteni és összekapcsolni ahhoz, hogy az adatok az értékelőkhöz, döntéshozókhöz kerüljön (hatékonyan működtetett vezetési információs rendszer). Ezzel érhető el, hogy a baleset-megelőzéssel foglalkozó szervek, szervezetek az akarat (ami vélhetőleg megvan, hiszen ezeket a szervezeteket a tenni akarás hozta létre) és cselekvőképesség mellett megfelelő helyzetismerettel is rendelkezzenek. A katonai információs műveletek fókusza is ez, mivel „a döntéshozónak akarattal, helyzetismerettel és cselekvési képességgel kell rendelkeznie azért, hogy egyáltalán cselekedjen”.⁶

A katonai információs műveletek elméletének kidolgozása során kidolgozták az információs műveletek elveit, melyek meghatározzák az információs műveletek integrálódását az összhaderőnemi célkitűzési folyamatba.⁷ Az elvek többsége tágabb értelmezésben a civil felhasználásban, a baleset-megelőzés információs folyamataiban is értelmezhető, alkalmazható.

A műveletek hatás alapú megközelítése⁸ elvének értelmében a műveletek során a hangsúlyt az okokra és a hatásra kell helyezni, ami igaz a baleset-megelőzésre is. A baleseti adatok (okok) alapján elkészített akciók, programok végrehajtása révén lehet a közlekedés biztonságára hatni, melynek hatékonyságát a baleseti adatok változásával lehet nyomon követni és ismételten beavatkozni.

A parancsnok iránymutatása és szerepe⁹ elv a baleset-megelőzés területén is megjelenik, természetesen nem a szigorúan értelmezett parancsnok, hanem egy vezető szerepet betöltő szervezet útján. Magyarországon az ORFK-OBB szervezi és irányítja a baleset-megelőzési akciókat, programokat. Az ORFK-OBB munkájának eredményességét bizonyítja, hogy az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács által (European Transport Safety Council, ETSC) 2007. óta a közlekedésbiztonság javításában kimagasló eredményt elért uniós tagállamoknak odaítél PIN-díjat 2012-ben Magyarország érdemelte ki.

⁵ Munk Sándor: Az információs műveletek típusai és modelljei. Hadtudomány 2002/1. <http://www.zmne.hu/kulso/mhht/hadtudomany/2002/1/z-02/chapter1.htm> (Letöltés ideje: 2016.01.12.)

⁶ Szilágyi Csaba: Információs műveletek (INFOOPS). Sereg Szemle, 2012. Különszám 127. o.

⁷ Uo.

⁸ Uo.

⁹ Uo.

Elengedhetetlen a szoros koordináció és ütemezés¹⁰ elve is, mivel a hatékony baleset-megelőzéshez a különböző szervek, szervezetek munkáját koordinálni, szinkronizálni kell, hogy a tevékenységek egymást erősítsék, és ne semlegesítsék egymást. Ilyen „semlegesítés” figyelhető meg egyes kerékpáros szervezetek és az Emberibb Parkolásért Mozgalom egymás érdekeivel ellentétes programjaiban.¹¹

A centralizált tervezés és decentralizált végrehajtás¹² elve jól nyomon követhető mind a magyar, mind az uniós szinten a baleset-megelőzés rendszerében, hiszen a főbb irányvonalakat központilag határozzák meg (Európai Unió ún. Fehér Könyve, ORFK-OB programok) a programok végrehajtása pedig főként helyi szinten történik.

A pontos felderítés és információ, a folytonosság, a nyomon követés és elemzés¹³ elveinek megjelenését a baleset-megelőzés területén – tekintettel arra, hogy az elemzés főbb gondolatmenetét jelentik – a későbbiekben részletesen mutatom be. A baleset-megelőzésnek és az információs műveleteknek is fontos eleme a kapcsolat a tömegtájékoztatással (Public Affairs). A cél a baleset-megelőzés illetve katonai művelet tevékenységének előmozdítása, a társadalom támogatásának megszerzése, a hitelesség megőrzésével.¹⁴

3. Adatbázisok kiépítése

A közúti közlekedési balesetek vizsgálatához szükséges alapvető adatok két fő csoportból tevődnek össze. Az egyik csoport a közlekedés alap állapotának adatai, mint például az úthálózat hossza és minősége, a járműállomány összetétele és a járművezetők neme, életkora, vezetői engedélyek kategóriái.¹⁵ Ezeket az adatokat folyamatosan gyűjtik és a Központi Statisztikai Hivatal közleményében közzéteszik. A másik csoport a közlekedési balesetekre vonatkozó adatok, melyeket az egyes közlekedési balesetek helyszínén vesznek fel az intézkedő rendőrök. Az adatokat a Központi Statisztikai Hivatalba továbbítják, ahol az éves jelentésben közzéteszik. Az éves baleseti statisztikai adatokat baleseti okokként és a korábban felvett egyéb adatok szerint is elemzik, majd a kapott eredményeket évente közzéteszik a Közlekedési balesetek évkönyvében.

Az adatokat negyedévente is közzé teszik gyorsjelentések formájában, illetve az Eurostat részére évente, az ITF (International Transport Forum) részére negyedévente megküldik.¹⁶ A közlekedési szakemberek, kutatók ezek alapján hasonlítják össze, elemzik időben a korábbi évekhez viszonyítva, területileg országon belül például megyénként, Európán belül pedig országonként az adatokat. Ezeknek a kutatásoknak az eredményeképpen állítják össze a különböző baleset megelőzést szolgáló programokat. A követéses vizsgálat során pedig az időbeni összehasonlítás révén a beavatkozások eredményességét, hatékonyságát vizsgálják. A kapott eredmények alapján, amennyiben szükséges, korrigálják vagy kiterjesztik a programot, beavatkozást. Ez a közlekedési balesetek megelőzésének „szabályozó köre”.

¹⁰ Uo.

¹¹ Lásd például Budapesten a Múzeum körút problematikáját, ahol a kerékpáros szervezetek a kerékpáros létesítményért, a kerékpársávért, míg az Emberibb Parkolásért Mozgalom a várakozóhelyek kialakításáért küzd.

¹² Szilágyi Csaba: i.m. 129. o.

¹³ Uo. 128-129. o.

¹⁴ Uo. 131. o.

¹⁵ Göran Nilsson: i.m. 2. o.

¹⁶ Központi Statisztikai Hivatal - Módszertani dokumentáció.
http://www.ksh.hu/apps/meta.objektum?p_lang=HU&p_menu_id=110&p_ot_id=100&p_obj_id=ODS&p_session_id=61212641 (Letöltés ideje: 2015.11.07.)

4. Az adatok védelme

Az adatok védelme a baleset-megelőzés területén elsősorban a balesetekre vonatkozó adatok „keletkezésének” helyén, a rendőrségnél jelenik meg. Az adatok a rendőrség informatikai rendszerén belül a Robotzsaru NEO rendszerben kerülnek rögzítésre. Csak a hozzáférési jogosultsággal rendelkező vihet fel adatokat, ezáltal visszakereshető, ellenőrizhető, mikor, ki, milyen adatot vitt fel a rendszerbe. Az adat megbízhatóságát erősíti, hogy az adat rögzítésének véglegesítését a szolgálatirányító parancsnok hagyja jóvá, az adat helyességének ellenőrzését követően. Az adattovábbítás is zárt rendszeren belül zajlik a Központi Statisztikai Hivatalhoz, ahol az eredmények közzétételéig szintén zárt informatikai rendszerben kerülnek feldolgozásra. Ezt követően már arra kell törekedni, hogy a feldolgozott baleseti adatokat minél szélesebb körben megismerjék, ezért az adatokat nyilvánossá, bárki számára hozzáférhetővé teszik. (Public Affairs)

5. Az információ termelésének problémái

A közlekedési balesetek adatainak „termelése” az Európai Unióban „A TANÁCS 1993. november 30-i 93/704/EK HATÁROZATA a közúti balesetekre vonatkozó közösségi adatbázis létrehozásáról” (továbbiakban EK) alapján történik, ami azonban eleve leszűkíti az adatok körét, mivel: „*I. cikk 1. A tagállamok statisztikát készítenek azokról a közúti balesetekről, amelyek halállal vagy sérüléssel járnak, és amelyek saját területükön fordulnak elő.*” Ezzel kizárja az adatok közül az anyagi kárral járó baleseteket, melyek a baleseti oktatásban fontos információt szolgáltathatnak, például a tipikus szabályszegő magatartások, illetve szabályszegések köréről. További problémát okoz az, hogy a hatályos jogszabályok alapján a hatóság értesítése csak akkor kötelező, „*Ha a baleset halált vagy személyi sérülést okozott,*”¹⁷ ezáltal rögn előtérbe kerül a látencia kérdése. Amennyiben a felek megegyeznek a helyszínen és közvetlenül rendezik a kár kifizetését, a baleset az okkutatók részére már nem is létezik.

Azokban az esetekben lesz kiemelkedő fontossága a látenciának, amelyeket a baleset részesei nem tekintenek közlekedési balesetnek, pedig definíció szerint azok, és akár személyi sérüléssel is járhatnak, és nagy számban elő is fordulnak. Tipikusan ilyen a kerékpáros eleséses baleset, amelyekre vonatkozóan a látencia miatt nem rendelkezünk pontos adatokkal.¹⁸

A másik fő gond az adatszolgáltatás esetében, hogy el kellett dönteni, a balesetet követően mennyi idő alatt kell a balesetre vonatkozó statisztikai adatokat rögzíteni. Ahhoz ugyanis, hogy az időszakos (legfőképpen az éves) statisztikákat el lehessen készíteni, nem lehet várni a felelősség megállapítására indított eljárások jogerős befejezéséig, ami akár évekig is elhúzódhat. A jelenlegi szabályozás értelmében a 30 napon belül meghalt személyek esetében beszélünk halálos közlekedési balesetről, ez alapján készül a statisztika. A rendőrség is 30 nap elteltét követő 10 napon belül küldi meg az adatokat, a statisztikai

¹⁷ 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól 58.§

¹⁸ Központi Statisztikai Hivatal - Módszertani dokumentáció.
http://www.ksh.hu/apps/meta.objektum?p_lang=HU&p_menu_id=110&p_ot_id=100&p_obj_id=ODS&p_session_id=61212641 (Letöltés ideje: 2015.11.07.)

adatalapot a KSH-nak.¹⁹ Ez azonban azt jelenti, hogy az adatok szolgáltatása nem az eljárás végén történik, hanem az eljárás elején, amikor többnyire csak a helyszínen intézkedő rendőr által készített jegyzőkönyv adatai alapján lehet a statisztikai adatalapot elkészíteni. Bármennyire is jogszerű, szakszerű az intézkedés, és a rendőr a helyszínen rendelkezésre álló adatok alapján helyesen állapítja meg a balesethez vezető szabályszegést, nem minden adatot ismerhet meg a helyszínen. Ez adott esetben azt is eredményezheti, hogy a baleset elbírálásakor a bíróság, illetve a hatóság más szabályszegő magatartást jelöl meg a baleset okaként, mint amit a helyszínelő a jegyzőkönyvben megjelölt, és a statisztikai adatalapba beírt.

A főbb baleseti okok között is van egy kiemelt szabályszegés, amit a helyszínen nehéz pontosan megítélni, ez pedig a sebesség túllépés, aminek a megállapítása a legtöbb esetben igazságügyi műszaki szakértői kérdés. A szakértők azonban a helyszínen nem adnak véleményt, és a legtöbb esetben a 30 napos határidőn belül sem érkezik meg a hatósághoz a szakértői vélemény, ami az adatok esetleges változtatását indokolttá tenné. Pedig a sebességnek a baleseti halál okainál kiemelt szerepe van, nem véletlen, hogy a legtöbb kutatás az általános sebességhatárok változtatásának hatását vizsgálja. A baleseti okok közül tehát az egyik legfontosabb adat, a sebességre vonatkozó nem szerepel a közölt statisztikai adatok közül a tényeknek megfelelően. Ez a hiba az adatszolgáltatás metodikájából adódik, korrigálni akkor lehetne, ha a szakértői vélemény az adatszolgáltatás idejére már az adatszolgáltató hatóság rendelkezésére állna.

Tovább árnyalja a képet, hogy a baleset okának általában csak a szakértői vélemény alapján jelölnek meg sebességtúllépést (legyen az abszolút, vagy relatív), a helyszínen többnyire az „elsődleges” szabályszegést állapítják meg. Ha tehát az elsőbbségre kötelezett az útkereszteződésben nem ad elsőbbséget a védett útvonalon közlekedő, de a megengedett sebességet túllépő járműnek, és összeütköznek, a baleset okának az elsőbbségi szabályok megszegését jelölik meg. Vizsgálni kell azonban azt a megállapítást, hogy az „*az elsőbbségre jogosult is felelős lehet a közúti balesetért, ha az a sebességtúllépéssel okozati összefüggésben következett be*”.²⁰ A sértett esetében tehát a statisztikai adatokban sok esetben nem fog szerepelni a sebesség túllépés, pedig még ha a baleset bekövetkezéskor nincs is szerepe (a megengedett legnagyobb sebességgel történő haladás esetén is bekövetkezett volna a baleset), a baleset kimenetelét, súlyosságát nagyban befolyásolhatja. Ugyanez a helyzet az okozói oldalról is fennállhat, például egy előzés során bekövetkezett baleset okaként az előzés szabályainak megszegése lesz megjelölve, pedig az előzések során bekövetkező balesetknél a sebességtúllépés is megjelenhet okként, ami a baleset súlyosságában döntő tényező lehet.

A rendőri közlekedésrendészeti feladatok közül a sebességellenőrzés az egyik legvitatottabb intézkedés a társadalom számára, mivel a fent említett okok miatt a balesetek okának ugyan az esetek 30% körül jelölik meg a sebesség túllépést, ez azonban döntő többségében relatív sebesség túllépés, azaz a járművezető járművel nem lépte túl az adott útszakaszra megengedett legnagyobb sebességet, de nem az időjárási, látási, forgalmi, útviszonyoknak megfelelően közlekedett. Az abszolút sebességtúllépés csak a balesetek nagyjából 1%-a esetében jelenik meg a statisztikai mutatókban, ami a közvélemény számára nem teszi elfogadhatóvá a szakemberek és a rendőrség által kiemelten kezelt

¹⁹ Központi Statisztikai Hivatal - Módszertani dokumentáció.
http://www.ksh.hu/apps/meta.objektum?p_lang=HU&p_menu_id=110&p_ot_id=100&p_obj_id=ODS&p_session_id=61212641 (Letöltés ideje: 2015.11.07.)

²⁰ A Magyar Köztársaság Legfelsőbb Bíróságának 6/1998 BJE határozata

sebességellenőrzéseket. A közúti közlekedés biztonsága szempontjából jelenleg nem indokolt a sebesség-határok általános emelése, legfeljebb a sebesség útképzettség függő emelése lehet elfogadható.²¹ A szakemberek, a hatóság feladata, hogy a baleset-megelőzés során kiemelt hangsúlyt fektessenek a tömegtájékoztatásra (Public Affairs), hogy a közlekedőkkel megértessék ezeket az összefüggéseket, el tudják fogadtatni a megelőzés érdekében hozott sebesség korlátozásokat, a sebesség ellenőrzést, és nem szabad megelégedni azzal, hogy a közlekedési szakemberek helyesen értelmezik a közlekedés sebességével összefüggő adatokat.

6. Mérőszámok kialakítása

A közúti közlekedés biztonságát legjobban a súlyos sérüléssel, illetve halállal járó balesetek számával jellemezhetjük. Egy országban belül, ahol a lakosság számának változása nem túl jelentős rövid távon, időben jól követhetőek a változások, hiszen a lakosság számának alakulását és a közlekedési baleseteket statisztikailag nyilvántartják. A baleseti okkutatók ezeknek a számoknak a változása alapján tudják vizsgálni, hogy a bevezetett jogszabályi közlekedésbiztonsági, forgalomtechnikai, technikai módosítások kedvezően vagy kedvezőtlenül hatottak a közlekedés biztonságára. Ilyen volt például a 2002. év, ahol az átlagsebesség növelése jelentősen rontotta a halálos balesetek statisztikáját Magyarországon, míg az 1994-es módosítás, amikor csökkentették a sebességhatárokat, kedvezően hatott a baleseti statisztikákra.

A halálesetek számával azonban nem lehet jellemezni a közlekedésbiztonságot,²² például nem lehet összehasonlítást tenni csak a halálesetek alapján Magyarország illetve Németország között. Szükség volt egy másik mérőszámra, ami az országok közötti összehasonlítást is lehetővé teszi. Ez a mérőszám az egymillió lakosra vetített halálesetek száma lett. Ezzel már jobban össze lehetett hasonlítani a különböző országok közlekedési helyzetét, de ez a mérőszám sem tökéletes, hiszen ezt a számot erősen befolyásolja az adott ország motorizációs szintje, úthálózatának hossza és minősége. Abban az országban, ahol ezer lakosra vetítve jóval magasabb a járművek száma, hosszabb, illetve korszerűbb az úthálózat, sokkal többen és sokkal többet fognak a közúton közlekedni, ami azt is eredményezheti, hogy több lesz a baleset, ezen belül a halálos baleset. Ezért szükség volt egy még pontosabb mérőszám kialakítására, ami az egymillió futott kilométerre eső halálesetek száma.²³ Ebben az esetben azonban van egy bizonytalansági tényező, ami nem más, mint maga a futott kilométer. Erre vonatkozóan az úthálózat kihasználtságának alapján, az elfogyasztott üzemanyag mennyisége alapján csak következtetni lehet.

Nem szabad figyelmen kívül hagyni az egyéb teljesítménymutatókat sem, amelyek mérik a járművezetők szabálykövetési szintjét, mint például a passzív biztonsági rendszerek (pl. biztonsági öv) használatának arányát.²⁴

²¹ Holló Péter: Gondolatok a hazai közúti közlekedés biztonságáról Magyar Tudomány 2008/2. <http://www.matud.iif.hu/08feb/06.html> (Letöltés ideje: 2015.11.10.)

²² Holló Péter: A közúti közlekedésbiztonsági teljesítménymutatókról. Közlekedésbiztonság 2011/3. 32. o.

²³ Göran Nilsson: i.m. 1.o.

²⁴ Holló Péter: A közúti közlekedésbiztonsági teljesítménymutatókról. i.m. 32. o.

7. Az adatok összehasonlíthatósága

Az adatok értelmezéséhez, elemzéséhez a baleseti oktatásban elengedhetetlen feltétel, hogy a keletkezett adatok kategorizálhatóak, összehasonlíthatóak legyenek. Az EK határozat szerint ez a halálos s a súlyos sérüléssel járó közúti közlekedési balesetknél az alábbi definíció alapján történik az Unió adatbázisban: „Ezen irányelv alkalmazásában *„halállal vagy sérüléssel járó baleset”* bármely olyan összeütközést jelent a közutat használók között, amiben legalább egy, a forgalom számára rendszerint nyitott közúton mozgásban lévő jármű vett részt és ez a közutat használó egy vagy több személy halálával és/vagy sérülésével jár.”²⁵ Ettől azonban a magyar szabályozás részben eltér, kiterjeszti a fogalmat, mivel a közlekedési balesetet az eredménytől függetlenül a közforgalom elől el nem zárt magánúton is értelmezi mind a KRESZ-ben,²⁶ mind a hatályos Btk-ban.²⁷

A következő probléma az időbeni összehasonlíthatóság kérdése. Az egyik ilyen tényező az adatok időbeni vizsgálatakor, hogy 1976-ban megváltozott a balesetben meghalt személyek adatainak felvétele, mivel 1976-ig az számított a balesetben elhunyt személynek, aki a balesettel összefüggésben a balesetet követő 48 órán belül elhunyt, míg 1976-tól ez az idő a balesettel összefüggésben 30 napon belül meghalt személyekre vonatkozik.²⁸ Mivel 1976-ot követően évekig mindkét adatot regisztrálták, a kutatók meghatároztak egy un. korrekciós tényezőt, ami 1,2 lett, azaz az 1976 előtti balesetben meghalt személyek számát ezzel a tényezővel kell megszorozni, hogy az újfajta rendszerben felvett adatokkal összehasonlíthatóak legyenek, megjelenik tehát az információs műveletek elvei közül a folytonosság elve, a nyomon követés és elemzés elve.

A másik ilyen nagy változás az ittas járművezetők által okozott balesetek esete, ahol a Büntető törvénykönyvről szóló 1978. évi IV. törvény az ittas járművezetés esetén a befolyásoltságot határozta meg a büntethetőség feltételének, amit a hatóságnak kellett bizonyítani. Az Országos Igazságügyi Orvostani Intézet által kiadott²⁹ módszertani levélben meghatározott alkoholos befolyásoltság véleményezése szerint a hatóságok és a bíróság gyakorlatában 0,81% enyhe fokú alkoholos befolyásoltság esetében, illetve ezen érték felett értékelte bizonyíthatónak, hogy a balesetet okozó járművezető ittas befolyásoltság alatt vezette járművét a baleset idejében. A bizonyítás nehézkes volt, az úgynevezett ráivással (az elkövető a balesetet követően fogyasztott alkoholt) történő védekezés, valamint a felszálló ágas (az elkövető közvetlenül a baleset előtt fogyasztott alkoholt, ami még nem szívódott fel a baleset idejére) védekezés kizárása nagy terhet rótt a hatóságokra, illetve az igazságügyi orvosszakértőkre, és nem is mindig járt eredménnyel. Szükségessé vált a hatályos Büntető törvénykönyvben az ittas járművezetés büncselekmény újfajta megfogalmazására.

A törvény 2013. július 1-jén lépett hatályba, melyben az ittas járművezetés büncselekménye az ittas állapotot az értelmező rendelkezésben már egy konkrét értéket meghaladó értékhez köti. Ez azonban nem a régi szabályozásnál alkalmazott 0,8% véralkohol-koncentráció, hanem „*ittas állapotban lévő személy az, akinek a szervezetében 0,50 gramm/liter ezrelék véralkohol-, illetve 0,25 milligramm/liter ezrelék levegőalkohol-*

²⁵ A TANÁCS 1993. november 30-i 93/704/EK HATÁROZATA a közúti balesetekre vonatkozó közösségi adatbázis létrehozásáról.

²⁶ A közúti közlekedés szabályairól 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet 1.§

²⁷ A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény 240. § (1)

²⁸ Holló Péter: A hazai közúti biztonság helyzete a kutató szemével. <http://www.kti.hu/index.php/news/356/537/A-hazai-koezuti-biztonsag-helyzete-a-kutato-szemevel> (letöltés ideje 2015.11.11.)

²⁹ Országos Igazságügyi Orvostani Intézet 13. módszertani levele az alkoholos állapot és alkoholos befolyásoltság orvosszakértői vizsgálatáról és véleményezéséről

*koncentrációnál nagyobb érték előidézésére alkalmas szeszes ital fogyasztásából származó alkohol van.*³⁰ Ráadásul nem köti a befolyásoltsághoz az ittaság megállapításához, hanem elég, ha az elfogyasztott alkohol mennyiség elégséges a 0,50 gramm/liter ezrelék véralkohol-koncentráció kialakításához. Az új szabályozás tehát szigorúbb, a hatóságok számára is könnyebben bizonyítható, a bíróság részére pedig egyértelműen értelmezhető.³¹ Viszont a balesetek adatainál ez jelentős változás, amit a statisztikai feldolgozás során figyelembe kell venni, hiszen az új szabályozás előtti adatokat nem lehet a szabályozás utáni adatokkal azonos módon értékelni. A folytonosság elve, a nyomon követés és elemzés elve itt is jól nyomon követhető.

Az Európai Unió a tagállamokat az alkohollal kapcsolatos károk csökkentésében támogató uniós stratégia³² kiadásával a tagállamok részére a járművezetők véralkohol koncentrációjára vonatkozóan maximális megengedett érték bevezetését tartotta kívánatosnak, ami megegyezik a Magyarországon a járművezetés ittas állapotban büncselekmény értékével, viszont hazánkban „zéró tolerancia” van, azaz a büncselekmény értéke alatt is szankcionálják az ittas járművezetést, jelenleg közigazgatási bírsággal. Az Unión belül azonban nem egységes a szabályozás,³³ ezáltal nem csak az időbeni, hanem a nemzetközi (területi) összehasonlítás is nehézkes.

8. Következtetések

A baleset-megelőzés információs rendszere hazánkban egy jól működő, az Unió információs rendszeréhez jól illeszkedő komplex rendszer. Az Unió tagállamok törekednek az egységes adatbázisok kialakítására, ezen belül kiemelt gondot fordítanak arra, hogy az adatok összehasonlíthatóak és megbízhatóak legyenek. Természetesen az információs rendszer bővülésével és az informatikai háttér fejlesztésével kialakíthatóak a közúti közlekedés biztonságát jól tükröző mérőszámok. Azonban ahhoz, hogy az adatok hosszútávon is összehasonlíthatóak legyenek, a változásokat, az új mérőszámokat úgy kell kialakítani, hogy a későbbiekben lehetőleg ne kelljen azokat módosítani. Ez a feladat még a szakemberek további jól átgondolt munkáját igényli, hogy a kialakítandó rendszer tényleg hosszútávon használható maradjon. Ügyelni kell arra, hogy a jogszabályi háttér és a cselekmények egységes elbírálásának lehetősége is kialakításra kerüljön, különben az új rendszer is a jelenlegi hibáját viszi tovább, azaz az adatok az eltérő szabályozások miatt csak részben összehasonlíthatóak. Az Unió állampolgárok részére is elfogadhatóbb lenne, ha az ittas járművezetés kérdését is egyformán kezelnék a tagállamok, ezáltal nem kellene különféle indoklás az eltérő szabályok miatt.

Magyarország és az Unió más tagországai is jelentős eredményeket értek el a közlekedési balesetben meghaltak számának csökkentésében. Ezeket az eredményeket azonban a tömegtájékoztatás révén sokkal hatékonyabban kell a közvélemény elé tárni, hogy a közlekedésben résztvevők is partnerek legyenek a kutatók, szakemberek munkájában.

³⁰ Btk. 240. § (3)

³¹ Major Róbert: Újra az ittas vezetésről, avagy a jogalkotó szándéka töretlen a deliktum elleni küzdelemben. *Belügyi Szemle* 2014/3. 83-91. o.

³² A tagállamokat az alkohollal kapcsolatos károk csökkentésében támogató uniós stratégia. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:52006DC0625&from=HU> (letöltés ideje 2015.12.09.)

³³ Ittas járművezetés határai az EU-ban. <http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=430> (letöltés ideje 2015.12.03.)