



Major Róbert

Közúti közlekedési balesetek miatt kialakult torlódások okozta idővesztés csökkentésének lehetőségei, avagy miként gyorsítható a helyszíni eljárás

The possibilities of reducing time loss in road congestion caused by accidents, or how to speed up on-site investigation

Absztrakt

A közúti közlekedési balesetek okozta forgalmi torlódások jelentős nemzetgazdasági károkat okoznak. Jogos igénye a társadalomnak, hogy a közlekedési balesetek helyszínén a szükséges eljárás a lehető legrövidebb időn belül befejeződjön, megszüntetve ezzel a forgalmi akadályt. Jelen tanulmány arra vállalkozik, hogy feltárja a kialakult torlódás mértékét befolyásoló tényezőket, és javaslatokat fogalmazzon meg a baleset miatt kialakult forgalmi torlódás idejének minimalizálására.

Kulcsszavak: közlekedésbiztonság, közlekedési baleset, balesetmegelőzés, intézkedési kötelezettség, forgalmi torlódás

Abstract

Road congestions caused by accidents generate serious national economic damage. It is a rightful demand of the civil society that the necessary investigation on the site of a road traffic accident should be over in the shortest amount of time, removing the holdup. This study undertakes the task to uncover the factors deciding the amount of road congestion, and also to make suggestions to minimize the time of road congestions caused by traffic accidents.

Keywords: road safety, traffic accident, accident prevention, obligation of measures, road congestion



Problémafelvetés

A közlekedésnek, így a közúti közlekedésnek is az alaprendeltetése a helyváltoztatási igény kielégítése, azaz eljutni egyik helyről a másikra, lehetőleg minél rövidebb idő alatt. „A közlekedés jogi szabályozása két alapvető célt tűzött maga elé: összességében harmonikusan érvényesíteni a közlekedéssel járó rizikó lehetséges legkisebb szinten tartását, és a közlekedési funkció legteljesebb érvényesülését.” (Fülöp & Major, 2010). A bekövetkezett balesetek kisebb-nagyobb mértékben akadályozzák ezt a folyamatot, hiszen előre nem látható forgalmi zavarként fizikailag teszik nehezebbé, sokszor lehetetlenné a balesettel érintett keresztmetszetben a járműforgalom áramlását.¹ A baleset miatt kialakult forgalmi torlódás jelentős idővesztéséget okoz mind a személyszállítás, mind az áruszállítás területén, így a nemzetgazdasági érdekeket is közvetlenül hátrányosan érinti. A nemzetgazdasági veszteségek meghatározásához az alábbi fő tényezőket szokás figyelembe venni: orvosi költségek (kórházba szállítás, kórházi kezelés költsége), termelés kieséssel kapcsolatos veszteség, emberi veszteségek, anyagi károk (főleg gépjárművekkel) kapcsolatos költségek, adminisztratív költségek (rendőrség, tűzoltók, biztosító társaságok), egyéb költségek (temetési költségek, forgalmi torlódásból adódó veszteségek stb.) Ezek alapján egy közúti baleset halálos áldozatának statisztikai veszteségértéke 2017-ben 273 millió forintba adódott, melyben benne szerepel a forgalmi torlódás okozta veszteség is (URL1). „Hazánkban a gépjárműállomány, és ezáltal a motorizációs szint növekszik, amely egyértelműen magában hordozza a növekvő baleseti kockázatot, amely főleg a sűrűn lakott, ezáltal nagyobb járműsűrűséggel rendelkező központi régióra és Budapestre érvényes.” (Felföldi, 2020). A balesetek az ilyen nagyobb járműsűrűségű területeken egyszerre nagyobb valószínűséggel alakulhatnak ki, és okoznak is nagyobb zavart a forgalomban, amely a közlekedők idővesztésén keresztül nemzetgazdasági veszteségként is jelentősebb mértékben jelentkezik, mint egy kisebb forgalomsűrűségű területen. Érthető és logikus igény, hogy a baleset miatt kialakult forgalmi torlódásokat a lehető legcsekélyebb mértékűre szorítsuk vissza. A közúti közlekedési balesetek száma sajnos annak ellenére jelentős, hogy míg 1990-ben 2432 személy veszítette életét közúti balesetben Magyarországon, addig ez a szám 2019-ben „csupán”

1 A közlekedésben jelentkező forgalmi zavarok alapvetően az adott csomópont vagy útszakasz kapacitásánál nagyobb forgalom megjelenéséből adódhatnak. Ez egyrészt bekövetkezhet a kapacitás csökkenése miatt (például útkarbantartás miatti útszűkület esetén) vagy a forgalom növekedésével (például rendezvényre érkező tömeg révén). Más megközelítésben: a forgalmi zavar lehet előre látható, amelyre felkészülve előre tervezhetők a szükséges intézkedések (például rendezvény esetén), és lehet előre nem látható, amelyre a felkészülés már nehezebb (például baleset esetén). Az előre nem látható forgalmi zavarok tipikus példája a közlekedési baleset okozta átbocsátóképesség csökkenés.

602 volt, a 16 627 személyi sérüléses közúti baleset során (URL2). Alapvetés, hogy a baleset miatt kialakult forgalmi torlódás akkor lenne minimális – gyakorlatilag nem létezne –, ha sikerülne a baleseteket eleve megelőzni. Hatékony balesetmegelőzési munka elképzelhetetlen megfelelő szintű és színvonalú adatelemzés nélkül: „*a balesetmegelőzés alapja az egzakt balesetanalízis*” (Irk, 2003). A baleseti okok feltárása azonban nem merülhet ki a jogi vizsgálatban, hanem kriminológiai szemléletű vizsgálatot is folytatni kell: nemcsak azt kell megvizsgálni, hogy a baleset melyik közlekedési résztvevő szabályszegő magatartása miatt következett be, hanem azt is, hogy milyen körülmények vezettek a szabályszegéshez (Major, 2012a). A szabályszegések megelőzése a balesetmegelőzési tevékenység egyik alappilére, mely a forgalomfelügyeletben ölt testet. „*A forgalomfelügyelet állami feladat, melyben több állami szerv, köztük a rendőrség vesz részt, célja a közlekedési rendszerben, a közlekedés biztonságában bekövetkező zavarok észlelése, és természetesen a bekövetkezett zavarok esetén az elhárításhoz szükséges intézkedések megtétele.*” (Major, 2012b). A közlekedési baleset okozta forgalmi torlódás természetesen akkor alakulhat ki, ha a balesetmegelőzési tevékenység nem volt hatékony. A közlekedés eddigi történelme azt sejteti, hogy a balesetek teljes kiküszöbölésére való törekvés, jelen állás szerint, értelmetlen célkitűzés lenne.² Ennek megfelelően fel kell készülnünk a balesetek okozta időveszteségekre és törekednünk kell azok minimalizálására.

A baleset okozta forgalmi akadály

A forgalmi torlódások mértéke alapvetően két tényezőtől függ: 1) a baleset milyen mértékben csökkenti az átbocsátóképességet, illetve 2) ez a keresztmet-szet-csökkenés mennyi ideig áll fenn. A legújabb kutatások szerint a torlódások mértéke leginkább a közlekedési balesetek típusához, az érintett járműfajta-hoz és a baleset bekövetkezésnek idejéhez igazodik (Zheng et al., 2020). A célkitűzés az kell legyen, hogy amennyiben a sajnálatos baleset bekövetkezik, annak helyszíne minél kisebb mértékben szűkítse a közlekedési áramlatok haladási lehetőségeit, illetve mihamarabb helyreállhasson az akadálytalan továbbhaladás lehetősége.

2 Bár az EU közlekedéspolitikai célkitűzéseit megfogalmazó, úgynevezett második Fehér Könyv szerint: „*A közúti baleseti halálozást 2050-re szinte nullára kell csökkenteni*” [COM (2011) 144 végleges FEHÉR KÖNYV Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé 11.], ez a megfogalmazás nem a balesetek teljes kiküszöbölésének igényét jelenti.

Ad. 1. Mérsékelt keresztmetszet-csökkentés

A baleset helyszínén mind a balesettel érintetteknek, mind az esetleges segítőknek, mind a hatóságoknak törekedni kell arra, hogy csupán a szükséges mértékben akadályozzák a forgalmat. A szükséges mérték persze számtalan körülménytől függ: életmentés, vagyonmentés, bűncselekmény, szabálysértés bizonyításához szükséges eljárások, műszaki mentés stb. Mindemellett meg kell találni azokat a lehetőségeket, melyekkel a forgalom folyamatossága oly módon biztosítható, hogy a közlekedés a zavar térségén átvezethető vagy amellett elvezethető legyen.

Ad. 2. Időminimalizálás

A baleset helyszínén, illetőleg az esetleges hatósági intézkedés miatt lezárt területen törekedni kell arra, hogy a forgalmi akadály mielőbb megszűnjön és a forgalom a teljes keresztmetszetben, teljes kapacitással újra áramolhasson.

Az időveszteség

Mielőtt a forgalmi torlódások csökkentése érdekében javaslatok megfogalmazására kerülhet sor, elkerülhetetlen a teljes állapotanalízis, vagyis annak feltárása, hogy jelenleg milyen tényezők befolyásolják a baleset okozta forgalmi torlódás miatt keletkező időveszteséget.

A baleset miatt kialakult forgalmi torlódást előidéző helyzet időtartamát legálább az alábbi fázisokra lehet osztani:

1.) Helyszíni tájékozódás

A baleset bekövetkezését követően a balesetben érintettek és a környezetben tartózkodók tájékozódnak a baleset jellegéről. Történt-e személyi sérülés, szükséges-e mentőt hívni, igényelnek-e rendőri intézkedést vagy meg tudnak egyezni a helyszínen, félre tudnak-e állni, stb. (A egyes fázisok hosszát nagyon nehéz meghatározni, de mégis zárójelben megadjuk azokat az értékeket melyek jó közelítéssel jellemezhetik az adott fázist. Ez jelen esetben: 2–15 perc.)

2.) Mentők, tűzoltók, rendőrség értesítése. (3–5 perc)

3.) Az értesítéstől a kiérkezésig. (5–180 perc)

4.) Életmentés. (10–90 perc)

5.) Rendőrségi helyszíni szemle. (30–180 perc)

6.) Műszaki mentés (nagymértékben függ a műszaki mentés jellegétől és a szükséges eszköz kiérkezésének idejétől). (30 perc – 2 nap)

7.) Az útfelület megtisztítása (a közútkezelő járhatóvá teszi az úttestet).
(20–90 perc)

Az időértékek megjelölése teljes mértékben szubjektív, tapasztalatokon nyugvó becslésen alapul és mentes a szélsőségektől, például attól az esettől, amikor a baleset felfedezésére csak napokkal később kerül sor vagy amikor az úttest oly mértékben rongálódik, hogy annak helyreállítása is szükséges. Annak meghatározása, hogy milyen időintervallumokkal érdemes foglalkozni, konkrét vizsgálatot igényel. Érdemes az elmúlt időszak baleseteit olyan szempontból elemezni, hogy a fent elkülönített fázisok száma igényel-e bővítést, illetőleg az egyes fázisok milyen időszükséglettel bírtak a valóságban. Ilyen kutatás elvégzéséhez a rendőrség segítő közreműködésére lenne szükség annak érdekében, hogy a kutató áttanulmányozhassa a baleseti dokumentációkat. Ugyanakkor megbízható adatok nagy valószínűséggel csupán azokról a balesetekről állnak rendelkezésre, ahol rendőri intézkedés történt, és bár a rendőrség adatai alapján készülő statisztikai mutatók eltérhetnek a bírósági ítéletek alapján utólag megállapítható számoktól (Mészáros, 2017), az egyes tevékenységek időszükséglete feltehetően tetten érhető a dokumentációban. Mindenesetre kijelenthető, hogy a fent vázolt elemzés nélkül gyorsítást célzó érdemi javaslatok megfogalmazása nem lehet megalapozott. Mindemellett van számos olyan körülmény, melyek eleve felvethetők és előre megvizsgálhatók abból a szempontból, hogy milyen mértékben hathatnak a baleset okozta torlódás időtartamára. Nyilvánvaló, hogy amennyiben rendőri intézkedésre nem kerül sor, és ha a rendőri intézkedés nélküli megoldás a feleknek is érdekük³, akkor a lehető legrövidebb időre szűkíthető a forgalmi akadály. De mielőtt ezt a kérdéskört elemeznénk, tekintsük át a fent vázolt folyamatelemeket egyenként.

A helyszíni tájékoztató és az értesítések

A helyszíni tájékoztató és a hatóságok értesítése fázisait érdemes egységként kezelni, hiszen az időszükséglet alapvetően az emberi oldalon jelentkezik. Szélsőséges esetben, például lakott területen kívüli forgalommentes útszakaszon magános baleset esetében előfordulhat, hogy a balesettel érintett eszméletvesztése következtében a tájékoztatóra és a segítségkérésre órákkal a baleset bekövetkezését követően kerül csak sor. Átlagos esetben is megfigyelhető, hogy a baleset követően percek telnek el, mire az érintettek felocsúdnak és segítséget

3 Ide nem értve természetesen a rendőrhatalóság kötelező értesítésének eseteit (lásd KRESZ 58. §).

kérnek. Az emberi oldalon jelentkező idővesztés technikai eszközök alkalmazásával jelentősen csökkenthető. Ilyen eszköz az E-Call rendszer, melynek lényege, hogy emberi tevékenységtől függetlenül a jármű fedélzeti számítógépének adatai alapján (például légszákindító aktiválódása esetén) automatikusan segélykérést indít⁴. Hasonló rendszer képzelhető el az egyes személyekhez köthetően is, hiszen az úgynevezett okos órák képesek lehetnek hasonló segélykérés kezdeményezésére. Bármelyik rendszerről legyen is szó, a legfontosabb előnye persze az, hogy baleset esetén akkor is befut a segélyhívás, ha a járművezető vagy az utasok eszméletüket veszítik vagy beszorulnak a roncsba, így nem tudnak telefonálni. A mentőegységek azonnal elindulhatnak a helyszínre, így a sérültek ellátása hamarabb megkezdődhet, melynek következtében az életbenmaradási esélyek jelentősen megnövekednek. Emellett azonban a vizsgált témát tekintve is kimutatható előny, hiszen a rendszer minden esetben gyorsabban küld segélykérést – nyilván a helyszín adatainak megjelölésével – mint amilyen gyorsan egy ember képes telefonálni. Szintén ez az előny mutatkozik meg abban a körülményben is, hogy a rendszer a helyszín pontos adatával rendelkezik, ellentétben a járművezetővel, aki például éjszakai sötétségben az autópályán csak találgatni tud, hogy éppen hol járt a baleset előtt.

A kérés érkezés időszükséglete

A közúti közlekedési balesetek helyszínére a rendőrség megérkezésének ideje alapvetően két tényezőtől függ: milyen létszám és milyen távolságban áll rendelkezésre a helyszínre küldéshez. Ha a cél a mielőbbi kérés, akkor a rendőrség használja a járművein rendelkezésre álló megkülönböztető fény és hangjelző berendezéseit. A rendőrség hatályos belső szabályozása értelmében minél súlyosabb egy baleset, annál nagyobb szakértelemmel rendelkező rendőr intézkedik a helyszínen⁵. Például személyi sérülés esetében csak balesethelyszínre járhat el, míg anyagi káros baleset esetén más beosztású rendőr is lefolytathatja a szükséges eljárást. Ez a körülmény önmagában felveti azt a problémát, hogy az intézkedés megkezdésekor el kell dönteni, hogy a baleset jellege alapján ki járhat el az ügyben. Ennek nyilvánvalóan ugyancsak időszükséglete van. Különösen megnő ez az idő, ha a körülmény, ami a hatáskört megalapozza, csak a helyszínen derül ki, és a már megkezdett rendőri intézkedést valójában

4 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/758 rendelet 7. cikke értelmében 2018. április 1. napjától csak olyan személygépkocsi kaphat típusjóvá hagyást, amely rendelkezik az e-call rendszerrel.

5 60/2010. (OT 34.) ORFK utasítás a közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól 14–23. pontja.

szüneteltetni kell a hatáskörrel rendelkező rendőr helyszínre érkezéséig, tulajdonképpen megduplázva ezzel a kiérkezés időszükségletét. E problémakör megoldására viszonylag egyszerű javaslat fogalmazható meg: minden közlekedési balesethez azonos „szintű” rendőr vonuljon, vagyis minden közlekedési balesettel balesethelyszínelő foglalkozzon. Ezt a megoldást támasztja alá az is, hogy a baleset körülményeinek tisztázása, azaz annak feltárása, hogy melyik közlekedési résztvevő segett meg közlekedési szabályt, minden balesetnél a rendőrség feladata. E tevékenység bonyolultsága, erő és eszköz igénye, nem függ a baleset kimenetelétől! Tehát pontosan ugyanolyan tevékenységet kell végezzen a rendőr akkor is, ha bűncselekménynek, és akkor is, ha szabálysértésnek minősülő balesettel találkozunk, hiszen a körülmények tisztázásának nehézsége nem függ attól, hogy – általában a véletlennek köszönhetően – a sértett súlyos vagy könnyű sérülést szenvedett el. Például a balesetet okozó járművezető milyen sebességgel vezette járművét a baleset előtt? – kérdés megválaszolásához szükséges helyszíni adatok (féknyom hossza, gumibroncs minősége, útburkolat fajtája, jellemzői, időjárási körülmények stb.) rögzítése elvben ugyanúgy szükséges szabálysértési eljárás esetén, mint büntetőeljárás esetén. Az elmúlt időszakban többször felmerült a balesethelyszínelő tevékenység átszervezése, nyilvánvalóan nem ok nélkül. Az ilyen felvetéseknek a háttérben elsősorban a hatékonyság kérdésköre áll. Ugyanakkor le kell szögeznünk, hogy egy elvart normaidő egyértelmű megfogalmazása nélkül az átszervezés minden formája okatlan, így értelmetlen és felesleges. Egyértelmű elvárásként kell megfogalmazni, hogy a balesethelyszínelő a baleset helyszínére – legyen az bárhol is – mennyi időn belül érjen ki, illetőleg ezt a normaidőt milyen arányban kell teljesíteni.⁶ Valljuk be, hogy ez – hasonlóan a mentőszolgálat vagy a katasztrófavédelem esetéhez – nem szakmai, hanem szakpolitikai kérdés, így szakpolitikai döntést igényel. Amint megvan az elvart kiérkezési idő tekintetében a döntés, azonnal megalapozott szakmai javaslat tehető a balesethelyszínelői tevékenység szervezésére, a bázishelyek kijelölésére, a létszám és egyéb technikai igények biztosítására. A kiérkezési idő számításához a bejelentés fogadásától a helyszínre érkezésig eltelt időt célszerű alapul venni, mert ez az időszak érzékelhető a balesetben érintettek számára (Tihanyi, 2017).

6 Elképzelhető ugyanis olyan eset, hogy egyszerre több, akár nagyszámú helyszínen fordul elő közlekedési baleset, így nyilvánvaló, hogy nem lehet azt elvárni, hogy a rendőr minden – akár extrém – körülmények között a meghatározott időn belül a helyszínre érjen. Meg kell határozni azt a százalékot is, mely kifejezi, hogy bizonyos esetekben tudomásul vesszük, hogy a normaidő nem teljesíthető. Minél magasabb ez a százaléktérték, annál nagyobb létszámmra van természetesen szükség, hogy készenlétben álljon.

Életmentés időszükséglete

Az életmentéshez szükséges idő nyilvánvalóan az adott helyzettől függ. Az oxiológia, mint sürgősségi orvostan az orvostudomány minden részéről magában foglalja a sürgősségi betegellátási területet. Magyarország teljes területén az Országos Mentőszolgálat látja el ezen feladatot⁷. A baleset helyszínére érkező balesethelyszínelőnek tisztában kell lenni a nagyszámú sérülttel járó balesetek helyszínén folytatandó mentési munkálatok gerincével. Az ellátás gerincét a szakirodalomban „3T” elnevezéssel említett terminológia jellemzi:

- triage (osztályozás);
- treatment (kezelés);
- transport (szállítás) (URL3).

Igen súlyos közlekedési balesetknél, amikor több személy élete, testi épsége kerül veszélybe, a rendőrség elsődleges feladata a veszélyelhárítás. Az élet- és vagyonmentés mellett, adott esetben figyelmeztetni kell a lakosságot is a veszélyre, valamint a veszélyzónát körbe kell határolni és le kell zárni. Mindemellett – a beavatkozó és a mentő járművek akadálytalan helyszínre jutását elősegítendő – a megközelítési, valamint a szükségutak kialakítása és szabadon tartása is feladat. Ezen erők támogatása is kötelessége a rendőrségnek: ha szükséges, közre kell működni a mentésben, a veszélyeztetett személyek biztonságba helyezésében, a sérültek osztályozásában és más olyan tevékenységben, amelyet az adott helyzet indokol. Látható, hogy az életmentés időszükségletére a rendőri tevékenység nem sok hatással bír. Mindemellett, ilyen esetekben is figyelemmel lehetünk a forgalom folyamatosságának lehetséges mértékben történő biztosítására is. A mentésben részt vevők járművei ne foglaljanak el nagyobb keresztmetszetet az úton, mint maga a baleset, így a rendőrségnek lehetősége lehet – akár váltakozó irányban is – a forgalom folyamatosságának biztosítására.

A rendőri eljárás okozta idővesztés

A közvélemény szemében a balesetek miatti torlódások fő okozója a rendőrség, hiszen a baleset mellett elhaladva vagy a tudósítások képeit szemlélve azt tapasztalják, hogy a baleset helyszínén a rendőrség munkatársai végzik tevékenységüket, és emiatt áll a forgalom. A rendőri eljárás tulajdonképpen a vonatkozó jogszabályi rendelkezéseknek megfelelő alakisággal és tartalommal lefolytatott helyszíni

7 322/2006. (XII. 23.) Korm. rendelet az Országos Mentőszolgálatról.

szemle. A szemle lényege, hogy a balesetet követő jogi eljárásban – melynek célja a felelősség kérdésének tisztázása – megfelelő adatokkal és bizonyítékokkal szolgáljon az állam kisebb-nagyobb büntetőjogi jellegű igényének érvényesüléséhez. A közúti közlekedési balesetek alapvetően szabálysértésnek vagy bűncselekmények minősülnek, a jogszabályban meghatározott feltételek szerint⁸. Tapasztalati tény, hogy a bűncselekmény gyanúja miatt folytatott eljárásnak alaposabbnak kell lennie, mint szabálysértés esetében, így nyilvánvalóan hosszabbá is válik. Mindazonáltal le kell szögezni, hogy akár szabálysértésről, akár bűncselekményről van szó, a megalapozott jogi döntéshez pontosan ugyanazokra a helyszínen beszerezhető adatokra, információkra és nyomokra van szükség. Így elvben a szabálysértés és a bűncselekmény miatt folytatott eljárás időszükséglete között nem lehetne különbség. A gyakorlat azonban mégis azt mutatja, hogy a szabálysértési eljárások miatti helyszíni rendőri tevékenység ideje elenyésző a bűncselekmény helyszínén töltött időéhez képest. A szabálysértési eljárások esetében inkább a rendőrség helyszínre érkezésének ideje okoz jelentős idővesztést, hiszen a bűncselekmény helyszínére a rendőrség siet, a szabálysértés helyszínére majd odaér, ha odaér.

Ad1. Szükség van-e rendőri intézkedésre?

A fenti problémakör alapján azonnal adódik a kérdés: tényleg szükség van minden szabálysértésnek minősülő baleset esetében alakszerű rendőri intézkedésre? Azt nyilvánvalóan kijelenthetjük, hogy a kérdés felvetése csak akkor lehet egyáltalán megfontolható, ha csupán a személyi sérüléssel nem járó balesetekre gondolunk. A személyi sérüléssel járó balesetek esetében nem engedhető meg, hogy a rendőri intézkedés elmaradjon, hiszen a könnyű személyi sérülésről a későbbiek folyamán kiderülhet, hogy mégis súlyos (nyolc napon túl gyógyuló), így nem szabálysértési eljárásnak, hanem büntető eljárásnak van helye. Továbbá személyi sérülése esetében – figyelemmel a társadalomra való veszélyesség fokozott mértékére – az állam nem mondhat le a szankcionálás igényéről.

A személyi sérüléssel nem járó baleseteket (továbbiakban anyagi káros baleset) a vizsgált téma szempontjából három csoportba lehet sorolni:

- anyagi káros baleset és a felek akaratától függetlenül rendőri intézkedés történik,

⁸ Alapvetően a nyolc napon belül gyógyuló, könnyű személyi sérülést okozó balesetet szabálysértési eljárásban (Sztv. 219. §), a nyolc napon túl gyógyuló, súlyos személyi sérülést eredményező balesetet büntető eljárásban kell vizsgálni (Btk. 235. §).

- anyagi káros baleset és a felek a helyszínen megegyeznek, rendőrt nem hívnak,
- anyagi káros baleset és a felek nem tudnak megegyezni, rendőrt hívnak.

Az első eset azért fordulhat elő, mert bár a rendőrség értesítése a balesetről nem kötelező, a felek sem igénylik azt, mégis az eseményt rendőr észleli, és mivel őt intézkedési kötelezettség terheli, azaz amennyiben szabálysértést (balesetet) észlel, köteles intézkedni és szabálysértési eljárást indítani. Hasonló eredményre vezet, ha a balesetet a feleken kívül valaki más, például az eset szemtanúja jelenti be a rendőrségnek, és így intézkedésre kerül sor még akkor is, ha a balesettel érintett felek erre nem tartanak igényt. A második eset kapcsán vélelmezhető, hogy amennyiben a felek a helyszínen megegyeznek, a lehető leggyorsabban megszüntetik a forgalmi akadályt. A harmadik esetben viszont – ha rendőri intézkedésre várnak – a nyomok megőrzése érdekében a rendőrség kiérkezéséig a baleset következtében létrejött helyzetet (így a forgalmi akadályt is) eredetben fenntartják. Lehetséges lenne-e a felek részéről a megegyezési hajlandóság fokozása, ezzel a rendőri intézkedések számának csökkentése, így a forgalmi akadály gyorsabb megszüntetése? Az első eset – mely a rendőr intézkedési kötelezettségére vezethető vissza – szorosan kapcsolódik e kérdéshez. Megtehetné-e a rendőr, hogy egy nyilvánvaló szabálysértés esetében ne intézkedjen, pusztán azért, mert az elkövető és a sértett a helyszínen megegyeztek és nem kérnek rendőri intézkedést. E felvetéssel kapcsolatban azonban azonnal megfogalmazható az a kérdés, hogy miként engedheti meg magának az állam, hogy miközben egy egyszerű szabályszegést, például sebességtűlélést vagy tilos jelzésen való áthaladást szigorúan szankcionál, aközben, ha ez a szabályszegés balesetet is okoz, akkor az így kialakult és jóval nagyobb társadalomra veszélyességgel bíró esetet, szankció nélkül hagyja. Az ellentmondás azonban csupán látszólagos, hiszen abból kell kiindulnunk, hogy az egyes közlekedési szabályszegések esetén kiszabandó szabásértési vagy közigazgatási szankció célja nem más, mint magának a jogsértő személynek és más közlekedési résztvevőnek a visszatartása a további szabályszegésektől. Bár a büntetés célját a Sztv. nem határozza meg, nyilvánvaló, hogy a Btk. fogalmi rendszeréből kiindulva helyes következtetésre lehet jutni. *„A büntetés célja a társadalom védelme érdekében annak megelőzése, hogy akár az elkövető, akár más bűncselekményt kövessen el.”*⁹

Cesare Beccaria a 18. században ezt ekképpen fogalmazta meg: *„A cél tehát nem más, mint megakadályozni a bűnöst abban, hogy polgártársainak további*

9 Btk. 79. § (a régi Btk. 34. § szövegével azonosan).

károkat okozzon és elejét venni annak, hogy mások így cselekedjenek.” (Beccaria, 1989.) Amennyiben egy járművezető balesetet okoz, a baleset bekövetkezése azt bizonyítja, hogy a szabályszegéstől való visszatartás eredménytelen volt. Tapasztalati tény, hogy egy közlekedési baleset okozásával járó hátrány: járműben keletkezett anyagi kár, biztosítói díjak emelkedése, ügyintézés okozta idővesztés, a jármű pótlásának megoldása, akár egyenként is lényegesen jelentősebb a balesetet okozó közlekedési részt vevő számára, mint a hatóság által kiszabható szankció. A balesetet okozó közlekedési részt vevő oldalán a visszatartó hatás, a sorolt körülmények kapcsán jelenik meg. Az azt követő hatósági szankció további visszatartó hatásáról nem beszélhetünk, így az feleslegesnek is nevezhető. Hasonló gondolat jelenik meg Vókó Györgynél a felfüggesztett büntetések kapcsán, miszerint: „*a nem büntetésnek is megvan a maga értelme*” (Vókó, 2012). Praktikusan: a balesetet okozó személy azért fog jobban figyelni a jövőben, és azért fog nagyobb gondosságot fordítani a szabályok betartására, mert a baleset rengeteg pénzébe és idejébe került, nem pedig azért, mert a hatóság még a baleset okozása miatt ezen felül 10–20–100 ezer forintos bírságot szabott ki vele szemben. Az elv elfogadásához jelentős szemléletváltásra és jogszabály-módosításokra van szükség a rendőri intézkedési kötelezettség területén is. A rendőri intézkedési kötelezettség e tekintetben úgy kellene szűküljön, hogy amennyiben a rendőr balesetet észlel, vagy kívülálló bejelentése nyomán a baleset helyszínére érkezik, az ott tapasztaltak alapján legyen köteles eljárni. Ha a balesettel érintettek kérik közbenjárását, mert nem tudnak megegyezni, folytasson le alakszerű intézkedést, amennyiben nem, segítkezzen a forgalmi akadály mielőbbi megszüntetésében. A felvetés egyébként nem egyedülálló. Mintául az osztrák eljárás szolgálhat, melynek neve Unfallmeldegebühr (balesetbejelentési díj vagy baleset adatszolgáltatási díj), illetve a köznyelvben Blaulichtsteuer (kéklámpaadó). A rendelkezés 1996. július 1-je óta hatályos, jogszabályi alapját az osztrák közúti közlekedési törvény (röviden StVO 1960)¹⁰ 4. § (5b) bekezdése adja. A díj kiszabására akkor kerül sor, ha kisebb súlyú (anyagi káros) közúti közlekedési balesetek során a rendőrség a baleset felvételéhez küldésre kerül annak ellenére, hogy az eljárás megindításához a baleset részesei közötti személyi adatok cseréje elegendő lenne. A díj a baleset okozóját terheli, osztott felelősség esetén értelemszerűen a bírság összegét is osztva fizetik.

10 1960. július 6-i szövetségi törvény, a közúti rendőrségre vonatkozó előírásokról).

Ezen elv alapján a díj kiszabásra kerül:

- anyagi káros közúti közlekedési baleset esetén, ahol az adatcsere a baleset részesei között elegendő lett volna (ha a személyi sérülés később kerül megállapításra a díj visszaigényelhető),
- ha egyik vagy mindkét fél rendőri eljárást kér.

A díj nem kerül kiszabásra:

- személyi sérülés történt,
- szemtanú hívta a hatóságokat,
- a baleset részese ittas, mely további rendőrségi eljárást eredményez,
- a baleset másik részese a helyszínt elhagyja,
- a részeseek egyike nem rendelkezik okmányokkal vagy megtagadja adatainak közlését,
- a baleset részese nincs a helyszínen,
- vadbaleset esetén.

A bevezetés évében 500 schilling összegű díj ma 36 Euró mértékű. A bevezetést követő évben 23,2%-kal csökkent az osztrák rendőrség anyagi káros balesetekkel kapcsolatos intézkedéseinek száma, és összesen 16 millió schilling díj kiszabására került sor (ami matematikailag 32 000 esetet jelent) (URL4). A citált osztrák példa alapján egyfelől szűkíthető lehet a rendőri intézkedési kötelezettség, másfelől egyfajta szolgáltatási illeték bevezetésével a balesetben résztvevők arra ösztönözhetőek, hogy rendőri intézkedés nélkül megoldják a helyzetet, a baleseti felelősség kérdésében megegyezésre jussanak és megindítsák a szükséges biztosítói eljárást.

Ad2. A tényleges rendőri intézkedés ideje

A baleset miatti tényleges alakszerű rendőri intézkedés idejének csökkentése csupán azon alapulhat, hogy a későbbi jogi eljárás lefolytatásához szükséges adatok, információk helyszíni rögzítése mennyi ideig tarthat. Ezen időszükséglet alapvetően két tényező függvénye: egyrészt mennyi adat rögzítésére van szükség, hiszen nyilvánvaló, hogy több adat, nyom vagy más anyagmaradvány felkutatása, rögzítése több időt vesz igénybe. Másrészt az időszükséglet függ az alkalmazott eljárástól, hiszen gyorsabb rögzítést lehetővé tevő technológia alkalmazása esetében az időszükséglet kisebb. Mindkét területen érdemes külön vizsgálatokat folytatni. A rögzítendő nyomok mennyiségét illetően nehéz feladat már a helyszínen eldönteni, hogy melyek azok az adatok, amelyek az

eljárásban relevanciával bírnak, és melyek azok, amelyek rögzítése felesleges, hiszen az esemény jogi megítélését nem befolyásolják. (Egyszerű példával élve a legtöbb közúti közlekedési balesetnél abszolút irreleváns, hogy a jármű gumiabroncsainak milyen a gyártmánya, mérete és töltőgáz-nyomása, amennyiben a megfelelő szakértelem birtokában szemmel látható, hogy jogszabályszegés gyanúja nem merül fel, és ezen adatoknak nincs jelentősége, rögzítésük elhagyható kell legyen.) Hasonló a helyzet az olyan adatok rögzítésénél, amelyek hivatalból rendelkezésre állnak. (Ilyenek lehetnek a járművek és a személyek adatai, azonosítást követően a személyi igazolvány vagy a forgalmi engedély adatainak jegyzőkönyvbe való átmásolása felesleges.) Szintén felvethető a diktafonos jegyzőkönyv kérdésköre. A technika mai szintjén megoldható, hogy a szóban elmondottak azonnal papír alapú jegyzőkönyvé konvertálódnak. Az eljárást valószínűleg gyorsítaná, ha a kézzel írott – vagy elektronikusan vezetett – jegyzőkönyv helyett, a szóban mikrofonba mondott szöveg már a helyszínen jegyzőkönyvi formában kinyomtatható lenne. A hivatalból rendelkezésre álló adatok kérdésköre azonnal átvezet a baleset helyszínének, pontos méreteinek rögzítésére. De mielőtt a helyszín adatainak rögzítéséről szólnánk, ki kell térni a fent említett megfelelő szakértelem birtokában eljáró balesethelyszínelő, vagyis a professzionális balesethelyszínelő személyére. Professzionális csak akkor várható el, ha ennek feltételeit biztosítjuk. Alapvető feltételnek a megfelelő képzési rendszert kell tekinteni: alapképzés, továbbképzés és rendszeres ismétlés, gyakorlás a készségszintű ismeret birtoklása érdekében. A profizmus másik feltétele a profilitás. A balesethelyszínelő nem végezhet más rendőri tevékenységet a balesethelyszínelésen kívül. Készenléti ideje alatt szükséges megszervezni a továbbképzéseket, a gyakorlásokat, másként megfogalmazva a tudásfenntartást és a tudásfejlesztést, nem visszariadva az e-learning technika alkalmazásától sem. (A mentőorvos sem lát el betegeket a kórházban vagy a rendelőben, ha éppen nincs riasztása, illetve a tűzoltó sem végez más tevékenységet a gyakorlatozáson kívül!) Visszatérve a helyszín adataihoz: milyen széles az úttest, milyen szélesek az egyes forgalmi sávok stb. Valójában ezen adatok is „hivatalból rendelkezésre állnak”, hiszen a közútkezelői nyilvántartásban szerepelnek. Jelentős időnyereség lenne elérhető, ha a baleset helyszínére érkező rendőr a forgalomtechnikai helyszínrajzzal a kezében kezdené meg a tájékozódást¹¹. Ami pedig a nyomrögzítés gyorsaságát illeti, érdemes a hagyományos rögzítési módok (leírás–lerajzolás–lefényképezés) gyakorlati alkalmazásakor a geoinformatika tudományágának vívmányaira is

11 Bármennyire naprakész is legyen egy nyilvántartás, a valós helyszíntől való eltérés előfordulhat, mely helyzet kezelésére fel kell készülni.

figyelemmel lenni. Szükséges-e például méretarányos helyszínrajzot készíteni, ha a baleset helyszínéről rendelkezésre áll egy olyan ortofotó, melyen utólagos mérések végezhetők vagy rendelkezésre áll a baleset helyszínének méretarányos, háromdimenziós modellje? E kérdésekre nyilvánvaló nemleges választ kell hamarosan adjunk. A méréseket is lehetővé tevő felülnézeti fényképfelvételek elkészítésére már több módszer is adott: drónok alkalmazása, 10–12 méter magasra feltolható teleszkópos fényképezőgép-állvány használata. A háromdimenziós modellek elkészítésének eszköze pedig a térszkennerek. Az új technikai eszközök alkalmazásával kapcsolatban nem szabad eleve elvetni egy ötletet azért, mert tudunk – nagyon ritkán előforduló – példát hozni arra, amikor ez az eszköz valamilyen körülmények között nem használható (például drón szélsőséges időjárási viszonyok mellett). Minden esetben részletes előzetes tanulmány szükséges annak megállapítására, hogy a konkrét eszköz milyen mértékben alkalmazható a közúti közlekedési baleset helyszínén (például időjárási körülmények), hogyan juthat ki az eszköz a baleset helyszínére, hány darab kell belőle stb. (ha az eszközre kell várni, még nagyobb idővesztést okozhatunk). Szubjektív tapasztalatok alapján azt fogalmazhatjuk meg, hogy a drón alkalmazását ellehetetlenítő körülmények minimális esetet jelentenek. Ugyanakkor a drónok beszerzési költsége nem magas, a szükséges minőségű drón ára alig több egy fényképezőgép áránál, így egyértelműen az a javaslat fogalmazható meg, hogy ez minden helyszínelő felszerelésének része legyen¹². (Itt szükséges visszautalni a képzés és gyakorlás fontosságára, hiszen az eszközök készség-szintű kezelésére van szükség.)

Műszaki mentés

A műszaki mentésnek nevezett folyamat alapvetően két részre bontható. Első fázis a katasztrófavédelem feladata, mely során a tűzoltóknak különös figyelemmel és körültekintéssel kell eljárniuk a személyek felkutatásánál, mentésénél, figyelembe kell venni a helyszínen jelen lévő orvos vagy a mentők véleményét. Az egészségügyi kárhely parancsnokának iránymutatása alapján a tűzoltók részt vesznek a balesetet szenvedettek segítségnyújtási, ellátási helyének kijelölésében. A műszaki mentés vezetője a mentésvezető, aki felelős a feladatok gyors és szakszerű végrehajtásáért, a hozzá beosztott személyi állomány és technikai eszközök balesetmentes működéséért. A műszaki mentés ezen szakasza addig tart,

12 Természetesen az is szükséges, hogy a jogi szabályozásban megfelelő könnyítések jelenjenek meg a hatósági drónok üzemeltetésére.

amíg az élet- és vagyonbiztonsági intézkedésekkel az előre látható életveszély, a kárnövekedés csak a tűzoltóság eszközeivel, valamint szaktudásával hárítható el. A műszaki mentés második fázisa az érintett – általában forgalmi akadályt jelentő –, rongálódott járművek eltávolítása a baleset helyszínéről vagy annak közeléből. A baleset okozta forgalmi akadály legnagyobb részét – főleg tehergépjárművek balesete esetében – e folyamat jelenti. Személygépkocsi mozgásképtelenné válásánál az autómentő viszonylag gyorsan helyszínre ér és a járművet el is tudja szállítani, azonban tehergépkocsik és autóbuszok mentéséhez speciális eszközökre van szükség. Amennyiben a baleset miatt kialakult torlódásokban e folyamat – a korábban javasolt kutatás eredményeképpen kimutathatóan – ténylegesen jelentős szerepet játszik, megfontolandó a műszaki mentés ezen szakaszának is állami kézbe vonása annak érdekében, hogy az úttest a lehető legrövidebb idő alatt visszaadható legyen a forgalom számára. A műszaki mentéssel kapcsolatban megfogalmazható ajánlások közül a legfontosabb, hogy amennyiben a forgalom folyamatosága a rongálódott járművek mellett biztosítható, és a mentés maga képez jelentősebb forgalmi akadályt (például a daru felállítása), akkor a mentést alacsony forgalmú időszakokra érdemes elhalasztani. Hasonlóan javaslatként fogalmazható meg, hogy a mentéshez szükséges technikai kapacitás mindenkor rendelkezésre állásáról, a mentésben részt vevő társszervek is kapjanak információt. (Ne érkezzen a baleset helyszínére a szükségesnél több emelődaru, de a szükséges érkezzen meg.)

Közútkezelői takarítás

A közútkezelői takarítás a tapasztalatok szerint gyorsan zajlik. Gyorsító jellegű javaslatként fogalmazható meg, hogy sok esetben a gépi takarítás gyorsabbnak tűnik, mint a kézi, illetve, hogy a takarítás a műszaki mentés második fázisával folyamatosan már megkezdhető.

Egyéb körülmények

A közúti baleset, mint előre nem látható forgalmi zavar miatti forgalomterelés esetében nagyon nagy jelentősége lenne a terelőút pontos kijelölésének. A probléma elsősorban autópályák és autóutak teljes zárásánál okoz jelentős idővesztést, hiszen a leterelt járművek vezetői nem tudják, hogy útlejtést merre

folytassák tovább. Kisebber terelések esetében ez élő erővel megoldható¹³, viszont nagy távolságoknál elengedhetetlen az előzetesen kijelölt terelőutak állandó kitáblázása. A hatékonyság biztosításához számtalan előzetes intézkedésre van lehetőség. A megfelelő tervezéshez e területen is a legfontosabb az úthálózat állapotának az ismerete. Tekintettel arra, hogy a forgalmi zavarok az utak kapacitását korlátozzák vagy a forgalmat teljesen lehetetlenné teszik, elsősorban a potenciális elkerülő utakról kell információkat gyűjteni. Meg kell vizsgálni a lehetséges elkerülő utak állapotát, az egyes terelési alternatívák előnyeit és hátrányait. A vizsgálatokat követően lehet dönteni a terelőút kijelöléséről. Az autópályák és autóutak esetében szinte kötelező lenne a kijelölt terelőutak állandó jellegű kitáblázása. Az eltereléssel érintett csomóponttól folyamatos táblázás vezesse az autósokat a következő csomóponthoz, ahol visszatérhetnek az autópályára. Kiemelt jelentősége van a forgalmi torlódás előjelzésének is. Alapvető lenne, hogy egy rendőrrjárőr az autópályán a sorfelépülés előtt visszafelé haladva figyelmeztesse a közlekedőket a veszélyre. A technika fejlődésével a fentiek már változtatható jelzéstartamú jelzőtáblákkal is megoldhatók. A táblázás mellett vizsgálni kell az érintett terelőút valamennyi csomópontját, elemezve a várható forgalomnövekedés lehetséges hatásait. Szükség lehet a fényjelző készülékkel szabályozott csomópontokban a program megváltoztatására, esetleg az elsőbbségi viszonyok módosítására. Lezárás esetén tehát fontos szempont, hogy a járművezetők öntevékenyen tudják követni az útvonalat, és a következő csomópontot megtalálva visszatérjenek az útra. A leggondosabb tervezés mellett is szükség lehet improvizálásra, amely során a jó helyzetfelismerés és a gyorsaság is nagy jelentőségű, de szakszerű döntés csak megfelelő szintű elméleti felkészültség birtokában hozható.

Összegzés

Összegzésképpen megállapítható, hogy a közúti közlekedési balesetek miatt kialakult torlódások mértéke tekintetében jelenleg nem vagyunk azon ismeretek birtokában, melyek alapján megalapozott intézkedések tehetők. Szükség van egy átfogó állapotanalízisre, mely során a baleset okozta torlódás ideje jól elkülöníthető szakaszokra bontható és meghatározható az egyes szakaszok tevékenységéhez köthető időszükséglet és időveszteség. Ezen analízis a rendőrség támogató közreműködése nélkül lehetetlen. Az állapotfelmérést követően valamennyi azonosított eljárás fázis tekintetében a fentebb megfogalmazott javaslatok

13 Meg kell jegyezni, hogy a KRESZ 6. § (4) bekezdése értelmében a tűzoltók jogosultak forgalomirányító rendőri karjelzések adására, vagyis a kárelhárítás befejezését követően a forgalom terelésében, szakszerű karjelzések adásával részt is vehetnek.

megfontolásra érdemesek. Mindemellett elengedhetetlen azon mérlegelés, hogy – alapvetően a társadalmi elvárások alapján – milyen esetekre terjedjen ki a rendőri intézkedési kötelezettség, továbbá, hogy a rendőrség helyszínre érkezésének idejével kapcsolatban milyen elvárás kerüljön megfogalmazásra. Mindkét kérdéskör szakpolitikai döntést igényel, melyet követhet a szakma megoldási javaslata.

Felhasznált irodalom

- Beccaria C. (1989). *A bűnökről és a büntetésekről*. Országos Pedagógiai Könyvtár és Múzeum.
- Fülöp Á. & Major R. (2010). *A KRESZ értelmezése a joggyakorlatban: második, hatályosított kiadás*. HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft.
- Felföldi P. (2020). Mikromobilitás és balesetek a budapesti közutakon. In Marton Zs., Németh K., Pelesz P. & Péter E. (Szerk.), *IV. Turizmus és Biztonság Nemzetközi Tudományos Konferencia Tanulmánykötet* (pp. 120-129). Pannon Egyetem.
- Major R. (2012a). Az oktatás és a nevelés szerepe a közlekedésbiztonság megteremtésében. In Hautzinger Z. & Verhóczki J. (Szerk.), *Sodorvonalon: Tanulmányok Virányi Gergely 60. születésnapja tiszteletére* (pp. 189-206). Magyar Rendészettudományi Társaság.
- Major R. (2012b). Rendészet, közlekedérendészet. In Barabás, A. T. (Szerk.), *Tanulmányok Irk Ferenc professzor 70. születésnapjára* (pp. 191-210). Országos Kriminológiai Intézet.
- Mészáros G. (2017). A közlekedési baleset-megelőzés információs folyamatai. *Magyar Rendészet*, 17(2), 129-139.
- Tihanyi M. (2017). A rendőrségi munka minőségmérésének lehetséges gyakorlati modellje. In Finszter G. & Sabjanics I. (Szerk.), *Biztonsági kihívások a 21. században* (pp. 715-723). Dialóg Campus Kiadó.
- Vókó Gy. (2012). A büntetési teóriák racionalitásai. *Büntetőjogi Szemle*, 1, 31-45.
- Zheng Z., Wang Z., Zhu L. & Jiang H. (2020). Determinants of the congestion caused by a traffic accident in urban road networks. *Accident Analysis & Prevention*, 136(3), 105327. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2019.105327>

A cikkben található online hivatkozások

URL1: Közúti baleseti veszteségek aktualizálása.

<http://kozlekedesbiztonsag.kti.hu/kozuti-baleseti-vesztesegek-aktualizalasa/>

URL2: Személysérüléssel közúti közlekedési balesetek (2001–). https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_ods002.html

URL3: *Triage – sérültek osztályozása*.

https://elsosegely.hu/cikk.502.triage_-_serultek_osztalyozasa

URL4: *Innenminister schlägt will unfallmeldegebühr beibehalten*.

https://www.parlament.gv.at/PAKT/PR/JAHR_1998/PK0062/index.shtml

Alkalmazott jogszabályok

Az Európai Közösségek Bizottsága által elfogadott és megjelentetett Fehér Könyv: Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé, Brüsszel, 2011. 3. 28. COM(2011)144.

Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/758 rendelete (2015. április 29.) a 112-es egységes európai segélyhívó szolgáltatáson alapuló fedélzeti e-segélyhívó rendszer kiépítésével összefüggő típus-jóváhagyási követelményekről és a 2007/46/EK irányelv módosításáról

322/2006. (XII. 23.) Korm. rendelet az Országos Mentőszolgálatról

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

Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit den Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO. 1960)

(1960. július 6-i szövetségi törvény, a közúti rendőrségre vonatkozó előírásokról)

A cikk APA szabály szerinti hivatkozása

Major R. (2021). Közúti közlekedési balesetek miatt kialakult torlódások okozta idővesztés csökkentésének lehetőségei, avagy miként gyorsítható a helyszíni eljárás. *Belügyi Szemle*, 69(6), 1009-1026. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2021.6.5>