

IRK FERENC

## A 100 éves Destek Miklós igazságügyi szakértő köszöntése<sup>1</sup>

E sorok írója már most elnézést kér a Kedves Olvasótól azért, mert bár igyekszik objektív képet adni a címbe szereplőről, ez nem fog neki sikerülni. Erre legalább két oka van: az egyik, hogy Destek Miklósnak a hetvenes évek előtti szakmai pályafutásáról igencsak keveset tud, a másik, hogy az ezt követő évtizedekben végzett tevékenységéről meg nagyon is sokat, hiszen számos projektben szorosan együttműködve dolgoztak. Engedtessek meg, hogy erre való tekintettel alábbi beszámolómat, gondolataimat személyes formában fogalmaztam meg, annál is inkább, mert bár életkorunkat tekintve közöttünk valamivel több, mint két évtizednyi a távolság, ez sem együttes munkánk során, sem más alkalommal én soha nem éreztem. Gondolkodásmodunkról már közös munkálkodásunk elején hamar kiderült, hogy nagyon közel áll egymáshoz, s ez mindkettőnk számára örömet jelentett. Én előbb megcsodálhattam, majd lassanként többé-kevésbé megtanulhattam tőle, miért kell, és hogyan lehet precízen gondolkodni és fogalmazni, feltételezéseket bizonyító erővel megcáfolhatatlan állításokká nemesisíteni, s a valószínűség magas szintjének tudatában ezeket az állításokat következetesen képviselni, vitapartnerekkel (ha vannak ilyenek) megtárgyalni, s döntéshozókkal (ha van erre hajlandóságuk) elfogadtatni és a gyakorlatba átültetni. Egyik tanítómesteremnek tartottam és tartom őt mindmáig. Egészen biztosan másként alakult volna szakmai életem, így gondolkodásom is, ha kutatói pályafutásom kezdetén nem futok vele össze.

### A vasút biztonságáért

Destek Miklós – aki 1920. február 12-én született – mielőtt a közúti közlekedés alább még röviden bemutatásra kerülő karrierjén elindult volna, a vasúti közlekedés területén alkotott maradandókat. Számos találmányáról e jeles jubileumi évforduló alkalmából bizonyára megemlékeztek egykori Ganzos és műegyetemi kollégái és hallgatói. Ha valaki a Google keresőmotorba beviszi a nevét, egy sor adathoz juthat. Így például kiderül, hogy nyolcadikos korában bonyolult geometriai rejtély-feladványra adott helyes megoldást.<sup>2</sup> Mielőtt lezárnánk a „kötött pályához” kapcsolódó időszakát, megállapíthatjuk továbbá még azt is, hogy ott (is) maradandót alkotott. Így például már 1967-ben a „Vasúti kocsikézikönyv” szerzői

között olvashatjuk nevét.<sup>3</sup> Ennél is figyelemre méltóbb, hogy egy 1974-es publikációja forrásmunkaként szerepel egy 1988-as munkában,<sup>4</sup> egy 1976-os monográfiáját idézi előbb 2005-ben az oktatási segédletet készítő oktató,<sup>5</sup> majd 2015-ben egy PhD hallgató.<sup>6</sup> És a sor folytatható volna... Nem érdektelen, hogy bár addigra már évtizedeket töltött el különféle, a közúti közlekedéshez kapcsolódó, részint elméleti, részint gyakorlati munkával, 1993-ban elkészített kandidátusi disszertációjának tárgyával a vasúti közlekedés problémáit választotta.<sup>7</sup>

A Magyar Tudományos Akadémia és a MÁV által 1997-ben a magyar vasút fejlesztése területén végzett kiemelkedő tevékenység elismerésére alapított Mikó Imre díjat, valamint a Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány Mikó Imre-emlékplakettet a Magyar Tudomány Ünnepe alkalmából 2011-ben a Kuratórium az életmű kategóriában Destek Miklós címzetes egyetemi docensnek adományozta.<sup>8</sup>

### A vasúti átjárók biztonságáért

Destek Miklósnak való kapcsolatunkat megalapozta egy 1973-ban történt vasúti-közúti közlekedési baleset. Akkor ütközött össze Kecskemét mellett, az úgynevezett korhánközi sorompó nélküli vasúti átjáróban, éjszakai sötétségben, egy menetrend szerint közlekedő autóbusz egy vonattal, aminek következtében 37-en meghaltak, és 22-en megsérültek.<sup>9</sup> Két kitűnő szakember: Destek Miklós, mint igazságügyi vasúti és Nádasi Antal, mint igazságügyi gépjármű szakértő jelent meg egy éjszakai helyszíni szemlén. Én pedig e nagy tapasztalattal rendelkező szakértők mellett, Destek meghívásának eleget téve, fiatal kutatóként néma szemlélője lehettem annak a ténynek, hogy a halálos tömegszerencsétlenséghez hasonló látási viszonyok között, a 424-es főúton két lámpájának pislikoló fénye tökéletesen egybeolvadt a háttérbeli utcalámpáknak a fényével abban az időintervallumban, amikor a buszvezetőnek észlelnie kellett volna az átjáróhoz közeledő vonatot. Ez a nyomozató látvány kitorolhatetlenül beleégett a memóriámba olyannyira, hogy most, csaknem fél évszázaddal később, amikor e sorokat írom, ismét látom a halovány lám-

<sup>3</sup> <https://www.vatera.hu/mav-vasut-vasuti-kocsikezikonyv-2870698850.html>

<sup>4</sup> [http://real-j.mtak.hu/10211/7/K%C3%B6zleked%C3%A9studom%C3%A1nyi\\_1996\\_07.pdf](http://real-j.mtak.hu/10211/7/K%C3%B6zleked%C3%A9studom%C3%A1nyi_1996_07.pdf)

<sup>5</sup> <https://www.muszoroldal.hu/measurenotes/MERESTECHNIKA.pdf>

<sup>6</sup> [http://innorail2019.hu/wp-content/uploads/2015/11/VINK%C3%93-%C3%81kos\\_Gyakorlatorient%C3%A1lt-k%C3%B6zleked%C3%A9studom%C3%A1nyi-2015-07-07.pdf](http://innorail2019.hu/wp-content/uploads/2015/11/VINK%C3%93-%C3%81kos_Gyakorlatorient%C3%A1lt-k%C3%B6zleked%C3%A9studom%C3%A1nyi-2015-07-07.pdf)

<sup>7</sup> Dr. Destek Miklós: A vasúti pályajármű rendszer minősítése, Kandidátusi értekezés, Budapest, 1993.

<sup>8</sup> <https://akademai.com/doi/abs/10.1556/Ak.Ert.60.2011.11.17journalCode=0100>

<sup>9</sup> <https://kecskemetlapok.hu/hiroshistoriak/zavartvasutfor-kivilaglatatlan-mozdony-vagy-hianyzo-fenyosoromp>

<sup>1</sup> Destek Miklós 2020. június 26-án életének 101. évében elhunyt. Sajnáljuk, hogy ezt az életműve előtt listeltető írást már nem érthette meg. Emlékei megőrizték.

<sup>2</sup> <http://db.komal.hu/KomalHU/cikk.php?mid=199359>

pák egymással összemosódó fényeit. Ez a megrázó élmény talán mindkettőnk számára meghatározta azokat a vizsgáldási területeket, amelyeken – részben közös – munkánk során tovább haladtunk.

Destek Miklós – évtizedekkel később, igaz, csak rövid időre – elérte, hogy a KRESZ-ben számszerűen szerepeljen a vasúti átjárók biztonságos megközelítésének maximális sebesség-értéke. Ezt a kétségtelenül a folyamatos forgalmat némileg lassító, ám az igencsak „billegő” biztonságot szolgáló előírást kezdettől fogva sokan kritizálták. A szakmai érveket háttérbe szorítva, egyidejűleg a „népakaratnak” engedve ez a sebességhatár azóta törlesre is került a jogszabályból. Itt most külön bekezdést lehetne nyitni a magyarországi vasúti átjárókon való áthaladás szabályozásáról, különösen az úgynevezett látási háromszög elvéről és gyakorlatáról, amelyeknek számítási módszerét Destek gyakorlati példákon is bemutatva akkurátusan kidolgozta, majd számos helyen előadta, publikálta. Továbbá azt is megkérdézhethetnénk, hogy vajon mekkora arányban fordul elő (mert hogy ezt a tényt ma már gyakran autós-kamerák is rögzíteni tudják), hogy a vonat a fénjelző fehér fénye mellett halad át egy-egy vasúti átjárón, továbbá arról is érdeklődhetnénk, vajon hogyan tudta elérni a hetvenes évek közepén megalkotott, s máig érvényes KRESZ-ben a MÁV azt a világviszonylatban is teljesen egyedül álló szabályt, amelyik szerint a piros színű lámpák alatt van egy másik fény is, mégpedig csak a berendezés működőképességéről információval szolgáló fehér, s mivel ez nem zöld, ezért a magyarországi fénysorompók soha, egyetlen vasúti kereszteződésben sem jeleznek szabad áthaladást a közúton közlekedőknek? Továbbá azt sem vizsgálja senki, vajon mire vezethető vissza az a tény, hogy nagy gyakoriattal rendelkező, egyébként a közlekedési szabályokat betartó járművezetők is visszatérően összeütköznek vonattal olyan átjárókban, ahol – természetesen(!) – a jelzőlámpa mindig jól működik, és ebből következően minden ilyen esetben tiltja az áthaladást.

### Látás-láthatóságról és a tompított fényről

A látás-láthatóság problematikája több évtizedes munkásságának egyik legfontosabb területét alkotta, s a hetvenes évektől kezdődően a magyar joggyakorlatot alapjaiban megváltoztató tevékenységnek tekintem. A több éven át tartó elméleti felkészülést nagyszámú gyakorlati kísérlet követte. Ezekben a nyolcvanas évek legkiválóbb rendőrségi, ügyészségi és bírósági szakemberei is részt vettek.<sup>10</sup> Legtöbbjük ekkor szembesült életében először

azzal a ténnyel, hogy közvilágítás nélküli úttesteken lakott területen belül és kívül egyaránt (az akkori ügynevezett bilux éggömbben elhelyezett izzószálat) tompított fényszórókkal, a jogszabály (máig változatlan szövegű) akkori értelmezése szerint csak olyan irreálisan alacsony sebességgel lehetne haladni, ami a közlekedésben a folyamatosság és a biztonság együttes érvényre juttatása esetén gyakorlatilag nem várható.<sup>11</sup> Destek Miklós – itt nem részletezhető – kitartásának, és az említett, vezető beosztásban közreműködő szakembereknek köszönhető előbb a „vakon” vezetés élményének és lehetséges következményének megélése, majd ezt követően az a sok éven át tartó szisztematikus munka, amelyben kivette részét a média, eminensen az Autóvezető szaklap is.<sup>12</sup> Mindennek végeredménye egy, a mai magyar autósoknak már fel sem tűnő állapot létrejötte lett. Ezt tömören egy olyan példával tudnám kifejezni, hogy (a korábbi jogalkalmazói gyakorlattal szemben) ma már nem feltétlenül tekintti a bíróság bűnösnek azt a gépjárművezetőt, aki éjszaka, tompított fényvel haladva a közvilágítás nélküli úttesten halálra gázol egy, az úttest közepén sötét ruhában fekvő embert, vagy hasonló öltözkézésben kivilágítatlan kerékpártól gyalogal. (A részletezésektől – területmi okok miatt – ezúttal is kénytelen vagyok eltekinteni.)

### Az elvárható magatartásról

Mindkét előbb bemutatott esetben fontos szerep jut az embertől *elvárható magatartás* tisztázásának. Ez a problematika Desteket a 70-es évektől valamennyi munkájában végig kísérte, s ezekben gyakran több tudományterületet kutatóinak együttes közreműködését kezdeményezte, így

felhasználásán örködött, továbbá a kutatásokban részt vevő Völgyesi Miklós, a Legfelsőbb Bíróság tanácsvezető bíráját, Bencsina Ferencet, a Fővárosi Főügyészség Közlekedési Osztályának vezetőjét, Hatala Józsefet, a BRFK Forgalomirányító Osztályának vezetőjét, a Békés megyei RPK Közlekedésrendészete számos vezetőjét és beosztottját, az OKBT titkársága több rendőrtisztjét, Klobusitzky Györgyöt, az Autóközlekedési Tanintézet osztályvezetőjét, és ezen intézet számos oktatóját, valamint a Magyar Autóklub segítségével szakmával kapcsolódó balesetmentesen közlekedő civil autóvezetőket.

<sup>10</sup> Lásd erről például Destek Miklós (1995): Éjszakai közlekedés és elvárhatóság. Közlekedési Bírák Egyesületének lapja. 1995. március, 1–21. Megemlítem: a kísérleti eredmények szerint ez a sebesség az említett körülmények között nem lehetett több, mint legfeljebb 40–60 km/h. 60 km/h sebesség fölött, tompított fényszóró alkalmazása esetén, külső fényforrás által meg nem világított úttesten (az akkori joggyakorlatot figyelembe véve) mindenki „vakon” vezetett. Lásd továbbá: Destek Miklós (1976): Néhány szempont a rossz látási viszonyok közt történt közlekedési balesetek megítéléséhez. Belügyi szemle 1976/9. 77–80.

<sup>11</sup> Saját bibliográfiai listámban a következők számokban találkoztam Destek Miklós által (egy-egy esetben társszerzőkkel) írott tanulmányokkal: Autóvezető 1987/1. 26.; 1987/2. 12. 13.; 1989/3. 31–34.; 1989/4. 29–32.; 1995/3. 25–29.; 1995/4. 31–35.; 1995/6. 1996/3. 13–15.

<sup>12</sup> Itt feltétlenül meg kell említeni Kalanovics Lászlót, az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács (OKBT) titkárárt, aki a kutatás anyagi háttérbiztosításának biztosításáról gondoskodott, Merényi Kálmánt, a Szegedi József Ártilla Tudományegyetem (JATE) Állam- és Jogtudományi Karának docensét, aki az OKBT és a JATE közötti szerződés alapján a pénzügyi háttérbiztosításnak a két intézmény közötti megállapodásban rögzített szabályszerű

interdiszciplináris eredmények láttak napvilágot.<sup>13</sup> E témakör elméleti kimunkálásában is részt vett, a gyakorlati alkalmazását pedig több kutatásban érvényesítette. Mindegyik esetben végső célja az volt, hogy a hatóságok birtokában legyenek mindannak az ismeretnek, amely lehetőséget biztosít egy-egy közlekedési szabályszegés vagy baleset megítélése során az igazságos döntés meghozatalára. A teljesség igénye nélkül álljon itt megint néhány példa! Vajon egy útkereszteződésben az áthaladási elsőbbség megadására kötelezett jármű vezetőjének az elsőbbséggel rendelkező mekkora haladási sebességre kell számítnia? Vajon az elsőbbséggel rendelkező joga annyira abszolút-e, hogy bármekkora, az adott helyen megengedett akár jelentős mértékben meghaladó sebességgel is közlekedhet, s az elsőbbségadásra kötelezettek ezt is feltétlenül tolerálnia kell-e? Ugyanez a probléma merül fel az útkereszteződésben balra kanyarodni szándékozó és az őt a kereszteződésben megelőző jármű összeütközése esetén. Az előbbiben elérte, hogy a Legfelsőbb Bíróság iránymutatással szolgáljon, az utóbbiban nem, de máig nem is egységes a joggyakorlat.

A korábban részletezett kutatással összefüggésben sikerült elérnie, hogy *éjszakai* balesetek elemzésekor a szakértők ne a 0,7 mp-es egyszerű, ne is az 1 mp-es összetett reakcióidővel, hanem a nemzetközi szakirodalomban már akkor is ismert és széles körben elfogadott 2 és 3 másodperces reakcióidőkkel számoljanak, hiszen ezek az időintervallum-különbségek számos esetben eldönthetik azt, hogy a járművezető kellő időben képes volt-e cselekedni a baleset megelőzése vagy kimentelésének csökkentése érdekében.<sup>14</sup> Elemzés tárgyává tette, hogy milyen távolságból mekkora lassulás várható el a különböző járműfajtákat vezetőktől akkor, amikor a forgalomirányító jelzőlámpa szabad jelzése sárgára vált? Honnantól várható el a feltétlen megállás, és mekkora távolságból kell a kereszteződésben való áthaladás mellett dönteni, mert a biztonságot ekkor már ez szolgálja?<sup>15</sup> Kimutatta, hogy 60 km/h

sebesség esetén (akkor ez volt a lakott területen megengedett legnagyobb sebesség) a tilos jelzést megelőző 3 mp-es sárga fázisidő az autóbuszok esetében kevés lehet, mert esetleg csak akkora lassulással tudnának megállni, ami azzal a veszéllyel járna, hogy a buszban állva utazók egymásra esnének, az ülő utasok pedig az ülésről lecsúsznának.<sup>16</sup> Kiderült, hogy bár a gépkocsiktól – különösen veszély-elhárítás érdekében – ennél lényegesen nagyobb lassulás is elvárható, az említett körülmények között a 2 m/sec<sup>2</sup> feletti lassulás, közvetlen balesetveszély elhárításának szükségességét kivéve, már elfogadhatatlan.

Máig megoldatlan feladat a kijelölt gyalogos átkelőhelyek előtt a helyes gyalogos, illetve járművezető magatartás egyértelmű meghatározása. A KRESZ szerint a gyalogos a járművel szemben akkor szerzi meg elsőbbségét, amikor lelép az úttestre. A Destek Miklós által vezetett vizsgálat<sup>17</sup> – amelyikben a Békés megyei RFK közlekedési rendőri vezetői, balesetmegelőző szakemberei és közlekedési járőrői is segítettek – arra jutott, hogy amennyiben a gépkocsi csak mintegy (l) 50 méter távolságra van a zebrától, a gyalogos már nem léphet le eléje. Természetesen kívánatos, hogy a jármű vezetője már a járdától az úttestre lépni szándékozó személynek is adjon elsőbbséget, s kellő időben, a fentebb említett lassulással ezt a közlekedési partner tudomására is hozza, ez azonban nem kötelező. (Esetleges félreértések elkerülése végett vagyok kénytelen megemlíteni, hogy kétségtelenül egyértelműen tiltott egy, a zebrá elött lassít vagy megálló autós mellett, vagy vele szemben ellenkező irányból a gyalogost szabályszerű haladásában megzavarni, előtte elhaladni.)

## Szakmai fogadtatásról

A valószínűség magas szintjére törekvő szakértői véleményalkotás fontosságát mindig szem előtt tartotta, ám az ezzel kapcsolatos állásfoglalásaival olykor nem „okozott örömet” sem szakértő-társainak, sem a bűnüldöző és igazságszolgáltató szervek képviselőinek. A városi közlekedésben elvárható lassulás definíciójának igényéről már szóltam. Ebbe a körbe tartozik a *féknyomokból visszakövetkeztethető elütési sebesség* kiszámítása.<sup>18</sup> Ebben a témakörben Destek különösen a Belügyi Szemle hasábjain számos tanulmányt tett közzé.<sup>19</sup>

<sup>13</sup> Két szakmérnök, egy szakpszichológus és egy közlekedéskriminológus együttműködését és együtt gondolkodását tükrözi például a következő alkotás: Destek Miklós, Draskóczy Magda, Irk Ferenc, Roszmsz András (1988): Elvárhatóság a közlekedésben, Budapest-Szeged, 1988. A munka időállóságát bizonyítja a következő tanulmányban szereplő hivatkozás: Karasz Zsuzsanna (2015): Elvárhatóság kérdése a közlekedési büntetőjogban. (lassulás és reakcióidő) In: <https://docplayer.hu/21102662-Elvarhatosag-kerdesei-a-kozlekedesi-buntetojogban-lassulas-es-reakcioido-szerzo-dr-karas-zsuzsanna.html>; <https://www.jogiforum.hu/publikaciok/698> Karasz ebből a négy szerzős dolgozattól saját munkájában (csaknem három évtized múltán) összesen nyolc különböző helyen idéz.

<sup>14</sup> Destek Miklós (1986): A reakcióidőről – egy módszertani levél margójára. Magyar jog, 1986/12. 1038–1043.

<sup>15</sup> Lásd erről például Destek Miklós – Draskóczy Magdolna – Irk Ferenc (1986): A reakcióidőről – egy módszertani levél margójára. Magyar Jog 1986/12. 1038–1043; Destek Miklós (1995): A gyalogos-átkelőhelyek megközelítésének gondolja. Autóvezető 1995/3. 25–39.

<sup>16</sup> Ezt a kutatást a Közlekedéstudományi Intézet akkor igazgatója: Ruppert László autóbusz és lassulásmérő biztosításával támogatta, a mérésen részt vett Hatala József, a BRFK Forgalmellenőrző Osztályának akkori vezetője is.

<sup>17</sup> Lásd erről például Destek Miklós (1984): A biztonság lehetőségei és korlátai a kijelölt gyalogátkelőhelyek térségében. Városi Közlekedés 1984/1. 11–17.; Destek Miklós (1986): Tanulmány a kijelölt gyalogos-átkelőhelyekkel kapcsolatos „gondos modell” kidolgozására. Igazságügyi Minisztérium 1986.

<sup>18</sup> Destek Miklós – Irk Ferenc – Kereszty Béla (1994): Az igazságügyi szakértői és a közlekedési jogalkalmazás. Magyar Jog 1994/21. 69–73.

<sup>19</sup> Lásd például Destek Miklós (1987): Gondolatok a sebesség-visszaszámításról. Belügyi szemle 1987/7. 60–68; Destek Miklós

Nem vette jó néven gépjármű-szakértéssel foglalkozó társainak többsége, amikor egy mérés-sorozat során kiderült: egyazon féknyomból öt szakértő öt különböző sebességértéket számolt ki, de a mindegyikük által megadott, egymástól eltérő valószínűségi sebességértartomány kívülre esett a ténylegesen mért sebesség értékén. Volt, aki a ténylegesnél nagyobb -tól és -ig tartományt vélt helyesnek, s volt, aki ennél alacsonyabban.<sup>10</sup> Elképzelhető, hogy a felelősség megállapításakor az ilyen bizonytalanság milyen következményekkel járhat például egy gyalogos átkelőhelyen történő emberelütés során. Destek „nem volt vedő” a számítógépes programokkal készített, lényegében automatizált sebesség, gyorsulás, lassulás és más hasonló számítási módszerekre, az így elkészült szakértői véleményekre, mert úgy vélte: egy sor fontos bemeneti adat nem válik a bűnüldöző és igazságszolgáltató szervek számára nyilvánossá, s így elemezhetővé, értékelhetővé és megkérdőjelezhetővé sem, ezért a megadott bemeneti adatokban rejlő esetleges szakértői tévedések utólag megfelelően nem kontrollálhatóak. Ezeket mind ő, mind mások különböző szakmai fórumokon (így például a Közlekedési Bírak Egyesületének rendezvényein) széles körben viták tárgyává tették.

### Rendszerszemlélet, rendszerelmélet

Munkásságát mindig a rendszerben gondolkodás, a *rendszerelmélet* jellemezte. Rendszerelméleti munkásságának fontos része a valószínűségről kialakított álláspontja,<sup>11</sup> amelyet kutató és oktató tevékenysége során visszatérően felhasznált.<sup>12</sup> Ennek elméleti kérdéseiről is több munkájában számolt be, a gyakorlat számára pedig legtisztábban abban a két írásában tükröződik vissza, amely a már négy évtizede is toldozott-foltozott *KRESZ újrafogalmazása* során tett le az OKBT számára.<sup>13</sup> Ma már tudjuk: teljesen feleslegesen dolgozott mindkettőn (az eredetén 1980-as évek elején, és ennek mintegy évtized-

del később elkészített újabb változatán: nem volt igény (és ma sincs) egy, a fogalmak szintjén is pontosan definiált, mindenki (azaz a külföldi átutazókat is ide számítva mintegy 20 millió ember) számára egységesen értelmezhető, az értelmezési viták döntő többségét elkerülő képes, a nemzetközi normákat következetesen követő, és a jogforrás szerkesztését képező, hivatalos indoklással együttes jogforrásra. (Nem volt erre szükség már akkor sem, amikor a jelenlegi miniszteri rendeletet még miniszteri indoklással kiegészített törvényi formában képzelte el a 70-es évek első felében Viski László, az akkori jogalkotás legismertebb alakja. De ez már egy másik történet. . .) Tudomásom szerint mindmáig ezek voltak olyan Magyarországról származó jogszabály-előkészületek, amelyek a rendszerelmélet által alkalmazott kemény logikai szabályokon alapultak. Ugyanez a szemlélet hatotta át azokat az előadásokat, amelyeken *oktatóként* az ELTE Állam- és Jogtudományi Karán a *Jogi Továbbképző Intézet* keretében<sup>14</sup>, adta át tudását mindazoknak, így leendő bíróknak, ügyészeknek, és nagy számban ügyvédeknek, akik beiratkoztak a fakultációjára.<sup>15</sup> Munkásságát mindmáig hasznosítják a közlekedésrendészeti oktatásban is.<sup>16</sup>

### Összegezés

Destek Miklósnak az általam kissé megismert négy évtizedes életciklusát végig kísérte a már-már aggályosan igényes, „kinosán” precíz, morális döntéseiben megfelelően szakértői habitusa.<sup>17</sup> Munkássága során fo-

(1988): *Ahogy a szerző látja: hozzászólás a Még egyszer a féknyomból történő sebesség-visszaszámításról* című reflexióhoz. Belügyi szemle 1988/7. 68–69; Destek Miklós (1989): *Igazságügyi műszaki szakvélemény és az igazság*. Belügyi szemle 1989/10. 12–21.

<sup>10</sup> Erről lásd például Destek Miklós (1981): *A sebesség visszaszámításának új módszere*. Városi Közlekedés 1981/4. 229–232.

<sup>11</sup> Destek Miklós (1979): *Objektív és szubjektív valószínűség. A valószínűség szerepe az igazságszolgáltatásban*. Pécsi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kar. Pécs. Erre négy évtizeddel később Angyal Miklós hivatkozik itt: Angyal Miklós (2019): *Mitől tudomány a kriminalisztika? Újragondolt kriminalisztikai elméletek*. Rendőrségi Tanulmányok, 2019/1. 4–28. és 2019. márciusában itt: [https://www.researchgate.net/publication/331987506\\_Mitol\\_tudomany\\_a\\_kriminalisztika\\_Ujragondolt\\_kriminalisztikai\\_elmeletek](https://www.researchgate.net/publication/331987506_Mitol_tudomany_a_kriminalisztika_Ujragondolt_kriminalisztikai_elmeletek)

<sup>12</sup> *Közlekedési balesetek megelőzése és rendszerelmélet*. Belügyi Szemle 1974/1. 22–30.

<sup>13</sup> *Közlekedési szabályok kidolgozása rendszerelmélettel*. OKBT tanulmány 1981.

<sup>14</sup> Destek Miklós (2003): *Információelméleti, számítástechnikai és mérés-technikai alapok*. [https://www.ajk.elte.hu/file/Konyvtar\\_beszerzesek\\_2003.pdf](https://www.ajk.elte.hu/file/Konyvtar_beszerzesek_2003.pdf); Destek Miklós – Lovász Zoltán (2004): *Matematikai és logikai alapok*. Az ELTE Jogi Továbbképző kiadványa. Budapest.

<sup>15</sup> Erre ékes példa Homoki Tamás ügyvédnek az interneten ma is olvasható bemutatkozásából kiragadott idézet: „Az Eötvös Lóránd Tudományegyetem Jogi Továbbképző Intézet által első alkalommal kiírt közlekedési szakjogász képző posztgraduális képzést 1996-ban „kiváló” minősítéssel végezte el, mely feljogosítja a közlekedési szakjogász cím viselésére. A képzés keretében a szakterület elismert képviselői – többek között dr. Völgyesi Miklós, dr. Kereszty Béla, dr. Destek Miklós – adták át a hallgatóknak több évtizedes tudásukat, szakmai tapasztalatukat.” Lásd: <https://www.homokitamas.hu/bemutatkozás> (Letöltve: 2020.03.02.)

<sup>16</sup> Destek Miklós (1998): *A lékezési folyamat fontosabb összefüggései*. In: Rendőrtiszti Főiskola Közlekedésrendészeti Tanácsok, Módszertani Füzetek 2. szám, 1998. In: [https://nkeropo.uni-nke.hu/zmlui/bitstream/handle/123456789/12487/meszaros\\_gabor\\_doktori\\_ertekezes\\_2018.pdf?sequence=1](https://nkeropo.uni-nke.hu/zmlui/bitstream/handle/123456789/12487/meszaros_gabor_doktori_ertekezes_2018.pdf?sequence=1)

<sup>17</sup> Munkássága időállóságát ebben a tekintetben is több, időben frissen napvilágot látott publikációs hivatkozása bizonyítja. Lásd például Destek Miklós (1998): *Szakértői bizonyítás közlekedési bűntelődügyekben*. Belügyi Szemle (Miskolc) 1998/2. sz. 54–62. In: Dr. Molnár Ambrus (tanácselnök, Kúria) Az ítéleti bizonyosság elméleti és gyakorlati kérdéseinek bibliográfiája. Forum Sententiarum Curiae 2016. 2. [https://kuria-birosag.hu/sites/default/files/isc\\_tanulmany/molnar.pdf](https://kuria-birosag.hu/sites/default/files/isc_tanulmany/molnar.pdf); továbbá Destek

lyamatosan szembe találkozott olyan, természettudományos módszerek vizsgálata nélkül elfogadott tabukkal, amelyeket rendre megkérdőjelezett, sőt gyakran meg is cáfolt. Akiket ez a precíz és aprólékos valóságelemzés zavart (a legkülönbözőbb posztokon szép számmal akadnak ilyenek), azok megpróbálták kiszorítani, feltehetően úgy érezvén: az egykori kötöttpályás szakértő olyan té-

makörök alapos feltárásába fog bele, vizsgálódik, kutakodik és kutat, ráadásul nem áll megcáfolni és ellenbizonyítani, ami szembe megy a jól megszokott szakértő rutinmentalitással. Évtizedeket szentelt a közúti közlekedésbiztonságnak és balesetmegelőzésnek, nemkülönben annak, hogy egységes jogértelmezéssel és az emberi és műszaki tényezők lehetőségeinek és korlátainak bemutatásával hozzájáruljon annak a lehetőségnek a megteremtéséhez, hogy ma egy, a korábnál emberségesebb és igazságosabb szabálysértési és büntetőbíróvági ítélkezési gyakorlat valósulhasson meg azok esetében, akik közúti közlekedési balesetbe keveredtek. Köszönet Tóth Mihály professzornak, hogy helyet ad ennek a visszaemlékező, és a bevezetőben jelzettek okán némileg szubjektív tanulmánynak.

Viktor (2019): A szakértői bizonyítás elvi és gyakorlati kérdéseiről. Miskolci Jogi Szemle 14. évf. 2. különszám 1. kötet 95-112. [https://www.mjsz.uni-miskolc.hu/files/6543/13\\_bercesviktor\\_t%C3%B6rdelt.pdf](https://www.mjsz.uni-miskolc.hu/files/6543/13_bercesviktor_t%C3%B6rdelt.pdf) Munkáiról az ODR-rendszer összesen csupán 30 forrásanyagot tart számon. Lásd: <http://www.odrportal.hu/kereso/index.php?type=author&q=%22DesteK+Mik%C3%B3s%22&pageNo=1>