

Tisztelt Hölgyeim és Uraim!

Engedjék, meg hogy bemutatkozzam, Bakler Zoltán rendőr százados vagyok a Veszprém Megyei Rendőr-főkapitányság közlekedés-rendészeti osztály osztályvezetője-helyettese. 15 éve foglalkozom közlekedéssel, a vaddal való találkozás mindig is téma volt. Nagy kérdésként merült fel a járművezetők körében, amikor a kollégáim kimentek helyszínelni és megkérdezték, hogy „a kárt, azt ki fogja állni”?

Úgy gondolom, és azért örülök ennek a meghívásnak, mert ez egy közös téma és mindenkinek az lenne a legjobb, ha minél kevesebb perre kerülne sor adott területen adott megyében, de az egész országban, ill. minél kevesebb kár keletkezne úgy a vadásztársaságnál, mint a gépjárművezetők oldalán.

Szeretném elmondani, hogy a baleset helyszínelés folyamatát milyen jogszabályok szerint járunk el illetőleg milyen szabályokat követünk. Ha már bekövetkezett a baleset, akkor pedig melyik félnek, milyen adatokat adhatunk ki, milyen eljárást fogunk lefolytatni.

Kezdeném egy kis statisztikával.

Először vizsgáljuk meg 2013. évben bekövetkezett baleseteket Veszprém Megyében. Természetesen ebben azok a balesetek szerepelnek, amelyekről a rendőrségnek információja van, ahol a kollégáim intézkedtek és ebbe beletartoznak mind az anyagi káros és mind a személyi sérüléssel közlekedési balesetek.

2013. évben 2089 esetben intézkedtünk közúti közlekedési balesetnél - még egyszer jelzem, ebbe a halálostól a könnyű sérülésig és az anyagi káros balesetek egyaránt bele tartoznak. Ebből 213 esetben történt vad elütés, vaddal történő ütközés. Külön nem vizsgáltam, hogy ebből mennyi a személyi sérüléssel, de szerencsére minimális, és azt is elmondhatom, hogy az elmúlt években halálos baleset, aminek vad lett volna az okozója vagy a részese nem történt. Ez százalékos arányban 10, 19% az összes balesetből, tehát majdnem 11% vaddal történő ütközés. Úgy gondolom, hogy ez a szám igen nagy, és ha károk összegét is megnézzük, ami keletkezett az bizony milliókra rúghat, nem beszélve arról, ha személyiségi sérülés történik, akkor egyéb károk is keletkeznek.

Tovább vizsgáltam az idei évben ugyanezt Veszprém megyében. Az 1-9 hónapban 1541 balesetnél helyszínelünk, ebből 115 esetben fordult elő vad elütés és az idei évben még jobbak vagyunk a tavalyi évnél, hiszen ez csak 7,46%.

Egy projekt keretében megvizsgáltam azt is, hogy az idegenforgalmi idényben leginkább igénybe vett útszakaszokon - ez Veszprém, Somogy és Zala megyék - hogyan alakult ez a szám. Megvizsgáltuk 2012-től és egészen 2014- es augusztus hónapig a 7-es 71-es 76-os 84-es a 710-es számú főútvonalakat, és 184 elütést számoltunk.

Úgy gondolom, ezek a számok bizonyítják azt, hogy mondjuk a 2 és fél év alatt a 184 vad elütés az igen sok, nem beszélve arról, hogy a hazánkba ide látogató külföldiek is elég sokszor a baleset részesei és nem biztos h jó szájjal mennek el Magyarországról vagy nem mennek, hanem viszik az autóikat, ők meg külön utaznak.

Azért megfigyelhető és természetesen rendelkezünk mi is olyan statisztikai adatokkal, igaz nem a vad vándorlásból, hanem az ütközések helyszínekről, hogy melyek azok az útszakaszok melyek azok a főútvonalak ahol igen is jobban előfordulnak a vadelütések. Azt gondolom, ha megnézzük a 84-as számú főútvonalat, azon a 40 km szakaszon a 42 vadelütés nem kevés. És ugyanúgy, ahogy meglehetet nézni azt, hogy egy vadállomány csoport melyik km szelvények között vált át az úton, természetesen mi is rendelkezünk statisztikai adatokkal és azért tartom jónak ezt a konferenciát, mert ha ne talán tán mindenki egy kicsit hozzátesz ahhoz, hogy kevesebb baleset történne, akkor már megérte.

A jogszabályi háttérre rátérve, amikor kimennek, a kollégáim ugye legelőször megnézzük azt a helyszínt, hogy mi történt. Nem mindegy, hogy az 1998. XIX. tv. alapján büntetőeljárást kell a helyszínen lefolytatnunk, vagyis adat van arra ott a helyszínen, hogy valaki bűncselekményt követett el - itt jelzem, hogy olyan még nem fordult elő a praxisomba hogy valaki szándékosan mondjuk a vadakat ráterelte volna az útra.

Ha nem a Be. alapján járunk el, akkor lehetséges a 2012. évi II. tv. alkalmazása a szabálysértésekről. Sok esetben meg lehet állapítani szabálysértést a járművezető részéről, de a vadkár szempontjából természetesen azt kell vizsgálni hogy van-e ok okozati összefüggés az ő szabálysértése és a bekövetkezett baleset között.

Aztán természetesen közigazgatási hatósági eljárást is le kell folytatnunk a helyszínen, hogy ha netalántán járművezető a vaddal történő találkozásnál gépjárművezető vesztette volna életét, még nem volt. Jellemzően akkor történik személyi sérülés, amikor segédmotoros kerékpárral találkozik. Tehát a rendkívüli halálesetnél minket a közigazgatási hatósági eljárás szabályai kötnek.

Alkalmazzuk még a rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. tv.-t. Ez egy nagyon tág fogalom, hogy ilyenkor miket kell nekünk alkalmazni. TEz a törvény határozza meg, hogy ha bekövetkezett a baleset milyen adatokat szolgáltatathatunk ki mind a baleset részesének vagy vadásztársaságnak, vagy a gépjármű vezetőnek. És kiemelném a 60/2010. ORFK utasítást, úgy is mondhatnám, hogy a helyszínelők bibliáját. A helyszínelőnek ez utasítás alapján kell dolgozni, ez alapján kell felvegyék az u.n. jegyzőkönyvet, azokban az esetekben mikor jegyzőkönyvet kell felvenni, az utasítás határozza meg, hogy a jegyzőkönyvben milyen adatoknak kell szerepelni.

A helyszíni eljárást régebben a 3/98. ORFK utasítással szabályozták, ez az utasítás részletesen foglalkozott azzal, hogy a vaddal történő ütközés esetén miket kell rögzíteni. A 3/98. utasítást a 60/2010. utasítás váltotta fel, amelyik már nem írja elő az adatrögzítést arra az esetre, amikor nincs személyi sérülés, akkor a rendőrnek mi a feladata mit kell rögzíteni hogyan és miként kell ezt neki utána továbbítani.

Jelenlegi hatályos belső norma rendelkezései, tehát amikor a kollégáim kimennek, a helyszínre ugye megtekintik a helyszínt. Amennyiben a balesettől összefüggésben bűncselekmény gyanúja vagy rendkívüli halál merül fel, úgy kötelező szemlét tartani, a szemlét vagy a büntetőeljárás vagy a közigazgatási eljárás szabályai szerint kell lefolytatni és a helyszín állapotát mérésekkel, a helyszín vázlaton fényképfelvétellel kell rögzíteni. Ez a vadelütések kb. 1 % sem.

A következő, amikor szabálysértést állapítunk meg a helyszínen. A szabálysértésnél ugyanígy jegyzőkönyvet kell felvenni a helyszínt, a részletes helyszínt vázlaton és fényképeken kell rögzíteni. Ez kb. a vadeltűéseknek ismételt az 1%-a.

És akkor most jön a harmadik eset, amikor a helyszínen nem lehet megállapítani sem szabálysértés, sem pedig bűncselekmény elkövetését. Ilyen esetben egy u.n. jelentést kell készíteni a kint lévő rendőrnek és fényképekkel kell rögzíteni a helyszínt. Természetesen az előző két esetben, a jegyzőkönyvben minden olyan szerepel, ami a balesetben, kapcsolatban lényeges lehet. Mind a jármű adatai, az időjárási körülmények, a járművezetők részletes adatai és a0 helyszíni leírás. Egy jelentés nem ennyire részletes és ezt azért szeretném ennyire kihangsúlyozni, mert a következő kérdés az lesz, hogy hogyan tud majd a bíróság dönteni abban, hogy a járművezetőt terheli fellelőség a ptk alapján vagy pedig nem. És ugye a másik, hogy van-e ok-okozati összefüggés az elkövetés szabálysértés és a baleset között. Tehát ha egy megengedett 90 km helyett valaki 100km/h sebességgel közlekedik és egy vadat elüt, az még nem biztos hogy a baleset oka a gyorsajtás. Ő neki van egy gyorsajtása, de azt nem biztos, hogy meg fogják állapítani, hogy ha ő 90-el megy, akkor pedig eltudta volna kerülni a vadnak az elütését.

Egy fényképet hoztam, ez egy vadeltűés. Itt a kollégáim ugye kirendeltek egy szakértőt megállapították, hogy ez a Nissan navara - bár nem látszik a képen - az elütés előtt kb. 160 km/h sebességgel közlekedett és ütött el 4 db szarvast.

A helyszíni eljárás során a kollégáim milyen tevékenységet hajtanak végre. Adatgyűjtés. Kimennek, a kollégáim általában a járművezetőt tudják meghallgatni, mert ugye más nincs a helyszínen és az alapján, illetőleg a helyszíni tájékozódás alapján tudják eldönteni mi történhetett. Ő nekik azt is vizsgálni kell, hogy a vad hogyan és miképp került az útra. Milyen irányból, merre akart átváltani. Ez azért fontos, hogy milyen irányból, mert amikor kimennek, a baleset helyszínére megvan a pontos helyszín, a tevékenység-irányítási központon keresztül értesíteniük kell vadásztársaság ügyeletes vadászát. Ezt minden esetben meg is teszik, csak nem mindig kapunk visszajelzést. Az ügyeletes vadász értesítését említettem.

Ilyenkor eldönti a rendőr, hogy milyen eljárási cselekmények szerint folytatja a helyszínelést. Legtöbb esetben egy jelentés fog készülni, ez az esetek tehát 98 %-ban így történik. Amennyiben szükséges, mert nem jelentés készül, akkor a jegyzőkönyvet felveszi, helyszínrajzot elkészíti, fényképeket készít - ezt természetesen akkor is készíti, amikor csak a jelentési kötelezettsége van -, alkohol szondás ellenőrzést végzünk, illetőleg bármi hihetetlen is át szoktuk adni az ügyeletes vadásznak, amennyiben megjelenik, a helyszínen egy átadás átvétel ellenében az elhullott vadat. Sajnos azt tapasztaltuk sok esetben, hogy annak ellenében hogy az ügyeletes vadásznak megvan a telefonszáma, az első kérdése mekkora volt a vad vagy mi maradt belőle, ha érdemes kijön, ha nem érdemes nem jön ki. Természetesen a kollégáimnak azt dokumentálni kell, hogy az értesítés megtörtént és hogy az adott vadásztársaság ügyeletes vadásza kiment vagy nem ment ki.

Adatszolgáltatás. A legtöbb esetben, ha megtörtént a baleset vagy írásban, vagy szóban kéri, hogy nyilatkozzunk arról, ki, mikor és milyen baleset részese vagy okozója volt. Ami minket köt, az az 1994. évi XXXIV. tv. , annak is a 91/p pontja. Tehát a rendőr intézkedéssel járó közúti baleset során az érintett kérheti a balesetben érintett többi személynév és lakcím adatait, értesítési címét, jogi személyiséggel nem rendelkező szervezet megnevezését, székhelyének címét. Ezeket adhatjuk ki a helyszínen illetőleg írásos megkeresés alapján adhatjuk. Nagyon sok esetben a biztosító társaság meg

szokta kérdezni, hogy milyen volt az alkohol szondás ellenőrzés. Arra csak azt tudjuk válaszolni, hogy ezt nem, adhatjuk ki. Tehát abban az esetben lehet az alkoholszondás ellenőrzésről vagy az alkoholszondás ellenőrzésnek az eredményéről nekünk nyilatkozni, amennyiben az a személy kéri, akinek az adatát mi kiadjuk vagy azt bíróság kéri.

És ugye a biztosító intézet kérelmére a biztosító is kérheti ugyanezeket az adatokat, de semmi többet. Ezeket adhatjuk ki. Abban az 1% esetben, amikor ne talán tán büntető eljárás keretében folytatjuk le a szemlét illetőleg egy büntetőeljárást indítunk vadelütésnél, abban az esetben pedig az ügyészségen keresztül adhatjuk ki az adatokat, ha jön, egy ilyen megkeresés az ügyészség részéről. és azokat az adatokat, amihez az ügyész hozzájárult.

És akkor itt a megelőzés. Sok esetben szoktam mondani, hogy az hogy, kihelyezzük a figyelmeztető táblákat nagyon jó dolog, de a 84-es számú főútvonalon Sümeg és Balatonederics között kint van, egy vadveszély jelző tábla, alatta 15 km keresztül. Ez senkinek nem fogja a figyelmét felkelteni, arról meg nem beszélve, hogy ugye minden kereszteződésnél nincs megismételve. Tehát hogy ha valaki egy keresztező útról kihajt, akkor ő neki miért kellene azt tudni, hogy ott fokozott vadveszély van. És még valami! Az, hogy kint van, ez a figyelmeztető tábla, nem jelenti azt, hogy az adott útszakaszon 20 km/h-val kell közlekedni, mikor a megengedett 90 km/h. Tehát, hogy ha elütnek egy vadat, mondjuk 50 km/h-val, elég nehéz azt mondanunk, hogy miért nem közlekedett 40-el, mert akkor elmaradt volna az elütés.

Aztán én úgy gondolom, és ezért van az ilyen konferenciáknak nagy jelentősége, mert ugye a balesetek számát csökkenteni kell. Csökkenteni kell a vadelütések számát is, mert pontosan akkor lesz sokkal kevesebb per. Azt gondolom, egy köztes utat kell találni. Egy olyan köztes utat, amiben mindenki kiveszi a részét és mindenki beletesz egy nagyon kicsi szeletet a tortához azért, hogy valóban kevesebb baleset és vadelütés történjen. Természetesen ezt a rendőrségnek és a többi szervnek együttesen kell megoldani. Mire, gondolok? A közútkezelési KHT-t mindenki ismeri. Sajnálatos módon megvannak a költségvetési korlátai, de egy vadelütést sokkal nehezebb akkor elkerülni, amikor mondjuk, méteres fű van az út mellett vagy akkor, hogyha tényleg szépen el lehet látni oldalra 8-10 m-t. Tehát mi fel szoktuk venni azokkal a kapcsolatot a közút kezelőivel, amikor olyan van azon a területen a vadelütések száma megnő, igen sűrűbben kell ott fűvet nyírni.

Megelőzéshez még, én nagy híve vagyok annak, hogy igen is a vadprizmát rakassuk ki. Egy pályázat keretében, ha minden igaz, egy 50 km-es útszakaszra lenne egy vadprizma itt, Veszprém Megyében. Lehet, hogy nem ez a végső megoldás, lehet, hogy hozzászoknak a vadak, de igen is valamit tettünk annak érdekében, hogy a vad ne menjen ki az útra. Ugye a vadelütések túlnyomó többsége éjszaka történik. Egy ilyen vadprizmának felhelyezésének a költsége a legegyszerűbbnek olyan 5.000.- Ft. Tehát ez azt jelenti, hogy 1 km-es útszakaszra kihelyezve olyan 200.000.- Ft ez a költség. Természetesen nem kell végig a 84-es ilyen prizmakat elhelyezni, hanem igen is a hatósággal felvenni a kapcsolatot, a közútkezelővel felvenni a kapcsolatot és mi is tudunk adatokat szolgáltatni, hogy mondjuk a 13-as és 14-es km szelvény között voltak azok az elütések, ami túlnyomó többségben vadkáros.

És akkor egy kárenyhítés. Nem tudom hány ember tudja, hogy igen is a kötelező felelősség biztosításon belül évente olyan 2.000-5.000.- Ft. közötti többlettel mondjuk a vadkárért fizet a biztosító. Igen is propagálni kéne, már csak azért is, mert nem mindegy mondjuk a járművezetőknek, hogy ezt a kárt a kötelezőbe beépítve megfizeti-e a biztosító. Ha ezt propagáljuk, akkor sokkal

kevesebb lesz a per, mert azt mondják, hogy igen az én káromat kifizeti a biztosító és nem fogok, mondjuk a vadásztársaságot mondjuk bíróságon megtámadni azért, hogy mondjuk, balesetnek az anyagi kárát állja. Az évi költsége tehát tudomásom szerint 2.000-és 5.000.- Ft között van. Tehát azt gondolom, hogyha a biztosítók bevállalják, akkor igen is széles körben kéne mind a járművezetőknek erről tudni. Bár én is csak tegnap tudtam meg, de azt gondolom, hogy igen is, így ellehet azt kerülni hogy bíróságról bíróságra járjon mondjuk a vadásztársaságnak a képviselője vagy azok az emberek akik ugye anyagi kárt szenvedtek ilyen baleset miatt.

Én körülbelül ennyit szerettem volna elmondani. Még egyszer köszönöm, hogy eljöhettek és elmondhattam azt hogy véleményem szerint van mit tennünk. Függetlenül attól, hogy mit állapítanak meg, hogy a kárért ki felel, azt gondolom, csökkenteni lehet a baleseteket és hogyha meg lesz az a útszakasz, ahova a prizmákat kihelyeztük akkor lesz nekünk adatunk arra hogy valóban ér-e valamit. Valóban tettünk-e valamit.

Végül azt gondolom, hogy ha picit szeletet a tortából berakunk akkor már megérte és ezt csak közösen tudjuk csak elvégezni mert egyedül a rendőrség nem képes csak arra hogy ezeket a baleseteket csökkentésék.

Köszönöm szépen a figyelmet!