NEMZETI KÖZSZOLGÁLATI EGYETEM
Hadtudományi Doktori Iskola

Mészáros Gábor:

Az abszolút sebességtúllépés a halálos közúti balesetek hátterében

A doktori értekezés tézisei

Témavezető:

Dr. Major Róbert r. ezredes

Budapest, 2018.

1. A probléma tudományos megfogalmazása

A közúti közlekedés biztonságával foglalkozó vizsgálatok, kutatások egyik legfontosabb alapját képezik a Központi Statisztikai Hivatal (továbbiakban KSH) által kiadott *Közlekedési baleseti statisztikai évkönyv* adatai.

A KSH részére a rendőrség részéről a közúti közlekedési baleseti 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.

A KSH által közzétett adatok között szerepel a balesetek okait közzétevő rész. A főbb baleseti okok között van egy kiemelt szabályszegés, amit a helyszínen nehéz pontosan megítélni, ez pedig az abszolút sebességtúllépés, aminek a megállapítása a legtöbb esetben igazságügyi műszaki szakértői kérdés. A szakértők azonban a helyszínen nem adnak szakvéleményt, és a legtöbb esetben a statisztikai adatok lezárását jelentő 30 napos határidőn belül sem érkezik meg a hatósághoz a szakértői vélemény, ami a helyszíni szemle során megállapított adatok esetleges változtatását indokolttá tenné. Pedig a sebességnek a baleseti halál okainál kiemelt szerepe van, nem véletlen, hogy sok kutatás az általános sebességhatárok változtatásának hatását vizsgálja.

A baleseti okok közül tehát az egyik legfontosabb, a sebességre vonatkozó adat a rendőrség által közölt statisztikai adatok közül nem a baleset vizsgálata során megállapított tényeknek megfelelően szerepel. Ez az adatszolgáltatás metodikájából adódik, korrigálni akkor lehetne, ha a szakértői vélemény az adatszolgáltatás idejére már az adatszolgáltató hatóság, a rendőrség rendelkezésére állna.

Magyarországon a közúti forgalomellenőrzés során a rendőrség által végzett sebesség-ellenőrzések a közlekedőket leginkább érintő, egyben a társadalomban leginkább elutasított rendőri tevékenység, számos kritikát fogalmaznak meg mind a sebesség ellenőrzés tényével, mind a sebesség-ellenőrzési módszerekkel kapcsolatban. A kritikák alapja főként a KSH által kiadott Közlekedési baleseti statisztikai évkönyv, melyben az abszolút sebességtúllépés, mint baleseti ok csupán 1% körül szerepel.

Magyarországon jelenleg nincs olyan adatbázis, jelen kutatáson kívül nem folyik olyan adatgyűjtés, amely kimutatná, van-e eltérés a rendőrség által a KSH felé

továbbított baleseti okra vonatkozó statisztikai adatok és a baleset vizsgálatának során megállapított baleseti okok között. Ilyen adatok hiányában gondot okoz a közvélemény, a közlekedők felé tudományosan, adatokkal alátámasztva megindokolni, miért veszélyes az abszolút sebességtúllépés, mi a szerepe az abszolút sebességtúllépésnek a balesetek kialakulásában, hogyan befolyásolja az abszolút sebességtúllépés a balesetek kimenetelének súlyosságát.

Dolgozatom célja annak vizsgálata a halálos közúti közlekedési balesetek rendőrségi vizsgálatának adatai alapján, hogy van-e szerepe az abszolút sebességtúllépésnek a halálos közúti közlekedési balesetekben.

2. Kutatási hipotézisek

1. Kutatásom legfontosabb célja annak megállapítása, hogy a kutatás vizsgálatának tárgyát képező halálos kimenetelű közúti közlekedési balesetekben, azokban az esetekben, amikor a hatóság az eljárás során a kirendelt műszaki szakértőt a baleset mechanizmusára is nyilatkoztatta, a hatósági vizsgálatot követően megállapítható-e eltérés a KSH abszolút sebességtúllépésre, illetve baleseti okokra vonatkozó adataihoz képest. Hipotézisem szerint igen, különösen akkor, ha az abszolút sebességtúllépést nem csak, mint baleseti okot vizsgáljuk, hanem a halálos eredmény kialakulásában játszott szerepét is elemezzük.

2. A baleseti okkutatás egyik fontos követelménye, hogy a baleseti adatok időben, térben összehasonlíthatóak legyenek. Ennek fontos feltétele, hogy a baleseti adatokat a KSH felé továbbító rendőrségen belül egységes legyen az egyes balesetre vonatkozó adatok értelmezése, a baleseti kódok használata. A közlekedési balesetekkel foglalkozó rendőri szervek vezetőivel, állományával történő találkozások, szakmai megbeszélések során gyakran szóba kerülnek a közlekedési balesetek szemléje során végrehajtott intézkedések, a baleseti statisztikai kódok használatának eltérő gyakorlata. Hiba az eljárások során az egyénieskedő, mindentől független értelmezés és véleményalkotás.[1] Kutatásom során igazolni kívánom, hogy az egyes megyei rendőr-főkapitányságok a baleseti okokra vonatkozó KSH kódokat nem egységesen értelmezik, a kódok használata nem egységes és nem következetes.

[1] VÁRY László: *A szubjektivitás veszélyei a közlekedési balesetek megítélésében.* In: Belügyi Szemle, Budapest, 2004. évi 1. szám, pp. 109-113.

Sajnálatos módon a rendőrség tevékenysége sem mentes a hibáktól, legyen ez akár szubjektív, akár objektív okokra visszavezethető,[2] de nem lehet más a cél, mint ezeknek a hibáknak a kiszűrése, felszámolása. A kutatás során feltárt, a kutatás szempontjából fontos hibákra a dolgozatban kitérek.

3. Az abszolút sebességtúllépés megállapításának elengedhetetlen feltétele a közúti közlekedési balesetek helyszíni szemléje során a balesetekben részt vevő járművek részére az adott úton megengedett legnagyobb sebesség megállapítása. Munkám során rendszeresen tapasztalom, hogy annak ellenére, hogy az Országos Rendőrfőkapitány „***A közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól***” szóló **60/2010. (OT 34.) ORFK utasítása** alapján a „*Helyszínre vonatkozóan rögzítendő adatok és jellemzők” között a szemle jegyzőkönyvben i) a járművekre vonatkozó megengedett legnagyobb sebességérték(ek)et*” kell rögzíteni, a rendőrök a szemle során gyakran a helyszínen megengedett legmagasabb sebességet, azaz a személygépkocsikra megengedett legnagyobb sebességet rögzítik a jegyzőkönyvben, függetlenül attól, hogy a balesetben milyen járművek vesznek részt. Hipotézisem szerint a kutatásom során megvizsgált halálos közúti balesetek jegyzőkönyvében a járműveknek a baleset helyszínén megengedett sebességére vonatkozó adatok – amennyiben a jármű nem személygépkocsi, motorkerékpár, 3500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó gépkocsi – gyakran pontatlanul kerülnek rögzítésre.

3. Kutatási célkitűzések

A kutatás célja, hogy a közlekedésbiztonsági stratégiai célok eléréséhez, a halálos balesetek számának csökkentését célzó kriminológiai beavatkozásokhoz pontos adatokat szolgáltathasson. A kutatás eredménye bizonyítani fogja, hogy az abszolút sebességtúllépés a KSH statisztikai adataiban megjelenő értékeket lényegesen meghaladó mértékben van jelen a balesetek okainál. Kutatásom segíti a rendőrség baleset-megelőzési munkáját, amennyiben a baleseti okokra visszavezethető forgalom-ellenőrzési feladatok közül a sebesség-ellenőrzés fontosságát, egyes ellenőrzési taktikák létjogosultságát igazolja a halálos közúti közlekedési balesetek baleseti okai mögött meghúzódó sebességtúllépések kimutatásával.

Az eredmények felhasználásával, objektív adatokkal lehet a sebesség-ellenőrzés

[2] IRK Ferenc: *A közlekedésbiztonság mint a globális világ része*. In: Belügyi Szemle 2011. évi 10. szám, Budapest, pp. 5-15

társadalmi elfogadottságát növelni.

4. Kutatási módszerek

Az általam végzett empirikus kutatásban a megismerés folyamatában lényeges eszköz a nagyszámú, széles körben lefolytatott mennyiségi adatgyűjtés, a szisztematikus, szabályokra épített, egységes mérés és a számszerűsíthetőség, mert ez alapján adhatok választ a kutatási kérdéseimre, azaz a kutatás során a kvantitatív kutatási módszer alapvetéséből indultam ki. Kutatásom, ahogy a kvantitatív kutatások általában, deduktív jellegű, azért gyűjtöttem információkat nagyszámú mintán, hogy hipotéziseimet, felvázolt elméleti állításaimat igazolni tudjam.[3]

A kutatás adatai kvantitatív adatok, az abszolút sebességtúllépés mennyiségi értékeit írják le. A szakértők a szakvéleményükben gyakran kifejtik, hogy a járművek baleset előtti haladási sebességéről féknyomok hiányában nem lehet nyilatkozni, ezért az ütközési sebességet jelölik meg a baleset előtti bizonyított haladási sebességnek. Ez azt jelenti, hogy egyes esetekben a jármű balesetet megelőző haladási sebessége akár magasabb is lehetett, mint a jármű ütközési, elütési sebessége, de a szakvéleményben és a kutatás során természetesen a bizonyított sebességtúllépést lehet csak figyelembe venni.

„A mintaválasztás a kvantitatív kutatások lényeges eleme, hiszen megbízható eredményre csak olyan minta alkalmazásával juthatunk, amely jól reprezentálja (képezi le) a vizsgálandó sokaságot.”[4] Tekintettel arra, hogy a kutatás során a KSH halálos közúti közlekedési balesetekre vonatkozó éves adatait kívánom az általam gyűjtött adatokkal összehasonlítani, a KSH pedig az adott év összes halálos balesetének adatait közli, az alapsokaságot, a Magyarországon bekövetkezett halálos közúti közlekedési baleseteket nem szűkíthettem le. Esetemben tehát nem volt lehetséges a reprezentatív mintaválasztás, csak a teljes „populáció” vizsgálata volt célravezető, ezért teljes körű vizsgálatot végeztem. Csak ezzel a módszerrel érhettem el, hogy a kutatás eredményei tisztán és megbízhatóan írják le a vizsgált sokaság ismérveit, az abszolút sebességtúllépésre vonatkozó vizsgálat eredményeit.

Az adatgyűjtés módszere a dokumentumelemzés volt, mivel a célok eléréséhez

[3] BONCZ Imre: *Kutatásmódszertani alapismeretek.* In: Pécsi Tudományegyetem Egészségtudományi Kar, Pécs 2015, ISBN 978-963-642-826-6
http://www.etk.pte.hu/protected/OktatasiAnyagok/%21Palyazati/sport/Kutatasmodszertan_e.pdf [2017.07.28.]
[4]BONCZ Imre: *Kutatásmódszertani alapismeretek.* In: Pécsi Tudományegyetem Egészségtudományi Kar, Pécs 2015, ISBN 978-963-642-826-6
http://www.etk.pte.hu/protected/OktatasiAnyagok/%21Palyazati/sport/Kutatasmodszertan_e.pdf [2017.07.28.]

szükséges a közlekedési balesetek adatainak elemzése, különös tekintettel a halálos kimenetelű balesetekre, hiszen „*a megfelelő baleset-megelőzési munka alapja az egzakt balesetanalízis*.”[5]

A dokumentumelemzéshez szükséges halálos kimenetelű közúti közlekedési balesetek vizsgálati anyagainak tanulmányozásához kutatási engedélyt kértem és kaptam az Országos Rendőr-főkapitányságtól, és valamennyi megyei rendőr-főkapitányságtól, valamint a Budapesti Rendőr-főkapitányságtól. A kutatás adatgyűjtési szakasza 2016 októberében kezdődött, és 2017 augusztusában fejeződött be.

Bemutattam és elemeztem a dolgozat egyik alapvető problémájának forrását, az abszolút és relatív sebességtúllépés fogalmát, jogi értelmezését.

5. Az elvégzett vizsgálatok, elemzések

Dolgozatom első fejezetben bemutattam és elemeztem a közlekedéshez, közlekedésbiztonsághoz fűződő állami feladatokat. Ismertettem a fontosabb jogszabályokat, megvizsgáltam a rendőri forgalom-ellenőrzést, mint állami feladatot. Az értekezéshez kapcsolódó jogszabályok közül ismertettem és elemeztem a közúti közlekedésben különböző sebességhatárokhoz kapcsolódó jogszabályok fejlődését, a közlekedésrendészet feladatainak változását. Hazai és nemzetközi szakirodalom segítségével bemutattam és elemeztem a jogszabályokban meghatározott sebességhatár változások következményeit, a sebességhatárok módosításának hatását a közlekedésbiztonságra. Megvizsgáltam a rendőrségi forgalom ellenőrzés módszertanának változásának hatását a közlekedés biztonságra. Feltártam, hogy összefüggés van a rendőri ellenőrzésekben bekövetkezett módszertani, mennyiségi változások, és a közlekedés-biztonsága között. Bemutattam a rendőrség sebességellenőrzéssel kapcsolatos fejlesztéseit, a fejlődés lehetséges irányait.

A második fejezetben feltártam a statisztikai adatok gyűjtésének problémáit, a Központi Statisztikai Hivatal adatgyűjtési folyamatát és az azzal összefüggő problémákat. Elemeztem a statisztikai adatgyűjtés folyamatát, rávilágítottam az adatgyűjtés sarkalatos pontjaira, mely szerint a statisztikai adatok szolgáltatója, a rendőrség az adatgyűjtés

[5] IRK Ferenc: *Közlekedés-biztonság és bűnözéskontroll*. In: KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft, Budapest, 2003. p. 31. ISBN 9632247175

módszertanának sajátossága miatt a közlekedési balesetek helyszíni szemle során megállapított adatait továbbítja a KSH felé, és nem az eljárás, vizsgálat végén megállapított adatokat. Megvizsgáltam a közlekedési balesetek statisztikai adataival kapcsolatos számok és mutatók rendszerét.

A harmadik fejezetben hazai és nemzetközi szakirodalom segítségével bemutattam a járművek sebességének és a közlekedési balesetek kapcsolatának főbb összefüggései, az azzal kapcsolatos tudományos modelleket, a Power-modellt és az azt pontosító exponenciális modellt. Megvizsgáltam és elemeztem a nemzetközi törekvéseket, melyek a sebesség csökkentéssel, sebességellenőrzéssel összefüggésben hirdettek programokat a közlekedés-biztonságának növelésére.

A negyedik fejezetben megvizsgáltam és elemeztem az Európai Unió és ezen belül Magyarország közlekedésbiztonsági helyzetét. Megállapítottam, hogy mind az Európai Unió, mind Magyarország a közlekedés biztonságának javulása terén kitűzött célok elérésében lemaradásban van. A 2020-ig kitűzött célok elérése Magyarország számára egyre inkább elérhetetlennek tűnik. Magyarország közlekedésbiztonsági helyzetével kapcsolatban megállapítottam, hogy a 2013-ig tartó javuló tendencia megtorpant megfordult.

Az ötödik fejezetben a halálos közúti balesetben részes járművek sebességére vonatkozó kutatási eredményeket a KSH 2014-es és 2015-ös közlekedési baleseti statisztikai évkönyvében található baleseti okokra vonatkozó adatokkal hasonlítottam össze.

A baleseti okokat bemutató táblázatokat készítettem a kutatás során a rendőrségi, illetve bírósági iratok elemzésével feltárt, a hatóságok által megállapított adatok alapján.

A kutatás során az elemzéshez használt, a KSH felé eredetileg továbbított baleseti ok kódot minden esetben a rendőrség állapította meg. A vizsgálat során ezeket az eljárás elején a hatóság által a KSH felé küldött kódokat hasonlítottam össze az eljárás végén azonos módszertannal általam megállapított, a hatóság által a baleset okának megjelölt KRESZ szabályszegéshez „*A balesetet előidéző okok*” KSH táblázat szerinti baleseti ok kóddal. A táblázatban az egyes KRESZ szabályszegésekhez konkrét kódok tartoznak, azoktól nem tértem el. A kódok átírása tehát a hatóságok megállapításai alapján történt, egy kötött módszertani mechanizmussal.

Mielőtt a kutatás során a baleseti ok kódok elemzését, összehasonlítását megkezdtem, a baleseti ok kódjának ellenőrzése érdekében megkerestem a KSH Statisztikai Osztályát. Megkértem, és megkaptam a vizsgált két év összes személyi sérüléses baleset baleseti kódját,

illetve a balesetek időpontját, a baleset súlyosságának kódját. A halálos kimenetelű balesetek időpontja alapján azonosítottam a kutatásom során vizsgált baleseteket, és egyeztettem az általam a kutatás során a rendőrségtől megkapott baleseti okokra vonatkozó kódokat a KSH adatbázisában szereplő kódokkal. Megállapítottam, hogy az egyes halálos balesetek baleseti ok kódja a két adatbázisban megegyezik.

Tekintettel arra, hogy a sebességtúllépés meghatározásánál a tényleges sebességtúllépést a fizikai törvényszerűségek alapján szükséges meghatározni, ezért nem a büntetőeljárás alapelveire figyelemmel a legkisebb bizonyítható sebességértéket vettem figyelembe, hanem a szakértői vélemény alapján megállapított legvalószínűbb sebességértéket (középérték). Csak azokat a szakértő által megállapított sebességtúllépéseket vettem figyelembe a sebességtúllépések számának megállapításakor, melyeknél a szakértő által megadott sebesség intervallum alsó értéke magasabb volt, mint a megengedett legnagyobb sebesség, és a legvalószínűbb érték pedig nagyobb volt, mint a sebességmérő esetében elfogadott tűréshatár, a 3 km/h.

Példákon keresztül bemutattam a kutatás során végrehajtott vizsgálat, dokumentum elemzés menetét, az iratok tartalmát a helyszíni szemlétől a bírósági ítéletig.

Minden régióban bemutattam, hogy az elemzés végére hogyan módosultak, vagy maradtak meg az eredetileg KSH felé küldött, baleseti okokra vonatkozó kódok.

Mind a hét régió esetében bebizonyítottam, hogy az abszolút sebességtúllépés a KSH adatainál jóval nagyobb számban van jelen a halálos közúti közlekedési balesetekben, és nem csak mint másodlagos, hanem mint elsődleges baleseti ok.

A hatodik fejezetben a kutatás során feltárt adatokat elemeztem. Feltártam, hogy a 2014-ben bekövetkezet 573 halálos közúti közlekedési balesetben a szakértők 191 balesetben összesen 201 jármű részéről igazoltak abszolút sebességtúllépést. 2015-ben 585 halálos közúti közlekedési balesetben a szakértők 205 halálos balesetben összesen 226 jármű részéről igazoltak abszolút sebességtúllépést. Ezzel igazoltam, hogy a halálos közúti balesetekben 30% körüli mértékben jelen van az abszolút sebességtúllépés.

A kutatás során feltárt adatok összesítését követően elkészítettem azokat a táblázatokat, amelyekben bemutattam, hogyan alakultak volna a baleseti okokra vonatkozó kódok, ha az eljárások végén küldték volna a KSH felé a baleseti okra vonatkozó kódot. A módosított táblázatok alapján megállapítottam, hogy amennyiben az eljárás végén állapították

volna meg a baleseti ok kódjának kiindulási alapját képező KRESZ szabályszegést, a leggyakoribb baleseti ok az előírt sebesség meg nem tartása, azaz az abszolút sebességtúllépés lenne, az összes baleset közel 20 százalékában.

Feltártam, hogy azokban a balesetekben, ahol volt sebességtúllépés, szignifikánsan magasabb volt az egy balesetre jutó halálos áldozatok száma, azaz azokban a balesetekben, amelyekben a szakértő sebességtúllépést állapított meg. 2014-ben átlagosan 8,4, illetve 2015-ben 11,6 százalékkal több ember halt meg, mint azokban, amelyekben nem mutattak ki sebességtúllépést. Az abszolút sebességtúllépéssel bekövetkezett balesetek esetében tehát nagyobb a valószínűsége, hogy egy balesetben több ember is meghalhat, mint azokban a balesetekben, ahol nem állapítottak meg abszolút sebességtúllépést.

A kutatás során feltártam, hogy a halálos közúti közlekedések esetében, amennyiben nem csak személygépkocsi vesz részt a balesetben, gyakran akkor is csak a személygépkocsira vonatkozó megengedett legnagyobb sebességet rögzítik a helyszínen a szemlejegyzőkönyvben. Javaslatot tettem, hogy annak érdekében, hogy ezeket a hibákat elkerüljük, kiemelt hangsúlyt kell helyezni a szemle jegyzőkönyv tartalmi elemeire vonatkozó pontos adatfelvételre mind az oktatás, képzés, mind a parancsnoki ellenőrzési munka során.

Feltártam, hogy 2014-ben az 573 halálos balesetből 65 baleset sebességkorlátozó jelzőtábla hatálya alá eső útszakaszon történt, azaz a halálos balesetek 11,3%-a.

A kutatás során feltárt adatok elemzésével megállapítottam, hogy 2014-ben Magyarországon a halálos közúti közlekedési balesetek 6,3%-a olyan abszolút sebességtúllépés miatt bekövetkezett baleset volt, amely a sebességkorlátozó jelzőtábla hatálya alá eső útszakaszon történt.

Feltártam, hogy 2015-ben 585 halálos balesetből 69 baleset sebességkorlátozó jelzőtábla hatálya alá eső útszakaszon történt, azaz a halálos balesetek 11,8 %-a.

A kutatás során feltárt adatok elemzésével megállapítottam, hogy 2015-ben Magyarországon halálos közúti közlekedési balesetek 6,8%-a olyan abszolút sebesség túllépés miatt bekövetkezett baleset volt, amely a sebességkorlátozó jelzőtábla hatálya alá eső útszakaszon történt.

Feltártam, hogy az összes járműre vonatkozó összesített átlagos sebességtúllépés 2014-ben 19,48 km/h volt, ez a motorkerékpárosoknál 27,24 km/h volt. 2015-ben a lakott

területen és lakott területen kívüli sebességtúllépést is figyelembe véve összességében ismét a motorkerékpárosok produkálták a legnagyobb mértékű átlagos sebességtúllépést, 30 km/h-val. Lakott területen azonban már a személygépkocsik átlagosan 32,41 km/h sebességgel lépték túl a megengedett legnagyobb sebességet.

Megállapítottam, hogy a sebességtúllépéssel bekövetkezett halálos balesetek esetében kimutatható, hogy 2105-ben 2014-hez képest megnőtt az átlagos sebességtúllépés, a sebességtúllépések mértéke emelkedett a megállítás nélkül közigazgatási bírsággal sújtható sebesség-ellenőrzések számára is látható tartomány felé. Míg 2014-ben az a halálos balesetek esetében a sebességtúllépések 59,2 százaléka volt láthatatlan a megállítás nélküli sebesség-ellenőrzések számára, addig 2015-ben ez a szám már csak 47, 8 százalék volt.

Megvizsgáltam, hogy volt-e különbség az átlagos sebességtúllépésekben 2014 és 2015 között, személygépkocsik esetében, mivel a legnagyobb különbséget a személygépkocsik átlagos sebességtúllépésében találtam. A független mintás t-próba eredményei alapján 2015-ben a személygépkocsik szignifikánsan magasabb átlagos sebességtúllépéssel közlekedtek, mint 2014-ben.

Megvizsgáltam a védtelen közlekedők halálos baleseteinek főbb okait, jellegzetességeit. Feltártam, hogy a kerékpáros halálos balesetek 20 százaléka magános baleset, a kerékpárosok 30 százaléka a balesetkor ittas volt. Megállapítottam, hogy azok a balesetek, amelyek a kerékpárosnak felróható szabályszegés miatt következett be, 2014-ben a kerékpáros halálos balesetek 61,2%-át, 2015-ben pedig a kerékpáros halálos balesetek 65,1%-át képezik

Feltártam, hogy a kutatás során vizsgált években a 30 km/h sebesség alatt elütött gyalogosok főként idős gyalogosok voltak, 29 balesetből 21 esetben voltak 60 évnél idősebbek. Öt esetben olyan 60 évnél fiatalabb gyalogos halt meg, akin áthaladt az őt elütő jármű (busz, tehergépkocsi). Ez azt jelenti, hogy alacsony elütési sebességnél, amikor nem haladnak át járművel a gyalogoson, szinte kizárólag a 60 évnél idősebb gyalogosok halnak meg, a fiatalabb gyalogosok az ilyen elütéseket jó eséllyel túlélték.

Feltártam, hogy a kutatásban vizsgált két év alatt 99 halálos motorkerékpáros balesetből 73 esetben rendeltek igazságügyi gépjárműszakértőt a baleset mechanizmusával kapcsolatban. A 73 esetből 47 alkalommal mutattak ki abszolút sebességtúllépést a motorkerékpárosok részéről (64%), az összes halálos motoros baleset 48%-ában

bizonyíthatóan volt sebességtúllépés a motoros részéről. 22 esetben nem csak azt állapítottam meg, hogy a balesetben volt sebességtúllépés, hanem azt is, hogy a baleset oka az abszolút sebességtúllépés volt, ez az esetek 22%-a. Feltártam, hogy a 99 halálos balesetből, amelyben motorkerékpáros is részese volt, 82 esetben állapított meg a hatóság valamilyen közlekedési szabálysértést a motorkerékpáros részéről.

6. Új tudományos eredmények

1. Bizonyítottam, hogy a kutatás során vizsgált két évben a halálos közúti közlekedési balesetekben **30% felett volt azoknak a baleseteknek a száma, amelyekben a műszaki szakértők abszolút sebességtúllépést állapítottak meg**, azaz az abszolút sebességtúllépés elsődleges vagy másodlagos baleseti okként megjelent.

2. A kutatás során vizsgált mindkét évben bizonyítottam, hogy a Központi Statisztikai Hivatal által évente kiadott *Közlekedési baleseti statisztikai évkönyv* baleseti okokra vonatkozó adatai a statisztikai adatfelvétel módszere miatt az abszolút sebességtúllépés (*előírt sebesség meg nem tartása*), mint baleseti ok tekintetében jelentősen eltérnek a halálos balesetek vizsgálata során megállapított sebességtúllépésre vonatkozó adatoktól. A KSH által megjelenített átlagos **3%-hoz képest a valóságban a halálos közúti közlekedési baleseteket közel 20%-ban** az abszolút sebességtúllépés okozta.

3. Bizonyítottam, hogy a hibás következtetések levonására alkalmas, **a valós baleseti okokat elfedő statisztikai adatok megjelenése az adatfelvételi metódus sajátosságának** a következménye.

4. Igazoltam, hogy a rendőrségen az egyes megyék, régiók a baleseti okok kód szerinti besorolásánál **eltérő gyakorlatot** folytatnak, ami torzítja a baleseti okra vonatkozó adatokat.

5. Igazoltam, hogy a baleset helyszínén a helyszíni szemle során az egyes járművekre vonatkozóan gyakran **nem a balesetben részt vevő járműre állapítják meg a megengedett legnagyobb sebességre vonatkozó adatot**, különösen a 3500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meghaladó tehergépkocsik, járműszerelvények és kerékpárok esetében. Bizonyítottam, hogy ezekben az esetekben a rendőrségi eljárás során már a helyes sebességhatárokra vonatkozó adatokat használják, mind az igazságügyi műszaki szakértői véleményekben, mind a rendőrségi eljárást befejező határozatokba, vádiratokban.

6. Kimutattam, hogy 2014-ben és 2015-ben azokban a balesetekben, amelyekben az igazságügyi műszaki gépjármű szakértő abszolút sebességtúllépést mutatott ki, az egy balesetre jutó halálesetek száma szignifikánsan magasabb, mint azokban a balesetekben, amelyekben nem volt sebességtúllépés. Bizonyítottam, hogy abszolút sebességtúllépés esetén **átlagosan 10%-kal több ember hal meg**, mint azokban a balesetekben, amelyekben nincs sebességtúllépés.

7. Igazoltam, hogy a halálos közúti közlekedési balesetekben is kimutatható az a hibás járművezetői magatartás, hogy a sebességkorlátozó jelzőtáblát a járművezetők figyelmen kívül hagyják, és a jelzőtábla előtt megengedett sebességgel haladnak tovább**. Az összes halálos közúti közlekedési baleset 6,5%-a sebességkorlátozó jelzőtáblával szabályozott útszakaszon abszolút sebességtúllépés mellett következett be**, ami az itt bekövetkezett balesetek több mint 55%-a.

7. Elméleti és gyakorlati felhasználhatóság

A kutatási eredményeim alapján a közúti közlekedés biztonságával foglakozó szakemberek, kutatók árnyaltabb képet kaphatnak a halálos balesetek esetében az abszolút sebességtúllépés szerepével halálos balesetek esetében betöltött szerepét illetően.

A kutatás során feltárt adatok segítségével érthetően és objektív adatokkal alátámasztva lehet a közúti közlekedésben résztvevőket tájékoztatni az abszolút sebességtúllépés közúti közlekedés biztonságára gyakorolt hatásáról, mind a médiában, mind az oktatás során.

A kutatás a vizsgált két évben, 2014-ben és 2015-ben igazolta, hogy a sebességtúllépés szerepe a halálos közlekedési balesetekben a lényegesen magasabb arányban van jelen, mint ami a statisztikai adatokban megjelenik. Bár a kutatás két évre vonatkozott, nyilvánvaló, hogy az arányok minden évben hasonlóak. Nem elég azonban jelen kutatás adataira támaszkodni. A folyamatok, a közlekedési balesetek statisztikai adatai változásának vizsgálatához elengedhetetlen a hosszabb távú adatgyűjtés. A Rendőrség jól működő, kiépített hálózatban gyűjti a KSH felé továbbítandó adatokat. A KSH a statisztikai évkönyv kiadásával lezárja a baleseti adatok adott évre vonatkozó adatainak gyűjtését, de **a Rendőrségnek, mint adatkezelőnek folytatnia kellene az adatgyűjtést**, az adatbázisának a vizsgálat során megállapított adatok saját adatbázisába történő kiegészítésével. A Rendőrség adatbázisát tehát ki kell egészíteni a például a vizsgálat során, a szakértői vélemény alapján megállapított, a balesetben résztvevő járművek sebességére vonatkozó adatokkal, a rendőrségi eljárás végén megállapított KRESZ szabályszegéssel. Természetesen a KSH felé továbbított adatbázist eredetben is meg kell őrizni, hogy összehasonlítható legyen a kiegészített adatbázissal. A halálos, illetve súlyos kimenetelű balesetek esetében, amennyiben az eljárás során kirendeltek igazságügyi műszaki gépjárműszakértőt a járművek sebességének megállapítására, a szakértői vélemény beérkezésekor az adatokat továbbítani kellene az ORFK adatgyűjtést végző osztályához, ahol ezeket az adatokat is rögzíteni tudják a kiegészített adatbázisban. A kutatás során szerzett tapasztalataim alapján a balesetet követő két éven belül a szükséges szakértői vélemények már a hatóság rendelkezésére állnak, az eljárások döntő többsége pedig a balesetet követő három éven belül jogerősen befejeződik. A módosított adatbázist ezek alapján a balesetet követő harmadik (de legfeljebb az ötödik) évben le lehetne zárni. A rendszer kiépítettsége miatt a plusz adatközlés, munkabefektetés mennyisége hamar megtérülne, mivel a Rendőrség egzakt adatbázissal rendelkezne a járművek balesetkori sebességéről, ami alapján hatékonyabban végezhetné, szervezhetné a baleset-megelőzési

munkáját, a forgalomellenőrzés során a sebesség-ellenőrzéseket, vagy pusztán a rendőri jelenlétet. Nem utolsó sorban a Rendőrség az adatok segítségével pontosabb képet adhat a nyilvánosság felé a sebességtúllépés szerepéről a közlekedési balesetekben, segítve ezzel a biztonságos közlekedésre való nevelést, ami véleményem szerint a közlekedésbiztonság növelésének legfontosabb eleme. Az adatbázisnak természetesen nyilvánosnak, a kutatók számára hozzáférhetőnek kell lennie.

A kutatási eredményeim alapján igazolható, hogy az abszolút sebességtúllépésnek milyen nagy szerepe van a balesetekben, ezért a rendőri sebesség-ellenőrzés létjogosultsága megkérdőjelezhetetlen, az a közlekedési baleset-megelőzés fontos eszköze. A feltárt adatok alapján a sebesség-ellenőrzés módszertanát újra kell gondolni, a hatékonyság növelése érdekében vissza kell térni a rejtett ellenőrzések és a nyílt ellenőrzések együttes használatához. A megállítás nélküli, objektív felelősség hatálya alá tartozó sebesség-ellenőrzések mellett gyakrabban kell élni a megállításos sebesség-ellenőrzésekkel. Fel kell tárni az objektív felelősség hatálya alá tartozó szabályszegések számára „láthatatlan" szabályszegéseket. A járművezető kilétének megállapításával a közúti közlekedés számára veszélyt jelentő járművezetők kiszűrésével, és ezzel az előéleti pontrendszer hatékonyságának növelésével tovább lehet javítani a közúti közlekedés biztonságát.

A sebességhatárok betartásának kikényszerítése alapvetően rendészeti feladat. A sebesség-ellenőrzés a forgalomellenőrzés kulcskérdése. Egyrészt azért, mert a közlekedési szabályok egyik alapszabályáról van szó, amelyik szabály betartatása nemcsak baleset-megelőző, hanem a kárkövetkezmény-csökkentő hatású is, másrészt – talán pont ezek miatt – a legtöbb technikai eszköz ezen ellenőrzés lefolytatásához áll rendelkezésre.[6] Ugyanakkor megállapítható, hogy a végzetes közúti események döntő többsége magatartáshibából fakad, ezek kiküszöbölésére – a tapasztalatok szerint – a büntetés nem elegendő. A problémát ott kell kezelni, ahol kialakult, vagyis a sokat emlegetett emberi tényezőre kell visszatérnünk, mint a közlekedési beválás alaptényezőjére. A büntetés általában elkerülő aktivitást eredményez és a személyiség valamely részfunkcióját érinti. A valódi változás a személyiség egészét érintő pszichológiai beavatkozás lehetőségének megteremtésétől várható, mely az ember személyiségére, beállítódására, attitűdjeire koncentrálva próbálná a közlekedési résztvevőket alkalmassá tenni a közlekedésben való helyes részvételre.[7]

---

[6] MAJOR Róbert – MÉSZÁROS Gábor: *Forgalom-ellenőrzés,* In: Egyetemi jegyzet, NKE Szolgáltató Kft., Bp., 2015.

[7] ARANYOSI Judit -MAJOR Róbert: *Kezelő jellegű intézkedések megalkotása a közlekedési bűncselekmények körében*. In: Belügyi Szemle, 2005. évi 4. szám, p. 52.

A kutatás adatai alapján a baleset-megelőzés célcsoportjaiban kiemelt figyelmet kell fordítani az idős gyalogosok védelmére, valamit a motorkerékpárosok szabálykövető magatartásának megerősítésére.

A szabálykövetést, mint alapvető közlekedési attitűdöt a családban, a társadalmi szocializáció során a fejlettségi szintnek megfelelően a közoktatásban kell elsajátítani, és természetesen a járművezetők képzése, oktatása során. A közlekedők által is elfogadott, tisztelt, a biztonságos és gyors közlekedést lehetővé tevő közlekedési környezet segítené ennek az attitűdnek a kialakítását, megerősítését, megtartását. A rendőrség forgalomellenőrzési, sebességmérési munkája csak ezen feltételek megléte mellet lehet igazán hatékony és elfogadott. Kutatásom bebizonyította, hogy például a járművek sebességének megválasztásánál ez a szabálykövető magatartás nagyrészt hiányzik, ezért a közlekedés biztonságával foglalkozó kampányoknak, rendezvényeknek legfőbb célként a közúti közlekedésben a szabálykövető felelősségteljes attitűd megerősítését kell kitűzni. Társadalmi elfogadottság nélkül, pusztán rendőri eszközökkel a közlekedés biztonságát leginkább befolyásoló tényezők egyikét, az abszolút sebességtúllépést nem lehet hatékonyan alacsonyabb szintre szorítani.

A szerző publikációs jegyzéke

1. *A közúti közlekedés igazgatása*. (Társszerző: Kutsera Péter) Rendészeti szakközépiskolai jegyzet, 2006

2. *A rendészeti szakközépiskolába járó tanulók pályamotivációjának vizsgálata*. MAGYAR RENDÉSZET 2010 3-4 szám

3. *A karos forgalomirányítás gyakorlati tapasztalatai*. BELÜGYI SZEMLE: A BELÜGYMINISZTÉRIUM SZAKMAI TUDOMÁNYOS FOLYÓIRATA (2010-) 62 : 11 pp. 69-82. , 14 p. (2014)

4. Major Róbert - Mészáros Gábor, Major Róbert (szerk.): *Forgalom-ellenőrzés*. Budapest: NKE Szolgáltató Kft., 2015. 199 p. (ISBN:978-615-5527-18-0)

5. Major Róbert - Mészáros Gábor: *Traffic Safety in Hungary*. In: doc Ing Pavol Augustín CSc, JUDr Bohus Chochlík (szerk.) Prevenciaako nástroj na znízenie dopravnej nehodovsti. 190 p. Bratislava: Akadémia Policajného zboru Bratislave, 2015. pp. 161-168. (ISBN:9788080546397)

6. *A közúti közlekedés energiafelhasználásának biztonsági kérdései*. HADTUDOMÁNYI SZEMLE VIII. évfolyam:(4.szám) pp. 291-305. (2015)

7. A korrupció megítélése a rendészeti pályára készülő hallgatók körében MAGYAR RENDÉSZET 6 pp. 79-92. , 14 p. (2016)

8. Major Róbert - Mészáros Gábor: *The Current Questions of Police Speed Control*. MAGYAR RENDÉSZET 2016/2.: pp. 131-138. (2016)

9. *A közlekedési balesetmegelőzés rendszerének információs folyamatai* In: Gaál Gyula, Hautzinger Zoltán (szerk.) A határrendészettől a rendészettudományig. 332 p. Pécs: MHT Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoportja, 2016. pp. 239-246. (Pécsi Határőr Tudományos Közlemények; 17.) (ISBN:978-963-12-7484-4)

10. *A közlekedésrendészet feladata a közúti közlekedésben Rudnay Béla rendeletétől napjainkig*. BELÜGYI SZEMLE: A BELÜGYMINISZTÉRIUM SZAKMAI TUDOMÁNYOS FOLYÓIRATA (2010-) 3: pp. 54-66. (2017)

11. *A sebességtúllépés szerepe a Budapesten bekövetkezett halálos közúti balesetekben 2015-ben* In: Orbók-Barkovics Veronika, Orbók Ákos (szerk.) Hadtudomány és a XXI. század. 177 p. Konferencia helye, ideje: Budapest, Magyarország, 2017.02.22-2017.02.23. Budapest: Doktoranduszok Országos Szövetsége, 2017. pp. 113-130. (A hadtudomány és a XXI. század)

12. *Pest megye baleseti adatainak elemzése*. HADTUDOMÁNYI SZEMLE 10:(4) pp. 506-523. (2017)

13. *A közlekedésibaleset-megelőzés rendszerének információs folyamatai*. MAGYAR RENDÉSZET 2: pp. 129-139. (2017)

14. *A sebességellenőrzés szerepe a baleset-megelőzésben*. HADTUDOMÁNYI SZEMLE 11:(2) pp. 287-301. (2018)

15. *Sebességhatárok és baleseti statisztikák az Európai Unióban.* BELÜGYI SZEMLE: A BELÜGYMINISZTÉRIUM SZAKMAI TUDOMÁNYOS FOLYÓIRATA (2010-) 66. évfolyam : 9. szám pp. 107-130. , 24 p. (2018)

16. *A halálos motorkerékpáros balesetek és a sebességtúllépés összefüggéseinek vizsgálat 2014-2015-ben.* KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE 2018. évi 6. szám

17. *Correlation of Exceeding of Speed Limits and Traffic Accidents in Hungary*. MAGYAR RENDÉSZET 2. (2018)

Szakmai-tudományos önéletrajz

Beosztások, szakmai gyakorlat

2013 -	Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar Közbiztonsági Tanszék, Beosztás: tanársegéd, Közlekedési Szakcsoport Feladatkör: Oktatás, gyakorlati oktatás, szakképzés, vezetéstechnikai képzés
2004-2013	Adyligeti Rendészeti Szakközépiskola Beosztás: kiemelt főreferens, csoportvezető Feladatkör: Oktatás, gyakorlati oktatás, szakképzés, vezetéstechnikai képzés, oktatási iratok készítése, fejlesztése, vezetéstechnikai vezető instruktor, Signs and symptoms instructor, COPPRA instructor, Red Man intsructor
2001-2004	Budapesti Rendészeti Szakközépiskola Beosztás: Kiemelt főtanár Feladatkör: Közlekedési ismeretek oktatása, gyakorlati oktatás, szakképzés, vezetéstechnikai képzés
1996 –2001	BRFK Közlekedésrendészeti Főosztály, Közlekedés - Baleseti Osztály Vizsgálati Alosztály Beosztás: vizsgáló, később fővizsgáló, majd megbízott csoportvezető. Feladatkör: Súlyos személyi sérüléssel járó – bűncselekménynek minősülő – közúti balesetek és egyéb közlekedési bűncselekmények vizsgálata, illetve a csoporthoz tartozó vizsgálók és fővizsgálók szakmai irányítása.
1994 –1996	Hungarian Maritime Service, Beosztás: tengerész tisztjelölt, kormányos matróz Feladatkör: Kereskedelmi tengerjáró hajó navigálása, kormányzása, karbantartása, rakodása.
1989 –1990	Magyar Hajózási Részvénytársaság, Beosztás: tengerész Feladatkör: Kereskedelmi tengerjáró hajó navigálása, kormányzása, karbantartása, rakodása.

Tanulmányok:

1984– 1988	I. István Gimnázium
1990-1993	Széchenyi István Főiskola, Közlekedési és Logisztikai Intézet, Közlekedési üzemmérnöki szak, Okleveles közlekedési üzemmérnök
1990-1993	Széchenyi István Főiskola, Közlekedési és Logisztikai Intézet, Közlekedési üzemmérnöki szak, Okleveles tengeri hajózási fedélzeti tiszt
2005-2009	Szegedi Tudományegyetem, Bölcsészettudományi Kar, Neveléstudományi Intézet, Okleveles pedagógia szakos bölcsész

Egyéb tanulmányok:

1992	University of Huddersfield, Department of Transport and distribution TEMPUS ösztöndíjas vendéghallgató

1993-1994	Kossuth Lajos Katonai Főiskola Harckocsizó Szak, Tartalékos Parancsnoki Képzés
1996-1997	Felsőfokú Rendőrtiszti Szakképzés
2002	ORFK Rendészeti Szervek Kiképző Központja, Gépjármű-vezetéstechnikai szakoktató
2004	Neumann János Számítógép-tudományi Társaság, Európai Számítógép-használói jogosítvány
2006	Belügyminisztérium Rendészeti és Bűnmegelőzési Intézet, Rendészeti Szakvizsga
2007	Interact Defense, ARSZKI Red Man instruktor
2008	ORFK, ARSZKI Intézkedés taktikai vezető instruktor
2009	DEKRA Akademie ADR ellenőr
2011	Norwegian Police, Politihogskolen Signs and Symptoms of the use of narcotics and other psychotropic substences Instructor
2012	European Commission Directorate-General Home Affairs Prevention of and Fight Against Crime of the European Union Community Policing Preventing Radicalisation and Terrorism (COPPRA) Instructor
2014-2017	Hadtudományi Doktori Iskola, abszolutórium

Nyelvismeret

Angol középfokú B2 “C” típusú nyelvvizsga,

Német középfokú B2 “C” típusú nyelvvizsga

Szakmai tagságok:

- Közlekedéstudományi Egyesület (tag), Általános Közlekedési Tagozat, Közlekedésjogi és Igazgatási Szakosztály (titkár)
- Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Rendészettudományi Kar, Kari Tudományos Diákkör (titkár)
- Rendészeti Doktoranduszok Országos Egyesülete, tag