

KÁROLYI GÁBOR

A digitális tachográf felhasználásának lehetőségei a baleset-helyszínelő munkában

A XXI. századi társadalomban a korszerű rendszerek nem csupán az emberek hétköznapi életébe törtek be, hanem jelentősen megváltoztatták közlekedésünket is. Az utak és létesítmények egyre fejlettebb gyártási technológiával és korszerű anyagokból készülnek, a biztonság növelése mellett a dinamikus forgalom fenntartásával. A hétköznapi közlekedő járművekben folyamatosan, évről évre fejlődő technikai eszközök vannak. A hétköznapi emberek számára a közlekedés hatékonyságának egyik fontos mutatója ma már a teljesítési idő rövidebbé válása, ezért a szállításban kiemelt szerepet kapott a hatékonyság és gyorsaság.

Egyre több embernek van járműve, és a mindennapi élet gyorsasága, ritmusa nagyban megváltoztatta a közlekedési morált is. Elképesztően sok inger éri a járművezetőt, sokkal több, mint két-három évtizeddel ezelőtt. Az emberek személyisége, az egyéni értékrendek is átalakultak, vele együtt a jogszabályi környezet is. A közlekedés, a gazdaság vérkeringése egyre nagyobb tempót diktál. Ezzel a gyors változással a közlekedési szakembereknek, hatóságoknak is tartaniuk kell a lépést, hiszen balesetek még mindig vannak, függetlenül attól, hogy egyre biztonságosabb kialakításúak a járművek és az utak. A balesetvizsgálatnak ebben a változó környezetben is hatékonyan kell lennie. A helyszínen intézkedő helyszínelőknek a minél hatékonyabban működő igazságszolgáltatás érdekében minden adatot rögzíteniük kell, amit a bizonyításnál fel lehet használni. Olyan adatokat pedig főleg, amelyek kiemelt szerepet játszanak a baleseti mechanizmus rekonstrukciójában.

A digitális tachográfól röviden

A modern automatizált és digitalizált világ berobbant a szállítmányozásba, személyszállításba és a fuvarozásba egyaránt. Minden közlekedési szakember számára közzismert eszköz a digitális tachográf, amely Magyarországon az európai uniós szabályoknak megfelelően 2006 óta vált kötelező tartozékává a 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömeget meghaladó tehergépko-

csiknak és kilenc személynél több utasfőhelyes járműveknek. Persze itt is vannak kivételek, amelyeket az 561/2006 EK rendelet taglal. Nyilvánvaló volt, hogy a technika rohamos fejlődése a menetíró készülékek világát sem hagyja ki. Laikus számára is nyilvánvaló a készülék funkciója és feladata. Minden tehergépkocsi-vezetőnek alapfeltétel, hogy tisztában legyen a kezelésével, a vezetési és pihenőidőkkel, a sofőr-kártyák megfelelő használatával.

A készülék elektronikusan rögzíti a vezetési és pihenőidőt, lényegében a járművezető minden egyes napja nyomon követhető rajta. A rögzítés két helyre is történik. Ha egy nap 93 tevékenység van, akkor 28 nap adatát az úgynevezett gépjárművezetői kártya, és ugyanezen feltételek esetén, 365 nap adatát pedig a tachográf memóriája rögzíti. Ha kevesebb az esemény, ez az időtartam növekszik. Mivel folyamatosan rögzítő készülékről beszélünk, itt is fennáll az adatvesztés lehetősége, ezért a gyártók is javasolják a minél gyakoribb adatmentést. A piacon a legismertebb és legelterjedtebb készülékek a Continental, a VDO, a Stoneridge, az Actia. Magyarországon talán a VDO a legismertebb és leggyakoribb. A digitális tachográfhoz többféle chipkártya tartozik. Van a már említett gépjárművezetői, az üzembentartói, a műhely- és az ellenőri kártya. Mindegyik kártya kiadására a Nemzeti Közlekedési Hatóság jogosult. Az üzembentartói kártya kivételével mindegyik fényképpel ellátott, névre szóló chipkártya. Az üzembentartói kártyát a szállítással foglalkozó vállalkozásoknál az üzembentartói jogokat ellátó személy igényelheti. A műhelykártya funkciója talán nem szorul magyarázatra, az annak adható ki, aki gépjárműfenntartó tevékenységet végez, és birtokában van a hatályos jogszabályokban leírt képesítésnek. Ez a kártya teljes körű hozzáférést nyújt a készülék minden egyes adatához. A digitális tachográfról további szabályokat és a kártyákról bővebbet a 124/2005. (XII. 29.) GKM rendelet tartalmaz. Nagy általánosságban talán ennyit érdemes tudni a készülékről. Nézzük azokat a tulajdonságait, amelyeket csak kevesen ismernek és kevesen tudják használni!

A digitális tachográf – „feketedoboz” a közutakon

Nyilvánvalóan a digitális tachográfból sok olyan adatot ki lehet olvasni, amelyekből szabályszegéseket és mulasztásokat deríthetünk fel. Azonban az elektronikus menetíró készülék nemcsak azt a feladatot tudja ellátni, hogy a járművezetők minden tevékenysége nyomon követhető legyen, hanem a balesetvizsgálatoknál felhasználható többletinformációt is kaphatunk.

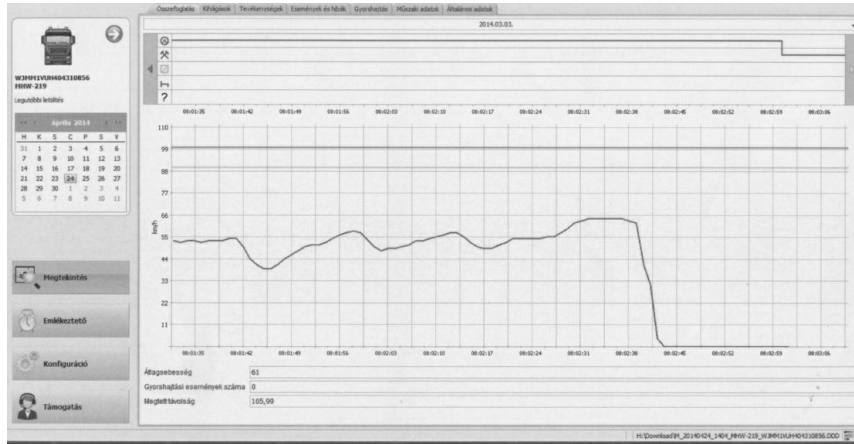
Tehát olyan adatok birtokába juthatunk, amelyek által a baleseti mechanizmus nagyon pontosan visszakövethető és analizálható lesz. Itt most nem a sofőr-kártya segítségével a helyszínen is kinyomtatható szalagról van szó, hanem a tachográf memóriájában tárolt olyan adatokról, amelyeket az igazságügyi műszaki szakértő egy kiértékelő program segítségével be tud illeszteni a számításaiba. A készülék ugyanis nemcsak arra képes, hogy visszakövethető legyen az adott járművezető vezetési és pihenőideje, hanem pontosan megmutatja, hogy a gépkocsi milyen sebességgel közlekedett, mekkora intenzitással gyorsult vagy lassult, és mennyi idő alatt tette mindezt. A gyorsulás-lassulás nem mért, hanem egyszerű számított adat, másodperces átlagérték, ezért nem túl pontos, de van hasznos információtartalma. Olyan sebességadatok ezek, amelyek nagyon rövid időkülönbséggel rögzülnek. Ezen felül a készülék képes a jármű fordulatszám-változását is rögzíteni, ami további támpontokat nyújthat.

Ezek rendkívül hasznos adatok, mivel egy-egy baleset lefolyása a kezdetektől a nyugalmi állapot kialakulásáig öt-tíz másodpercen vagy még rövidebb időn belül lezajlik, és e rövid idő alatt kell a hatóságoknak vizsgálniuk a járművezetői tevékenységet. A sima gépjárművezetői kártya segítségével is megszereshetők a sebességadatok, de azok csak a sebességkorlátozás feletti gyorsajtást rögzítik, nem másodpercenként rögzített adatok, így a nagy időkülönbség miatt nem lehet érdemben felhasználni őket, nem lehet iránymutató és hasznos következtetéseket levonni belőlük. Az emberi reakcióidő, a jármű által megtett út és az észlelések vizsgálatánál legalább másodpercenkénti egységekre kell lebontani a folyamatot, nem elegendő tehát egy négy-öt, esetleg tíz másodpercenként rögzített adat. Ennyi idő alatt ugyanis az emberi agy döntéseket hoz, testünk az agy parancsait hajtja végre, a jármű eközben mozgást végez, utat tesz meg, így nehéz lenne értelmezni és elemezni ilyen időkülönbségekkel magát a járművezetői tevékenységet, ami egy esetleges balesethez vezetett. Szerencsére a digitális tachográf képes a nagyon rövid idejű adatrögzítésre, így nincs más dolgunk, mint megfelelően letölteni.

Tehát a sebesség- és fordulatszámadatokat a készülék memóriájának letöltésével kaphatjuk meg. A teljes lementéssel három fájlunk lesz, amelyekben külön-külön szerepel a sebesség- és fordulatszámprofil. Kapunk ezenkívül a készülékkel kapcsolatos műszakihiba- és egyéb adatokat is, de a balesetelemzés szempontjából a legfontosabb az előző kettő. Amit itt még érdemes tudni, az a készülékek verziószáma, ugyanis ettől is függ, milyen adatok állnak rendelkezésre. A verzió számát a szalag alatti plakettről olvashatjuk le. A digitális tachográf bevezetése után, tehát 2006-tól 2009-ig az 1.0, 1.1 és az 1.2-

es verziók jelentek meg, ezeknél a verzióknál a sebességprofilhoz az esemény után huszonnégy óráig lehet hozzájutni. Ez huszonnégy óra tényleges működési időt jelent, tehát ha a kocsi mozgásképtelenné válik, akkor az adatok megmaradnak, ha viszont a jármű a baleset után újra munkába áll, akkor huszonnégy óra működés után az adatok felülíródnak. Ez az 1.3 és az ennél újabb verzióknál annyiban tér el, hogy huszonnégy óra részletes sebességprofil és 168 óra normál sebességprofil tudunk letölteni a VDO-letöltő eszközzel VDO készülékekből. A vizsgálat szempontjából a baleset előtti másodpercek lényegesek számunkra, és itt kell megemlíteni egy kiemelten fontos körülményt, ami indokoltá teszi az azonnali lementést. A készülék ugyanis rögzíti az utolsó három perc sebességadatait negyed másodperces lebontásban. Ez az információ igen részletesen visszakövethetővé teszi a jármű mozgását. Ebből az adatból pillanatnyi tevékenységek kiolvashatók, mint például ha a vezető egy pillanatra elveszi a lábát a gázpedálról, vagy éppen rálép. Ha a jármű mozgásképtelenné válik, és a menetíró nem üzemel, az adatok minimum egy évig a memóriában maradnak.

A letöltéshez mindenképpen szükséges egy ellenőri vagy szervizkártya, valamint egy letöltésre alkalmas eszköz vagy rendszer. A rendőrségnél ilyen például a TIS Office kiértékelő rendszer, és az adatletöltésre a VDO Downloadkey áll rendelkezésre. A TIS Office modernebb változata a TIS Web. Ilyen készülékből és hozzáértő kezelőből is nagyon kevés van, de szükséges lenne, hogy a lehető legtöbb kapitányságon legyen legalább egy. Hasonló eszközhöz bárki hozzáférhet, tehát kereskedelmi forgalomban is kaphatók különböző tudású adatmentő készülékek. Ha a letöltésre a helyszínen nincs mód, akkor lehetőség van arra, hogy a készüléket kiszereeljék a műszerfalból, vagyis lefoglalják, és külső segítség bevonásával letöltsék az adatokat. Ez anyagi káros közúti közlekedési balesetknél, de akár bűnügyi szemléknél is azért lehet gond, mert ha a jármű nem válik mozgásképtelenné és mondjuk nem nagy a kár, akkor nem várható el a jármű tulajdonosától, hogy indokolatlanul nagy bevételkiesés érje addig, amíg az adatmentés idejére a jármű kiesik a fuvarozásból. Ugyanakkor a rendőrség számára törvényi előírás, hogy az összes adatot gyűjtse össze, ami a bizonyításhoz szükséges, így egyértelmű, hogy mérlegelés nélkül gondoskodni kell az adatmentésről. Ezek az adatok pedig rendelkezésre állnak, csak hozzá kell tudni férni. Az *ábrán* egy frontális balesetben részes járműszerelvény sebességváltozását követhetjük nyomon. Látható, hogy a jármű sebessége milyen drasztikus mértékben csökkent nullára.



Lementett adatok a balesetelemzésben

Sok esetben egy egyszerűnek tűnő elsőbbségadás elmulasztásából származó baleset is fejtörést okozhat a nyomozó hatóságnak és a szakértőnek, nem beszélve a bíróról, aki egy-egy nehezen ellenőrizhető védekezés esetén sokáig tárgyal ügyeket. Abban az esetben viszont, ha legalább az egyik részes jármű mozgása szinte másodpercre pontosan visszakövethető, akkor már a valószínűség határánál jóval feljebb, akár a bizonyosság szintjéig is emelhető szakértői megállapítást lehet tenni. Mit is érthetünk ezen?

A példaként felhozható baleseti szituáció nagyon sokféle lehet, ezért a sok lehetőség közül nézzünk egy olyat, ami érthetőbbé teszi a digitális tachográf adatainak fontosságát. A kicsit sarkított és lényegre törő tényállás szerint a gyanúsított az általa vezetett járműszerelvényvel az elsőbbségadás kötelező jelzőtábla ellenére balra kanyarodási manőverbe kezdett, és nem adta meg az elhaladási elsőbbséget a balról érkező sértett által vezetett motorkerékpárnak, amelynek vezetője az ütközés elkerülése érdekében fékezett, motorját eldöntötte, és a járműszerelvénynek csúszott.

A baleset a klasszikus értelemben vett elsőbbség meg nem adásából alakult ki. A motoros közlekedik a védett útvonalon, ami jobbra ível, ez a tehergépkocsi-vezetőre nézve előnytelen, mert korlátozott az útszakasz beláthatósága.

Egy ilyen egyszerűnek tűnő baleset is válhat bonyolulttá, ha már a helyszínen nem tisztázódnak bizonyos körülmények. Az első és legfontosabb, hogy a helyszínelőnek tisztáznia kell, volt-e a balesetkor bármilyen észlelést akadályozó tényező. Itt általában nemcsak arra kell gondolni, hogy az út szé-

lén volt-e parkoló gépkocsi, amely a belátható útszakasz hosszát csökkentette, hanem a parkoló autó egész pontosan hol helyezkedett el és mekkora felépítménye volt. Tisztázandó az is, hogy a nap melyik irányból sütött, és természetesen a balesetes járműből fényképfelvételt kell készíteni, annak érzékeltetésére, hogy meddig láthatott el a vezető, és mi az, amit észlelhet az adott körülmények között.

Esetünkben nincs parkoló jármű az út szélén, az észlelést csupán az útszakasz geometriai jellemzői korlátozzák. A sértett haladási irányából *60 km/h* sebességkorlátozás, *veszélyes útkanyarulatra*, valamint *betorkolló útra* figyelmeztető tábla van kihelyezve. A szemlebizottság és a szakértő számára is valószínűsíthető tény volt, hogy a balesettel ok-okozati összefüggésbe hozható KRESZ-szabály-szegés az elsőbbség meg nem adása lehetett. A tehergépkocsi-vezető védekezésében előadta, hogy a balról érkező motorkerékpár nagy sebességgel közlekedett, és amikor észlelte, azonnal állóra fékezte a járművet, és a már éppen megálló járműszerelvénynek ütközött a motoros. Álláspontja szerint a balra kanyarodási manőver megkezdésének pillanatában még nem volt látható a motoros, és amikor a sáv közepén járt, észlelte a járművet és állóra is fékezte. Az ütközés pedig azért következett be, mert a motorkerékpáros helytelenül mérte fel a helyzetet és fékezéskor indokolatlanul döntötte el a motorját. A baleset egyébiránt elkerülhető lett volna lassítással és balra kormányzással.

Az egyértelmű baleseti szituáció az elmondottak alapján nyilvánvalóan azt sugallja, hogy a motorosnak sértetti közrehatása van a balesetben és az akár olyan mértékű is lehet, hogy a tehergépkocsi-vezető elleni eljárás megszüntetésére is sor kerülhet. A gyanúsított védekezését tehát ellenőrizni, alátámasztani, vagy cáfolni kell műszaki szakértői eszközökkel. Külterületen történt eseményről lévén szó, kívülálló tanú nincs, aki megerősítené a gyanúsított elmondását, a motorkerékpár vezetője pedig nem tud nyilatkozni, így a balesetelemzés során az egyik bizonytalan változó az, hogy egészen pontosan mennyi ideig tartott, amíg a járműszerelvény eljutott az ütközés helyéig. További hibaszázalék a motorkerékpár sebessége. Műszaki szakértői eszközökkel körülbelül meg lehet mondani, hogy az ütközés előtt mekkora sebességgel haladt a motorkerékpár, de itt is a szempontjából kedvezőbb értéket kell figyelembe venni.

Az eljárás biztos megszüntetését vonja maga után, ha beigazolódik, hogy a motorkerékpár vezetője olyan mértékben túllépte az adott útszakaszra megengedett legnagyobb sebességhatárt, hogy a tehergépkocsi vezetője szempontjából a balra kanyarodási manőver megkezdésének pillanatában még

nem volt észlelhető pozícióban, és esélye sem lett volna megadni az elsőbbséget. A helyzetet tovább ronthatja egy olyan körülmény is, ha a teherautó olyan sok időt töltött el a motoros haladási szelvényében felismerhető veszélyhelyzetben, hogy lehetősége lett volna a cselekvésre és a baleset elkerülésére. Ez akkor sem lenne kedvező a sértett szempontjából, ha mondjuk a teherautó sofőrje észlelte őt, de rosszul mérte fel a köztük lévő távolságot, és a tényleges haladási sebesség féktávolságán belül, de a megengedett haladási sebesség féktávolságán kívül kezdte meg a balra kanyarodási manővert. Tehát sok-sok körülmény és olyan változó van, ami befolyásolhatja az eljárás kimenetelét és a sértetti közrehatás mértékét.

Ebben a helyzetben van nagy segítségünkre a digitális tachográf, a negyed másodpercenként rögzített adatokból egész pontosan meg lehet állapítani, hogy a balra kanyarodás megkezdése után hány másodpercig végzett mozgást a jármű, és mennyi idő alatt fékeződött le álló helyzetbe. Ez támpontot nyújt a másik jármű mozgásának vizsgálatához, hiszen így megállapítható, hogy az okozó az ütközés pillanatáig mennyi időt töltött a védett úton közlekedő motoros haladási szelvényében, ehhez képest pedig a vétlen jármű honnan észlelhette a veszélyhelyzetet, azaz milyen távolságból, és ez a távolság a tényleges haladási és az adott útszakaszra megengedett haladási sebesség tekintetében féktávolságon belül vagy kívül volt-e. A menetíró készülékből kinyert és az út geometriai adatai alapján ellenőrizhetővé válik, hogy a védekezés kellően megalapozott-e, vagy sem. Ez a kérdéskör nemcsak ebben az esetben, hanem minden balesetnél használható. Azzal, hogy negyed másodpercre pontosan lekövethető a teherautó mozgása, nemcsak a baleset bekövetkezésének pillanatában az ütközési sebesség mértékét tudhatjuk meg, hanem az azt megelőző sebességváltozásokat, valamint következtetések vonhatók le a veszélyhelyzeti pozícióban eltöltött időre is. Ezáltal minden járművezető esetleges késedelmére, vagy éppen a baleset elhárítása érdekében végzett fékezés intenzitására, tehát a lassulás mértékére is választ kapunk. Azt is megtudhatjuk, hogy az adott veszélyhelyzeti folyamat kialakulása mennyi időt vett igénybe, például egy kanyarodási manőver időtartama, vagy végzett-e valamilyen szokatlan tevékenységet a vezető, például a veszélyhelyzet észlelésének pillanatában nem a fékre, hanem a gázra lépett.

A lementett adatokból egyértelművé válhat, hogy a példánkban a tehergépkocsi-vezető hirtelen kezdte meg a kanyarodást, intenzív gyorsítással, így a motoros esetleges közrehatását ki lehet zárni. A lementett fordulatszámprofilból pedig kizárhatjuk egy esetleges műszaki hiba lehetőségét is, mivel ha a

vezető arra hivatkozna, hogy felakadt a gázpedál, akkor a fordulatszám adatai ezt egyértelműen cáfolni tudják.

Az előbbieken alapján láthatjuk, hogy az elektronikus menetiró készülék milyen sokoldalúan szolgáltat információt. A probléma viszont azzal van, hogy ezek az adatok szinte csak abban az esetben állnak rendelkezésre, ha azok lementéséről a nyomozó hatóság gondoskodik. Az adatok lementése nem egyszerű, ahogyan azt már említettem. Ennek a problémának a megoldása kiemelt feladat. A digitális tachográf korunk első, a civil szférában kötelezően alkalmazott „feketedoboz”, amely jelen van a közúti közlekedésben.

Irányvonalak

A digitális tachográfok már minden teherautóban megtalálhatók, és nem elképzelhetetlen, hogy hamarosan lesznek megszerezhető adatok a személyautók komputeréből is. A most gyártott járművek többségében a gyártó által fejlesztett fedélzeti számítógép van. A fejlesztések annyira eltérnek, hogy a szakembereknek majdnem minden autómárkára külön szaktudásra van szükségük. A jelenleg gyártott gépkocsikban minden az elektronikán alapul, a szervokormány, a fék és a gázadás is. Éppen ezért, ha a gyártó akarná, a gépkocsi összes elektromos jelét tárolhatná a fedélzeti számítógép. Pontosan meghatározható lenne, hogy mikor, milyen intenzitással és meddig nyomta valaki a féket a baleset előtt, vagy éppen a járművezető hány fokkal mozdította jobbra vagy balra a kormányt. Ezeket a jeleket a mostani kocsik nem tárolják, ilyen paraméterekkel ellátni a járműveket nem kötelező és nagyrészt nem is kerül rá sor. Bár ezek az adatok nagyban megkönnyítenék az igazságszolgáltatás munkáját, a jogszabályi környezet jelenlegi állása miatt mégsem állhatnak rendelkezésre. Ettől függetlenül több olyan lehetőséget ki lehet használni, ami később segítheti a hatóságok munkáját. Például több autómárka fedélzeti számítógépe rögzít olyan szervizadatokat, amelyekből megtudhatjuk, hogy a baleset előtt működött-e a jármű valamely világítóberendezése vagy sem. Ezt egy laptop és egy szervizszoftver segítségével gyorsan kideríthetjük, megspórolva a drága fizikus szakértőt, aki az izzószál szakadásának vizsgálatával ugyanarra az eredményre jutna.

Tehát a mai technológia alkalmas arra, hogy tizedmásodperc pontossággal, tökéletesen visszakövethető legyen egy balesetben részes jármű mozgása, de a technikai háttér egyelőre nem áll rendelkezésre a kocsikban, bár a balesetiadat-rögzítésre lappangó igény mutatkozott az utóbbi években. Ezt

bizonyítja az is, hogy sok járműbe szerelnek a tulajdonosaik különféle kamerákat, aminek egyértelmű célja a bizonyítás. Ezek korábban elképzelhetetlenek voltak egy helyszíneléskor. Ma már viszont könnyen előfordulhat, hogy olyan járművet kell helyszínelni, amelynek fedélzeti kamerája mindent rögzített. A balesetiadat-rögzítők fejlesztésére is sor került, így kaphatók olyan adatrögzítők, amelyek típustól függetlenül bármely járműbe beszerelhetők. Ezek a szerkezetek a sebességadatokon kívül az oldalirányú elmozdulásokat is tudják rögzíteni. A balesetiadat-rögzítők meglehetősen drágák, így az emberek inkább olcsóbb, egyszerűen beszerelhető és kezelhető kamerát telepítenek az autójukba. Emiatt a balesetiadat-rögzítők fejlesztése megállt, és nem válik elterjedté a piacon. A forgalomfigyelő kamerákból viszont egyre több van, és az ennél szélesebb körű adatokat szolgáltató balesetiadat-rögzítőkre mindaddig nem is lesz igény, amíg a közlekedők tökéletesen megfelelőnek tartják bizonyításhoz a videofelvételt.

Németországban a mentő-, a rendőr- és a tűzoltóautók már évek óta balesetiadat-rögzítővel felszereltek. Erre az a magyarázat, hogy az a jármű, amely megkülönböztető jelzéssel közlekedik, többletveszélyforrás a közlekedésben, így nemcsak a civilek, de az adott hatóság számára is fontos, hogy egy esetleg bekövetkező balesetnél visszakövethető legyen a gépkocsivezető tevékenysége. A növekvő felelősség a személyszállításban, illetve az áruszállításban is megjelent. A cégeknél és az állami szerveknél megjelentek a járműkövető rendszerek, aminek elterjedtsége főként a nagy fejlődésen áteső GPS-technológiának köszönhető.

Láthatjuk, hogy a technika nagyon sok lehetőséget nyújt nekünk az adatgyűjtésre, és nagyon sok bizonyító erejű adatot is. A nem túl távoli jövőben nem elképzelhetetlen, hogy minden jármű komplett hardverré válik, amelyhez kedvünk szerint letölthetünk majd olyan alkalmazásokat, amelyek lehetővé teszik, hogy járművünk adatot rögzítsen, vagy alkalmas legyen arra, hogy nyomon kövessük, ha kölcsönadtuk másnak. Szervizszoftverrel otthon is ellenőrizhetjük majd az autónk állapotát, vagy kapcsolatot létesíthetünk a szerviz munkatársaival a jármű fedélzeti számítógépén keresztül. Erre utaló irányvonal egyes országokban már megfigyelhető. Az Egyesült Államokban létező szolgáltatás a gépkocsival összeköttetésben lévő diszpécser. Minden technikai fejlődés pluszadat, amely tovább szélesíti a nyomozó hatóság lehetőségeit.