

# **KÁBÍTÓSZER-FOGYASZTÁS ÉS GÉPJÁRMŰVEZETÉS**



**Kutatási beszámoló**

**Készítette: Ritter Ildikó**

**2006.**

KÁBÍTÓSZER-FOGYASZTÁS  
ÉS  
GÉPJÁRMŰVEZETÉS

Kutatási beszámoló

Készítette: Ritter Ildikó

2006.

**A vizsgálat megvalósulását az Ifjúsági-, Család-,  
Szociális és Esélyegyenlőségi Minisztérium  
támogatta**

(KAB-KT-05-020)

## Tartalomjegyzék

|   |    |
|---|----|
| Előszó.....   | 4  |
| 1. Bevezetés.....   | 5  |
| 1.1. A Civil Liberty, Justice and Home Affairs Bizottság jelentése .....                      | 5  |
| 1.2. Definíció .....  | 6  |
| 1.3. Jogi szabályozás az Európai Unió tagállamaiban .....                                     | 7  |
| 1.4. A brit példa.....  | 21 |
| 1.5. Kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetés szabályozása az USA-ban                  | 24 |
| 1.5.1 <i>Bizonyítékok és a bizonyítás</i> .....   | 28 |
| 1.6. A hazai helyzet.....   | 29 |
| 1.6.1. ....   | 29 |
| 1.6.2. <i>Hazai jogszabályi környezet</i> .....   | 29 |
| 1.6.3. <i>A jéghegy csúcsa</i> .....  | 31 |
| 2. A vizsgálat metodikája .....   | 33 |
| 2.1. A vizsgálat célja .....  | 33 |
| 2.2. Az alkalmazott módszerek .....   | 34 |
| 3. Vizsgálati eredmények .....  | 36 |
| 3.1. A statisztika és a valóság.....  | 36 |
| 3.2. A vizsgált esetek elkövetési hely szerinti megoszlása .....                              | 37 |
| 3.3. Elkövetési idő szerinti megoszlás .....  | 38 |
| 3.4. A bűncselekmény formája és jellemzői .....   | 39 |
| 3.4.1. <i>Közlekedési balesetek</i> .....   | 41 |
| 3.4.2. <i>Szertípusok</i> .....   | 41 |
| 3.5. Az eljárás hossza .....  | 43 |
| 3.6. Az alkalmazott szankciók.....  | 43 |
| 3.7. Bizonyítékok – a biológiai minták és a mintavételezés .....                              | 44 |
| 3.7.1. <i>A gyorsteszt</i> .....  | 45 |
| 3.7.2. <i>A mintaanyag</i> .....  | 46 |
| 3.7.3. <i>A szakértői költségek</i> .....   | 47 |
| 3.8. A felderítés körülményei.....  | 48 |
| 3.8.1. <i>Gépjármű-típus</i> .....  | 49 |
| 3.8.2. <i>A kábítószer-fogyasztás helyszíne</i> .....   | 49 |
| 3.8.3. <i>A felderítés ideje</i> .....  | 50 |
| 3.9. Szocio-demográfiai adatok.....   | 52 |
| 4. Interjúk.....  | 54 |
| 4.1. A megkérdezettek jellemzői .....   | 54 |
| 4.2. Gyakorlati tapasztalatok.....  | 56 |
| 4.2.1. <i>Eljárás kezdeményezése kábítószer hatása alatt történő járművezetés miatt</i> ..... | 56 |
| 4.2.2. <i>A gyorstesztek</i> .....  | 58 |
| 4.2.3. <i>A jelenség észlelése és az elmaradt reakció</i> .....                               | 59 |
| 4.2.4. <i>A megvesztegetés, a félelem</i> .....   | 60 |
| 4.2.5. <i>Az elkövetők és az elkövetés jellemzői</i> .....                                    | 60 |
| 4.2.6. <i>A felderítés nehézségei</i> .....   | 61 |
| 4.2.7. <i>A hatályos jogszabályok alkalmazhatósága</i> .....                                  | 64 |
| 5. Összefoglalás .....  | 68 |

## Előszó

A kábítószerrel kapcsolatos bűncselekmények közül az egyik legmostohább területet a kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetés képezi. A jelenséget nehéz „megfogni”, habár tudjuk, hogy elterjedt, mégis kevés ilyen eljárás indul. A bűncselekmény bizonyítása nagyon komoly nehézségekbe ütközik a jelenleg rendelkezésre álló technikai feltételek és a jogszabályi környezet miatt. Ezért is rendkívül nagy a látencia.

Az Európai Unió kábítószer-stratégiája sem foglalkozik célzottan ezzel a területtel. Bár üdvözlendőnek tartja, ha kezdeményezések történnek e jelenség vizsgálatára vagy befolyásolására.

Nem véletlen, hogy nem tolonganak a kutatók sem egy ilyen vizsgálatért.

Tudomásul kell vennünk azonban, hogy ezzel a területtel foglalkoznunk kell. Ez nem áldozat nélküli bűncselekmény, mint maga a kábítószer-fogyasztás. Számos súlyos következménye lehet a kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetésnek. Ezért kiemelten hangsúlyt kell kapnia a megelőzésnek. Nem gondolom, hogy a jogi eszközök preferenciájával lehet eredményt elérni. A megelőzésnek kell az első helyen állnia!

Azonban meg kell teremteni azokat a technikai és jogszabályi feltételeket is, amelyekkel a hatóság felléphet a kábítószer hatása alatt gépjárművet vezetőkkal szemben. Hiába a törvény, ha végrehajthatatlan. Nem a büntetés nagyságától függ a hatékonysága. Legyen enyhe, de gyors és elkerülhetetlen.

A következőkben bemutatásra kerülő vizsgálati eredményekkel szeretnénk felhívni a döntéshozók, a szakmai közvélemény és az érintettek figyelmét a jelenség hazai vonatkozásaira.

A vizsgálat megvalósulását az Országos Rendőr-főkapitány engedélyezte.

Ezúton szeretném megköszönni az ORFK Közlekedésrendészeti Osztályának a vizsgálat megvalósulásához nyújtott segítségét. Külön köszönöm Jámbor István osztályvezető helyettes úrnak, továbbá Ruszó László századosnak, hogy nagyban megkönnyítették a vizsgálati anyagok beszerzését és számos hasznos információval láttak el.

Budapest, 2006. június 15.

## 1. Bevezetés

### 1.1. A Civil Liberty, Justice and Home Affairs Bizottság jelentése

Az Európai Parlament Civil Liberty, Justice and Home Affairs Bizottsága az Európai Kábítószer-elleni 2005-2012. év közötti Stratégiát kidolgozó Tanácsnak tett ajánlásában (2004/2221(INI)) – habár nem nevesítette a kábítószer-fogyasztással összefüggő közlekedési bűncselekményeket – de megfogalmazta, hogy kár-enyhítő (damage-reduction) stratégiának prioritást kell kapnia. Megfogalmazta, hogy minimalizálni kell a kábítószerrel kapcsolatos károkat, egészségügyi ártalmakat (ebbe ugye beleérhetjük a kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetéssel összefüggő közlekedési balesetektől eredő „egészségügyi károkat” is), csökkenteni kell a kábítószerrel kapcsolatos haláleseteket (így a kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetéssel összefüggő közúti balesetek miatt történő halálesetek számát is) és a közrendvédelemnek integráns részét kell képeznie minden tagállam nemzeti stratégiájában és egyértelmű politikai prioritást kell kapnia.<sup>1</sup>

Az Ajánlásban a kábítószerrel kapcsolatos bűncselekmények azok „... amelyeket a jogszabály meghatároz, továbbá a kábítószer hatása alatt elkövetett cselekmények; illetve azok a cselekmények, amelyeket kábítószerfüggő személyek követnek el a kábítószer megszerzése érdekében. Ide tartoznak azok a „szisztematikus” bűncselekmények is, amelyeket a szervezett, illegális kábítószer-piac bevonásával követnek el (pl. megvesztegetések) (12-13. old).<sup>2</sup>

A kábítószer-fogyasztással összefüggő közlekedési bűncselekmények, közlekedési balesetek jellemzően a kábítószer hatása alatt elkövetett cselekmények közé tartoznak.

Lényeges elem a jelenség kapcsán, amint azt az Ajánlás is megfogalmazza, hogy „... el kell kerülni az általánosítást, azaz mindig egy bizonyos kábítószer típusra kell

---

<sup>1</sup> Report (2004). Proposal for a European Parliament recommendation to the Council on the European strategy on fighting drugs (2005-2012). 13. old

<sup>2</sup> Report (2004). Proposal for a European Parliament recommendation to the Council on the European strategy on fighting drugs (2005-2012). 12-13. old

utalni, hiszen a különböző narkotikumoknak különböző hatásaik vannak – sőt amint tudományos vizsgálatok bebizonyították- egyes szereknek nincs addiktív hatásuk.”

A kábítószer-fogyasztás közeledésbiztonságra gyakorolt hatásának vizsgálata során így feltétlenül differenciálnunk kell a szertípusok között annak ellenére, hogy ezt a hazai büntető jogszabályi környezet nem teszi.

Sőt szükséges azokról a szerekről is említést tennünk, amelyek legálisak, azaz receptre kaphatók és orvosi előírás szerint szedhetők, ugyanakkor az ezek hatása alatt történő gépjárművezetés veszélyes lehet. E jelenség pedig kimeríti számos uniós tagállamban – és hazánkban is - a visszaélés fogalmát és büntetőeljárást von maga után.

Jelen vizsgálat eredményei is rávilágítanak majd a szertípus szerint differenciáció jelentőségére és szükségességére.

## **1.2. Definíció**

Nem is olyan egyszerű definiálni a jelenséget, hiszen egyes országokban a büntetőjogi tényállás megállapítása szinte szemantikai és toxikológiai hadművelet (befolyásolt volt, hatása alatt állt, bódult állapotban volt, szert fogyasztott stb...).

Az angolok és általában a szakirodalom a „*drug impairment driving*” (kábítószerrel bizonytalanná vált vezetés) kifejezést használja; az amerikaiak használják még a „*drugged driving*” (bódult állapotban történő járművezetés) és az „*under influence of drug*” (kábítószer hatása alatt történő járművezetés), valamint az „*affected*” (befolyásolt) kifejezéseket.

Kriminológiai értelemben a kábítószer-fogyasztással összefüggése hozható indirekt kábítószer-bűncselekmények közül a közlekedési bűncselekmények a következménybűnözés kategóriába tartoznak. Azaz minden olyan közlekedéssel kapcsolatos cselekmény ide sorolható, amely a kábítószer-fogyasztás következményeként valósul meg. A kábítószerrel befolyásolt, vagy bódult állapotban történő járművezetéstől a halált okozó közúti baleset okozásáig.

A kábítószer-fogyasztással összefüggésbe hozható közlekedési baleseteket sokan diszkó-balesetnek is hívják – így nevesít a nemzeti drogstratégia is -, hiszen számos olyan esetről tudunk, amikor zenés-táncos szórakozóhelyről, diszkóból – kábítószer hatása alatt álló - hazafelé tartó fiatalok okoztak és/vagy szenvedtek balesetet.

### 1.3. Jogi szabályozás az Európai Unió tagállamaiban

Az *European Monitoring Centre on Drug and Drug Addiction* (EMCDDA) Európai Kábítószerügyi Jogi Adatbázisa (ELDD) összehasonlító tanulmányt tett közzé „Kábítószeres és gépjárművezetés” címmel<sup>3</sup>, amelyben kiemeli, hogy a jelenség elterjedtsége egyre növekszik az Unió államokban. Habár az alkohol hatása alatt történő gépjárművezetést a tagállamok szankcionálják, a kábítószer, illetve a legitim, de a járművezetési képességet hátrányos befolyásoló egyéb szubsztanciák befolyása alatt történő vezetés jogi szabályozása viszonylag új keletű jelenség.

A 90-es években kezdtek az Unió tagállamaiban felfigyelni a jelenség növekvő elterjedtségére és ekkor indultak meg az első tudományos vizsgálatok is e tárgykörben. Sőt ekkor kezdődött a szabályozás különböző jogi formáinak kidolgozása.

A közösség polgárai meglehetősen egyetértenek a jelenség szabályozását illetően. 2002-ben, az Unióban élő fiatalok körében végzett Eurobarometer felmérés szerint a megkérdezettek 79,4%-a úgy vélte, hogy a rendőrségnek az alkoholszondázattal egy időben kábítószeresztet is kellene végeznie a gépjárművezetőkkel.

Az Európai Unió jogszabályi szinten rendelkezik jelenségről: a pszichotróp anyag használata, illetve az azzal történő visszaélés hatással lehet a fizikai és mentális képességekre a gépjárművezetés során. Az Annex III of Council Directive 91/439/EEC of 29 July 1991 a vezetői engedéllyel kapcsolatban kimondja azt, hogy „Vezetői engedély nem adható ki, illetve nem újítható meg azoknak a kérelmezőknek, akik pszichotróp-anyag függők, vagy nem függők, de rendszeresen használnak ilyen szereket”. Mivel számos olyan szubsztancia van, amely pszichotróp anyagnak minősül, de orvosi előírásra, legálisan szedhető, a Direktíva így fogalmaz: „Vezetői engedély nem adható ki, illetve nem újítható meg azoknak a kérelmezőknek, akik pszichotróp-anyag függők, vagy nem függők, de rendszeresen használnak ilyen szereket, azokban az esetekben, amelyekben a szerek – az elfogyasztott mennyiség, illetve szerhatás következtében befolyásolják a biztonságos vezetés képességét. Ez vonatkozik bármilyen gyógyszerre vagy gyógyszer-kombinációra, amely befolyásolhatja a vezetési képességet”.

---

<sup>3</sup> Drugs and Driving (2003). ELDD Comparative Study. [www.emcdda.eu.int/database/eldd](http://www.emcdda.eu.int/database/eldd)

Habár pszichotróp anyag kifejezést használ a Direktíva szövege, amely azt feltételezi, hogy korlátozza az irányelv kiterjesztését azokra a szubsztanciákra, amelyek az 1971. évi bécsi Pszichotróp Anyagokról szóló ENSZ Egyezményben foglaltatnak. Azonban szövegből egyértelműen kitűnik, hogy a Direktíva minden pszichoaktív anyagra vonatkozik.

A 2000-2004. évi Európai Akciótervben például a Bizottságnak és a tagállamoknak vizsgálatokat kellett végezniük az illegális kábítószeres és visszaélésre alkalmas gyógyszerek járművezetési képességre gyakorolt hatásairól. 2001-re a 15 államból, 12-ben elvégezték a vizsgálatokat.

Az Amszterdami Szerződés 71(c) cikkelye alapján a Tanács a közúti közlekedés biztonságának javítása érdekében szabályokat alkothat. Ezt azonban a szubszidiaritás elvével összhangban teheti csak meg, amely korlátozza a hatását.

A következőkben tekintsük át az ELDD tanulmánya nyomán, milyen különböző jogi eszközöket alkalmaznak az egyes tagállamok a jelenség kezelésére. Vizsgáljuk, hogy a kábítószer vagy más drog befolyása alatt történő gépjárművezetés a „kábitószer törvényben” vagy a közúti közlekedésről szóló törvényben kerül-e szabályozásra; mely szubsztanciákra vonatkozik; a jogi kihágás milyen alakzatot valósít meg és milyen szankciókat von maga után; vizsgáljuk a tolerancia mértékét (ezt mindjárt kifejtjük), továbbá azt, hogy a rendőröknek mely esetekben van lehetőségük teszt alkalmazására.

Tolerancia: általánosságban, az országok a zéró tolerancia elvével is közelíthetnek a jelenség felé, amelynek alapján amennyiben valakinek a szervezetében kábítószer található – függetlenül attól, hogy a vezetés során szerhatás alatt volt-e vagy a szer befolyásolta-e a vezetési képességeit – büntetendő. Van ahol csak abban az esetben indul eljárás, ha bizonyítható, hogy kábítószertől befolyásolt állapotban vezette a gépjárművet. Ez a különbség a tudományos, szakmai egyetértés hiányának köszönhető, ugyanis nem tudnak egyértelmű magyarázatot adni a toxikológus szakemberek arra vonatkozóan, hogy objektíve a testben lévő kábítószer milyen szintű koncentrációja befolyásolhatja hátrányosan a vezetési képességet, továbbá hiányoznak a közúti teszteléshez a megfelelő eszközök.



### 1. táblázat

#### A kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetés szabályozása az Európai Unió tagállamaiban

| Ország   | Törvény   | Szertípusok  | Büntetés  | Teszt alkalmazása   |
|----------|---|--|---|---|
| Ausztria | Közúti Közlekedésről szóló tv. (5.§ (9), (10); valamint a 99.§ (1) b).<br>„Suchtgift” | Minden olyan szer amely a nemzeti kábítószerlistán szerepel (ezek az 1961. évi és az 1971. évi ENSZ Egyezményekben szereplő szertípusok) | <p><i>Szabálysértés</i> esetén pénzbüntetés (581 Euro – 3. 633 Euro) és a vezetői engedély bevonása.<br/>Szabálysértésnek minősül a kábítószer hatása alatt történő járművezetés.</p> <p><i>Bűncselekmény</i> (81.§; 88.§, 89§.). Ha valaki másnak bármilyen kábítószerrel befolyásolt állapotban kárt okoz bűncselekményt követ el és 3 havi szabadságvesztés büntetéssel vagy 180 napi tételű pénzbüntetéssel büntetendő. Negligencia következtében bekövetkező haláleset miatt 3 évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő, más büntetendő sérülés okozása esetén 6 hónapig terjedő szabadságvesztés vagy 360 napi tételű pénzbüntetés alkalmazható. Ezek a rendelkezések alkalmazhatók a kábítószerrel befolyásolt járművezetővel szemben is.</p> | <p>amennyiben alapos gyanú van arra vonatkozóan, hogy a gépjárművezető kábítószer hatása alatt áll, kábítószer-teszt alkalmazható;</p> <p>a véletlenszerű tesztelés nem megengedett;</p> <p>az intézkedő rendőr alapos gyanú esetén elviheti orvosi vizsgálatra a gépjárművezetőt;</p> <p>2003. január 1. óta minden járművezető esetén, aki vérvizsgálatra orvoshoz visznek vizsgálják a kábítószerrel befolyásoltság vezetési képességekre gyakorolt hatását is..</p> |

|         |   |  |  |   |
|---------|---|--|--|---|
| Belgium | Közúti Közlekedésről szóló tv. (1999 óta)   | THC<br>Amfetamin<br>MDMA<br>MDEA<br>MBDB<br>Morfin<br>Kokain<br>(Benzoylecgonine)  | Ha e szertípusok közül bármelyiket megtalálják a vezető szervezetében bűnös.<br>Az első alkalommal a büntetés: 12 órára eltiltják a járművezetéstől, ami további 6 órával meghosszabbítható, amíg a befolyásoltság jelei meg nem szűnnek.<br>Ezt követően bevonják a vezetői engedélyt.<br>Amennyiben büntető eljárásra kerül sor a büntetés 15 naptól – 6 hónapig terjedő szabadságvesztés büntetés és/vagy 1000-10000 Euro pénzbüntetés. Amennyiben 3 éven belül újabb kábítószerrel befolyásolt állapotban történő járművezetés miatt ismét eljárás indulna a büntetés a következő: 1 hónaptól 2 évig terjedő szabadságvesztés büntetés és/vagy 2000-25000 Euro pénzbüntetés. | Mind a járművezető, mind pedig a tanuló járművezető tesztelhető és büntethető, amennyiben kábítószerrel találják a szervezetükben. Bárki tesztelhető, aki balesetet okozott, az is aki hozzájárult annak bekövetkezéséhez, még akkor is, ha ő egyben áldozat is.                            |
| Dánia   | Közúti Közlekedésről szóló tv. (2001 óta)<br>54.§ (1)<br>117.§ (5)<br>„Gépjármű nem vezethető, illetve senki nem kísérelhet meg gépjárművet vezetni, aki beteg, gyenge, fáradt, alváshiányban szenved, valamilyen <i>stimuláns</i> vagy fájdalomcsillapító drog hatása alatt áll vagy hasonló | A törvény nem tesz különbséget különböző típusú drogok között és a vezetés képtelensége tekintetében a kábítószerekkel kapcsolatban. Csak a „kábítószerrel | Az ismertetett rendelkezések megsértése bűncselekmény. Az elkövető pénzbüntetéssel vagy súlyosbító körülmények esetén 1 évig terjedő szabadságvesztés büntetéssel büntethető. A szankció mértéke (pénzbüntetés összege, a jogosítvány elvételének és a szabadságvesztés büntetésnek az időtartama) az elkövetett cselekménytől és az elkövetés körülményeitől függ; így  | A Közúti Közlekedésről szóló törvény 55.§ (1) bek. alapján bármikor, bármilyen jármű vezetőjével szemben alkalmazhat a rendőrség szondát. Az 55.§ (2) bek. kimondja, hogy a rendőr elviheti a vezetőt vér és vizeletvizsgálatra, ha alapos gyanú merült fel arra vonatkozóan, hogy a vezető |

|                   |   |  |   |   |
|-------------------|---|--|---|---|
|                   | <p>okokból képtelen arra, hogy a gépjárművet <i>biztonságosan</i> vezesse.”</p>   | <p>bizonytalanná vált vezetés” megközelítést alkalmazza.</p>                   | <p>attól, hogyan történt az intoxikáció, történt-e baleset, ez az első eset vagy már többször előfordult, mekkora az elkövető jövedelme stb.</p>  | <p>elkövette a bűncselekményt, vagy abban az esetben, ha megtagadja a szonda megfűzésát vagy állapotánál fogva képtelen arra.<br/>Ha az alkoholszonda negatív, de a rendőr úgy ítéli meg, hogy állapotánál fogva fennállhat a kábítószerrel való befolyásoltság orvoshoz viheti laborvizsgálat céljából.</p>  |
| <p>Finnország</p> | <p>Büntető Törvénykönyv 23. fejezetének 3.§-a: „intoxikált állapotban történő gépjárművezetés”. Ezt a bűncselekményt az követi el, aki használt az alkoholon kívül valamilyen narkotikumot és véréből valamely drog vagy annak metabolitja a vezetés alatt vagy azt követően megtalálható. A narkotikumok közé nem tartoznak az orvos által felírt, ellenőrzött körülmények között használt szerek.<br/>A 4.§ értelmében a súlyosan intoxikált állapotban történő gépjárművezetés” is bűncselekménynek minősül. Ebben az esetben az elkövető cselekményével már másokat is veszélyeztet, így bármilyen , akár</p> | <p>Kábítószer törvényben szereplő szubsztanciák (Narcotics Act - 1289/93 )</p> | <p>Az intoxikált állapotban történő gépjárművezetés esetén a büntetés pénzbüntetés vagy 6 hónapig tartó szabadságvesztés büntetés. A „súlyosan intoxikált állapotban történő gépjárművezetés” esetén pedig 60 napi tételű pénzbüntetés vagy 2 évig terjedő szabadságvesztés büntetés.<br/><br/>A jogosítvány bevonásának időtartama akár 5 év is lehet. Kábítószerfüggő személynek nem adják vissza a hatóságok a jogosítványt még akkor se, ha a bevonás időtartama letelt.<br/><br/>A bizonyított kábítószerrel befolyásolt állapotban történő gépjárművezetést kábítószer-fogyasztás miatt is felelősségre vonják.</p> | <p>A vezetők a közlekedésben történő részvételük során bármikor tesztelhetők mind alkohol, mind pedig más drog vonatkozásában. Balesetek esetén kötelező mind az alkohol és egyre elterjedőbb a kábítószer-teszt alkalmazása is.<br/>Véletlenszerűen és alapos gyanú esetén is alkalmazhatják a rendőrök a tesztet.<br/><br/>Problémát okoz a jó minőségű drogtestek hiánya. A drogtestek pozitív eredményét mindig laboratóriumi vizsgálattal kell megerősíteni.</p> |

|                      |  |   |  |   |
|----------------------|--|---|--|---|
|                      | <p>legális, szer befolyása alatt történő járművezetés is szankcionált. Lásd tovább „Büntetések”.</p>   |   | <p>A jogi szabályozás során a „befolyásolt állapot” kifejezéstől áttértek az „intoxikált” szó használatára. Ennek a bizonyításban van szerepe, ugyanis nincs megfelelő adat arra vonatkozóan, hogy a testnedvben talált drogszint milyen mértékben befolyásolja a vezetési képességet. Csak a szóbeli jellemzések (orvosszakértői vélemények).</p> <p>A Belügyminiszter kiadott egy olyan irányelvet a rendőrségnek, amely szerint az intoxikáció megállapítására a vérvizsgálaton túl klinikai (pszichológus vagy pszichiáter) szakorvosi vizsgálatra is kerüljön sor, amely magában foglalja egy nyomtatvány kitöltését is az elkövető állapotáról.</p> <p>A finn jelenség-kezelés a zéró-tolerancia elvet részesíti előnyben.</p> |   |
| <p>Franciaország</p> | <p>2003-87 számmal a különböző szubsztanciák és kábítószernek minősülő növények hatása alatt történő gépjárművezetéssel kapcsolatban új bűncselekményt alkottak. Habár a cselekmény megnevezése a „befolyás alatt” kifejezést használja a jogszabály szövege világossá teszi, hogy a</p> | <p>Minden olyan szer amely a nemzeti kábítószerlistán szerepel.</p> | <p>A büntetés, az alkoholos befolyásoltság alatt történő gépjárművezetéshez büntetési tételeihez hasonló – 2 évig terjedő szabadságvesztés büntetés és 4500 Euro pénzbüntetés. Ha mind alkohol, mind pedig kábítószer-fogyasztás kimutatható, a büntetés mértéke felemelkedik: 3 évig terjedő</p>  | <p>Alapos gyanú esetén a rendőrnek lehetősége van teszt elvégzésére.</p> <p>A 95-505 sz. törvény (a Gaysott Törvény) értelmében minden halálos kimenetelű közúti baleset esetén a rendőrség megvizsgálhatja a</p> |

|                    |   |  |  |   |
|--------------------|---|--|--|---|
|                    | <p>franciák a zéró-tolerancia elvét vallják.</p>  |  | <p>szabadságvesztés büntetés és 9000 Euro pénzbüntetés.<br/>         Akár 3 év időtartamra is bevonható a jogosítvány és közérdekű munkabüntetés is alkalmazható.<br/>         2003 februárja, azaz jelen törvény hatályba lépése előtt a kábítószeres befolyásoltság alatt történő gépjárművezetés nem volt önálló tényállás. Az ilyen gépjárművezetőket kábítószer-fogyasztás miatt vonták felelősségre.</p> | <p>balesetben résztvevő vezetők kábítószertől való befolyásoltságát is.<br/>         A 2001-751 sz. törvény meghatározta a halálos kimenetű közlekedési baleset fogalmát, továbbá a kábítószer-teszt folyamatát. Így a tesztet orvos végzi el, az orvosi vizsgálat pedig magában foglalja a klinikai vizsgálatot, a biológiai minták elemzését, valamint a kábítószer mennyiség meghatározását.<br/>         Amennyiben a vizeletvizsgálat pozitív, úgy a vérvizsgálat gyógyszerekre is kiterjed.<br/>         Az utóbbi időben már nemcsak halálos kimenetű, de bármely személyi sérüléssel járó közlekedési baleset résztvevő vezetőinek vizsgálhatják kábítószertől való befolyásoltságát.</p> |
| <p>Németország</p> | <p>A Büntető Törvénykönyv (StGB) három helyen foglalkozik a kábítószer hatása alatt történő</p> | <p>Kannabisz<br/>         Amfetamin<br/>         MDE</p> | <p>A büntetés a pénzbüntetéstől, 5 évig terjedő szabadságvesztés büntetéssel büntethető.</p>   | <p>A rendőrség bárhol, bármilyen körülmények között, véletlenszerűen is</p>   |

|  |   |  |   |  |
|--|---|--|---|--|
|  | <p>járművezetés szabályozásával:</p> <p>a) 315.§ c pontja: közúti közlekedés veszélyeztetése. A törvény tiltja a gépjárművezetést, amennyiben a vezető intoxikáció miatt nincs a biztonságos gépjárművezetéshez megfelelő állapotban, így életet, testi épséget, tulajdont veszélyeztetne.</p> <p>b) 316.§: Ittasság a közlekedésben törvény tiltja a gépjárművezetést, amennyiben a vezető intoxikáció miatt nincs a biztonságos gépjárművezetéshez megfelelő állapotban a veszélyeztető tényezők nélkül.</p> <p>c) 323.§ : teljes intoxikáció. Ebben az esetben az elkövető tudatában van vagy figyelmen kívül hagyja drogtól való befolyásoltságát és ennek következményeként követ el bűncselekményt. A a mentális képesség hiánya miatt büntethető ez esetben.</p> <p>Más rendelkezéseket tartalmaz a közúti közlekedésről szóló törvény 24§-a (StVG). Eszerint az adott szertípusok esetén speciális mennyiségi limiteket állapítottak meg, amelyek fölött világosan befolyásoltnak tekintik a vezető</p> | <p>MDMA<br/>Heroin<br/>Morfin<br/>Kokain</p> | <p>Enyhe befolyásoltság esetén (316.§) - szabálysértésnek minősül és a helyi önkormányzat jár el az ügyben - pénzbírság vagy egy évig tartó szabadságvesztés büntetéssel fenyegetett.</p> | <p>ellenőrizheti a kábítószer-fogyasztást.</p> |
|--|---|--|---|--|

|             |   |  |  |  |
|-------------|---|--|--|--|
|             | állapotát. Ez alatt, azonban nem indul eljárás.   |  |  |  |
| Görögország | 1999 május 23-a óta a 42.§ értelmében büntetendő az „Alkohol, toxikus anyag vagy olyan gyógyszer hatása alatt történő járművezetés amely a tájékoztatóban lévő adatok alapján befolyásolja a vezetési képességet”. 2001-ben módosították a törvényt.                | Toxikus anyag, gyógyszer, azok amelyek a vonatkozó rendelkezés mellékleteként szerepelnek.   | Amennyiben a vezető alkohol, toxikus anyag vagy gyógyszer hatása alatt vezette a gépjárművet, úgy a büntetés 2 hónapig terjedő szabadságvesztés büntetés, 147 Euro pénzbüntetés, illetve 3-6 hónap közötti időtartamra a jogosítvány bevonása.   | Kábítószer-teszt alapos gyanú esetén alkalmazható tájékoztató jelleggel, de ezek eredményeinek igazolására, illetve a bizonyításhoz szükséges vér, illetve vizeletvizsgálat elvégzése. |
| Írország    | A fő jogforrás a Közúti Közlekedésről szóló törvény 1961-2002. Ennek 10. bekezdése (1994) szerint tilos gépjárművet vezetni olyan bódulatot keltő szer hatása alatt, amely a vezetőt képtelenné teszi a gépjármű megfelelő irányítására. A befolyásoltság limitált. | Bódulatot keltő szer – a törvény szerint- az alkohol, a kábítószer, illetve ezek bármiféle kombinációja. A törvény nem tesz különbséget a kábítószer között. | Minden ismertté vált bűncselekményt a bíróság tárgyal. Ők határozzák meg a jogosítvány elvételének időtartamát és a további büntetéseket is. Amely lehet 6 hónapig terjedő szabadságvesztés büntetés és/vagy 1270 Eurónál nem nagyobb összegű pénzbüntetés. A jogosítvány bevonása első ilyen eset esetén nem kevesebb mint 2 év (!), a második és az azt követő esetekben nem kevesebb, mint 4(!) év. | Kábítószer-teszt alapos gyanú esetén alkalmazható.   |
| Olaszország | A285/1992 Új Közúti Törvény 187. bekezdése alapján bűncselekménynek minősül ha valaki narkotikum vagy pszichotróp anyag fogyasztásának hatására fizikailag és mentálisan megváltozik.   | Kábítószerlistán szereplő szerek   | A büntetés: 1 hónapig terjedő szabadságvesztés büntetés vagy 260-1030 Euro-ig terjedő pénzbüntetés és jogosítvány bevonás 15 naptól 3 hónapig terjedő időtartamra.   | Alkoholteszt véletlenszerűen is alkalmazható, kábítószer-teszt azonban csak alapos gyanú esetén.   |

|           |   |  |  |   |
|-----------|---|--|--|---|
| Luxemburg | <p>A Közúti Közlekedésről szóló törvény 12.bekezdése foglalkozik a jelenséggel (1, 4 [1-3], 5,6,7). Eszerint az a személy, aki gépjárművet vezet és a vezetésre képtelennek látszik vagy nincs a vezetéshez elvárható fizikai képességek birtokában vagy kábítószer-fogyasztásra utaló jellegzetes viselkedést tanúsít büntetendő cselekményt követ el.</p>                       | <p>A kábítószerlistán szereplő szerek</p>  | <p>A büntetés 8 naptól 3 évig terjedő szabadságvesztés büntetés vagy 250-5000 Euro közötti pénzbüntetés, továbbá jogosítvány bevonás, amelyet az eljáró ügyész rendel el és az időtartamát is ő határozza meg. A bizonyítás során az ügyész vizsgálja az intoxikáció szintjét, illetve azt, hogy kábítószer-használat miatt képtelen-e a gyanúsított a biztonságos járművezetésre. 2002-ben bevezették a pontozási rendszert. Azonban a kábítószerrel befolyásolt állapotban történő járművezetésért, amennyiben nem figyelhető meg veszélyes vezetés is, nem jár pont. Szemben az alkoholos befolyásoltsággal, amelyért azonban igen.</p> | <p>A rendőrök bármikor, akár véletlenszerűen, rutinellenőrzés során is, de alapos gyanú esetén is vér- és vizeletvizsgálatot rendelhetnek el. Továbbá közlekedési baleset esetén el kell rendelni minden esetben a vér- vizeletvizsgálatot, a sérült féllel szemben is. Nem alkalmaznak kábítószer-tesztet, csak laboratóriumban vizsgálják a testnedveket.</p> |
| Hollandia | <p>A Közúti Közlekedésről szóló 1994. évi törvény 8. cikkelyének (1) bek. értelmében 3 típusú magatartás minősül bűncselekménynek:</p> <p>a) Kábítószerrel befolyásolt állapotban halálos kimenetelű baleset okozása.</p> <p>b) Kábítószerrel befolyásolt állapotban személyi sérüléssel járó baleset okozása.</p> <p>c) Ha valaki motoros járművet kábítószerrel befolyásolt</p> | <p>A kábítószerlistán szereplő anyagok. Ebben az esetben nem tesznek a különbséget a kábítószerek között, így a kannabisz hatása alatt történő járművezetést sem tolerálják. Van azonban mennyiségi limit,</p> | <p>1994. évi 8.§ (1) bek. alapján</p> <p>a) 9 évig terjedő szabadságvesztés büntetés vagy 45000 Euro pénzbüntetés;</p> <p>b) 3 évig terjedő szabadságvesztés büntetés vagy 11250 Euro pénzbüntetés;</p> <p>c) a gépjárművezetői engedély bevonása maximum 5 évre.</p>  | <p>Alapos gyanú esetén (mint baleset, illetve rossz vezetés) a rendőrök alkalmazhatnak kábítószer-tesztet.</p>  |



|            |   |   |  |   |
|------------|---|---|--|---|
|            | <p>állapotban vezet, úgy, hogy nincs vezetési képességeinek birtokában vagy valakinek, aki ilyen állapotban van, átengedi a vezetést.</p>   | <p>így abban az esetben indult eljárás, ha a vezető vérében magasabb koncentrációjú metabolit mutatható ki, mint a listán maximalizált mennyiség.</p> |  |   |
| Norvégia   | <p>Az 1965. évi Közúti Közlekedésről szóló törvény 4. cikkelyének 21.§, 22.§ és 22a§-a szabályozza a jelenséget:<br/>Eszerint tilos gépjárművet vezetni alkohol, kábítószer hatása alatt, továbbá bódult állapotot okozó vagy fájdalomcsillapító szer hatása alatt</p>                    | <p>A kábítószerlistán szereplő szerek, továbbá bódult állapotot előidéző szerek és analgetikumok.</p>   | <p>A bűncselekménynek csak vétségi alakzata van.<br/>Általános esetben a büntetés 1 évig terjedő szabadságvesztés vagy pénzbüntetés.<br/>Baleset, akár halálos kimenetelű baleset okozása esetén a cselekményt a Büntető Törvénykönyv alapján szankcionálják.<br/>Minden esetben, ha valaki megsérti a 22.§-t legalább egy évre bevonják a vezető jogosítványát.</p> | <p>A kábítószerrel való befolyásoltság vizsgálata bármikor engedélyezett a rendőrök számára.</p>  |
| Portugália | <p>A Büntető Törvénykönyv (2001) 292.§-a alapján bűncselekmény, ha valaki narkotikum, pszichotróp anyag vagy hasonló hatású szerek befolyása alatt, a biztonságos vezetésre képtelen állapotban gépjárművet vezet.<br/>A Közúti Közlekedésről szóló törvény (1994) 81.§ alapján tilos</p> | <p>A listán szereplőanyagok.</p>  | <p>A Büntető Törvénykönyv alapján a szankció egy évig terjedő szabadságvesztés büntetés vagy 120 napi tételű pénzbüntetés.<br/>A Közúti Közlekedésről szóló törvény értelmében pedig 360-1800 Euró pénzbüntetés, illetve 2 hónapitól 2 évig terjedő időszakra a jogosítvány bevonása.</p>  | <p>Bárkit vizsgálhatnak kábítószerrel a rendőrök, vezetőket, de gyalogosokat is.<br/>Halálos kimenetelű baleset, illetve súlyos sérüléssel járó baleset esetén mindenkin mindig ( balesetben résztvevő gyalogosokon is)</p> |

|               |   |                            |  |  |
|---------------|---|----------------------------|--|--|
|               | <p>narkotikum vagy pszichotróp anyag hatás alatt gépjárművet vezetni. Az is büntetendő, aki szerhatás alatt álló személynek engedí át a volánt.</p> <p>A „hatása alatt” kifejezés alatt azt értik, ha valakiről az orvosi jelentés a megfelelő vizsgálatokat követően azt állítja, hogy szerhatás alatt volt a vezetés idején.</p>  |                            |  | <p>vizsgálják a kábítószerrel való befolyásoltságot.</p> <p>Laboratóriumi vizsgálat szükséges a bizonyításhoz, de amennyiben negatív a laboratóriumi eredmény, akkor is 48 órára megtilthatják a gépjárművezetést.</p> |
| Spanyolország | <p>A Büntető Törvénykönyv (1995) 379.§-a alapján „ A méreg, narkotikum, pszichotróp anyag vagy alkohol hatása alatt történő gépjárművezetés büntetendő cselekmény”.</p> <p>A Biztonságos Közúti Közlekedésről szóló törvény (1990) 65.5.§ szerint amennyiben nem minősül bűncselekménynek, úgy szabálysértés, ha valaki narkotikum, pszichotróp anyag vagy hasonló hatású szerek befolyása alatt gépjárművet vezet.</p> | A listán szereplő anyagok. | <p>A Btk. 379.§-a szerint 3-8 hónap időtartamon belül 8-12 hétvégén történő elzárás, továbbá a vezetői engedély 1-4 év időtartam közötti bevonása.</p> <p>A Biztonságos Közúti Közlekedésről szóló törvény megsértése esetén a szankció 302-602 Euró -ig terjedő pénzbüntetés, illetve a jogosítvány maximum 3 hónapnyi időtartamú bevonása.</p> <p>Így a cselekménynek a körülményektől függően lehet szabálysértési, illetve vétségi alakzata is. Amennyiben – és itt érvényesül a tolerancia – valakiről kiderül, hogy kábítószerrel fogyasztott de nem bizonyítható, hogy a vezetés idején szerhatás alatt állt, úgy szabálysértési eljárás indul, amennyiben pedig bizonyítható a kábítószerrel</p> | <p>A gépjárművezetők alkalmi jelleggel is, rutin ellenőrzés során is tesztelhetők.</p>   |

|                |  |   |   |   |
|----------------|--|---|---|---|
|                |  |   | befolyásolt állapotban történő gépjárművezetés, úgy vétségi eljárást kezdeményeznek.  |   |
| Svédország     | <p>A Közlekedési Bűncselekményekről és Büntetésükről szóló törvény (1959) 4.§-ának (4) bek. a) pontja tartalmazza a kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetés büntetési tételeit.</p> <p>A Jogosítványról szóló Törvény (1998) V. fejezete tartalmazza a jogosítvány kiadásával és visszavonásával kapcsolatos rendelkezéseket. Így az orvos köteles a helyi hatóságoknak jelenteni, amennyiben egy páciense nem alkalmas egészségügyi okokból gépjárművezetésre, és így a jogosítványra (például azért mert kábítószerfüggő), abban az esetben, ha az orvos úgy gondolja a páciens nem fogja betartani az utasításait a járművezetést illetően.</p> | <p>Nincs különbség a szerek között. A kábítószerlistán szereplő minden anyagra vonatkozik. Kivételt képeznek az orvos által felírt és ellenőrzés mellett alkalmazott narkotikumok és pszichotróp anyagok.</p> | <p>A zéró-tolerancia elve érvényesül, így minden vezető, akinek a véréből a vezetést követően kimutatható a kábítószer-használat bűncselekményt követ el.</p> <p>A gyanúsított kényszeríthető a biológiai minták levételére.</p> <p>A büntetés napi tételű pénzbüntetés, illetve 2 évig terjedő szabadságvesztés büntetés.</p> <p>Emellett a jogosítvány bevonására, illetve visszavonására is sor kerül. A jogosítvány bevonása 1 hónaptól 3 évig terjedhet.</p> | <p>Kábítószer-teszt vezetővel szemben bármikor alkalmazható.</p>  |
| Nagy-Britannia | <p>A Közúti Közlekedésről szóló törvény (1988) 4. cikkelye szabályozza a jelenséget: „Az a személy, aki amikor gépjárművet vezet, vagy megkísérel vezeti közúton vagy bármely</p>  | <p>A kábítószer-listán szereplő anyagok, nincs megkülönböztetés.</p>  | <p>Az alkohol hatása alatt történő gépjárművezetést ugyanolyan mértékben bünteti a törvény, mint a kábítószer hatása alattit.</p> <p>Minden ismertté vált esetben kötelező a jogosítvány bevonása minimum 12</p>  | <p>A rendőrök baleset esetén, tovább rossz vezetés esetén alkalmazhatnak kábítószer-tesztet.</p> <p>A rutinellenőrzés során történő alkalmazás, a</p> |

|  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|
|  | <p>közterületen és alkohol vagy kábítószerrel befolyásolt állapot miatt alkalmatlan a vezetésre bűnös bűncselekmény elkövetése miatt”.</p> |  | <p>hónapra. (amennyiben valamilyen okból kifolyólag erre nem kerül sor úgy 3-11 büntetőpontot kap az elkövető. Pénzbüntetés maximum £ 5000 lehet, a szabadságvesztés büntetés legfelsőbb határa pedig 6 hónap.</p> | <p>véletlenszerű tesztelés nem megengedett. Azonban alapos gyanú esetén előállíthatják a gépjárművezetőt és laborvizsgálatra kötelezhetik.</p> |
|--|--|--|--|--|

A kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetés jogszabályi környezetét egyre több uniós állam változtatja és mindenhol restriktívebb szabályozás lép életbe.. A táblázatból is látható, hogy a változatos szabályozási technikák miként tükrözik a jelenség és a jelenség bizonyításának összetettségét.

A szabályozás különbsége a kábítószer-fogyasztás társadalmi és jogi megítélésétől, az egyes államok ezzel kapcsolatos attitűdjétől és szokásaitól, a közúti közlekedésről alkotott törvény szellemétől és – sok más szempont mellett - az abban foglaltaktól is függ.

Habár a kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetés minden országban szabálysértésnek vagy bűncselekménynek minősül, jelentős különbségek mutatkoznak a rendőrök gépjárművezetőkkel kapcsolatos ellenőrzési joga, az érintett kábítószeresek és az alkalmazható szankciók tekintetében.

„A törvénynek végrehajthatónak és elrettentőnek kell lennie” – fogalmaz az ELDD tanulmány.

Továbbra is az egyik legnagyobb probléma annak tudományos bizonyítása, hogy a gépjárművezető a vezetés idején kábítószertől befolyásolt állapotban volt-e. Alternatív megközelítésként alkalmazzák a megfigyelt metabolit-érték alapján történő pönalizációt vagy éppen a zéró-tolerancia modellt, amelynek szellemében – függetlenül attól, hogy bizonyítható-e a befolyásoltság – a kimutatható fogyasztással is megvalósul a bűncselekmény.

Némely országban a kábítószerhatás alatti vezetés büntetendő, máshol a gépjárművezető vezetésre alkalmatlan vagy közúti biztonságot veszélyeztető állapota miatt indítható eljárás.

#### **1.4. A brit példa**

Az alkohol negatív hatása a vezetési képességre már bizonyított. Számos kampány, oktató program folyik az ittas járművezetés visszaszorítása érdekében mind hazánkban mind pedig az Unió többi tagállamában.

Az utóbbi években hasonló problémával szembesülhettünk a kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetés kapcsán is.

Nézzük mi a helyzet Nagy-Britanniában, amely államnak a kábítószerekkel és az alkohollal kapcsolatos politikáját és intézkedéseit érdemes - hasznos ötletek vonatkozásában – tanulmányozni:

Az emberek, amint azt a brit British Medical Association (BMA) Drugs and Driving vizsgálati jelentése megfogalmazza, hogy az emberek általánosságban elfogadják, hogy nem szabadna alkoholt fogyasztás után, alkohol hatása alatt vezetniük, azonban a kábítószerekkel, illetve a különböző gyógyszerekkel kapcsolatban más attitűddel viseltetnek. A BMA szerint ennek az az oka, hogy sokan nem tudnak eleget az egyes kábítószerek vagy gyógyszerek hatásairól, illetve jóval „lazábban” kezelik ezt a kérdést.

Milliók használnak rendszeresen, orvosi rendelvényre antidepresszánsokat, fájdalomcsillapítókat, antihisztaminokat, illetve olyan köhögéscsillapítókat, amelyeknek szedatív hatásuk lehet és ezek legtöbbször azt hiszi, hogy e szerek hatása alatt történő gépjárművezetés megengedett és biztonságos – írja a BMA a Kábítószeres és gépjárművezetés c. vizsgálatának eredményeire hivatkozva. (2004)

E vizsgálat eredményei szerint növekvő incidenciájú a kábítószeres befolyásoltság következtében előforduló közlekedési balesetek száma Nagy-Britanniában és Walesben, azaz az olyan eseteké, amelynek során a járművezető szervezetében kábítószer-fogyasztásra utaló jeleket találtak és a baleset bekövetkezésében ennek a faktornak jelentős szerepe volt.

Skóciában, egy klubokba járó fiatalok körében végzett vizsgálat szerint a megkérdezettek 85%-a vezetett már életében legalább egyszer valamilyen illegális drog fogyasztását követően, és 69%-uk állította, hogy vezetett már kannabisz-használat után. (Neale és mtsai, 2000)<sup>4</sup>

A Közlekedés Vizsgálati Laboratórium (Transport Research Laboratory) 1985 és 1987, majd pedig 1996 és 1999 között vizsgálta, hogy a halálos kimenetelű balesetben elhunytak milyen arányban álltak alkohol vagy kábítószer befolyása alatt a baleset bekövetkezésékor. Kábítószeres vonatkozásában az emelkedés mértéke a vizsgált időszakban 6% volt, ezen belül pedig a kannabisz-származékoké közel 10% (9,3%). Azaz 2,6%-ról emelkedett a részarányuk 11,9%-ra.

---

<sup>4</sup> Neale, J (2000): Recreational drugs and driving: a qualitative study. Scottish Executive Central Research Unit, research findings 102.

Ehhez képest az alkohol és a gyógyszerek befolyása a vizsgált időszakokban nem változott jelentősen. De drámaian növekedett a többféle drog együttes hatása alatt álló (azaz a vizsgálati mintában többféle kábítószerrel és/vagy alkohol és/vagy gyógyszert is kimutató) pozitív vizsgálati eredmények száma.

A legtöbb esetben a szerencsétlenül járt (pozitív kábítószer-tesztet mutató) vezető szervezetében kannabisz-származék mellett alkoholfogyasztásra utaló jel is detektálható volt. Így a kannabisz és az alkohol együttes befolyása a legtöbb kábítószer-pozitív esetben szerepet játszott a vizsgált mintán a halálos kimenetelű balesetek előfordulásában.

Ahogy Nagy-Britanniában, úgy nálunk is sokan nem ismerik a vonatkozó jogszabályokat. Nagy-Britanniában a kábítószerrel való befolyásoltság alatt történő gépjárművezetésről szóló törvény ugyanolyan szigorral rendeli büntetni a magatartást, mint az ittas gépjárművezetést. Az 1988. évi Közúti Közlekedésről szóló Törvény (Road Traffic Act) 4. szakasza megállapítja, hogy „az a személy, aki közúton vagy bármely közterületen gépjárművet vezet, vagy megkísérel vezetni és alkohol vagy kábítószerrel befolyásolt állapota miatt alkalmatlan a vezetésre bűnös bűncselekmény elkövetése miatt”. A törvény nem tesz különbséget a legális és az illegális drogok között, azaz nem differenciál az orvos által felírt, rendszeresen szedett, illetve a kábítószerlistán szereplő illegális szerek között. Továbbá nem állapít meg semmilyen „toleranciamértéket” a kábítószer-fogyasztással kapcsolatban, azaz egy olyan szintet, amely alatt a szerfogyasztás még nem minősül szabálysértésnek vagy bűncselekménynek, mint teszi azt az alkohol vonatkozásában.

2003-ban új elemeket vezettek be a közúti tesztelésben, amelynek alkalmazását a Közúti Közlekedésről szóló Törvény (Road Traffic Act) 6. szakasza nevesíti. Ezáltal új eszközöket és szélesebb jogkört kapott a rendőrség. Többek között egy olyan teszt alkalmazására is lehetőség nyílt amellyel megállapítható, ha valaki alkalmatlan a járművezetésre mégpedig kábítószer-fogyasztása miatt. Ezt „helyi bizonytalan vezetés-vizsgáló teszt”-nek (field impairment test) nevezik, de alkalmazzák azt a tesztet is, amely kimutatja a kábítószer jelenlétét a személy szervezetében (drug screening test).

Az új Gyakorlati Törvény, amelyet 2004 decemberében vezettek be (Code of Practice) tartalmazza a tesztek alkalmazásának módját, azt, hogy miként kell eljárni

ezekben az ügyekben, miket kell megfigyelni és az ezzel kapcsolatos lehetséges következtetéseket. Szintén foglalkozik e törvény az eljáró hatósági személyek (rendőrök) képzésével és a képzést követő igazolás kiadásával. Ugyanis csak azok használhatnak bizonyos tesztek, akiket erre kiképeztek!

A teszt széles skálán vizsgálja a kábítószerrel való befolyásoltságot, így a pupilla vizsgálattal, a járás és a fordulás tesztjével, az egy lábon állással.

Ezekkel megalapozható az eljárás, azaz a „field impairment test” bizonyító erejű lehet, amennyiben egyéb laborvizsgálatok is megerősítik annak eredményét. Amennyiben a testnedv vizsgálat során egyértelművé válik a kábítószer-fogyasztás ténye, úgy ez már elégséges az eljárás lefolytatására és a büntetéskiszabásra.

Más képzések segítenek a rendőröknek abban, hogy felismerjék a kábítószeres befolyásoltságra utaló legcsekélyebb jeleket. Lényeges eleme e törvénynek, hogy ha a gépjárművezető a tesztben történő részvételt megtagadja, az ugyanolyan következményeket von maga után, amilyeneket az alkoholszonda megfújásának megtagadása.

A BMA vizsgálata széles spektrumát átfogta a jelenségnek, így vizsgálták miként mutatható ki a kábítószer mennyisége a szervezetből (Rosita), miként mutatható ki a befolyásoltság (Tunbridge és mtsai, 2000)<sup>5</sup>, illetve a különböző típusú kábítószeres milyen hatásokat válthatnak ki vezetés közben (Sexton és mtsai, 2000)<sup>6</sup>. Továbbá létrehoztak egy időskálát, amelyen látható, hogy egyes kábítószeresek átlagosan mennyi ideig mutathatók ki a szervezetből.

### **1.5. Kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetés szabályozása az USA-ban**

A kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetéssel kapcsolatos jogi és tudományos minősítés és bizonyítás jóval komplexebb, mint azokban az esetekben, ahol az alkoholé a főszerep.

A befolyásoltságot sokkal nehezebb megítélni és bizonyítani, éppen ezért nem csak hazánkban, hanem más országokban – mint láttunk pl. Nagy-Britanniában és mint

---

<sup>5</sup> Tunbridge, R.J. et al. (2000): Recognising drug use and drug related impairment in drivers. TRL Report 464.

<sup>6</sup> Sexton, B. et al (2000): The influence of cannabis on driving. TRL report 477.



látni fogjuk az Egyesült Államokban - is bonyolultak, drágát, sokszor egy jó ügyvéddel könnyen kikerülhetők ezek az eljárások. Éppen ezért rendkívül nagy látenciával kell számolnunk. Az ismertté vált esetek csak a jéghegy csúcsát képezik. A bizonyítás során az eljáró hatósági személyeknek (az eljáró rendőrnek, az igazságügyi orvosszakértőnek, a toxikológusnak, az ügyésznek) konstruktívan együtt kell működniük, amihez elengedhetetlen a jó kommunikáció – vallja Sarah Kerrigan a Drug Toxicology for Prosecutors c. könyv szerzője (2004).<sup>7</sup>

Világszerte számos tudományos testület, vizsgálat bizonyította a kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetés és az ezzel kapcsolatos növekvő számú balesetek egyre nagyobb mértékű elterjedtségét. Az Egyesült Államokban az 1996. évi kábítószer-használat elterjedtségét és jellemzőit vizsgáló országos háztartáspanel vizsgálat eredményei szerint mintegy 9 millióan vezettek gépjárművet a kábítószer-fogyasztástól számított két órán belül<sup>8</sup>. A legelterjedtebb szertípus a marihuána és a kokain volt. A kábítószer hatása történő gépjárművezetést nehezebb észrevenni, nehezebb azt bizonyítani, így jóval ritkábban kerül sor ellenük eljárásra, mint az alkoholos befolyásoltság alatt gépjárművet vezetőkre.

2003-ban a kábítószer-fogyasztással és az egészséggel foglalkozó háztartáspanel vizsgálat eredményei szerint az Egyesült Államokban 19,5 millió 12 év feletti amerikai fogyasztott kábítószer a vizsgálatot megelőző hónapban. Ez a vizsgált populáció 8,2%-a. Mintegy 11 millióan vallották azt, hogy a vizsgálatot megelőző egy évben vezettek gépjárművet valamilyen kábítószer elfogyasztását követően<sup>9</sup>.

Egy másik vizsgálat szerint az Egyesült Államokban élő 21 éveseknek 18%-a, azaz minden 5. 21 éves a vizsgálatot megelőző egy évben vezetett gépjárművet kábítószeres befolyásoltság alatt<sup>10</sup>.

---

<sup>7</sup> Kerrigan, S. (2004): Drug Toxicology for Prosecutors. American Prosecutors Research Institute. 6. old.

<sup>8</sup> The Feasibility of Drugged Driving Per se Legislation Consensus Report (2002). The Walsh Group. JM Walsh. [www.walshgroup.org](http://www.walshgroup.org)

<sup>9</sup> National Survey on Drug Use and Health (2004): National Findings, Department of Health and Human Services, Substance Abuse and Mental Health Services Administration, Office of Applied Studies. [www.drugabusestatistics.samhsa.gov](http://www.drugabusestatistics.samhsa.gov)

<sup>10</sup> The NSDUH Report (2002): Drugged Driving (2002) Update. Department of Health and Human Services, Substance Abuse and Mental Health Services Administration. [www.drugabusestatistics.samhsa.gov](http://www.drugabusestatistics.samhsa.gov)

2003-ban a Egyesült Államokbeli Nemzeti Országúti és Közlekedésbiztonsági Hivatal (NHTSA) 7 államban végzett összehasonlító vizsgálatot az ittas és a kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetéssel kapcsolatban.

- ✚ A vizsgálati eredményei szerint a kábítószer-fogyasztást követően gépjárművet vezetők 10-22%-a ( ez a hét államban mért adatok között a két szélső érték) balesetet szenvedett, sokan a kábítószer mellett alkoholt is fogyasztottak;
- ✚ A balesetben elhalálozott gépjárművezetők körébe végzett vizsgálat szerint mintegy 50%-uk a baleset bekövetkezésekor alkohol, 18%-uk pedig valamilyen kábítószer hatása alatt állt.
- ✚ A balesetben megsérült gépjárművezetők körében a kábítószer-pozitív eredmények szélső értékei, a vizsgált 7 államban, 10% és 40% volt.
- ✚ Az eljárás alá vont motort vezetők körében a kábítószer-fogyasztás incidenciája 15 -50% közötti értéket mutatott.<sup>11</sup>

Ismert, hogy a drogok fogyasztása – Kerrigan szerint (2004) – befolyásolja a biztonságos járművezetést, azonban azt megállapítani, hogy mely drog milyen mértékben, milyen valószínűséggel és milyen minőségben fogja rontani a beszámítási képességet, a koncentrációt, az észlelést stb. nagyon nehéz. A befolyásoltság ugyanis számos tényezőtől függ: például a dózis nagyságától, a szert használó szervezetére gyakorolt hatástól, attól, hogy mennyi idő telt el a szerhasználat óta stb.

Néhány kábítószer hatása hosszú ideig megmarad, sokáig tarthat a kábítószertől való befolyásoltság, de vannak olyanok is, amelyeké a „crash” fázis után hamar lecsökken.

Kerrigan is megjegyzi, hogy az ismertté vált kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetések száma alulreprezentált.<sup>12</sup>

2004-ben az Egyesült Államok mind az 50 államában bevezették, hogy a vér ethanol szintjének 0.08g/100ml alatt kell lenni, ha valaki gépjárművet vezet, azaz eddig az értékhatárig tolerálható az alkoholfogyasztás. Ilyen limit a kábítószerek esetén nincs!

---

<sup>11</sup> US Department of Transportation, National Highway and Traffic Safety Administration, Campaign for Safe and Sober Drug Impaired Driving. [www.nhtsa.gov](http://www.nhtsa.gov)

<sup>12</sup> Kerrigan, S. (2004): Drug Toxicology for Prosecutors. American Prosecutors Research Institute. 10. old.

A kábítószeres befolyásoltság alatt történő gépjárművezetéssel kapcsolatos törvények az egyes államokban az alábbi három úton igyekeznek szabályozni a jelenséget:

- ✚ A törvény előírja, hogy bármilyen kábítószer bevétele alkalmatlanná teszi a vezetőt a biztonságos vezetésre;
- ✚ A törvény kimondja, hogy a kábítószer befolyással bír a vezetési képességekre, a biztonságos közlekedésre. Bizonytalanná válik a járművezetés.
- ✚ Per se a törvények bűncselekménnyé teszik ha a gépjárművezető szervezetében a vezetéskor bizonyos típusú drogok, vagy teljesítményfokozók vannak. Néhány államban per se a kábítószer-törvények, a zéró tolerancia elvvel összhangban, büntetik, ha a vezető szervezetében bármilyen mennyiségben kimutathatók bizonyos kábítószer-típusok, illetve teljesítményfokozók. Vannak azonban olyan államok is, ahol listát állítottak össze az aktuális drogoncentrációkról, amelyek törvénytörtőnek bizonyulnak.<sup>13</sup>

A legtöbb ismertté vált droghatás alatt történő gépjárművezetés marihuána, az egyéb stimulánsok, a depresszánsok és az opiátok (oxycodon) hatása alatt történik vagy legalábbis ez mutatható ki a testnedv vizsgálatok során az Egyesült Államokban.

Természetesen a jelenség epidémiája és jellemzői földrajzilag különböznek, így pl. míg a Nyugati Parton a metamfetamin, addig a Keleti Parton az oxycodon hatása alatt történő gépjárművezetések száma növekszik<sup>14</sup>.

Számos olyan szubsztancia van, amelyek legálisak, azaz orvosi előírás szerint alkalmazhatók. Azonban számos gyógyszer szedése esetén nem szabadna gépjárművet vezetni. Azonban az államokban, ahol a zéró tolerancia elve érvényesül a kábítószer törvényekben, amennyiben valaki orvosi rendelvényre alkalmaz

---

<sup>13</sup> Lásd erről bővebben: Driving under the influence of Drug (DUID) legislation in the United States (2002). The Walsh Group and the American Bar Association's Standing Committee on Substance Abuse. JM Walsh, G Danzinger, LA Cangianelli and DB Koehler  
Valamint: State Law Summary, Driving While Under the Influence of Drugs. National Traffic Law Center, American Prosecutors Research Institute.

<sup>14</sup> National Survey on Drug Use and Health (2004): National Findings, Department of Health and Human Services, Substance Abuse and Mental Health Services Administration, Office of Applied Studies. [www.drugabusestatistics.samhsa.gov](http://www.drugabusestatistics.samhsa.gov)

bizonyos szert, az megfelelő védekezés lehet. Ilyen esetekben az ügyészek drogfogyasztástól bizonytalan járművezetésnek és nem kábítószertől befolyásolt gépjárművezetésnek értelmezik a cselekményt.

### 1.5.1 Bizonyítékok és a bizonyítás

Ha megvizsgáljuk a statisztikai adatokat láthatjuk, hogy ne csak a jelenség és a legelterjedtebb kábítószer típusok térhetnek el egymástól földrajzilag, de a kábítószer tesztelési módszerek és az alkalmazott testnedv-minták típusa is (vér, vizelet, nyál stb.) – írja Sarah Kerrigan (2004). Ez igaz az európai kontinensre is.

Az Egyesült Államokban akár laboratóriumként különbözhetnek az alkalmazott analitikai eljárások és az azok során alkalmazott eszközök.

Ott, ahol jobban felszerelt és nagyobb kapacitású laboratóriumok vannak, ott értelemszerűen több pozitív eredményt detektálnak, mint azokban a laboratóriumokban, amelyek felszereltsége gyenge.

A mintaanyag vagy az analizálandó biológiai bizonyíték is befolyással bírhat az eredményre. Hiszen különbözik egyes szertípusok analizálhatósága is. Számos drog röviddel a bevételt követően már kimutatható a vérből, míg vizeletteszttel még nem észlelhető. Így a biológiai minta választása is nagymértékben befolyásolhatja a teszt eredményt.

Az az idő, míg az adott drog, illetve azok metabolizmusai megjelennek a biológiai mintában *megfigyelési időnek* hívják. Ez pedig nagymértékben különbözhet. Befolyással bír, hogy milyen mennyiségű szerfogyasztásról van szó, milyen úton történt a szerhasználat (inhalálással, intravénásan, szájon át stb.) és attól, hogy mennyi ideig tart, amíg a szer kiürül a szervezetből.

A drog metabolizmusainak jelenléte a testnedvben lehet, hogy elégséges de lehet, hogy nem arra, hogy tükrözze a kábítószertől való befolyásoltságot. Például a marihuána metabolitjának a jelenléte a vizeletben, önmagában nem lehet elégséges indikátor sem a kábítószer-befolyásoltságú vezetés, sem pedig a jelenlegi kábítószer-fogyasztás bizonyítására. Az emelkedő koncentrációjú THC (marihuána legfőbb komponense, hatóanyaga) a vérben már jelezheti, a nemrég történt szerhasználatot és a kábítószeres befolyásoltság alatt történő gépjárművezetést. Ráadásul az analitikai tesztek eredményei, valamint a kiegészítő információk (a

vezetésről, az alkalmazott pszichofizikai tesztek eredményeiről, a különös viselkedésről, pszichológiai vizsgálat során szerzett értékekről, illetve az egyéb körülményekről és a vezető állapotáról) sokszor szükségesek ahhoz, hogy az igazságügyi toxikológus megfelelő és megalapozott szakvéleményt adhasson arról, hogy egy gépjárművezető állt-e kábítószeres befolyásoltság alatt – jegyzete le Sarah Kerrigan (2004) a már ismertetett könyvében<sup>15</sup>.

Nézzük mi a helyzet Magyarországon!

## 1.6. A hazai helyzet

Hazánkban a súlyos közúti balesetek egyik fő oka az ittas gépjárművezetés.

Az alkohol hatása alatt történő gépjárművezetésből származó balesetek száma jóval meghaladja a kábítószeres hatása alatt állókét. Ennek oka egyrészt a jelenség elterjedtségében keresendő – hiszen a hazai kábítószerrel befolyásolt állapotban történő gépjárművezetés jelenségének mennyiségi és minőségi jellemzői szerencsére alatta maradnak az európai átlagnak. Másrészt pedig a jelenség felismerésében és bizonyításában, csakúgy, mint a bemutatott példákban.

Az ismertté vált, kábítószer hatása alatt történő közlekedési bűncselekmények közül a leggyakrabban előforduló bűncselekménytípus a járművezetés bódult állapotban.

### 1.6.1. A jelenség epidémiája Magyarországon

Hazánkban a kábítószerrel befolyásolt állapotban történő gépjárművezetés jelenségével kapcsolatban nem végzett még senki vizsgálatot. Nemhogy célzott vizsgálat nem történt. De sajnos más vizsgálatok sem érintették ezt a területet.

### 1.6.2. Hazai jogszabályi környezet

A Büntető Törvénykönyv kábítószer-problémával összefüggő 1998. évi módosítása érintette az *Ittas járművezetés* (188. §) tényállását. 1999. március 1-ét megelőzően a Btk. 188. §-a alapján kizárólag az a magatartás minősült közlekedési

---

<sup>15</sup> Kerrigan, S. (2004): Drug Toxicology for Prosecutors. American Prosecutors Research Institute. 12. old.

bűncselekménynek, ha a járművezető szeszes italtól befolyásolt állapotban vezette járművét. Az 1998. évi módosítás során azonban megváltozott a 188. § elnevezése és kiegészült a tényállás. A bűncselekmény új neve: *Járművezetés ittas vagy bódult állapotban*. A hatályos 188. § értelmében egyaránt vétségnek minősül a szeszes italtól befolyásolt állapotban való és a vezetési képességre hátrányosan ható szer (gyakorlatilag kábítószer vagy egyéb kábító hatású anyag vagy szer) befolyása alatti járművezetés.

A ittas járművezetésnek van egyébként szabálysértési alakzata is. Gyakorlatilag ez akkor valósul meg, ha a vér alkohol-koncentrációjának foka kevesebb, mint 0,8 ezrelék. Amennyiben a vér alkohol-tartalma eléri vagy meghaladja a 0,8 ezreléket, akkor az már "szeszes italtól befolyásolt állapotban" való vezetésnek és ily módon bűncselekménynek minősül. Ugyanakkor az idézett szabályozás hatályba lépése óta még nem alakult ki azzal kapcsolatos gyakorlat, hogy az egyéb bódulatkeltő anyagok hatása alatti vezetés mikor szabálysértés és mikor minősül már bűncselekménynek.

A 19/2000 (XI.13.) ORFK utasítás 1. sz. melléklete (módszertani útmutató) rendelkezik a vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatt levő járművezetőkkel szemben alkalmazandó rendőri intézkedésekről.

Ennek alapján hazánkban rutin ellenőrzés során - amennyiben felmerül a gyanú, hogy a vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatt történő járművezetésről lehet szó, azaz alapos gyanú esetén – alkalmazható a helyszínen alkohol teszter. A módszertani útmutató szerint a vezetőt nyilatkoztatni kell a fogyasztott szer fajtájára, mennyiségére, fogyasztás időpontjára és körülményeire vonatkozóan.

A bódító hatású szer által befolyásolt állapotban történő gépjárművezetés gyanúja esetén a jármű vezetőjét vér- és vizelet mintavétel céljából, kábítószer-fogyasztás gyanúja esetén vizelet mintavétel céljából – lehetőleg rendőr orvosi szolgálathoz elő kell állítani. A minták biztosítására az e célra szolgáló, központilag beszerzett egységcsomagokat kell alkalmazni.

„A vizeletminta előszűrő vizsgálatát (gyorstesztet) akkor indokolt alkalmazni, ha a Be. szerinti kényszerintézkedés elrendelésének gyors megalapozásához szükséges. A vizsgálat lehetőleg rendőrorvosi szolgálat igénybe vételével történjen. Budapest és Pest megye területén szükségesség váló gyorsteszt előszűrő vizsgálatokat az ORFK

EPEK BOFOSZ bűnügyi orvosai végzik a Gyorskocsi utcai fogdaorvosi rendelőben...” (21/2000. (XII.28.) ORFK utasítás).

Az utasítás szerint a rendőri szervek mintavételi egységcsomaggal és gyorstesztel történő ellátásáig is törekedni kell a módszertani útmutatóban foglaltak – helyi lehetőségek szerinti – érvényesülésére.

A 19/2000 (XI.13.) ORFK utasítás 2. számú melléklete az Országos Igazságügyi Toxikológiai Intézet 1. számú módszertani levele a kábítószeres és pszichotróp hatású anyagok igazságügyi toxikológiai vizsgálatáról különböző humán testnedvekből, hatósági mintavételezése alapján.

Úgy tűnik a hazai jogszabályi környezet, a módszertani útmutatók igazodnak az uniós államokban alkalmazott szabályokhoz. Hazánk nem a zéró-tolerancia modell szellemében jár el a vonatkozó esetekben, szükség van annak bizonyítására, hogy a gépjárművezetés során alkoholtól, kábítószerrel, gyógyszertől vagy valamilyen - drogtól befolyásolt állapotban volt az illető.

Magyarországon a Büntető Törvénykönyvben szerepel a jelenség szabályozására vonatkozó tényállás, amellyel halmazatban megvalósulhat a Btk. 282.§ vagy 282/A. §-ban megfogalmazott visszaélés kábítószerrel bűncselekmény.

### *1.6.3. A jéghegy csúcsa*

Nagyon kevés információval rendelkezünk a jelenségről. Bizonyos, hogy a jelenség jóval elterjedtebb, annál, mint amit a statisztikai adatok mutatnak. Például 2004 94, 2005-ben pedig az ERÜBS adatok szerint 79 olyan közlekedési bűncselekmény történt, amelyet kábítószer vagy kábító hatású anyag hatása alatt követtek el. Legalábbis a kriminálstatisztikai adatok alapján. Ezek jelentős része azonban, mint az az ügyirat-feldolgozás során kiderült alkohol hatása alatt történő elkövetés volt. Úgy tűnik a statisztikai lapok kitöltése továbbra is meglehetősen problematikus kiváltképp azokban az esetekben, amelyek ritkábban fordulnak elő.

Úgy tűnik a büntetőjog alkalmatlan, a büntetőjogi tilalom kikényszerítése számos nehézségbe ütközik (a rendőrség kapacitásának és ellenőrzési lehetőségeinek korlátai, az elkövetők elérhetetlensége – borzasztóan nagy a látencia -, stb.).

Ezért időszerű volt egy objektív vizsgálattal feltárni a kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetés hazai jellemzőit, annak érdekében, hogy a vizsgálati eredmények figyelembe vételével egy hatékony megelőzési, kezelési programot lehessen kidolgozni.



## 2. A vizsgálat metodikája

### 2.1. A vizsgálat célja

A vizsgálat célja annak feltárása volt, hogy a kábítószer hatása alatt történt gépjárművezetésnek, illetve a szerhatás alatt történt közúti baleset okozásának mik a hazai jellemzői, azaz hogyan kapcsolódik egymáshoz a vizsgálni kívánt két jelenség, a kábítószer-fogyasztás és a gépjárművezetés.

Az Országos Kriminológiai Intézetben rendszeresen vizsgáljuk a kábítószer-fogyasztás és a bűnözés egyes aspektusainak összefüggését, kapcsolatát. Jelen kutatás kapcsán, együttműködve az Egészséges Ifjúságért Alapítvánnyal, célul tűztük ki

- ✚ az ismertté vált kábítószer hatása alatt történt gépjárművezetés bűncselekményt elkövetők ügyiratainak feldolgozása (1999 és 2005 közötti időintervallumban),
- ✚ szakemberekkel (igazságügyi toxikológus szakértőkkel, a közlekedésrendészet munkatársaival, partikon, szórakozóhelyeken tevékenykedő utcai szociális munkásokkal) mélyinterjúk készítése,
- ✚ a hazai jogszabályi háttér elemzése és összehasonlítása a Európai Unió tagállamaiban alkalmazott intézkedésekkel.

*Azt szerettük volna megtudni, hogy:*

- ✚ jellemzően kik azok, milyen társadalmi, demográfiai változókkal, illetve drogkarrierrel írhatók le, akik a rendőrség tudomása szerint kábítószer hatása alatt gépjárművet vezettek,
- ✚ milyen szerek hatása alatt tették ezt,
- ✚ ismerték-e a jogkövetkezményeket, illetve tartottak-e a jogkövetkezményektől,
- ✚ miért pont ellenük indult eljárás,
- ✚ különbözik-e a hazai jogszabályi környezet az Uniós országokétól.

## 2.2. Az alkalmazott módszerek

*A vizsgálat módszere:* A vizsgálat során a *dokumentumelemzés* módszerét alkalmaztuk, kiegészítve kérdőíves felméréssel és *szociológiai mélyinterjúkkal*.

### *Dokumentumelemzés*

Ennek keretében az 1999. március 1. és 2005. március 1. között kábítószer hatása alatt közlekedési bűncselekményt elkövetők ügyiratát tekintettük át és elemeztük - függetlenül attól, hogy időközben lezárult-e az ügy vagy még folyamatban volt. Így gyakorlatilag erre az időszakra vonatkozóan teljes mintán végeztük az adatgyűjtést.

Csak azok az ügyek nem kerültek a mintába, amelyek időközben elévültek és leselejteztek, majd megsemmisítették őket.

A hat éves időintervallumra vonatkozó adatok összegyűjtése és elemzése azt gondoltuk lehetővé teszi, hogy ne csak a jelenleg érvényes összefüggéseket tárjuk fel, de vizsgálni tudjuk az esetleges érvényesülő tendenciákat is.

Azonban annyira kevés ilyen eset volt, ellentétben a kriminálstatisztikai adatokkal, hogy 53 ügyirat feldolgozásából nehéz bármiféle időbeni összefüggésre vonatkozó megállapítást tenni.

Ugyanis mindössze ennyi ügy volt kábítószer vagy bódulatkeltő szer hatása alatt történő közlekedési bűncselekmény elkövetése 1999-2005 között (a leselejtezettekén túl, ami nem volt több 10-15 iratnál). Vagy legalábbis ennyi olyan eset nyert bizonyítást, amelyet még nem selejteztek le.!

### *Mélyinterjúk*

Az adatgyűjtést kiegészítettük mélyinterjúkkal, amelyeket igazságügyi toxikológus szakértőkkel, partikon, szórakozóhelyeken tevékenykedő utcai szociális munkásokkal vettünk fel. A közlekedésrendészet munkatáiraival, illetve járőrökkel kérdőívet vetettünk fel. Ennek célja az volt, hogy olyan szakemberek véleményét, tapasztalatait is összegyűjtsük és elemezzük, akik rendszeresen szembesülnek a jelenséggel, és objektív képet adhatnak egy bizonyos nézőpontból.

A szórakozóhelyeken fiatalok megkérdezésével történő adatgyűjtésnek nem láttuk értelmét, ugyanis módszertani szempontból egy ilyen típusú vizsgálat validitása megkérdőjelezhető. Vagy a kapott eredményeket kizárólag arra az egy vagy két szórakozóhely megkérdezettjeire vonatkoztathatjuk. Ez pedig nem mond túl sokat a

jelenségről. Probléma, hogy mikor kérdezzük meg a fiatalokat a szórakozóhelyre menet, onnan jövet vagy bent. Más és más típusú válaszokat kaphatunk, kint és bent, előtte és utána. Ez pedig szintén az adatgyűjtés relevenciájának problémáját vetette fel.

Tehát maradtak az országos mintán vizsgálható bűnügyek és a szakemberekkel készített mélyinterjúk.

A dokumentumelemzés során kapott adatokat és a mélyinterjúkat rögzítettük, majd SPSS program segítségével elemeztük őket.

A következőkben bemutatjuk a vizsgálati eredményeket.

## 3. Vizsgálati eredmények

### 3.1. A statisztika és a valóság

Az ügyiratokat az ORFK Közlekedésrendészeti Osztálya hivatalból kérte fel a megyei rendőr-kapitányságoktól az ERÜBS alapján leválogatott ügyiratlista alapján. Ez a lista mintegy 400 ügyszámot tartalmazott. Azaz ennyi ügyre számítottunk.

A beérkezett ügyiratok mellett azonban rendre olyan levelet találtunk, hogy az adott ügyszámon nem kábítószer vagy bódulatkeltő szer hatása alatt elkövetett közlekedési bűncselekmény szerepel. Sok esetben alkohol hatása alatt történő cselekmény vagy más típusú bűncselekmény volt.

És mint ahogy az előző fejezetben jeleztük, néhány esetben leselejteztek és megsemmisítették már a kért ügyiratot.

Kaptunk olyan levelet is, amelyben pl. egy kerület illetékese azt jelezte, hogy ilyen típusú cselekmény a vonatkozó kerületben „nem fordul elő”.

Ezután megvizsgáltuk az ERÜBS alapján leválogatott listánkat, hogy nem mi hibáztunk-e a leválogatásnál. De a lista stimmelt.

Mi lehet az oka ennek a nagy fokú eltérésnek? Valószínűleg az okot a statisztikai lapok – a B lap - kitöltésében és a rögzítésben kell keresnünk.

Habár – mint azt a rendőrökkel készített kérdőíves felmérés eredményei is jelzik – a statisztikában megjelenő esetszámnál több eljárás indult bódult állapotban történő közlekedési bűncselekmény okozása miatt, azonban annak bizonyítása, hogy a járművezető a vezetés ideje alatt kábítószertől vagy bármely más bódulatkeltő szertől befolyásolt állapotban volt-e meglehetősen körülményes és még a szakvélemény is egy jó ügyvéddel megkérdőjelezhető. (Hiszen mi nem alkalmazunk olyan listát, amelyen fel vannak tüntetve egy-egy szer metabolit-értékére vonatkozóan a maximumok és az e fölött mért érték egyértelműen azt jelzi, hogy megvalósult a bűncselekmény.)

A vonatkozó esetekben a vezetési képességre hátrányosan ható szer, esetünkben kábítószer, befolyása alatt történő vezetés mellett halmazatként megvalósult és eljárás indult visszaélés kábítószerrel bűncselekmény miatt is. Mivel a B lapot, vagy annak egy részét, sokszor korábban kitöltik, mint ahogy az eljárás befejeződött

valószínűleg „bekódolták” a bódult állapotban történő gépjárművezetést (188.§) és a visszaélés kábítószerrel bűncselekményt is (282.§).

Aztán a 188.§ nem nyert egyértelmű bizonyítást, de bent maradt és rögzítésre is került.

Más alkalommal alkohol hatása alatt történő gépjárművezetésről volt szó, de valószínűleg a kihallgatás során az elkövető bevallotta, hogy kábítószer is fogyasztott, így azt is feltüntették a B lapon. Nem nyert bizonyítást a kábítószer hatása alatt történő járművezetés, de „megállt” a 282.§. Így mivel kábítószer is volt az ügyben és közlekedési bűncselekmény is, megjelent a leválogatásnál az ügyszám.

Valószínűleg ez az oka annak, hogy a kriminálstatisztikában is a valóságosnál jóval nagyobb az ismertté vált, vezetési képességre hátrányosan ható kábítószer, vagy bódulat keltő szer hatása alatt elkövetett közlekedési bűncselekmények száma.

Ez persze nem azt jelenti, hogy nem létezik a jelenség, mint probléma, hanem azt, hogy a jelenlegi eszközökkel és jogszabályi környezetben nehezen felderíthető és nehezen bizonyítható.

### **3.2. A vizsgált esetek elkövetési hely szerinti megoszlása**

A következőkben vizsgáljuk meg, mit mutatnak az ügyiratok:

A vizsgálatba bevont 53 elkövetőből 30-an (56,6%) a fővárosban követte el a bűncselekményt. Érintett volt még: Balatonfüred, Nagykanizsa, Szombathely, Mezőkovácsháza, Miskolc, Pécs, Komló, Kiskunhalas, Szeged, Tordas, Esztergom, Tatabánya, Salgótarján, Nyíregyháza, Bonyhád, Gárdony, Székesfehérvár, Kazincbarcika.

Budapesten az I, III., IV., X., XIV., XVI., XVII. kerületek nem jelentettek ilyen eseteket. Annyit azonban a hitelesség kedvéért jegyezzünk meg, hogy az ismertté vált visszaélés kábítószerrel bűncselekmények tekintetében budapesti kerületek közül kiemelkedik a IV. és a XIV. kerület.

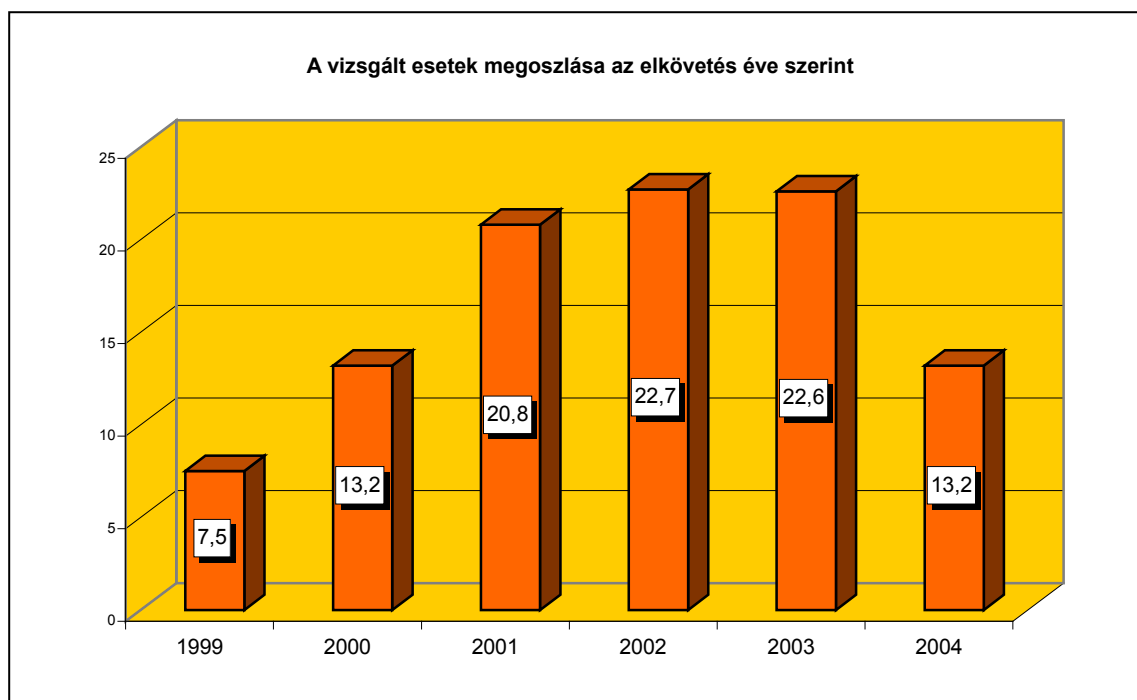
*Habár úgy tűnik a főváros a legérzékenyebb a probléma felismerésében és a legjobb a felderítésben, ez a nagyfokú érintettség azt jelzi, hogy nemcsak Budapesten, de*

máshol is megfigyelhető ez a jelenség. Legfeljebb kisebb mértékben és/vagy kevesebb figyelem irányul rá.

### 3.3. Elkövetési idő szerinti megoszlás

A következő ábra a vizsgált esetek elkövetési év szerinti megoszlását mutatja. Jeleztük, hogy hazánkban a hatályos 188. § értelmében egyaránt vétségnek minősül a szeszestől befolyásolt állapotban való és a vezetési képességre hátrányosan ható szer (gyakorlatilag kábítószer vagy egyéb kábító hatású anyag vagy szer) befolyása alatti járművezetés. A jogszabály címe: *Járművezetés ittas vagy bódult állapotban*. 1999. március 1. óta bűncselekmény a kábítószer hatása alatt történő járművezetés, így nem véletlen, hogy a vizsgált időszak tekintetében 1999-ben találoztunk a legkevesebb ilyen esettel (illetve az 1999-2000-ben indult esetek körében került sor a legtöbb esetben már leselejtezésre, illetve iratmegsemmisítésre).

1. ábra



2002-ben és 2003-ban indult a legtöbb mintába került eljárás. A vizsgálat során 2005-ös esettel nem találkoztunk, ennek oka, hogy ezek az ügyek ügyészi szakban vagy bírósági szakban voltak. Valószínűleg azért alacsonyabb a 2004-ben elkövetett cselekmények száma is a többi évhez képest, mert vagy még nem kerültek be a statisztikába vagy pedig már bírósági szakban voltak.

Köztudott, hogy az ERÜBS output jellegű statisztikai rendszer, így csak az eljárás végén kerülnek rögzítésre a bűncselekmények. Az eljárások pedig – kiváltképp a nehezen bizonyítható esetekben – elhúzódhatnak.

Az elkövetési hónap szerinti megoszlása azt mutatja, hogy a nyári hónapokban – a június, a július és az augusztus – történt a legtöbb felderítés (41,8%). A mintába került esetek 59,5%-a április és augusztus között vált ismertté. Azaz úgy tűnik a tavaszi és a nyári hónapokban lehet számítani a legtöbb ilyen cselekményre.

Annak ellenére ebben az időszakban volt a legnagyobb a felderítési ráta, hogy a rendőrség a nyári hónapokban általában – más bűncselekmények, sőt a visszaélés kábítószerrel bűncselekmény tekintetében is - az átlagnál alacsonyabb felderítési mutatóval dolgozik.

Tehát a tavasz vége és a nyár tekinthető a legveszélyeztetettebb időszaknak. Ekkor indul újra sok szórakozóhely az üdülőkörzetekben, ahová jellemzően gépjárművel érkeznek a fiatalok és azzal is távoznak. Ekkor ér véget a tanév, indul a vakáció, a fiatalok szabadabbak, a jelenség kapcsán pedig elsősorban a fiatalkorúak és a fiatal felnőttek érintettek.

### **3.4. A bűncselekmény formája és jellemzői**

A vizsgált esetek többségében (50,9%) nem csupán bódult állapotban történt járművezetés bűncselekménye történt, hanem ezzel párhuzamosan más jogsértés is. Azaz úgy tűnik akkor a legvalószínűbb a kábítószer hatása alatt történő járművezetés felderítése, ha párosul más, súlyosabban szankcionált bűncselekménnyel.

Ez pedig azt jelzi, hogy a hatóság nem elég felkészült ezeknek az eseteknek a felderítésére és kiváltképp a bizonyítására. (Itt jegyezzük meg, hogy nemcsak itthon, de mint láthattuk máshol is hasonló problémákkal küzdenek.)

Ez esetben pedig - ha a jogszabályok betartatása nehézkes és a jogkövetkezmények könnyen elkerülhetők - lehet, hogy más területen kell hatékony intézkedéseket hozni, más társadalompolitikai eszközöket kell dominánssá tenni a jelenség visszaszorítása érdekében.

Szükséges, hogy jogszabályi szinten egyértelműen jelezze a társadalom, hogy ez nem kívánt, elítélendő és szankcionálandó magatartás, de tudomásul kell vennünk a tudomány és a jog korlátait. Más eszközöket is alkalmaznunk kell a jelenség kezelése, és elterjedtségének megállítása érdekében.

A következő táblázat azt mutatja, hogy a mintába került esetekben milyen bűncselekmények valósultak meg:

1. táblázat

| Megvalósult bűncselekmények  | Esetszám  | %            |
|--|-----------|--------------|
| gépjárművezetés kábítószer hatása alatt  | 25        | 47,2         |
| motorvezetés kábítószer hatása alatt   | 1         | 1,9          |
| gépjármű lopás, közlekedési baleset okozása kábítószer hatása alatt              | 1         | 1,9          |
| közlekedési baleset okozása kábítószer hatása alatt                              | 6         | 11,3         |
| közlekedési baleset okozása kábítószer és alkohol hatása alatt                   | 4         | 7,5          |
| jármű önkényes elvétele, gépjárművezetés kábítószer hatása alatt                 | 6         | 11,3         |
| közúti veszélyeztetés, kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetés           | 7         | 13,2         |
| feljelentés elmulasztása, lopás, kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetés | 3         | 5,7          |
| <b>Összesen</b>  | <b>53</b> | <b>100,0</b> |



### 3.4.1. Közlekedési balesetek

A vizsgált esetek egyötödében (20,7%) kábítószer vagy kábítószer és alkohol-együttl fogyasztását követően okozott közlekedési balesetet az elkövető. Azaz minden ötödik vizsgált eset ilyen cselekmény volt. 8 esetben történt személyi sérülés, ebből 3 eset súlyos volt. Jellemzően az elkövető sérült meg, illetve annak utasa.

16 esetben volt sértettje, károsultja a balesetnek – ebből 8 esetben személyi sérülés történt – 12 esetben anyagi javakban, gépjárműben esett kár.

A balesetet okozó 11 járművezető közül 6-an kannabisz-származék fogyasztását követően ültek autóba (ebből 1 elkövető kannabiszt, speed-et és alkoholt együttl fogyasztott), 1 fő Ecstasy-t, 2-en heroint, 3-an kokaint és 2-en gyógyszer fogyasztottak. A gyógyszerfogyasztók esetén alkoholfogyasztás is kimutatható volt, ahogy az egyik heroinfogyasztónál is.

Ezekben az esetekben tehát bizonyítható volt a kábítószerrel befolyásolt állapotban történő járművezetés és a közlekedési baleset okozása közötti összefüggés.

Az orvosszakértői vélemény alapján - a mintába került, közlekedési balesetet okozó elkövetők között egyetlen kábítószerfüggő sem volt.

Ellenben 11-ből 3 elkövetőnek nem volt jogosítványa a közlekedési baleset okozásának idején, azaz jogosulatlanul vezette a gépjárművet. (2 főnek bevonták – ittas vagy bódult állapotban történt járművezetés miatt, 1 elkövetőről nem derült ki, hogy miért nem rendelkezett jogosítvánnyal)

### 3.4.2. Szerítípusok

A vizsgált elkövetők több, mint felének (50,9%) testnedvéből kimutatható volt a kannabisz-származék fogyasztása, 22,6%-uknál az Ecstasy, 20,8%-uknál a heroin, 17%-uknál a Speed, 11,3%-uknál a kokain és 5,7%-uknál gyógyszer (jellemzően nyugtatók, illetve altatók).

A heroinfogyasztó „járművezetők” közül 4 fő ellen kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetés miatt indult eljárás. Őket általában a gépjárműben találták meg a volán mögött (2 alkalommal bejelentés alapján) és a szerhasználat is a gépjárműben történt, de jelentős távolságot kétségkívül nem haladtak ezek az elkövetők.

További 3 fő ellen – akik heroint használtak - jármű önkényes elvétele és kábítószer hatása alatt történt gépjárművezetés miatt indult eljárás. Ezekben az esetekben is a gépjárműben történt a szer beadása. Itt sem volt szó jelentős vezetésről.

Az ügyiratban szereplő dokumentumok azt igazolták, hogy a 11 heroin hatása alatt közlekedési bűncselekményt elkövetőből 6 fő az elkövetés idején kezelés alatt állt, sőt a 11-ből 8-an a jegyzőkönyv és egyéb dokumentumok alapján függőnek minősültek.

Habár a heroin hatása alatt közlekedési bűncselekményt megvalósító mintába került elkövető közül az orvosszakértői vélemény alapján 2 fő volt kábítószerfüggő és őket kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetés miatt vonták felelősségre, ez mégsem mérvadó, ugyanis a vizsgálat esetek 76%-ában találtunk csak orvosszakértői véleményt.

A 11-ből 3 főnek nem volt az elkövetés idején jogosítványa, és ők korábban már voltak büntetve is.

A vizsgált ügyek azt jelezték, hogy gyakran többféle szertípus együtt vagy egymás után történő fogyasztása is kimutatható volt a testnedvekből.

*A kannabisz-származékokat követően az amfetamin-származékok és a kokain tehát összességében a stimulánsok voltak azok szerek, amiket az ismertté vált mintába került közlekedési bűncselekményt kábítószerrel befolyásolt vagy bódult állapotban megvalósítók a vezetést megelőzően fogyasztottak.*

*A heroint használók jellemzően kábítószerfüggő elkövetők voltak, de a mintába kerültek többsége alkalmi fogyasztó volt (56,9%) és a szórakozáshoz, jellemzően a szórakozó hely felé tartva – a gépjárműben(!) - fogyasztottak kábítószerrel (Ecstasy, speed, marihuána).* Azaz nem a diszkóban, szórakozóhelyen, buliban, hanem azt megelőzően került sor a szerhasználatra egy általuk biztonságosnak vélt helyen, a gépjárműben. A felderítésre jellemzően rutinellenőrzés során vagy szokatlan helyen történt parkolás miatt került sor.

Ezekben az esetekben az autóban jellemzően többen ültek, de értelemszerűen csak a járművezetővel szemben indult eljárás bódult állapotban történt gépjárművezetés miatt.

### 3.5. Az eljárás hossza

Megvizsgáltuk, hogy mennyi idő telik el az eljárás megindulása és az ügyészi szak lezárása között (azaz az ügyészi határozat kihirdetése, illetve a vádemelési javaslat megtétele között).

A vizsgált ügyek 96,2%-ában kaptunk információt a nyomozás megindulása és az ügyészi határozat kihirdetése között eltelt időről.

Az eljárás megindulása és a ügyészi határozat kihirdetése között eltelt átlagos időtartam a vizsgálati mintán szereplő esetek vonatkozásában 11,7 hónap, azaz gyakorlatilag 1 év. Egy bódult állapotban gépjárművet vezető, közlekedési bűncselekményt elkövetőnek az eljárás megindulásától mintegy 1 évet kell várnia arra, hogy ügyészi határozatban foglalt intézkedéssel lezáruljon az ellene folyó eljárás vagy ügye bíróság elé kerülhessen, azaz lezáruljon a nyomozati szak.

A vizsgált esetek felében 8 hónapon belül véget ért a nyomozati szak, azonban volt olyan ügy is, ahol már több, mint 2 éve folyt az eljárás.

### 3.6. Az alkalmazott szankciók

Aki ellen bódult állapotban történt gépjárművezetés vagy bódult állapotban más közlekedési bűncselekmény okozása miatt eljárás indult és bizonyítható, hogy a gépjárművezetés idején kábítószertől befolyásolt állapotban volt, az ellen - halmazatként - visszaélés kábítószerrel bűncselekmény miatt is indul eljárás.

A következőkben vizsgáljuk meg, hogy a vizsgált esetekben milyen ügyészi határozatok, illetve – ahol arra sor került -, milyen jogerős bírói ítéletek születtek.

Az esetek mintegy felében (50,9%) találtunk ügyészi határozatot. Egy esetben megrovással megszüntette az ügyész az eljárást, a többi esetben azonban vádat emeltek. A vádemelési javaslatban az ügyészek általában felfüggesztett szabadságvesztés büntetést, pénzbüntetést vagy éppen az eljárás megszüntetését javasolták (3 eset).

Bíróság döntéséről a vizsgált ügyek 34%-ában találtunk adatokat. Az ítélet a legtöbb esetben felfüggesztett szabadságvesztés büntetés volt (10 eset), valamint

pénzbüntetés (4 eset) és próbára bocsátás (3 eset). 1 ügyben az eljárás megszüntető határozattal ért véget.

Kényszerintézkedésekre a mintába került elkövetők 34%-ával szemben került sor. Jellemzően bilincshasználat és házkutatás történt.

Amennyiben a gépjármű átvizsgálása során abban kábítószer gyanús anyagot találtak és az elkövetők is úgy nyilatkoztak, hogy az kábítószer, sor került házkutatásra.

Előzetes letartóztatásra a mintába került elkövetők közül mindössze 1 fővel szemben került sor. Azonban a bódult állapotban történő gépjárművezetés mellett más, súlyosabban szankcionált bűncselekmények miatt is eljárás alá vonták.

Aki jó ügyvéddel rendelkezik, aki tisztában van a bódult állapotban történő gépjárművezetés vagy más közlekedési bűncselekmény megvalósulása esetén a bizonyítási nehézségekkel és problémákkal, bizony kétségbe vonhatja a szakértői eredményeket, illetve olyan instrukciókkal láthatja el ügyfelét, amellyel megnehezíti a biológiai minták értékelését.

### **3.7. Bizonyítékok – a biológiai minták és a mintavételezés**

A kábítószer-bűncselekmények bizonyításának eszközei többek között a szakértői vélemények. Ahhoz, hogy egy kábítószer gyanús anyag büntetőjogi értelemben is kábítószerre váljon, a vegyész-szakértőknek meg kell vizsgálniuk a lefoglalt anyagot és a vizsgálat eredményéről véleményt kell írniuk a nyomozó hatóság részére. A nyomozó hatóság csak e vélemény alapján indíthatja vagy szüntetheti meg az eljárást. Büntetőjogi értelemben kábítószernek a rendszeres bővített 1968.évi BM-EüM. rendelet 1-3. mellékletében felsorolt anyagok valamint a 4/1980. Évi EüM.-BM rendeletben felsorolt pszichotróp anyagok minősülnek.

Büntetőeljárás megindulásának alapját képezhetik a toxikológus szakértő által adott vélemények is, melyek az elkövetőtől levett vizelet vagy más testnedv vizsgálatán alapulnak. Amennyiben ezek eredménye pozitív valamilyen kábítószer típusra, szintén alkalmas lehet kábítószerrel visszaélés bűncselekmény vagy éppen bódult állapotban történő közlekedési bűncselekmény elkövetése miatt az eljárás megindítására.

### 3.7.1. A gyorsteszt

A 19/2000 (XI.13.) ORFK utasítás 2. sz. mellékletét képező - az Országos Igazságügyi Toxikológiai Intézet 1. számú módszertani levele a kábítószeres és pszichotróp hatású anyagok igazságügyi toxikológiai vizsgálatáról különböző humán testnedvekből, hatósági mintavételezése alapján – módszertani levél tartalmazza a biológiai testnedvek mintavételezésének módját és szabványos formáját, továbbá az igazságügyi toxikológiai analízis követelményeit és a szakvélemény adást.

A „cselekvőképességet hátrányosan befolyásoló anyagok” (kábítószeres, pszichotróp anyagok, gyógyszerek és egyéb vegyületek) megállapítása céljából a mérőhely felé - a vizeletmintán kívül – vérminta vétele is javasolt.” – olvasható a Módszertani Levélben. Előszűrés – gyorstesztel szintén kezdeményezhető, ha azt a hatóság indokoltnak tartja, azonban ez önmagában csak jelzésértékű eredményt ad, nem rendelkezik bizonyító erővel.

A Módszertani Levél a nemzetközi javaslattal ellátott teszt alkalmazását (NIDA) ajánlja.

A vérminta vétel, tehát nem kötelező, csak javasolt. A gyorsteszt pedig, amitől sokan azt gondolják segíthetne a helyzet kezelésében, nem sokat segít a bizonyítási eljárásban. Hiszen mindhez vizeletmintára van szükség, amelynek levételéhez vagy a 21/2000. (XII.28.) ORFK utasítás értelmében lehetőleg a rendőrorvosi szolgálat igénybevételével kell, hogy történjen.

Ha pedig már rendőrorvosi szolgálathoz szállították a gyanúsítottat, ott lehetőség van a vizsgáló laboratórium számára a méréshez szükséges vizelet- és vérminta levételére.

*Kérdés, hogy mire jó akkor a gyorsteszt? Ha egyidőben történik a mintavételezés és a laboratóriumba küldendő biológiai mintával megegyezik a gyorsteszthez használt minta, továbbá nem bizonyító erejű a gyorsteszt eredménye, csak „jelzés értékű” – azaz csupán ennek az eredménynek alapján a hatóság jogköre nem szélesedik, azaz nem kezdeményezhet kényszerintézkedéseket stb. -,sőt rutinellenőrzés, véletlenszerű igazoltatás során sem alkalmazható, csak alapos gyanú esetén, akkor jelen jogszabályi környezetben mi értelme van a gyors kábítószereszt használatának?*

### 3.7.2. A mintaanyag

Sarah Kerrigan-t ismét idézve: A mintaanyag vagy az analizálandó biológiai bizonyíték is befolyással bírhat az eredményre. Számos drog röviddel a bevételt követően már kimutatható a vérből, míg vizelettesztel még nem észlelhető. Így a biológiai minta választása is nagymértékben befolyásolhatja a teszt eredményt”<sup>16</sup>. Ezt az elvet követi a hazai Módszertani Levél is, ezért ajánlja a vérminta vételezését is kábítószergyanús esetben.

Az az idő, míg az adott drog, illetve azok metabolizmusai megjelennek a biológiai mintában *megfigyelési időnek* hívják. Ez pedig nagymértékben különbözhet. Befolyással bír, hogy milyen mennyiségű szerfogyasztásról van szó, milyen úton történt a szerhasználat (inhalálással, intravénásan, szájon át stb.) és attól, hogy mennyi ideig tart, amíg a szer kiürül a szervezetből.

A drog metabolizmusainak jelenléte a testnedvben lehet, hogy elégséges de lehet, hogy nem arra, hogy tükrözze a kábítószerrel való befolyásoltságot. Az analitikai tesztek eredményei mellett a kiegészítő információk (a vezetésről, az alkalmazott pszichofizikai tesztek eredményeiről, a különös viselkedésről, pszichológiai vizsgálat során szerzett értékekről, illetve az egyéb körülményekről és a vezető állapotáról) sokszor szükségesek ahhoz, hogy az igazságügyi toxikológus megfelelő és megalapozott szakvéleményt adhasson arról, hogy egy gépjárművezető állt-e kábítószeres befolyásoltság alatt – jegyzete le Sarah Kerrigan (2004) a már ismertetett könyvében.

És ez olvasható a hazai 19/2000 (XI. 13) ORFK utasítás 1. sz. mellékletének 2. pontjában is.

*Az 19/2000 (XI.13.) ORFK utasítás és mellékletei a tudomány jelenlegi állása és a alkalmazható tudományos mérési lehetőségek és eszközök nemzetközi gyakorlatának megfelelő módszertani útmutatót tartalmaz.*

A hazai mérési eszközök, mérőműszerek és mérési eljárások megfelelnek a nemzetközi szabványoknak. Az Országos Igazságügyi Toxikológiai Intézet az ENSZ Kábítószer-ellenőrző Központja által félévente ellenőrzött mérőhely.

---

<sup>16</sup> Kerrigan, S. (2004): Drug Toxicology for Prosecutors. American Prosecutors Research Institute. 12. old.

A minta beérkezésétől a szakértői vélemény kiadásáig 30 munkanap telhet el, de lehetőség van sürgősségi vizsgálatra is.

Tény, hogy nem egyszerű a gyanúsítottaktól a minta levétele, tény, hogy csak a megfelelő eszközben és megfelelő hőmérsékleten tárolt minta analizálható sikeresen. Tehát nagyon sok múlik a mintavételen, a minta tárolásán és azon mennyire hamar sikerül a mintavételt követően a mérést végző laboratóriumba juttatni. Az is tény, hogy egy minta levétele és a mérőhelyre történő szállítása több rendőrt is leköt. Főleg vidéken. Így ahelyett, hogy szokásos rendőri tevékenységüket végeznék, a járőrök nemegyszer biológiai minták szállításával töltik munkaidejüket.

*Hiába az utasítás és a módszertani levél, ha a gyakorlatban az ezekben foglaltak egy része nehezen érvényesül, a jelenlegi kapacitáshiány és érdektelenség miatt.*

Így nem várható el, hogy a hatóság valóban kiszűrje azokat, akik kábítószerből, gyógyszerből, egyéb szertől befolyásolt állapotban a közutakon maguk és mások épségét és a közlekedés biztonságát veszélyeztetve vezetnek gépjárművet.

Ha túl sok a „macera”, és annyira nem látványos és aggasztó a helyzet, egyszerűbb egy szóbeli figyelmeztetéssel újtára engedni a vezetőt, mint az elkövetkező 3-4 órát rendőrorvosi szolgálatban, vagy éppen a rendőrkapitányságon mintavétellel, majd mintaszállítással tölteni. Arról nem is beszélve, hogy közben több helyre is küldik a járőröket vagy a közlekedésrendészet munkatársait. De erről részletesebb képet kaphatunk a kérdőívek elemzése során.

### *3.7.3. A szakértői költségek*

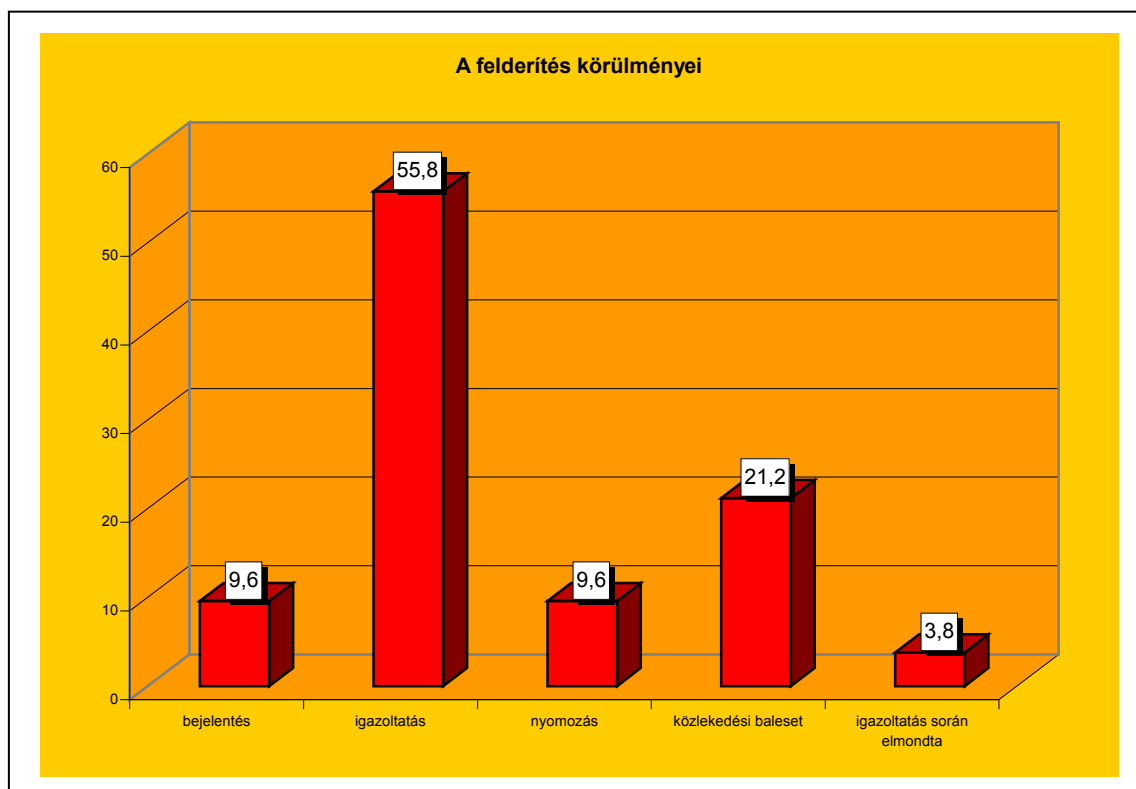
A mintába kerül ügyekben az egy ügyre jutó szakértő költség (a vegyészszakértői, a toxikológus szakértői, az orvosszakértői és az elmeorvosszakértői költségeket értve ezalatt) 142.000 Ft volt, azaz hasonló az egy ügyre jutó visszaélés kábítószerrel bűncselekményt elkövetővel szemben alkalmazott szakértői eljárások költségéhez. (2004-ben Budapesten 125.000 Ft volt).

### 3.8. A felderítés körülményei

A vizsgált esetek több, mint felében (59,5%) közúti ellenőrzés vagy igazoltatás során, azaz véletlenszerű ellenőrzés kapcsán derült fény arra, hogy a gépjárművet vezető személy kábítószer hatása alatt vezette a gépjárművet.

A következő ábra azt mutatja, hogy a mintába került esetekben a rendőrök miként derítették fel a kábítószeres befolyásoltság alatt történő járművezetést:

2. ábra



A közúti ellenőrzések, álló járműben ülők igazoltatása mellett a közlekedési balesetek kapcsán derült fény a leggyakrabban kábítószer hatása alatt történő járművezetésre.

5 esetben bejelentés, és 5 esetben operatív vagy nyílt nyomozás alapján volt sikeres a felderítés. (Ez esetben értelemszerűen az elkövető valamely más bűncselekmény miatt történő elfogása volt a cél, nem a kábítószerrel befolyásolt állapotban történő járművezetés „leleplezése”). A bejelentésekre jellemzően azért került sor, mert lakosok egy álló autóban egy mozdulatlan fekvő alakot láttak. A rendőrség a helyszínre érkezéskor igazoltatta a járművezetőt, aki általában bevallotta, hogy



kábítószert fogyasztott, majd az adott helyszínre hajtott vagy éppen csak arrébb állt, és a kábítószer hatása alatt a gépjárműben tartózkodott, esetleg ott elaludt. Ez főként a heroinnal visszaélők esetén történt. De ebben az esetben már alkalmazható volt velük szemben a 188. §, hiszen megszegték a vonatkozó jogszabályban foglaltakat.

### 3.8.1. Gépjármű-típus

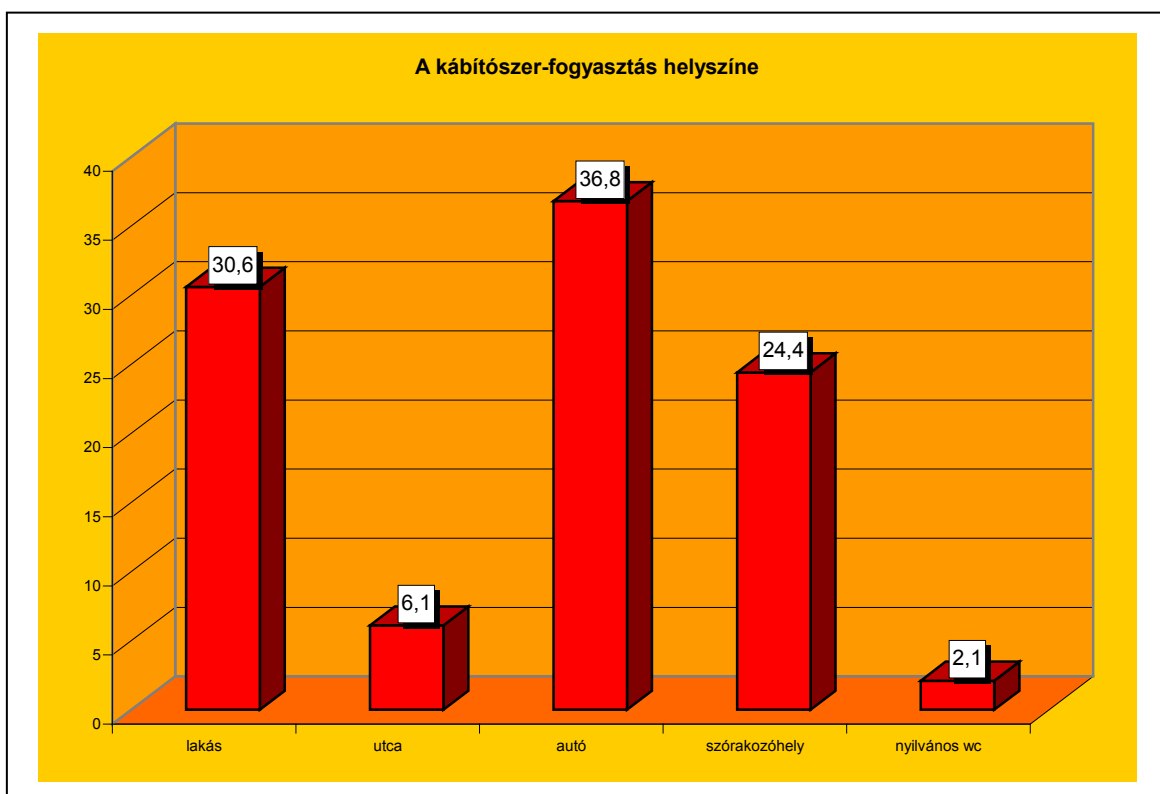
A mintába került esetekben 27-féle gépjárműben valósult meg a kábítószer hatása alatt történő járművezetés.

A leggyakrabban BMW, Opel és VW (Golf) típusú járművet használták az elkövetők.

### 3.8.2. A kábítószer-fogyasztás helyszíne

A következő ábra azt mutatja, hogy a vizsgált esetekben hol történt a kábítószer-fogyasztás:

3. ábra



A mintába került esetek 7,5%-ában nem derült ki vagy nem volt egyértelmű, hogy hol történt a kábítószer-fogyasztás.

Kábítószer-fogyasztás helyszíne alatt azt értettük, ahol a droghasználat ténylegesen történt, nem pedig azt a helyet, ahol a rendőrség tetten érte a gyanúsítottat.

Ennek alapján megállapítható, hogy a vizsgált esetekben a leggyakrabban a gépjárműben, illetve valakinek a lakásán történt a szerhasználat (67,4%).

Sok esetben a szerhasználatot követően indultak szórakozni vagy éppen a szórakozóhelytől nem messze az autóban (zárt, biztonságosnak hitt helyen) történt a fogyasztás. Ennek – többek között - az oka, hogy sok szórakozóhely komolyan ellenőrzi a droghasználatot, és nem engedik be azokat, akiknél kábítószert találnak.

Ezt az adatot egyébként utcai szociális munkások is megerősítették.

Ennek ellenére a szórakozóhelyen történő szerhasználat a vizsgált esetek ¼-ében (24,4%) volt jellemző, ezen kívül az utca és a nyilvános WC helyszíneken történt még ilyen esemény.

Az esetek közel 80%-ában (78,6%) a járművezetőn kívül legalább még egy fő tartózkodott az autóban.

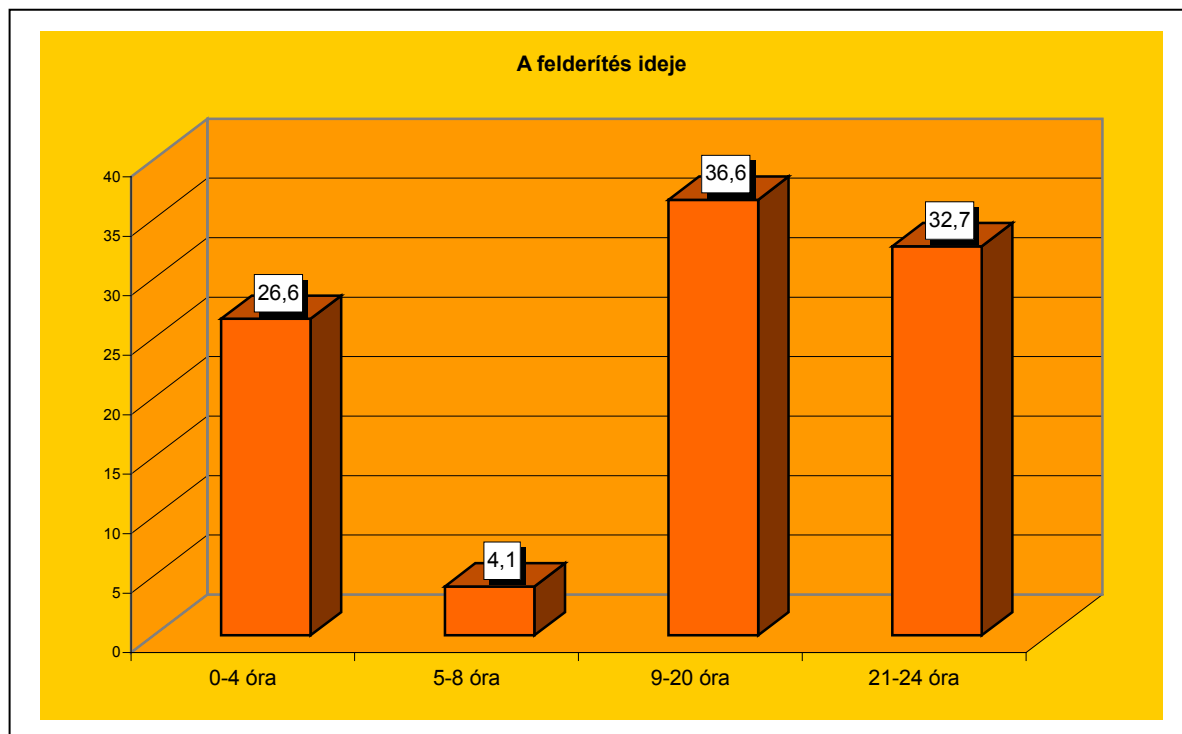
### 3.8.3. A felderítés ideje

Kíváncsiak voltunk, hogy mely napszakban történt a legtöbb felderítés, azaz jellemzően mikor történik a legtöbb kábítószer hatása alatt vagyis bódult állapotban történő járművezetés bűncselekmény.

Korábban a vizsgálati eredmények alapján arra a következtetésre jutottunk, hogy a legnagyobb gyakoriságot tavasz végén és a nyár folyamán mutatnak ezek az események és nem meglepő, de a késő esti és a hajnali órákban került sor a mintánkba került esetek többségében a felderítésre.

Mindezek alapján kijelenthetjük, hogy a tavasz végi és nyári időszak késő esti és hajnali óráiban került sor a mintánkban a legtöbb felderítésre.

4. ábra



A mintába került esetek 96,5%-ában találtunk adatot arról, hogy felderítés pontosan mikor, hány órakor történt.

Az ábrán látható, hogy este 8 és reggel 8 óra között került sor a vizsgált esetek 63,2%-ában (közel 2/3-ában) a felderítésre. A 9-20 óra közötti időszakban az időintervallum végén, 18-20 óra között talákoztunk a legnagyobb gyakorisággal.

A rendőrség közúti kábítószer-ellenőrző tevékenységének kidolgozása során érdemes ezeket az adatokat figyelembe venni. Úgy tűnik eredményesebb lehet a felderítés és a megelőzési tevékenység, ha a szórakozóhelyre történő belépést megelőzően, a pl. parkolóban is igazoltatnak.

Ezt jelzi az az adat is, hogy a közúti ellenőrzések mellett sok esetben közlekedési baleset kapcsán derült ki, hogy a járművezető a vezetés során kábítószerrel befolyásolt állapotban volt. És ezek közel 70%-a a késő esti, illetve kora hajnali órákban történt.

### 3.9. Szocio-demográfiai adatok

A következőkben vizsgáljuk meg a mintába került esetek elkövetőinek jellemzőit.

Az elkövetők 81,2%-a, azaz több, mint 4/5-e 25-30 éves korcsoportba tartozott a cselekmény elkövetésének idején. Mindössze 1 fő volt fiatalkorú (1,9%), a többiek (17%) 30 év felettiiek voltak.

Nem meglepő, de a mintába kerültek 98,1%-a férfi volt és mindössze 1 hölgy (1,9%) ellen indult eljárás bódult állapotban történő gépjárművezetés miatt.

A jelentős többség (88,5%) nőtlen volt (ez az elkövetői kör életkori jellemzőiből is adódik).

88,7%-uk a fővárosban vagy más városban lakott, 3,8%-uk volt külföldi, a többiek kisebb településen élő lakosok voltak.

Az iskolai végzettség megoszlása: a mintába kerültek, 26,1%-a érettségizett volt, 2,2%-uk felsőfokú végzettséggel rendelkezett, 50%-uk befejezett általános iskolai végzettséggel rendelkezett és 21,7%-nak olt szakmunkás bizonyítványa.

Hasonlóan a visszaélés kábítószerrel bűncselekményt valamint a közlekedési bűncselekményeket elkövetőkhöz, ezen elkövetők iskolázottságbeli előnye itt is észlelhető a többi bűnelkövetőhöz képest. Sőt ezek az arányszámok hasonlóak az ismertté vált visszaélés kábítószerrel bűncselekményt elkövetők körében mértékhez.

A vizsgált esetek elkövetőinek 13,1%-a tanult a bűncselekmény elkövetésének idején, 28,9%-uk munkanélküli volt, a többiek pedig (58%) valahol dolgoztak, vagy önálló vállalkozást vezettek.

Előélet: Az elkövetők 61,2%-a büntetlen, 38,8%-uk pedig büntetett előéletű volt. Ez az arány kicsit magasabb az ismertté vált visszaélés kábítószerrel bűncselekményt elkövetők körében detektálhatónál (2004-ben 33,1%, 2005-ben 32,4%).

A büntetett előéletűek közül a legtöbben vagyonelleni bűncselekményt, ittas járművezetést, illetve visszaélés kábítószerrel bűncselekményeket követtek el.

Drogfogyasztási szokások. A mintába kerültek 83%-a fogyasztott már életében legalább egyszer kannabisz-származékot. A második legnagyobb gyakorisággal kipróbált (használt) szer a Speed volt. Erről az eljárás alá vontak több, mint a fele, (56,6%) nyilatkozta, hogy használta már élete során. Harmadik helyen pedig az Ecstasy szerepelt, a mintába kerültek 47,2%-a vallotta, hogy életében legalább egyszer fogyasztott már.

Ezt követte a heroin (24,5%), a kokain (22,6%) és az LSD (17%).

A vizsgált esetek elkövetőinek 14,6%-a fél évnél nem régebb óta használt először kábítószer. 53,7%-uk azonban a bűncselekmény elkövetését megelőzően két éve vagy annál régebben fogyasztott először.

A mintába kerültek 40,5%-a saját bevallása szerint használt már intravénásan kábítószer. Az eljárás alá vontak ¼-nél (25%) találtak az orvosszakértők szúrásnyomokat a testen.

Az elkövetők 18,6%-át a bűncselekmény elkövetését megelőzően, korábban kezelték kábítószer-problémája miatt egészségügyi intézményben.

A bűnelkövetés idején 11,6%-uk állt kezelés alatt. 6,8%-uk elterelésen vett részt.

## 4. Interjúk

A vizsgálat során országos mintán 137 olyan rendőrt szerettünk volna megkérdezni a kábítószer hatása alatt történő járművezetés hazai jellemzőivel kapcsolatban, illetve saját tevékenységükről, tapasztalataikról és véleményükről, akik napi rendszerességgel találkoznak vagy találkozhatnak ilyen esetekkel.

Így kérdőívet juttatunk el hozzájuk, minden megyei rendőr-kapitányságra 4-4-et (a megyei kapitányságokon azt kértük, hogy mindenképpen töltsse ki olyan járőr, baleseti helyszínélő vagy körzeti megbízott is a kérdőívet, aki, olyan a településen teljesít szolgálatot, amely belekerült a ügyiratelemzés kapcsán a vizsgálati mintánkba); kerületenként pedig 2-2-öt. Továbbá a közlekedésrendészethez 15-öt. Ebből 129 értékelhető kérdőívet elemeztünk.

### 4.1. A megkérdezettek jellemzői

A mintába került rendőrök 83,7%-a férfi volt, 16,3%-a nő.

A legtöbb megkérdezett 30 év alatti volt (59,7%). A 40 éven felüliek aránya 7% volt. Azaz sok, közterületen egyenruhában szolgálatot teljesítő, továbbá helyszínélő megkérdezett, fiatal felnőtt volt. A mintavételi módszerünk során a véletlenszerű mintavételi eljárást alkalmaztuk (random módszer), azaz véletlenszerűen bárki belekerülhetett a mintába, aki az általunk megadott kritériumoknak megfelelt.

A 2. táblázat a megkérdezettek beosztás szerinti megoszlását mutatja.

A megkérdezettek 3,1%-a (4 fő) nem kívánta megjelölni beosztását. A válaszadók saját maguk határozták meg beosztásukat (a táblázatban szereplő módon).

## 2. táblázat

## A megkérdezettek beosztás szerinti megoszlása

| Beosztás                                  | Esetszám   | %            |
|---|------------|--------------|
| körzeti megbízott                         | 11         | 8,8          |
| járőrvezető                               | 33         | 26,4         |
| járőr                                     | 54         | 43,2         |
| balesetvizsgáló                           | 6          | 4,8          |
| baleseti helyszínelő                      | 8          | 6,4          |
| bűnügyi vizsgáló, osztályvezető, főelőadó | 5          | 4,0          |
| közlekedési vizsgáló                      | 1          | 0,8          |
| balesetvizsgáló és helyszínelő            | 7          | 5,6          |
| <b>Összesen</b>                           | <b>125</b> | <b>100,0</b> |

## 3. táblázat

## A megkérdezettek szolgálati helyei

A mintába kerültek 78,4%-a (körzeti megbízottként, járőrvezetőként, illetve járőrként szolgálatot teljesítők) kerülhet először kapcsolatba a kábítószer hatása alatt gépjárművet vezetőkkal. Nekik kell felismerni a helyzetet és eljárni a körülményeknek megfelelően. E bűncselekmény felderítése és bizonyítása tekintetében nagyon sok múlik rajtuk, az ő ismereteiken, helyzetfelismerő képességükön, rutinjukon. Emiatt voltunk kíváncsiak az ő tapasztalataikra a jelenség kapcsán. A baleseti vizsgálók és helyszínelők pedig a kábítószer hatása alatt történt járművezetés miatt bekövetkezett balesetek vonatkozásában kerülhetnek közel a cselekményhez.

| Szolgálati helyek  |                     |
|--------------------|---------------------|
| II. kerület        | Mezőkovácsháza      |
| III. kerület       | Kazincbarcika       |
| IV. kerület        | Budaörs             |
| V. kerület         | Vác                 |
| VI. kerület        | Székesfehérvár      |
| VII. kerület       | Fonyód              |
| VIII. kerület      | Badacsony           |
| IX. kerület        | CSongrád Megyei RFK |
| X. kerület         | Békéscsaba          |
| XI. kerület        | Debrecen            |
| XII. kerület       | Berettyóújfalú      |
| XIII. kerület      | Szeged              |
| XV. kerület        | Gyöngyös            |
| XVI. kerület       | Tozna Megyei RFK.   |
| XVII. kerület      | Mosonmagyaróvár     |
| XVIII. kerület     | Kaposvár            |
| XIX. kerület       | Kecskemét           |
| XX. kerület        | Nyíregyháza         |
| XXI-XXIII. kerület | Győr                |
| XXII. kerület      | Somogy Megyei RK    |
| BRFK KLFO          | Balatonalmádi       |
| BRFK               | Dunaújváros         |
| REBISZ VI/2        | Mátészalka          |
| Salgótarján        | Veszprém            |
| Komló              | Balassagyarmat      |
| Miskolc            | Szombathely         |
| Jászberény         | Eger                |
| Sárvár             | Esztergom           |
| Kiskunhalas        | Zalaegerszeg        |
| Pécs               | Nagykanizsa         |
|                    | Szolnok             |

A 129 megkérdezett rendőr 62 helyen teljesített szolgálatot.

Így meglehetősen széles körben tájékozódhattunk a jelenség hazai vonatkozásairól.

A mintába kerületek közel 60%-a (58,8%) rendőr szakközépiskolát végzett, 24%-uk gimnáziumot. Az RTF-et végzettek aránya 9,3% volt. A többiek egyéb végzettségekkel rendelkeznek.

Mindössze 7,2%-uk dolgozik 1 vagy 1 évnél rövidebb ideje rendőrként. A megkérdezettek 59,8%-a 5 vagy 5 évnél hosszabb ideje van a pályán.

## 4.2. Gyakorlati tapasztalatok

### 4.2.1. Eljárás kezdeményezése kábítószer hatása alatt történő járművezetés miatt

A megkérdezettek 38%-a jelezte, hogy kezdeményezett már előállítást kábítószer hatása alatt történő járművezetés miatt. 62%-uk azonban még nem.

A legtöbben egy alkalommal, de voltak olyanok is, akik 2-3 alkalommal, sőt 12-en, ennél többször is.

Megkérdeztük, hogy azok, akik kezdeményeztek már eljárást kábítószerrel befolyásolt állapotban gépjárművet vezető személlyel, hogyan fogtak gyanút. A következő táblázat a válaszadók által leggyakrabban említett jellemzőket tartalmazza:

### 4. táblázat

#### A gyanú megalapozásának jellemzői

|   |
|---|
| A gépjármű bizonytalan vezetése                               |
| Beismerte a járművezető                                       |
| Furcsa zavart viselkedés és az alkoholszonda nem mutat semmit |
| Furcsa viselkedés   |
| Klinikai tünetek  |
| Kábítószergyanús anyag a gépjárműben                          |
| Segédeszközök jelenléte a gépjárműben                         |
| Információ alapján  |



A legtöbb esetben nem egy, hanem több fent említett jellemző együttes jelenléte jelezte a rendőröknek, hogy lehetséges, hogy a járművezető kábítószerrel befolyásolt állapotban van.

A válaszadók jellemzően szakszerűen jellemezték, miként alapozódhat meg a gyanú a kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetéssel kapcsolatban.

A vizsgálatot megelőző évben, azaz 2005-ben a megkérdezettek 13,3%-a jelezte, hogy kezdeményezett eljárást – legalább egyszer - kábítószer hatása alatt gépjárművet vezető személlyel szemben

Megkérdeztük a mintába kerültektől, hogy szerintük mi utalhat arra, hogy valaki kábítószerrel befolyásolt állapotban vezet gépjárművet. Az alábbiakban felsoroljuk a legnagyobb gyakorisággal említett válaszokat (tekintettel a sorrendiségre). A

## 5. táblázat

### Mi utalhat arra, hogy valaki kábítószerrel befolyásolt állapotban vezet gépjárművet?

|   |
|---|
| A pupilla   |
| A zavart viselkedés   |
| A beszéd (inadekvát válaszok)   |
| A bizonytalan úttartás vagy gátlástalan vezetés                             |
| Mozgás (kordinálatlan)  |
| Hasonló az ittas vezetőhöz, de nem jelez az alkohol teszter                 |
| Drog vagy szerfogyasztáshoz szükséges segédeszközök jelenléte a gépjárműben |
| Reszketés, verejtékezés   |
| Túlságosan lelassult vagy túlságosan felpörgött állapot                     |
| Kiszáradt száj, fakó bőr  |

A legtöbbben a pupilla, a zavart viselkedést, beszédet és a bizonytalan járművezetést említették. Természetesen szinte minden válaszadó legalább 2-3 jellemzőt felsorolt, azaz megerősíthetjük, hogy a megkérdezettek többsége a tünetegyüttes alapján – jelentős arányban – képes lehet arra, hogy felismerje, ha valaki kábítószer hatása alatt áll.

#### 4.2.2. A gyorsteszték

A 19/2000 (XI.13.) ORFK utasítás 1. sz. melléklete (módszertani útmutató) rendelkezik a vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatt levő járművezetőkkel szemben alkalmazandó rendőri intézkedésekről.

A bódító hatású szer által befolyásolt állapotban történő gépjárművezetés gyanúja esetén a jármű vezetőjét vér- és vizelet mintavétel céljából, kábítószer-fogyasztás gyanúja esetén vizelet mintavétel céljából – lehetőleg rendőr orvosi szolgálathoz elő kell állítani. A minták biztosítására az e célra szolgáló, központilag beszerzett egységcsomagokat kell alkalmazni.

„A vizeletminta előszűrő vizsgálatát (gyorstesztet) akkor indokolt alkalmazni, ha a Be. szerinti kényszerintézkedés elrendelésének gyors megalapozásához szükséges. A vizsgálat lehetőleg rendőrorvosi szolgálat igénybe vételével történjen. Budapest és Pest megye területén szükségesség váló gyorsteszt előszűrő vizsgálatokat az ORFK EPEK BOFOSZ bűnügyi orvosai végzik a Gyorskocsi utcai fogdaorvosi rendelőben...” (21/2000. (XII.28.) ORFK utasítás).

Az utasítás szerint a rendőri szervek mintavételi egységcsomaggal és gyorsteszttel történő ellátásáig is törekedni kell a módszertani útmutatóban foglaltak – helyi lehetőségek szerinti – érvényesülésére.

*A megkérdezett rendőrök 15,6%-a jelezte, hogy kapott kábítószer gyorstesztet munkája végzéséhez. Jellemzően a BRFK-án dolgozó rendőrök, továbbá a megyeszékhelyeken szolgálatot teljesítők között voltak, akik rendelkeztek vele.*

Bár mint korábban utaltunk rá, a jelenlegi jogszabályi környezetben nem igazán tudjuk, hogy miért lehet rá szüksége egy járőrnek?!

Amikor megkérdeztük, hogy milyen fajta tesztel rendelkeznek, 3 féle különböző típust soroltak fel a válaszadók. A legtöbben Rapid Test Multidrug elnevezésű tesztel rendelkeztek.

A 17 főből, aki rendelkezett tesztel, mindössze 4-en jelezték, hogy rendszeresen magukkal hordják.

Legtöbben –joggal - úgy vélték azért nincs szükség arra, hogy szolgálatban magával vigye, mert az ügyeleten úgyis rendelkezésre áll, és mivel vizeletminta szükséges az alkalmazásához, a helyszínen amúgy sem használható.

A megkérdezettek 84,4%-a azonban nem kapott ilyen tesztet. Sokan közülük nem is láttak még ilyet. Sőt 62%-uk egyáltalán nem tudja hogyan kell alkalmazni egy ilyen eszközt.

A megkérdezett rendőröknek mindössze 12%-a mondta azt, hogy részt vett felkészítésen, ezért tudja alkalmazni a tesztet. Legtöbben a kollégájuktól kaptak információt a használatra vonatkozóan, illetve elolvasták a használati útmutatót.

A mintába került rendőrök 17,8%-a jelezte, hogy előfordult már vele, hogy szolgálatban alkalmazott gyorstesztet. Aki alkalmazott már azok közül legtöbben 2-3 alkalommal tették ezt.

Azonban a megkérdezettek 7,8%-a jelezte, hogy előfordult már vele, hogy szolgálatban gépjárművezetővel szemben alkalmazott kábítószer-tesztet.

#### 4.2.3. A jelenség észlelése és az elmaradt reakció

Megkérdeztük, hogy előfordult-e olyan eset, amikor a megkérdezett gyanította, hogy kábítószerrel befolyásolt állapotban vezetett gépjárművet valaki, mégsem állította elő. A mintába kerültek 13,2%-a jelezte, azaz minden 7. megkérdezett, hogy történt már vele ilyen.

A legtöbb megkérdezett azt gondolta, hogy nem elég ha ő úgy gondolja, ha nincs elég kézzel fogható bizonyíték vagy beismerés, nem igazolható az alapos gyanú.

Volt aki attól tartott, hogyha téved és mégsem állt kábítószer hatása alatt a gépjárművezető, úgy nem lesz jogos az előállítás és őt ezért megróhatják.

Volt, aki teszt hiánya miatt, volt aki azért nem kezdeményezett előállítást, mert máshová elszóltatták. De olyan is akad, aki azt jelezte, hogy nem tudott volna elszámolni a lelkiismeretével.

Úgy tűnik, hogy a rendőrök kezében nincs elégséges eszköz ahhoz, hogy felmerjenek lépni abban az esetben, ha mindössze sejtik vagy a járművezetés alapján és egyéb jellemzőkből (de nem kézzelfogható bizonyítékokból) gyanítják a bűncselekmény megvalósulását.

Az attól való félelem, hogy ha hibázik a felettese megróhatja, megbüntetheti nagyobb, mint a kötelességtudat.

Mivel ezeken a rendőrökön múlik, hogy kit állítanak elő, egyáltalán kivel szemben kerül sor laborvizsgálatra, azaz kik lesznek a kábítószer hatása alatt történt gépjárművezetés miatt eljárás alá vontak, így szükségük lehet

- ✚ megfelelő felkészítésre, hogy határozottan, tudatosan és magabiztosan merjenek cselekedni;
- ✚ a jogszabályi környezet változtatására amennyiben ilyen esetekben szélesebb jogkört ad az eljáró hatósági személynek (láthattunk számos példát, ahol a jogkörszélesítésre meghatározott korlátok között került sor).

#### 4.2.4. A megvesztegetés, a félelem

A mintába kerültek 44,2%-a jelezte, hogy előfordult már vele legalább egyszer életében, hogy megpróbálták járművezetők megvesztegetni. E jelenségre vonatkozó éves prevalenciaérték 29,5% volt. Azaz 2005-ben a megkérdezettek közel 1/3-át, azaz minden 3. rendőrt, megpróbálták gépjárművezetők megvesztegetni.

Mindössze a megkérdezettek 8,6% vallotta, hogy fél a kábítószer hatása alatt lévő emberektől. Legtöbben közülük kisvárosban élnek és kábítószertől befolyásolt állapotú gépjárművezetőt még nem állítottak elő. Azaz nem igazán szembesültek még közvetlenül a jelenséggel, illetve ilyen személlyel.

#### 4.2.5. Az elkövetők és az elkövetés jellemzői

Megkértük a mintába kerülteket, hogy életkor, nem, előélet, kábítószer-fogyasztási szokások alapján jellemezzék az elkövetői kört. Azaz végezzenek profilalkotást; írják le, jellemzően kik követik el a kábítószertől befolyásolt állapotban történő járművezetés bűncselekményt.

A megkérdezett rendőrök szerint ők 20 és 30 év közötti ( de sokan 20-25 év közötti életkorra szűkítették) fiatalok, akiknek a többsége férfi, de lehetnek köztük kisebb számban hölgyek is, az előéletük azonban nem meghatározó elem (lehet büntetett, de büntetlen is). Jellemzően hétfégi droghasználók (diszkókban, klubokban,

bulikban), akik hét közben normakövető magatartást folytatnak, de akad köztük kis számban rendszeres szerhasználó vagy kábítószerfüggő is.

A legtöbben közülük kannabisz-származék (főleg marihuána) hatása alatt ülnek gépjárműbe, a második leggyakrabban előforduló szertípus a Speed, a harmadik pedig az Ecstasy. Negyedik helyre pedig a bódulatkeltő gyógyszereket sorolták.

Jó páran kiemelték, hogy gyakran több szer együttes fogyasztása után vezetnek gépjárművet, amelyből az egyik a legtöbbször a marihuána. Illetve az alkohol!

A rendőrök jellemzése és az ügyiratokban szereplő adatok nem mindenben hasonlítanak, bár a kiemelt, lényegi elemek egyeznek. De nem úgy a szerhasználat:

A mintába került rendőrök szerint a leggyakrabban szórakozóhelyen, baráti társaságban, buliban, diszkóban kerül sor a szerhasználatra. Az ügyiratok szerint sok esetben éppen a szórakozást, a szórakozóhelyre érkezést megelőzően kerül sor a szerhasználatra.

Megkérdeztük, hogy jellemezhető-e a gépjárműtípus, azaz érdeklődtünk, hogy milyen típusú gépjárművet állítana meg a válaszadó, ha kábítószertől befolyásolt gépjárművezetőt szeretne tetten érni?

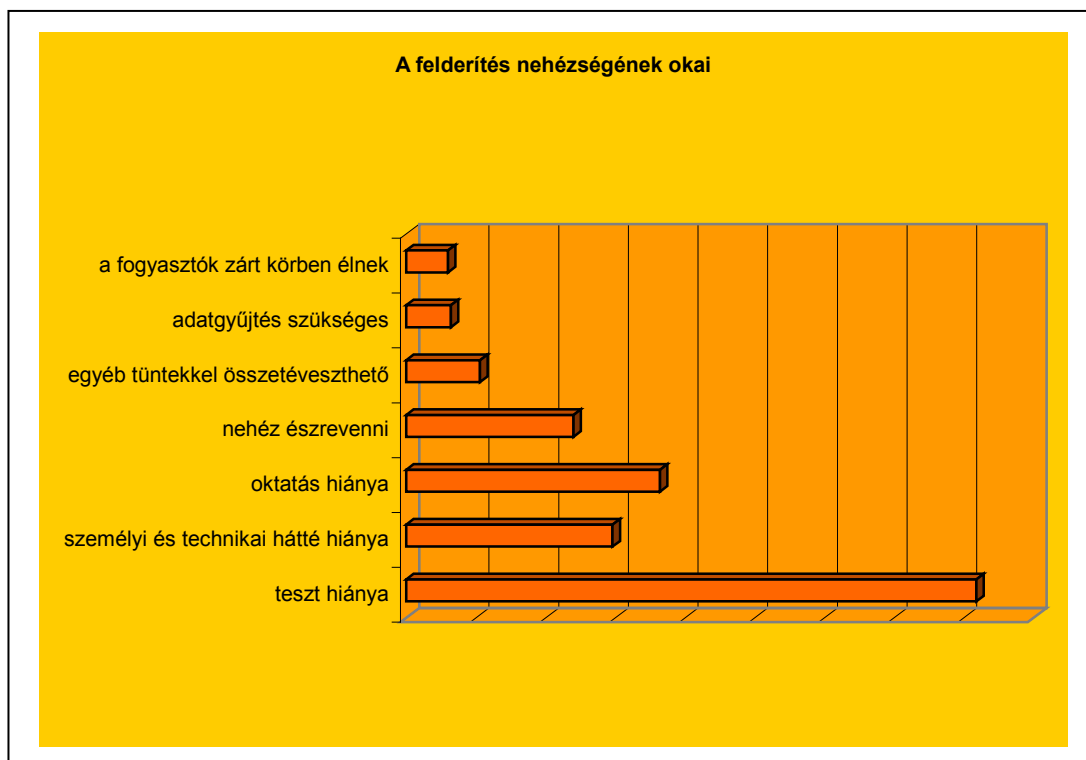
Sokan (31,3%) azt állították, hogy ez nincs típushoz kötve, mások azonban mindenképpen nagyobb értékű személygépkocsit keresnének, amely BMW, Audi, Mercedes, VW vagy Opel típusú, és amelyben több fiatal ül.

#### *4.2.6. A felderítés nehézségei*

A megkérdezettek több, mint a fele 52,4%-a szerint ezeknek az eseteknek a felderítése az átlagos bűncselekményeknél nehezebb. További 42,5%-uk szerint átlagos nehézségű és 5,1%-ük tartotta könnyűnek.

A leggyakrabban megjelölt okok a következők voltak:

5. ábra



A válaszadók több okot is megjelölhettek. Nyitott kérdésként, ők jelölték meg az okokat.

A felderítés nehézségei kapcsán legtöbbször a megfelelő tesztet hiányolják. (Itt jegyezzük meg azonban - ismét -, hogy önmagában egy megfelelő teszt sem növelné a hatékonyságot a jelenlegi jogszabályi környezetben. Szélesebb jogkörre, tesztelési lehetőségre lenne szükségük a rendőröknek! És akkor jöhet a teszt. De járőröknél levő gyorsteszt nélkül is – szélesebb jogkörrel – hatékonyabb lehetne a felderítés.)

A második leggyakrabban említett ok az oktatás hiánya. Úgy tűnik, hogy a járőri állományt nem készítették fel, kevés ismereteik vannak a jelenségről és a felderítés módszereiről. Krimináltechnikai és krimináltaktikai ismereteken túl, a jelenség jellemzőinek bemutatását is igényelnék. Ők maguk tartják szükségesnek az oktatást, a rendszeres képzést. Talán ez a legkönnyebben megvalósítható probléma a felderítés hatékonyságának növelése érdekében.

A harmadik helyre a személyi és technikai háttér hiánya került. Ebben benne foglaltatik a teszt-hiány, a jogszabályi környezet kapcsán adódó problémák, az elégtelen személyi feltételek és egyéb technikai eszközök hiánya.

A többi ok szervesen kapcsolódik az oktatás hiányához. Habár a megkérdezettek sokkal többet tudnak a kábítószerekről és a kábítószer-fogyasztó szubkultúráról, mint ahogy pár évvel ezelőtt mértük (egy más vizsgálat kapcsán), sőt alapvetően felkészültek is e tekintetben, a kontroll kérdések alkalmazásával azonban kiderült, hogy ez a tudás sok esetben elméleti tudás: „Tudom mit kell keresnem, de nem tudom hogyan ismerem meg”.

Megkérdeztük a rendőröktől, hogy mire lenne szükségük a hatékonyabb felderítéshez. A következő táblázat a kérdésre adott leggyakrabban említett válaszokat tartalmazza (tekintettel a sorrendiségre)

## 6. táblázat

### Milyen eszközökre lenne szüksége a hatékonyabb felderítéshez?

|   |
|---|
| Helyszínen alkalmazható, megbízható<br>gyorsteszt |
| Oktatás   |
| Gyakoribb ellenőrzés                              |
| Egyszerűbb eljárás                                |

A válaszadók egyértelműen jelezték, hogy szerintük a hatékonyabb felderítéshez megbízható gyorsesztre lenne szükség, mégpedig olyanra, amely a helyszínen is alkalmazható. (Itt jegyezzük meg, hogy erre a nyálból kimutatható – már létező és az USA-ban használatos – teszt alkalmas lehet, azonban a jelenlegi jogszabályi háttér mellett nem lenne ez sem alkalmazható! A másik problémát pedig a teszt költsége jelenti. Bár amennyiben eljárás indul valaki ellen, eljárási költségként megtéríthető az elkövetővel.)

Amint az a felderítés nehézségeinek okai között is szerepelt, a hatékonyabb felderítés egyik eszköze lehet a rendőri járőrök képzése – a megkérdezettek véleménye alapján.

Továbbá a gyakoribb ellenőrzés és az egyszerűbb eljárás.

Mert megfelelő eszközökkel felvértezve, határozottabban intézkedik egy rendőr, hiszen ha „hibázik”(mégsem kábítószertől vagy gyógyszertől befolyásolt állapotú

a gépjárművezető) akkor sem történik semmi. Bár ehhez is jogszabály-változtatásra lenne szükség.

Az oktatás során szerzett ismeretek növelhetik a tudását és az önbizalmát is, így bátrabban állít esetleg elő valakit kábítószerrel befolyásolt állapotban történő gépjárművezetés gyanújával a rendőrkapitányságra vagy a rendőrorvosi hivatalhoz.

A gyakoribb ellenőrzéssel valószínűleg több eset felderíthető. Itt is problémát okoz azonban a jelenlegi jogszabályi környezet (19/2000. ORFK utasítás), hiszen kizárólag alapos gyanú esetén állítható valaki elő kábítószerrel befolyásolt állapotban történt gépjárművezetés miatt.

Az eljárások egyszerűsítése is meghatározó lehet, hiszen a jelenlegi, hosszú eljárási (de akár csak mintavételezési) procedúra is jelentősen elveszi egy rendőrrjárőr kedvét attól, hogy előállítást (eljárást) kezdeményezzen. A bizonyítási nehézségek miatt sokszor nem is éri meg a "sok macerát", hiszen a mintából sok esetben nem bizonyítható egyértelműen a befolyásoltság.

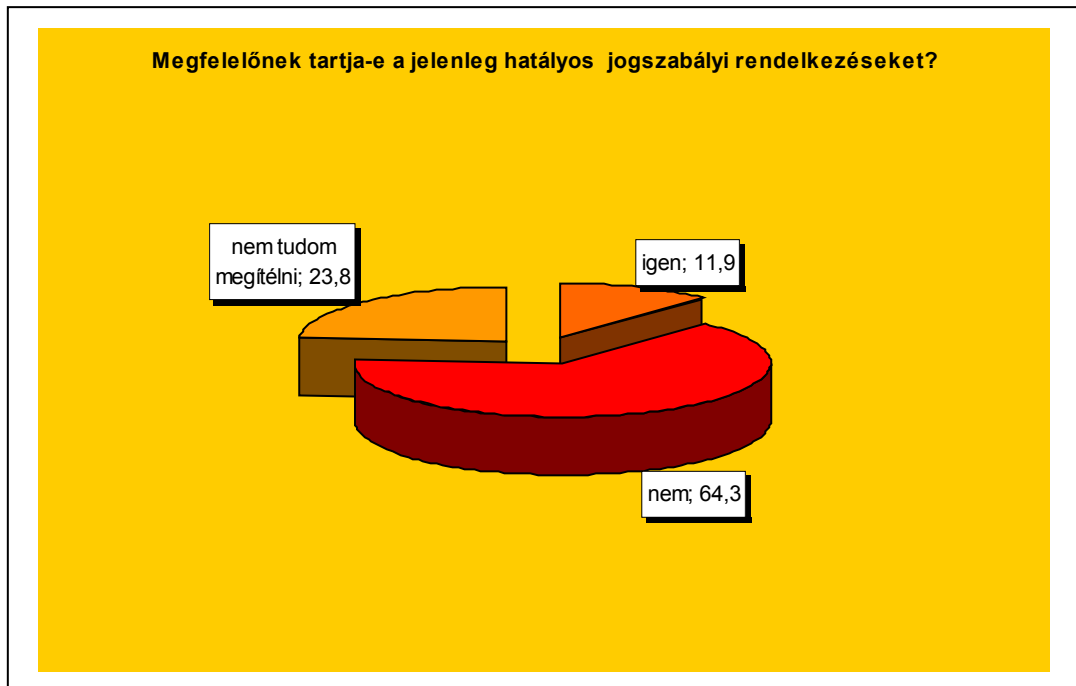
A megkérdezettek közül a vizsgálatot megelőző évben, azaz 2005-ben 17-en kezdeményeztek eljárást. Ebből 10-en egy eljárást, 5-en 2 eljárást és 1-1 fő 3 illetve 4 eljárást. Ez összesen a mintába kerültek vonatkozásában 27 eljárást jelent. A kriminálstatisztikai (ERÜBS) adatok szerint 2005-ben 79 olyan közlekedési bűncselekmény történt, amelyet kábítószer vagy kábító hatású anyag hatása alatt követtek el. Nem valószínű, hogy a mintába került 129 rendőr közül kezdeményezték volna az összes tárgyévre datált eset egyharmadát. Sokkal valószínűbb, hogy számos, kábítószerrel befolyásolt állapotban történő járművezetés miatt kezdeményezett eljárás megszűnik bizonyítékok hiányában.

#### *4.2.7. A hatályos jogszabályok alkalmazhatósága*

A következőkben bemutatjuk, hogy a mintába került rendőrök milyennek ítélik a jelenlegi jogszabályi rendelkezéseket, mennyire tartják azokat életszerűnek és alkalmazhatónak, továbbá, hogy milyen változtatásokat látnának szükségesnek, valamint nekik milyen javaslataik vannak.



6. ábra

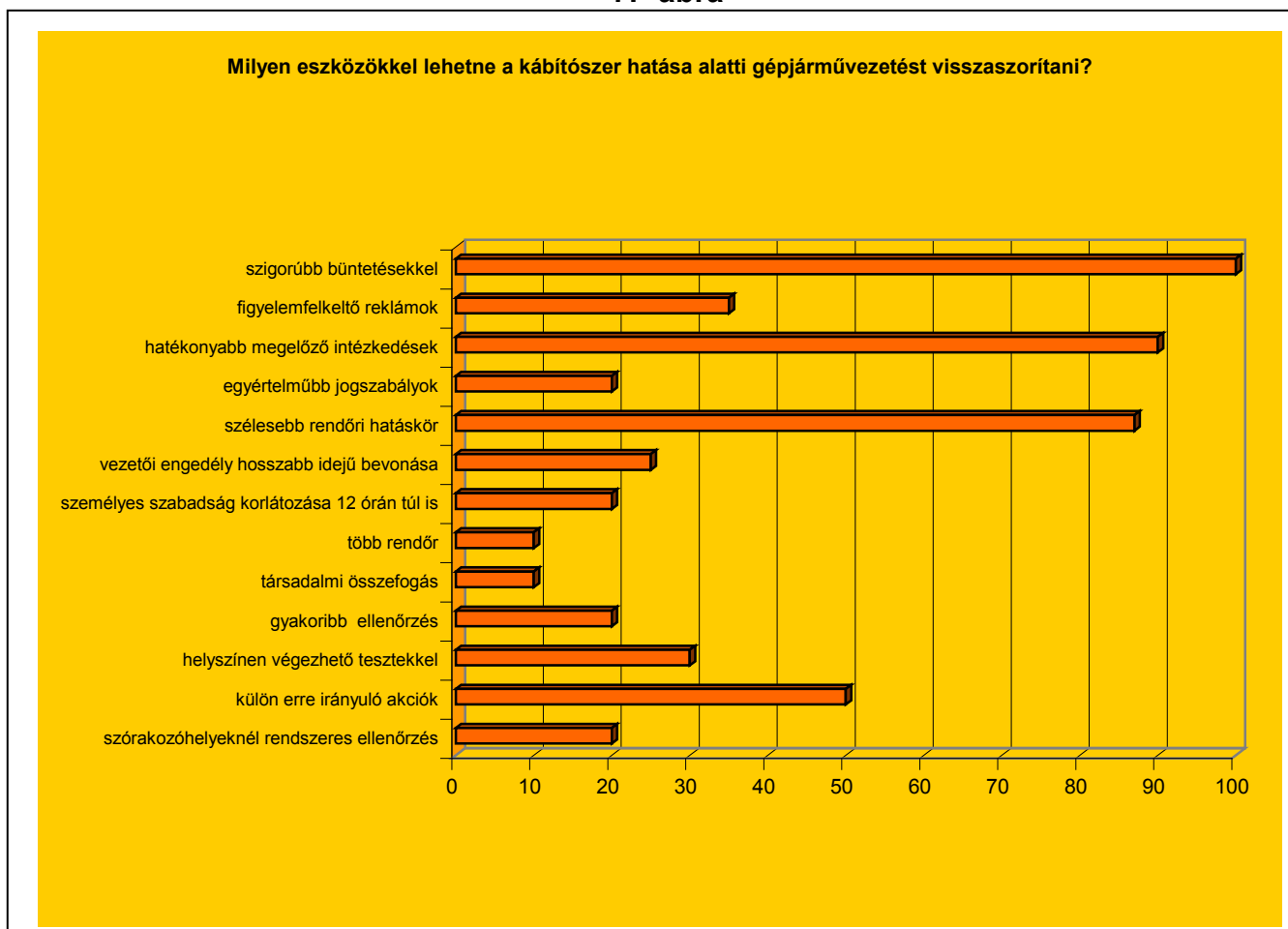


A megkérdezettek közel 2/3-a (64,3%-a), úgy gondolja, hogy a kábítószerrel befolyásolt gépjárművezetéssel kapcsolatos jelenlegi jogszabályi rendelkezések nem megfelelőek. Mindössze alig több, mint 10%-uk (11,9%) vélte jónak a jogszabályi hátteret. Közel egynegyedük (23,8%) pedig nem tudta megítélni.

A legtöbben (45,7%) szigorúbb jogi szabályozást tartanak szükségesnek, továbbá hatékonyabb megelőzési stratégiát (ellenőrzési akciókat). De továbbra is kiemelt jelentőségűnek tartják a rendőrök megfelelő eszközökkel történő felszerelését (hatékony helyben végezhető gyorsteszt) a törvény rendelkezésének kikényszerítése érdekében.

Megkérdeztük, hogy milyen eszközökkel lehetne visszaszorítani a kábítószer hatása alatti gépjárművezetést. A mintába kerültek a következőket javasolták:

7. ábra



A mintába került rendőrök javaslatait mutatja a fenti ábra. A legtöbb megkérdezett szerint szigorúbb büntetésekkel, a hatékonyabb megelőző munkával, illetve a szélesebb rendőri hatáskörrel lehetne visszaszorítani a jelenséget. A megelőző tevékenység kapcsán kiemelhető a társadalmi összefogás szükségessége, a figyelemfelkeltő reklámkampány elindítása, a kábítószer-től befolyásolt gépjárművezetés elleni, nagyszabású közúti ellenőrzéssel összekötött akciók (kiemelten a nyári időszakban), a szórakozóhelyek rendszeres ellenőrzése, amit a megkérdezettek említettek.

A szigorúbb büntetések mellett pedig szigorúbb intézkedéseket is elképzelhetőnek tartanának, mint a jogosítvány hosszabb idejű bevonása vagy éppen a személyes szabadság korlátozásának meghosszabbítása.

A javaslatok többsége egyértelműen megelőzés párti, ami azt jelzi, hogy a megkérdezettek jelentős része azt gondolja, ez a jelenség a büntetőjog eszközeivel

önmagában aligha kezelhető. Általában ezekben az esetekben gyakori, hogy szigorúbb szankciókat követel a közvélemény és a hatóság is. Azaz, amikor a felderítés és a bizonyítás nehézségeiből adódóan nagy a látencia. De a szigorítás önmagában semmit nem ért. Hiszen a leghatékonyabb büntetés – mint ezt Beccaria óta tudjuk – a cselekményt minél hamarabb követő, nem feltétlenül szigorú, de célzott és deprivációt okozó (azaz az elkövetőt valami fontos dologtól – nem feltétlenül a szabadságától – megfosztó, vagy őt kellemetlen helyzetbe hozó [munkabüntetések]) büntetés. Mert jelenleg a kábítószer-bűncselekmények kapcsán eljárásnak van büntetésértéke, de gyorsabb eljárással a szankciók válhatnának valóban büntetéssé.

## 5. Összefoglalás

A vizsgálat célja annak feltárása volt, hogy a kábítószer hatása alatt történt gépjárművezetésnek, illetve a szerhatás alatt történt közúti baleset okozásának mik a hazai jellemzői, azaz hogyan kapcsolódik egymáshoz a vizsgálni kívánt két jelenség, a kábítószer-fogyasztás és a gépjárművezetés.

Vizsgáltuk a jelenség jogi eszközökkel történő kezelésének nemzetközi gyakorlatát.

Ennek alapján tehetjük azt a megállapítást, hogy a kábítószertől befolyásolt állapotban történő gépjárművezetés bűncselekmény elterjedtsége alatta marad az Európai Unió tagállamainak többségéhez képest. Éppen amiatt, hogy a jelenség egyenlőre kevésbé észlelhető – aminek egyik oka az is, hogy kevésbé koncentrálnak e cselekmény felderítésére, továbbá meglehetősen körülményes a bizonyítás is – nem tartják szükségesnek az illetékesek a jogszabályi környezet változtatását.

Az elmúlt években a Unió „rég 15 tagállamának többsége jogszabály-változtatást eszközölt a jelenség jogi eszközökkel történő kezelése kapcsán. Általában szélesebb ellenőrzési jogkört kaptak a rendőrök, igyekeztek a bizonyítási nehézségek miatt egyértelműbb szabályozást megvalósítani (akár a vizsgált metabolizmusok kapcsán mennyiségi határok szerinti történő szankcionálást életbe léptetni), továbbá olyan intézkedéseket alkalmazni az elkövetőkkel szemben, amelyekkel kizárhatók hosszabb időre a járműforgalomban való részvételből.

Kijelenthetjük, hogy habár a hazai jogszabályok és a vonatkozó rendeletek alapján hasonlítanak az Unió tagállamaiban alkalmazott rendelkezésekhez, de nem elég életszerűek. Éppen azoktól a lehetőségektől fosztják meg a rendőröket, amelyekkel növelni tudnák a felderítést. (Nem alkalmazhatnak véletlenszerű tesztelést.) Nem állnak rendelkezésre megfelelő technikai eszközök, amelyek segítségével eredményesebb lehetne a felderítés és az eljáró rendőrök is határozottabban mernének fellépni a jelenség ellen. Habár a jelenleg hatályos szabályozás értelmében egyáltalán nincs szüksége egy járőrnek semmiféle kábítószer-tesztre, ugyanis az a 19/2000. ORFK utasítás értelmében, csak a rendőr orvosi szolgálatnál, vagy rosszabb esetben a kapitányságon alkalmazható.

Úgy tűnik az állomány nem felkészült a jelenség kezelésére, ezzel tisztában van; sokszor nem mernek intézkedni, hiányolják a képzést és a technikai segítséget.

Észlelik a jelenséget, már nem csak egy-egy eset fordult elő elvétve, de úgy érzik nincsenek eszközeik a hatékony felderítéshez és a bizonyításhoz.

A kábítószer-fogyasztás közeledésbiztonságra gyakorolt hatásának vizsgálata során feltétlenül differenciálnunk kell a szertípusok között annak ellenére, hogy ezt a hazai büntető jogszabályi környezet nem teszi.



✚ Egyes országokban a büntetőjogi tényállás megállapítása szinte szemantikai és toxikológiai hadművelet (befolyásolt volt, hatása alatt állt, bódult állapotban volt, szert fogyasztott stb...) a jelenség definiálása. Kriminológiai értelemben a kábítószer-fogyasztással összefüggése hozható indirekt kábítószer-bűncselekmények közül a közlekedési bűncselekmények a következménybűnözés kategóriába tartoznak. Azaz minden olyan közlekedéssel kapcsolatos cselekmény ide sorolható, amely a kábítószer-fogyasztás következményeként valósul meg.

✚ A 90-es években kezdtek az Európai Unió tagállamaiban felfigyelni a jelenség növekvő elterjedtségére és ekkor indultak meg az első tudományos vizsgálatok is e tárgykörben. A közösség polgárai meglehetősen egyetértenek a jelenség szabályozását illetően. 2002-ben, az Unióban élő fiatalok körében végzett Eurobarometer felmérés szerint a megkérdezettek 79,4%-a úgy vélte, hogy a rendőrségnek az alkoholszondázattal egyidőben kábítószeresztet is kellene végeztetnie a gépjárművezetőkkel.

✚ Vannak olyan országok, ahol a zéró tolerancia elvével közelítenek a jelenség felé, amelynek alapján amennyiben valakinek a szervezetében kábítószer található – függetlenül attól, hogy a vezetés során szerhatás alatt volt-e vagy a szer befolyásolta-e a vezetési képességeit – büntetendő. Van ahol csak abban az esetben indul eljárás, ha bizonyítható, hogy kábítószerrel befolyásolt állapotban vezette a gépjárművet. Ez a különbség a tudományos, szakmai egyetértésnek hiányának köszönhető, ugyanis nem tudnak egyértelmű magyarázatot adni a toxikológus szakemberek arra vonatkozóan, hogy objektíve a testben lévő kábítószer milyen szintű koncentrációja befolyásolhatja hátrányosan a vezetési képességet, továbbá hiányoznak a közúti teszteléshez a megfelelő eszközök.

- ✚ A kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetés jogszabályi környezetét egyre több uniós állam változtatja és mindenhol restriktívebb szabályozás lép életbe. A szabályozás különbsége a kábítószer-fogyasztás társadalmi és jogi megítélésétől, az egyes államok ezzel kapcsolatos attitűdjétől és szokásaitól, a közúti közlekedésről alkotott törvény szellemétől és – sok más szempont mellett - az abban foglaltaktól is függ. Habár a kábítószer hatása alatt történő gépjárművezetés minden országban szabálysértésnek vagy bűncselekménynek minősül, jelentős különbségek mutatkoznak a rendőrök gépjárművezetőkkel kapcsolatos ellenőrzési joga, az érintett kábítószerek és az alkalmazható szankciók tekintetében.
- ✚ Némely országban a kábítószerhatás alatti vezetés büntetendő, máshol a gépjárművezető vezetésre alkalmatlan vagy közúti biztonságot veszélyeztető állapota miatt indítható eljárás. Alternatív megközelítésként alkalmazzák a megfigyelt metabolit-érték alapján történő pőnalizációt.
- ✚ Ismert, hogy a drogok fogyasztása – Kerrigan szerint (2004) – befolyásolja a biztonságos járművezetést, azonban azt megállapítani, hogy mely drog milyen mértékben, milyen valószínűséggel és milyen minőségben fogja rontani a beszámítási képességet, a koncentrációt, az észlelést stb. nagyon nehéz. A befolyásoltság ugyanis számos tényezőtől függ: például a dózis nagyságától, a szert használó szervezetére gyakorolt hatástól, attól, hogy mennyi idő telt el a szerhasználat óta stb.
- ✚ A mintaanyag vagy az analizálandó biológiai bizonyíték is befolyással bírhat az eredményre. Hiszen különbözik egyes szertípusok analizálhatósága is. Számos drog röviddel a bevételt követően már kimutatható a vérből, míg vizeletteszttel még nem észlelhető. Így a biológiai minta választása is nagymértékben befolyásolhatja a teszt eredményt.

### *A hazai helyzet*

- ✚ A hazai jogszabályi környezet, a módszertani útmutatók igazodnak az uniós államokban alkalmazott szabályokhoz, de nem elég életszerűek. Hazánk nem a zéró-tolerancia modell szellemében jár el a vonatkozó esetekben, szükség van annak bizonyítására, hogy a gépjárművezetés során alkoholtól, kábítószertől, gyógyszertől vagy valamilyen - drogtól befolyásolt állapotban

volt az illető. Magyarországon a Büntető Törvénykönyvben szerepel a jelenség szabályozására vonatkozó tényállás, amellyel halmazatban megvalósulhat a Btk. 282.§ vagy 282/A. §-ban megfogalmazott visszaélés kábítószerrel bűncselekmény is.

- ✚ A jelenség jóval elterjedtebb, annál, mint amit a statisztikai adatok mutatnak. Például 2004 94, 2005-ben pedig az ERÜBS adatok szerint 79 olyan közlekedési bűncselekmény történt, amelyet kábítószer vagy kábító hatású anyag hatása alatt követtek el. Legalábbis a kriminálstatisztikai adatok alapján. Ezek jelentős része azonban, mint az az ügyirat-feldolgozás során kiderült alkohol hatása alatt történő elkövetés volt.
- ✚ A vizsgálat során a *dokumentumelemzés* módszerét alkalmaztuk, kiegészítve kérdőíves felméréssel és *szociológiai mélyinterjúkkal*. Az 1999. március 1. és 2005. március 1. között kábítószer hatása alatt közlekedési bűncselekményt elkövetők ügyiratát tekintettük át és elemeztük. Az adatgyűjtést kiegészítettük mélyinterjúkkal, amelyeket igazságügyi toxikológus szakértőkkel, partikon, szórakozóhelyeken tevékenykedő utcai szociális munkásokkal vettünk fel. A közlekedésrendészet munkatáiraival, illetve járőrökkel kérdőívet vettünk fel.
- ✚ Az ügyiratokat az ORFK Közlekedésrendészeti Osztálya hivatalból kérte fel a megyei rendőr-kapitányságoktól az ERÜBS alapján leválogatott ügyiratlista alapján. Ez a lista mintegy 400 ügyszámot tartalmazott. Azaz ennyi ügyre számítottunk. A beérkezett ügyiratok mellett azonban rendre olyan levelet találtunk, hogy az adott ügyszámon nem kábítószer vagy bódulatkeltő szer hatása alatt elkövetett közlekedési bűncselekmény szerepel. Sok esetben alkohol hatása alatt történő cselekmény vagy más típusú bűncselekmény volt.
- ✚ A dokumentumelemzésbe bevont 53 elkövetőből 30 (56,6%) a fővárosban követte el a bűncselekményt.
- ✚ Habár úgy tűnik a főváros a legérzékenyebb a probléma felismerésében és a legjobb a felderítésben, ez a nagyfokú érintettség azt jelzi, hogy nemcsak Budapesten, de máshol is megfigyelhető ez a jelenség. Legfeljebb kisebb mértékben és/vagy kevesebb figyelem irányul rá.

- ✚ Az elkövetési hónap szerinti megoszlása azt mutatja, hogy a nyári hónapokban – a június, a július és az augusztus – történt a legtöbb felderítés (41,8%). Annak ellenére ebben az időszakban volt a legnagyobb a felderítési ráta, hogy a rendőrség a nyári hónapokban általában – más bűncselekmények, sőt a visszaélés kábítószerrel bűncselekmény tekintetében is - az átlagnál alacsonyabb felderítési mutatóval dolgozik. A tavasz vége és a nyár tekinthető a legveszélyeztetettebb időszaknak.
- ✚ Sok esetben akkor a legvalószínűbb a kábítószer hatása alatt történő járművezetés felderítése, ha párosul más, súlyosabban szankcionált bűncselekménnyel. Ez pedig azt jelzi, hogy a hatóság nem elég felkészült ezeknek az eseteknek a felderítésére és kiváltképp a bizonyítására
- ✚ A vizsgált ügyek azt jelezték, hogy gyakran többféle szertípus együtt vagy egymás után történő fogyasztása is kimutatható volt a testnedvekből. A kannabisz-származékokat követően az amfetamin-származékok és a kokain tehát összességében a stimulánsok voltak azok szerek, amiket az ismertté vált mintába került közlekedési bűncselekményt kábítószerrel befolyásolt vagy bódult állapotban megvalósítók a vezetést megelőzően fogyasztottak.
- ✚ A heroint használók jellemzően kábítószerfüggő elkövetők voltak, de a mintába kerültek többsége alkalmi fogyasztó volt (56,9%) és a szórakozáshoz, jellemzően a szórakozó hely felé tartva – a gépjárműben(!) - fogyasztottak kábítószerrel (Ecstasy, speed, marihuána). Azaz sok esetben nem a diszkóban, szórakozóhelyen, buliban, hanem azt megelőzően került sor a szerhasználatra.
- ✚ Az eljárás megindulása és a ügyészi határozat kihirdetése között eltelt átlagos időtartam a vizsgálati mintán szereplő esetek vonatkozásában 11,7 hónap, azaz gyakorlatilag 1 év. Egy bódult állapotban gépjárművet vezető, közlekedési bűncselekményt elkövetőnek az eljárás megindulásától mintegy 1 évet kell várnia arra, hogy ügyészi határozatban foglalt intézkedéssel lezáruljon az ellene folyó eljárás vagy ügye bíróság elé kerülhessen, azaz lezáruljon a nyomozati szak.
- ✚ Az esetek mintegy felében (50,9%) találtunk ügyészi határozatot. Egy esetben megrovással megszüntette az ügyész az eljárást, a többi esetben azonban vádat emeltek. A vádemelési javaslatban az ügyészek általában



felfüggesztett szabadságvesztés büntetést, pénzbüntetést vagy éppen az eljárás megszüntetését javasolták A Bíróság ítélete a legtöbb esetben felfüggesztett szabadságvesztés büntetés volt.

- ✚ Kérdés, hogy mire jó akkor a gyorseszteszt? Ha egyidőben történik a mintavételezés és a laboratóriumba küldendő biológiai mintával megegyezik a gyorseszteszthez használt minta, továbbá nem bizonyító erejű a gyorseszteszt eredménye, csak „jelzés értékű” – azaz csupán ennek az eredménynek alapján a hatóság jogköre nem szélesedik, azaz nem kezdeményezhet kényszerintézkedéseket stb. -,sőt rutinellenőrzés, véletlenszerű igazoltatás során sem alkalmazható, csak alapos gyanú esetén, akkor jelen jogszabályi környezetben mi értelme van a gyors kábítószereszteszt használatának?
- ✚ Az 19/2000 (XI.13.) ORFK utasítás és mellékletei a tudomány jelenlegi állása és a alkalmazható tudományos mérési lehetőségek és eszközök nemzetközi gyakorlatának megfelelő módszertani útmutatót tartalmaz.
- ✚ Hiába az utasítás és a módszertani levél, ha a gyakorlatban az ezekben foglaltak egy része nehezen érvényesül, a jelenlegi kapacitáshiány és érdektelenség miatt. Így nem várható el, hogy a hatóság valóban kiszűrje azokat, akik kábítószerrel, gyógyszerrel, egyéb szertől befolyásolt állapotban a közutakon maguk és mások épségét és a közlekedés biztonságát veszélyeztetve vezetnek gépjárművet.
- ✚ A mintába kerül ügyekben az egy ügyre jutó szakértő költség (a vegyészszakértői, a toxikológus szakértői, az orvosszakértői és az elmeorvosszakértői költségeket értve ezalatt) 142.000 Ft volt, azaz hasonló az egy ügyre jutó visszaélés kábítószerrel bűncselekményt elkövetővel szemben alkalmazott szakértői eljárások költségéhez. (2004-ben Budapesten 125.000 Ft volt).
- ✚ A vizsgált esetek több, mint felében (59,5%) közúti ellenőrzés vagy igazoltatás során, azaz véletlenszerű ellenőrzés kapcsán derült fény arra, hogy a gépjárművet vezető személy kábítószer hatása alatt vezette a járművét. Szinte minden esetben vagy bevallotta az elkövető, hogy kábítószerrel fogyasztott vagy pedig kábítószer gyanús anyagot, szerhasználathoz való eszközt találtak a gépjárműben vagy a járművezetőnél.

- ✚ A közúti ellenőrzések, álló járműben ülők igazoltatása mellett a közlekedési balesetek kapcsán derült fény a leggyakrabban kábítószer hatása alatt történő járművezetésre.
- ✚ A leggyakrabban BMW, Opel és VW (Golf) típusú járművet használtak az elkövetők.
- ✚ A vizsgált esetekben a leggyakrabban a gépjárműben, illetve valakinek a lakásán történt a szerhasználat (67,4%). Sok esetben a szerhasználatot követően indultak szórakozni vagy éppen a szórakozóhelytől nem messze az autóban (zárt, biztonságosnak hitt helyen) történt a fogyasztás. Ennek ellenére a szórakozóhelyen történő szerhasználat a vizsgált esetek ¼-ében (24,4%) volt jellemző, ezen kívül az utca és a nyilvános WC helyszíneken történt még ilyen esemény.
- ✚ Az esetek közel 80%-ában (78,6%) a járművezetőn kívül legalább még egy fő tartózkodott az autóban.
- ✚ A késő esti és a hajnali órákban került sor a mintánkba került esetek többségében a felderítésre. Mindezek alapján kijelenthetjük, hogy a tavasz végi és nyári időszak késő esti és hajnali óráiban került sor a mintánkban a legtöbb felderítésre.
- ✚ A rendőrség közúti kábítószer-ellenőrző tevékenységének kidolgozása során érdemes ezeket az adatokat figyelembe venni. Úgy tűnik eredményesebb lehet a felderítés és a megelőzési tevékenység, ha a szórakozóhelyre történő belépést megelőzően, a pl. parkolóban is igazoltatnak. Ezt jelzi az az adat is, hogy a közúti ellenőrzések mellett sok esetben közlekedési baleset kapcsán derült ki, hogy a járművezető a vezetés során kábítószertől befolyásolt állapotban volt. És ezek közel 70%-a a késő esti, illetve kora hajnali órákban történt.
- ✚ Az elkövetők több, mint 4/5-e 25-30 éves korcsoportba tartozott a cselekmény elkövetésének idején. Nem meglepő, de a mintába kerültek 98,1%-a férfi volt és mindössze 1 hölgy (1,9%) ellen indult eljárás bódult állapotban történő gépjárművezetés miatt. 88,7%-uk a fővárosban vagy más városban lakott,
- ✚ Hasonlóan a visszaélés kábítószerrel bűncselekményt valamint a közlekedési bűncselekményeket elkövetőkhöz, ezen elkövetők iskolázottságbeli előnye itt is észlelhető a többi bűnelkövetőhöz képest.

- ✚ Az elkövetők 61,2%-a büntetlen, 38,8%-uk pedig büntetett előéletű volt.
- ✚ A mintába kerültek 83%-a fogyasztott már életében legalább egyszer kannabisz-származékot. A második legnagyobb gyakorisággal kipróbált (használt) szer a Speed volt. Erről az eljárás alá vontak több, mint a fele, (56,6%) nyilatkozta, hogy használta már élete során. Harmadik helyen pedig az Ecstasy szerepelt, a mintába kerültek 47,2%-a vallotta, hogy életében legalább egyszer fogyasztott már. Ezt követte a heroin (24,5%), a kokain (22,6%) és az LSD (17%).
- ✚ A mintába kerültek 40,5%-a saját bevallása szerint használt már intravénásan kábítószer. Az eljárás alá vontak  $\frac{1}{4}$ -nél (25%) találtak az orvosszakértők szúrásnyomokat a testen.
- ✚ Az elkövetők 18,6%-át a bűncselekmény elkövetését megelőzően, korábban kezelték kábítószer-problémája miatt egészségügyi intézményben.
  
- ✚ A megkérdezettek rendőrök 38%-a jelezte, hogy kezdeményezett már előállítást kábítószer hatása alatt történő járművezetés miatt. 62%-uk azonban még nem.
- ✚ Megkérdeztük, hogy azok, akik kezdeményeztek már eljárást kábítószerrel befolyásolt állapotban gépjárművet vezető személlyel, hogyan fogtak gyanút. A legtöbb esetben nem egy, hanem több (gépjármű bizonytalan vezetése, beismerés, furcsa viselkedés, az alkohol-teszter negatív eredménye, kábítószer gyanús anyag a gépjárműben stb.) jellemző együttes jelenléte jelezte a rendőröknek, hogy lehetséges, hogy a járművezető kábítószerrel befolyásolt állapotban van.
- ✚ A megkérdezett rendőrök 15,6%-a jelezte, hogy kapott kábítószer gyorsvizsgát munkája végzéséhez. Jellemzően a BRFK-án dolgozó rendőrök, továbbá a megyeszékhelyeken szolgálatot teljesítők között voltak, akik rendelkeztek vele. Bár mint korábban utaltunk rá, a jelenlegi jogszabályi környezetben nem igazán tudjuk, hogy miért lehet rá szüksége egy járőrnek?! Amikor megkérdeztük, hogy milyen fajta teszttel rendelkeznek, 3 féle különböző típust soroltak fel a válaszadók. A legtöbben Rapid Test Multidrug elnevezésű teszttel rendelkeztek.

- ✚ A megkérdezettek 84,4%-a azonban nem kapott ilyen tesztet. Sokan közülük nem is láttak még ilyet. Sőt 62%-uk egyáltalán nem tudja hogyan kell alkalmazni egy ilyen eszközt. A megkérdezett rendőröknek mindössze 12%-a mondta azt, hogy részt vett felkészítésen, ezért tudja alkalmazni a tesztet. Legtöbben a kollégájuktól kaptak információt a használatra vonatkozóan, illetve elolvasták a használati útmutatót.
- ✚ A megkérdezettek 7,8%-a jelezte, hogy előfordult már vele, hogy szolgálatban gépjárművezetővel szemben alkalmazott kábítószer-tesztet.
- ✚ Megkérdeztük, hogy előfordult-e olyan eset, amikor a megkérdezett gyanította, hogy kábítószerrel befolyásolt állapotban vezetett gépjárművet valaki, mégsem állította elő. A mintába kerültek 13,2%-a jelezte, azaz minden 7. megkérdezett, hogy történt már vele ilyen. A legtöbb megkérdezett azt gondolta, hogy nem elég ha ő úgy gondolja, ha nincs elég kézzel fogható bizonyíték vagy beismerés, nem igazolható az alapos gyanú.
- ✚ Úgy tűnik, hogy a rendőrök kezében nincs elégséges eszköz ahhoz, hogy fel merjenek lépni abban az esetben, ha mindössze sejtik vagy a járművezetés alapján és egyéb jellemzőkből (de nem kézzelfogható bizonyítékokból) gyanítják a bűncselekmény megvalósulását.
- ✚ A felderítés nehézségei kapcsán legtöbben a megfelelő tesztet hiányolják. (Itt jegyezzük meg azonban - ismét -, hogy önmagában egy megfelelő teszt sem növelné a hatékonyságot a jelenlegi jogszabályi környezetben. Gyorsteszt nélkül is – szélesebb jogkörrel – hatékonyabb lehetne a felderítés.) A második leggyakrabban említett ok az oktatás hiánya. Úgy tűnik, hogy a járőri állományt nem készítették fel, kevés ismereteik vannak a jelenségről és a felderítés módszereiről. Ők maguk tartják szükségesnek az oktatást, a rendszeres képzést. Talán ez a legkönnyebben megvalósítható probléma a felderítés hatékonyságának növelése érdekében. A harmadik helyre a személyi és technikai háttér hiánya került.
- ✚ A többi ok szervesen kapcsolódik az oktatás hiányához. Habár a megkérdezettek sokkal többet tudnak a kábítószerokról és a kábítószer-fogyasztó szubkultúráról, mint ahogy pár évvel ezelőtt mértük (egy más vizsgálat kapcsán), sőt alapvetően felkészültek is e tekintetben, a kontroll

kérdések alkalmazásával azonban kiderült, hogy ez a tudás sok esetben elméleti tudás.

- ✚ A rendőrök szerint a hatékonyabb felderítéshez megbízható gyorstesztre lenne szükség, mégpedig olyanra, amely a helyszínen is alkalmazható. (Itt jegyezzük meg, hogy erre a nyálból kimutatható – már létező és az USA-ban használatos – teszt alkalmas lehet, azonban a jelenlegi jogszabályi háttér mellett nem lenne ez sem alkalmazható! A másik problémát pedig a teszt költsége jelenti.) Amint az a felderítés nehézségeinek okai között is szerepelt, a hatékonyabb felderítés egyik eszköze lehet a rendőrfőnökök képzése – a megkérdezettek véleménye alapján. Továbbá a gyakoribb ellenőrzés és az egyszerűbb eljárás.
- ✚ A megkérdezettek közel 2/3-a (64,3%-a), úgy gondolja, hogy a kábítószerrel befolyásolt gépjárművezetéssel kapcsolatos jelenlegi jogszabályi rendelkezések nem megfelelőek. A legtöbben (45,7%) szigorúbb jogi szabályozást tartanak szükségesnek, továbbá hatékonyabb megelőzési stratégiát.
- ✚ A legtöbb megkérdezett szerint szigorúbb büntetésekkel, a hatékonyabb megelőző munkával, illetve a szélesebb rendőri hatáskörrel lehetne visszaszorítani a jelenséget. A megelőző tevékenység kapcsán kiemelhető a társadalmi összefogás szükségessége, a figyelemfelkeltő reklámkampány elindítása, a kábítószerrel befolyásolt gépjárművezetés elleni, nagyszabású közúti ellenőrzéssel összekötött akciók (kiemelten a nyári időszakban), a szórakozóhelyek rendszeres ellenőrzése, amit a megkérdezettek említettek. A szigorúbb büntetések mellett pedig szigorúbb intézkedéseket is elképzelhetőnek tartanak, mint a jogosítvány hosszabb idejű bevonása vagy éppen a személyes szabadság korlátozásának meghosszabbítása.
- ✚ A javaslatok többsége egyértelműen megelőzés párti, ami azt jelzi, hogy a megkérdezettek jelentős része azt gondolja, ez a jelenség a büntetőjog eszközeivel önmagában aligha kezelhető. Általában ezekben az esetekben gyakori, hogy szigorúbb szankciókat követel a közvélemény és a hatóság is. Azaz, amikor a felderítés és a bizonyítás nehézségeiből adódóan nagy a látencia.