

JOGI FÓRUM PUBLIKÁCIÓ

A közlekedési bűncselekmények sajátosságai I.

Szerző:

dr. Kállai Kitti

Nagykáta, 2020. július 08.

I. Bevezető gondolatok

Akár fél másodpercen is múlhat egy ütközés, egy anyagi káros baleset vagy éppen egy emberélet. Elég egy pillanatnyi figyelemkihagyás, és máris a vádlottak padján, vagy éppen a kórházban találhatjuk magunkat. A közlekedési bűncselekmények mindenkit érintenek, akár gyalogosként, akár sofőrként vagy éppen utasként veszünk részt a forgalomban.

A tanulmány megírását éppen a fenti gondolat motiválta, hiszen valóban akár egy fél másodpercen, egy pillanatnyi figyelmetlenségen múlhat, hogy az ember egy büntetőeljárás résztvevőjévé válik. A dolgozat célja a jelenleg hatályos a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény (a továbbiakban: Btk.) XXII. fejezetében található közlekedési bűncselekményeknek a bemutatása. Tekintettel a téma igen jelentős terjedelmére, jelen tanulmányban a közlekedési bűncselekményeknek csak egy része kerül bemutatásra, és egy külön tanulmány keretében belül pedig a járművezetés ittas állapotban, járművezetés bódult állapotban és a járművezetés tiltott átengedése.

Szintén tekintettel a téma igen jelentős terjedelmére, a tanulmány a jelenleg hatályos szabályozásnak a rövid bemutatása után az egyes közlekedési bűncselekmények releváns és ezen túlmenően speciális, jogalkalmazói szempontból érdekes sajátosságait emeli ki, és mutatja be a kapcsolódó releváns bírói döntésekkel színesítve.

II. A közlekedési büntetőjog története és a jelenleg hatályos szabályozás

A modern élet egyik különösen nagy kockázattal járó és komoly veszélyforrást jelentő területe a közlekedés. Éppen emiatt és ennek megfelelően ma már természetes, hogy a különböző államok büntetőjogi eszközökkel is törekednek a kockázatok csökkentésére, a közlekedés biztonságának garantálására és az előzőek révén a közlekedő emberek életének, testi épségének védelmére. A

motorizáció fejlődésének hatására fokozatosan alakult ki a közlekedési viszonyokra vonatkozó, viszonylagos önállósággal rendelkező büntetőjogi szabályrendszer. Így történt ez hazánkban is.¹

A Csemegi-kódex² még csupán a vasúti és hajóközlekedés biztonságára vonatkozóan tartalmazott kifejezetten közlekedéssel összefüggő tényállásokat (XXXIX. fejezetében.) A gépkocsi megjelenése és egyre nagyobb terjedése nyomán pedig a Kúria 1926-ban a gondatlanságból elkövetett emberölés speciális alakzatának, az ún. ipari culpának az alkalmazhatóságát kiterjesztette a gépkocsivezető gondatlanságára. A hazai büntetőjogi szabályozás megteremtése szempontjából az első állomásnak a Csemegi Kódex III. Büntető novellája (1948. évi XLVIII. törvény) tekinthető, mely gyökeres változást hozott a közlekedési büntetőjog szabályozásának területén. A Novella volt az első olyan jogszabály, amely kifejezetten a közlekedés veszélyeztetése címén rendelte büntetni a szárazföldi, a vízi és a vasúti közforgalmú közlekedés biztonságát szándékosan megzavaró és ezzel veszélyt előidéző cselekményeket és önálló bűncselekmény lett a baleset áldozatának cserbenhagyása. A Novella vezette be továbbá azt a megoldást, amely szerint a járművezetésre vonatkozó szabályok foglalkozási szabályoknak minősülnek. Ennek következtében „közlekedési bűncselekmény” esetén a járművezetőt foglalkozás szabályainak megszegése miatt vonták felelősségre, hacsak cselekménye nem minősült közlekedési veszélyeztetésnek.³

A II. világháborút követően a büntetőjog teljes anyagát felölelő új büntető kódex megalkotására az 1961. évi V. törvénnyel⁴ került sor. Az 1961. évi Btk. az előzőekhez képest csupán annyi újdonságot hozott, hogy önálló bűncselekményként szerepelt az ittas járművezetés a kódexben.⁵

Fontos állomást jelentett a közlekedési büntetőjog történetében az 1961. évi V. törvényt módosító és egyben kiegészítő 1971. évi 28. törvényerejű rendelet, mivel a közúti közlekedésben elkövethető deliktumok tényállásait kiemelte a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés keretéből és egységes közlekedési bűncselekményi tényállásokat alkotott, azonban még mindig nem önálló cím alatt, vagy fejezetben, hanem a közbiztonság és a közrend elleni bűncselekmények fejezetén

¹ FEHÉR Lenke - HORVÁTH Tibor - LÉVAY Miklós: *Magyar Büntetőjog Különös rész.* 1. kötet. Budapest, KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft. 2005. 173.o.

² Az első magyar büntető törvénykönyv az 1878. évi V. törvénycikk

³ Fehér Lenke - Horváth Tibor - Lévy Miklós (2005) i.m. 173.o.

⁴ Magyar Népköztársaság Büntető Törvénykönyvéről szóló 1961. évi V. törvény.

⁵ FEHÉR Lenke - HORVÁTH Tibor - LÉVAY Miklós (2005) i.m. 173.o.

belül.⁶ Valamint azért is bír kiemelt jelentőséggel a 1971. évi 28. törvényerejű rendelet, mert önálló szankciónemmé tette a járművezetéstől eltiltást.⁷

Itt fontos megemlíteni azon lényeges jogszabály elfogadását, mely a közúti közlekedés általános és különös szabályairól rendelkezik, azaz a KRESZ-t. (1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet).

Az 1978. évi IV. törvény és a hatályos 2012. évi C. törvény is a közlekedési bűncselekményeket kivette a közbiztonság és közrend elleni bűncselekményeket magába foglaló fejezetből, és a kettős (komplex) jogi tárgyra figyelemmel már külön fejezetben, önállóan szabályozta azokat. Az e körben megvalósított - szándékos jellegű - cselekmények az élet és testi épség veszélyeztetésén túlmenően immár egy további igen jelentős társadalmi követelmény - a közlekedés biztonságához fűződő érdek - sérelmével is járnak. Ez a megoldás - a többi bűncselekményektől eltérő számos speciális vonásra tekintettel - a közlekedési bűncselekmények viszonylagos önállóságát is jelzi, amely ugyanakkor nem jelenti az önálló közlekedési büntetőjog kialakítását.⁸

A 2013. július 1. napjával hatályba lépett és jelenleg is hatályos büntetőjogi kódex pedig már az elmúlt harminc évben, a korábbi büntető törvény hatályba lépése óta átalakult bűnözési formákat is figyelembe veszi. A hatályos Btk. egyes bűncselekmények vonatkozásában súlyosabb büntetéseket alkalmaz a korábbi törvénykönyvnél. A közúti veszélyeztetés tényállását kiegészítette, így lehetőség nyílt arra, hogy a gyakorlatban gyakran megvalósuló közúti veszélyeztetés személyi sérüléssel nem járó alapesete közforgalom elől el nem zárt magánúton (pl. hipermarketek, illetve benzinkutak parkolójában és szervizútján) is elkövethető. A korábbi 1978. évi IV. törvény szabályozásával ellentétben a járművezetés bódult állapotban önálló tényállássá vált. A járművezetés ittas állapotban tényállás vonatkozásában a jogalkotó a törvényi tényállásából kiemelte a befolyásoltság fogalmát, és helyette az ittas állapot tényállási elemet vezette be.⁹ További újításként a jogalkotó a közlekedési bűncselekmények fejezet értelmező rendelkezései között¹⁰ meghatározta az ittas állapot fogalmát. Valamint a büntető kódex az ittas járművezetés és a járművezetéstől eltiltás,

⁶ KERESZTY Béla: *A magyar közlekedési büntetőjog kézikönyve*. Budapest, KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft. 2005. 17.o.

⁷ AMBRUS István: Az önvezető járművek várható hatása a közlekedési bűncselekményekre. *Ügyészek Lapja* 2018/6. 7.o.

⁸ DR. KENESE Attila: Az elsőbbségi jog megsértésével okozott balesetek büntetőjogi következményei https://www.jogiforum.hu/files/publikaciok/kenese_attila_elsobbsegi_jog_megsertese%5bjogi_forum%5d.pdf

⁹ Btk. 236.§ (1) bekezdése

¹⁰ Btk. 240. § (3) bekezdése

mint szankció kifejezett összekapcsolását is megteremtette meg, a Btk. hatálybalépése előtt áttételes volt ez a kapcsolat.

A közlekedési büntetőjog kapcsán mindenképpen meg kell említeni, hogy a közlekedési bűncselekmények törvényi tényállásai ún. keretrendelkezések, amelyeket alacsonyabb szintű szabályok töltenek ki tartalommal.¹¹ Vagyis a Btk. Különös Részében foglalt törvényi tényállást valamely más jogágazathoz tartozó jogszabály tölti ki tartalommal. Ilyen például a vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetése büntette [Btk. 233. §], a közúti veszélyeztetés büntette [Btk. 234. §] vagy a közúti baleset okozásának vétsége [Btk. 235. §], mely utóbbi törvényi tényállást a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet, azaz a KRESZ tölt ki tartalommal.

III. Az egyes közlekedési bűncselekmények

A közlekedési bűncselekményeknek a jelenleg hatályos Btk. XXII. önálló fejezetében való elhelyezését - a korábbi, 1978. évi IV. törvényben foglaltakhoz hasonlóan - e bűncselekmények komplex jogtárgya (elsődlegesen a közlekedés biztonsága, másodlagosan pedig a közlekedésben részt vevő személyek életének, testi épségének és egészségének a védelme), valamint a közlekedési bűncselekmények fejlődéstörténetében, fogalomrendszerében és dogmatikájában rejlő sajátosságok teszik indokolttá.¹²

Ezen fejezet alá tartozó bűncselekmények:

- a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény [Btk. 232.§],
- vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetése [Btk. 233.§],
- közúti veszélyeztetés [Btk. 234.§],
- közúti baleset okozása [Btk. 235.§],
- járművezetés ittas állapotban [Btk. 236.§],
- járművezetés bódult állapotban [Btk. 237.§],
- járművezetés tiltott átengedése [Btk. 238.§],

¹¹ 6/1998. Büntető jogegységi határozat

¹² 2012. évi C. törvény indokolása

- cserbenhagyás [Btk. 239.§],
- jogellenesen átalakított személyszállítást végző jármű vezetése [Btk. 239/A.§]¹³.

A tanulmány a közlekedési bűncselekmények - tekintettel a téma jelentős terjedelmére -, azok sajátosságainak a bemutatására törekszik. Az egyes bűncselekmények - gyakoriságuk, jogalkalmazói szempontból speciálisabb szabályai miatt - bővebben, több részletszabállyal kerülnek ismertetésre, és egyesek pedig csak a lényegi vonásaikat illetően.

Az egyes közlekedési bűncselekmények bemutatása során főbb szempontok pedig az alábbiak: Kik lehetnek az elkövetők? Miben merül ki az elkövetési magatartás? Ki a passzív alany? Milyen változást hozott a jelenleg hatályos büntető kódex az adott bűncselekmény szabályozása kapcsán a korábbi szabályozáshoz képest? Szeretném kihangsúlyozni, hogy a dolgozat tárgyát a közlekedési bűncselekményekre, azok sajátosságaira vonatkozó büntető anyagi jogi szabályok képezik. Mindamellett a dolgozat törekszik az adott bűncselekményekhez kapcsolódó jelentősebb bírói döntések ismertetésére is.

1. A közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény

A jelenleg hatályos büntető kódex rendelkezése értelmében, „aki közlekedési útvonal, jármű, üzemi berendezés vagy ezek tartozéka megrongálásával vagy megsemmisítésével, akadály létesítésével, közlekedési jelzés eltávolításával vagy megváltoztatásával, megtévesztő jelzéssel, közlekedő jármű vezetője ellen erőszak vagy fenyegetés alkalmazásával vagy más hasonló módon más vagy mások életét vagy testi épségét veszélyeztetni bűntett miatt büntetendő”.¹⁴

A hatályos büntető törvény kapcsán a limitált veszélyeztetési szándékkal - a lex specialis elvéből kiindulva - csak az adott közlekedési ágazat szempontjából kívülálló, *extraneus* személy által elkövethető cselekménynél a jogalkotó a védett jogi tárgy vonatkozásában eszközölt módosítást. A

¹³ A tényállás 2018. augusztus 7-től hatályos, azt a 2018. évi XLIII. törvény 1. §-a iktatta a Btk.-ba.

¹⁴ Btk. 232. § (1) bekezdése

korábbi szabályozás által védett jogi tárgyként kezelt közlekedés biztonságával szemben a jelenlegi büntető törvény más vagy mások életét vagy testi épségét részesíti törvényi védelemben.¹⁵

A bűncselekmény alanya (tettese) tehát speciális, ugyanis kizárólag olyan személy lehet, akire nem vonatkoznak az általa elkövetett bűncselekménnyel érintett közlekedési ágazat szabályai, így az adott szabályok hatálya alatt nem álló (extraneus) személy.¹⁶ Erre tipikus példaként említendő, amikor a gépkocsivezető a fénysorompó piros (tilos) jelzése ellenére gépkocsijával behajt a járművel a vasúti átjáróba, és ezzel a közlekedő vasúti szerelvényen tartózkodó személyek életét, testi épségét veszélyezteti. A gépkocsivezető bár a közúti közlekedési szabályok hatálya alatt áll, ám a vasúti ágazati közlekedési szabályok rá nem tartalmazznak rendelkezést, így a vasúti közlekedési szabályok hatályán kívüli.

A törvényi tényállás egyetlen passzív alanya a közlekedő jármű vezetője. A bűncselekménynek a jármű vezetője ellen erőszakkal vagy fenyegetés alkalmazásával megvalósított elkövetési fordulata csak akkor valósulhat meg, ha az erőszak vagy a fenyegetés a mozgásban levő, haladó jármű vezetője ellen irányul; a már mozgásban nem levő, álló jármű vezetőjével szemben, sértési szándékkal elkövetett erőszakos magatartás a közlekedés biztonságát objektíve nem veszélyezteti, ezért az ilyen cselekményt testi sértésként kell megítélni.¹⁷ A BH1993. 279. számon közzétett eseti döntés alapján a halált okozó, közlekedés biztonsága elleni büntettet valósítják meg a vádlottak, akik a lovas kocsit hajtó személytől a gyeplőt erőszakkal elragadva, az irányíthatatlanná vált lovas fogat megbillenése folytán olyan balesetet okoznak, amely a fogat hajtójának halálos kimenetelű sérülését eredményezi.

A bűncselekmény materiális, befejezetté az alapeseti eredmény megvalósulásával válik. Az eredmény olyan távoli veszélyhelyzet, amelyben a sérelem bekövetkezése valószínű, de nem zárható ki. A Kúria már több határozatában rámutatott arra, hogy megrongált, működésképtelenné vált jelzőrendszer esetén mindig megállapítható a veszély. A veszélyeztetési eredmény

¹⁵ LÁNCZI Rajmund János: A közlekedési bűncselekmények anyagi jogi szabályainak módosulása az új Btk.-ban, és az ebből eredő jogalkalmazási és jogértelmezési problémák. *Ügyészek Lapja* 2013/6. 94.o.

¹⁶ HORVÁTH Tibor - KERESZTY Béla - MARÁZ Vilmosné - NAGY Ferenc - VIDA Mihály: *A magyar büntetőjog különös része*. Budapest, Korona Kiadó, 1999. 221.o.

¹⁷ BH2001.210.

megvalósulásához nem szükséges sem a veszélyhelyzet közvetlen volta, sem a baleset bekövetkezése, hanem elegendő ezek bekövetkezésének reális lehetősége.¹⁸

A büntető törvény - az 1978. évi IV. törvényben foglalt tényállással azonosan - a bűncselekménynek mind a szándékos, mind a gondatlan elkövetését¹⁹ büntetni rendeli.

A közlekedés biztonsága elleni büntett úgynevezett *limitált (körülhatárolt) veszélyeztetési szándékú* bűncselekmény. A büntetti alakzatát kizárólag limitált veszélyeztetési szándékkal lehet elkövetni, a veszélyhelyzeten túli, további sértő eredményekre a tettesnek csak a gondatlansága terjedhet ki, ugyanis amennyiben az elkövetőnek a veszélyhelyzet okozásán túlmenő káros eredményre is kiterjed a szándéka, úgy a ténylegesen létrejött eredményhez képest kell cselekményét minősíteni, mert ilyen esetben már nem veszélyeztető, hanem materiális sértő bűncselekmény valósul meg.²⁰

Minősítő körülményeket tekintve tömegszerencsétlenségen legalább egy személy súlyos és további másik kilenc személy legalább könnyű (nyolc napon belüli büntetőjogi gyógytartamú) sérülését, halálos tömegszerencsétlenségen pedig legalább egy személy halálos és további másik kilenc személy legalább könnyű sérülését értjük.²¹

A tettes által megvalósított több olyan elkövetési magatartás, amely ugyanazt az alapeseti (távoli) veszélyhelyzetet eredményezi, természetes egységet képez. A több személy (más vagy mások) életének, testi épségének veszélyeztetése szintén egységként értékelendő. A bűncselekmény rendbeliségét a tettes által kifejtett elkövetési magatartással okozati összefüggésben kialakult veszélyhelyzetek száma határozza meg.²²

¹⁸ EBH2008.1857.

¹⁹ Btk. 232. § (4) bekezdése

²⁰ 41/2007. BK vélemény

²¹ A kiforrott bírói gyakorlat alapján a tömegszerencsétlenség és a halálos tömegszerencsétlenség fogalmát a 60/2010. (OT 34.) ORFK utasítás 2. pont e) és f) alpontja iktatta jogi normába.

²² Polt Péter: *Új Btk. Kommentár 4. Kötet, Különös rész.* Budapest, Nemzeti Közszeresztési és Tankönyv Kiadó, 2013. 155.o.

2. Vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetése²³

A bűncselekmény elkövetési magatartása a vasúti, a légi vagy a vízi közlekedés szabályainak megszegése. A deliktum keretdiszpozíció, az egyes ágazatok közlekedési szabályait a rájuk vonatkozó törvények, más jogszabályok, valamint a vasúti, légi vagy vízi közlekedés szervezésére, irányítására és biztonságos lebonyolítására vonatkozó egyéb forgalmi normák, szabályzatok tartalmazzák, így erre tekintettel e normák azok, amelyek az elkövetési magatartás vonatkozásában a törvényi tényállás kereteit tartalommal kitöltik. A tényállás alkalmazása szempontjából a legfontosabb ágazati normák: a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény, az F1, F2, E1 és E2 számú vasúti utasítások; a légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény, a polgári légi jármű üzemben tartásának szakmai feltételeiről és engedélyezési eljárásáról szóló 20/2002. (III. 30.) KöViM rendelet; a vízi közlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény, a vízi személyszállítás feltételeiről szóló 261/2008. (XI. 3.) Korm. rendelet.²⁴

Az elkövetési magatartás (az ágazati közlekedési forgalmi szabályok megszegése) mind tevéssel, mind mulasztással megvalósítható, a tényállás megállapíthatósága szempontjából annak van jelentősége, hogy a tettes szabályszegése és a bekövetkező - alapeseti veszélyeztető - eredmény között okozati összefüggés álljon fenn.²⁵ A bírói gyakorlat tényállásszerű elkövetési magatartásként értékeli többek között a mozdonyvezető által előidézett sebességtúllépést, amely miatt a vasúti kocsi kisiklott (BH1983.310.).

A bűncselekmény alanya speciális, mert kizárólag a bűncselekménnyel érintett közlekedési ágazat szabályainak hatálya alatt álló, a közlekedésben részt vevő vasúti, légi vagy vízi járművet vezető, irányító személy követheti el a rá vonatkozó forgalmi szabályok akár szándékos, akár gondatlanságból fakadó megszegésével. A közlekedő jármű vezetését és irányítását a tényállás alkalmazása szempontjából kiterjesztően kell érteni, ugyanis a vasúti járműszerelvény balesetmentes, biztonságos és menetrendszerű továbbításában a mozdonyvezetőn vagy egyéb vasúti járművezetőn kívül a vezető jegyvizsgáló, a forgalmi szolgálattevő, valamint más vasúti alkalmazottak is a rájuk irányadó vasúti forgalmi szabályok szerint részt vesznek. Ugyanez

²³ Btk. 233. § (1) bekezdése értelmében, aki a vasúti, a légi vagy a vízi közlekedés szabályainak megszegésével más vagy mások életét vagy testi épségét veszélyezteteti, büntetett miatt három évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

²⁴ 2012. évi C. törvény indokolása

²⁵ 2012. évi C. törvény indokolása

mondható el a légi jármű parancsnokán kívül a légi jármű személyzete és a földi irányító személyzet, továbbá a vízi közlekedési ágazatban dolgozó személyek vonatkozásában is.²⁶ Megjegyzésre érdemes, hogy ennek a bűncselekménynek utas nem lehet alanya, mert az utasokra vonatkozó szabályok a törvény értelmező rendelkezése alapján - e tényállás alkalmazásakor - nem tekinthetők közlekedési szabálynak.²⁷

A minősített esetek megállapíthatóságához az elkövetési magatartásnak természetesen az alapeseti veszélyeztető eredményen túl a további testi sértő eredménnyel is okozati összefüggésben kell állnia.

Ezen bűncselekmény kapcsán meg kell említeni a közelmúltból a Hableány katasztrófáját, mely ügyben azóta már vádemelésre került sor az ukrán kapitánnyal szemben halálos tömegszerencsétlenséget eredményező vízi közlekedés gondatlan veszélyeztetésének vétsége és 35 rendbeli segítségnyújtás elmulasztásának büntette miatt²⁸. Az ügy jelenleg bírósági szakban van folyamatban.

3. Közúti veszélyeztetés

A jelenleg hatályos Btk. 234. § (1) bekezdése alapján, „aki a közúti közlekedés szabályainak megszegésével közúton vagy közforgalom előtt el nem zárt magánúton más vagy mások életét vagy testi épségét közvetlen veszélynek teszi ki, büntetett miatt három évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő”.

A jogalkotó az 1978. évi IV. törvényhez képest a jelenleg hatályos büntető törvényben módosította a közúti veszélyeztetés törvényi tényállását és az elkövetési helyek körét kibővítette a közforgalom előtt el nem zárt magánúton való elkövetéssel. Ezen kívül azonban a hatályos Btk. elődjével egyezően határozza meg az elkövetési magatartást: az elkövető egy a KRESZ-ben található szabály megszegése folytán más vagy mások életét közvetlenül fenyegető veszélyhelyzetet teremt.²⁹

²⁶ POLT Péter (2013) i.m. 157-158.o.

²⁷ Btk. 240.§ (2) bekezdése

²⁸ <http://ugyesszeg.hu/vademeles-a-hableany-ugyben-fotoval-es-videoval/>

²⁹ BENEI Dóra: Gondolatok az extrém gyorsjárat büntetőjogi értékeléséről. *Ügyészek Lapja* 2016/2. 26-27.o.

A bűncselekmény kerettényállás, melynek alanya - az eddig bemutatott közlekedési bűncselekményekhez hasonlóan - speciális, a közúti közlekedés szabályainak hatálya alatt álló személyek közül kizárólag a vezető lehet. Ugyanis a közúti közlekedésben résztvevők csak járművezetők, utasok, gyalogosok, illetve állatot hajtó (vezető) személyek lehetnek, ám a közúti veszélyeztetésnek utas és gyalogos nem lehet a tettese, mert az utasokra és a gyalogosokra vonatkozó szabályok a Btk. 240. § (2) bekezdése alapján - e tényállás alkalmazásakor - nem tekinthetők közlekedési szabálynak.³⁰ Közúti veszélyeztetés tettese járművezető és az állatot hajtó személy lehet.³¹

A közúti veszélyeztetésnek kizárólag szándékos bűnösségű, büntetési alakzata van.³² A bűncselekmény tettese által elkövetett szabályszegés kizárólag szándékos lehet, és a bűncselekmény alapeseti eredményére - más személy vagy személyek életének, testi épségének a közvetlen veszélyeztetésére - is legalább az eshetőleges szándéknak ki kell terjednie. A tettes akár egyenes, akár eshetőleges szándéka azonban nem terjedhet túl az alapeseti eredményen.³³

A bűncselekmény eredménye más vagy mások életének, testi épségének közvetlen veszélyeztetése. Közvetlen veszély a szabályszegő magatartás folytán a tényleges helyzetben külsőleg is felismerhető formában jelentkező és konkrét személyre vagy személyekre vonatkozó káros eredmény, az élet, testi épség sérelme reális és azonnal lehetséges bekövetkezésének veszélyét jelenti.³⁴ A limitált veszélyeztetési szándék kapcsán a 41/2007 BK. vélemény általi rendelkezések a közúti veszélyeztetés vonatkozásában is irányadóak, de mivel már a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény kapcsán bemutatásra került itt ettől most eltekintenek. A közúti közlekedési szabály megszegése és a közvetlen veszélyt eredményező helyzet között szükséges az okozati összefüggés fennállta (BH2004. 130.), hiszen ennek hiányában a bűncselekmény nem állapítható meg, a szabályszegő magatartásra figyelemmel csak közlekedési szabálysértés³⁵ valósul meg.

³⁰ POLT Péter (2013) i.m. 164.o.

³¹ BH2008. 294.

³² A közúti közlekedési szabályok megszegésével más vagy mások életének gondatlanságból való közvetlen veszélyeztetését a Szabs.tv. 2019. § (1) bekezdésének I. fordulata a közúti közlekedés rendjének megzavarása tényállásban szabálysértésként szabályozza.

³³ POLT Péter (2013) i.m. 168.o.

³⁴ HEGEDŰS István - JUHÁSZ Zsuzsanna - KARSAI Krisztina - KATONA Tibor - MEZŐLAKI Erik - SZOMORA Zsolt - TÖRŐ Sándor: *Kommentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez.*

³⁵ Szabs.tv. 224.§-a szerinti közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése

A gyakorlatban tipikusan előforduló eset, hogy a gépjárművezető úgy próbálja magát kimenteni a közúti ellenőrzés alól, hogy közben a vele szemben intézkedést fogatosító rendőrt veszélyezteti. A bíróság halmazatban állapítja meg a hivatalos személy elleni erőszakot és a közúti veszélyeztetést, abban az esetben, ha az elkövető a forgalomellenőrzés során őt megállítani akaró rendőrt a járművének felé történő irányításával közvetlen veszélybe hozza, úgy hajt felé, hogy a rendőr az elütést csak az árokba ugrással tudja elhárítani.³⁶

4. Közúti baleset okozása

A közúti baleset okozásának vétsége az ittas járművezetés vétsége mellett a második leggyakrabban előforduló közlekedési bűncselekmény,³⁷ melynek *kizárólag gondatlan bűnösségű vétségi alakzat* van.

A törvényi tényállás értelmében, aki a közúti közlekedés szabályainak megszegésével másnak vagy másoknak gondatlanságból súlyos testi sértést okoz, vétség miatt büntetendő.³⁸

A bűncselekmény *passzív alanya* a közúti jármű vezetőjén kívül a közúti balesetben legalább nyolc napon túli büntetőjogi gyógytartamú (súlyos) sérülést szenvedett személy lehet.³⁹

A bűncselekmény *elkövetési magatartása* a közúti közlekedés szabályainak⁴⁰ megszegése. Jelen bűncselekmény megállapíthatósága kapcsán is az elkövetési magatartásnak okozati összefüggésben kell állnia az eredménnyel. A szabályok ennél a tényállásnál is alapvetően a KRESZ rendelkezései, továbbá az azt kiegészítő és ahhoz kapcsolódó, a közlekedés biztonságát szolgáló jogi normák. A leggyakrabban elkövetett szabályszegések pedig: a megengedett sebesség túllépése, az elsőbbségadási kötelezettség elmulasztása, az irányváltoztatás, irányjelzés, az előzés, a bekanyarodás szabályainak megszegése, továbbá a követési távolságra vonatkozó rendelkezés be nem tartása. A Btk. 235. §-a keretdispozíciót tartalmazó tényállás. Ennek megfelelően a

³⁶ BH1993. 590.

³⁷ B/7481 a legfőbb ügyész országgyűlési beszámolója az ügyészség 2018. évi tevékenységéről alapján a regisztrált közlekedési bűncselekmények száma <http://ugyeszseg.hu/kozerdeku-adatok/orszaggyulesi-beszamolo/>

³⁸ Btk. 235. § (1) bekezdése.

³⁹ POLT Péter (2013) i.m. 173.o.

⁴⁰ BH1998. 467. A tényállás alkalmazásakor közlekedési szabály alatt a közúti közlekedés vezetőkire vonatkozó forgalmi szabályait kell érteni.

jogalkalmazás jogértelmező tevékenysége nem korlátozódik a Btk. szövegére, hanem kiterjed a keretet kitöltő, alapvetően az előzőleg hivatkozott és más KRESZ-rendelkezésekre, valamint egyéb, a közúti közlekedésre vonatkozó szabályokra, elvekre és fogalmakra.⁴¹

A bűncselekmény - alapeseti - *eredménye* a tettes személyétől eltérő más személynél vagy személyeknél súlyos testi sértés bekövetkezése. Amennyiben a terhelt a közúti közlekedési szabály megszegésével másnak vagy másoknak könnyű testi sértés okoz, úgy az elkövető cselekménye nem bűncselekmény, hanem a közúti közlekedés rendjének megzavarása szabálysértés⁴² elkövetéseként értékelhető. Az elkövető a közlekedési szabályt akár szándékosan, akár gondatlanul is megszegheti, de az eredményre kizárólag a gondatlansága terjedhet ki. A bűnösségi körülmények vizsgálatának értékelése során nyer jelentőséget a szabályszegés milyensége, hiszen a szándékos, durva szabályszegést súlyosító körülményként kell figyelembe venni.⁴³ Szintén a büntetés kiszabása körében értékelendő az úgynevezett sértetti közrehatás, amely a bekövetkezett eredmény okozatosságára nem hat ki, és bár nem oka a baleset bekövetkezésének, ám hatását tekintve közelebb visz a baleset bekövetkezéséhez, s enyhítő körülményként kell figyelembe venni⁴⁴ a büntetés kiszabása során. Gyakori közreható magatartás, hogy a gépkocsivezető vagy utasa nem kapcsolja be biztonsági övét.⁴⁵

Kiemelendő a jogalkalmazói gyakorlatból a közúti közlekedés szabályai szerint elsőbbségadásra kötelezett felelősségéről szóló 6/1998. *Büntető jogegységi határozat*, amelynek rendelkezései értelmében:

1. A közúti közlekedés szabályai szerint elsőbbségadásra kötelezett általában akkor is felelősséggel tartozik az elsőbbségadási szabályok megszegéséért, ha az elsőbbségre jogosult a megengedett sebességet túllépte. Kizárhatja a felelősségét, ha az elsőbbségadási kötelezettsége szempontjából jelentős körülményeket az elsőbbségre jogosult szabályszegése következtében nem észlelhetett, vagy e körülményekre nézve az elsőbbségre jogosult megtevesztette.

⁴¹ GÖRGÉNYI Ilona - GULA József - HORVÁTH Tibor - JACSÓ Judit - LÉVAY Miklós - SÁNTHA Ferenc - VÁRADI Erika: *Magyar büntetőjog különös rész*. Budapest, Complex Kiadó Kft. 2013. 265.o.

⁴² Szabs.tv. 219. § (1) bekezdésének II. fordulata

⁴³ 56. BK. vélemény III/6.

⁴⁴ 56. BK. vélemény III/4.

⁴⁵ EBH2009. 1945. Közúti baleset gondatlan okozásának vétsége miatt felel az elkövető abban az esetben is, ha a súlyos testi sérülés bekövetkezésében az is szerepet játszott, hogy a sérült személy nem kapcsolta be a biztonsági övet. Az irányadó bírói gyakorlat szerint a következményért - a közreható októl függetlenül - elsődlegesen mindig az okfolyamatot elindító szabálytalanság elkövetője felel.

2. Az elsőbbségre jogosult, aki a megengedett sebességet túllépte, az elsőbbségadási kötelezettség megszegésével összefüggő közúti balesetért ugyancsak felelősséggel tartozhat, kivéve, ha a baleset a jármű megengedett sebessége mellett is bekövetkezett volna.

A jogegységi határozat gyakorlati alkalmazásával kapcsolatban hangsúlyozandó, hogy a kialakított bírósági álláspont szerint a sebességtúllépéssel közlekedő elsőbbségre jogosult szabályszegő magatartása a baleset bekövetkezésével kapcsolatban egyrészt akkor nyerhet büntetőjogi értékelést, ha az elsőbbségre jogosult a megtévesztő magatartást tanúsította, így ha az elsőbbségadásra kötelezett a kötelezettsége szempontjából jelentős körülményeket épp az elsőbbségre jogosult szabályszegése következtében nem észlelhette. Másrészt akkor, ha az elsőbbségre jogosult a megengedett legnagyobb sebesség betartása esetén a balesetet lassító fékezéssel elkerülhette volna.⁴⁶

A közlekedési bűncselekmények - tipikus esetben a közúti baleset okozásának - vizsgálata, gyakorlata során megkerülhetetlen kérdés, hogy: Milyen fékezés várható el a baleset elhárítás körében?

A fékezés milyensége egyszerre műszaki és jogi fogalom is, tehát szakértői kompetencia, de bírói kompetencia is, mivel a fékezés milyenségének jogi relevanciája, jogi jellege is van. Megkülönböztetjük: 1.) hirtelen fékezést 2.) lassító fékezést 3.) vészfékezést.

1.) Hirtelen fékezés:

A jogi jellegre utal az is, hogy ez szerepel a KRESZ-ben. A KRESZ 1. számú függelék III/b. pontjában szereplő megfogalmazás szerint „azt a járművet, amelynek elsőbbsége van, az elsőbbségadásra kötelezett nem kényszerítheti haladási irányának vagy sebességének hirtelen megváltoztatására”. A sebesség „hirtelen megváltoztatása”, amelynek gyakorlati előfordulása szinte mindig a sebesség hirtelen csökkentése, a hirtelen fékezés, tehát jogszabályban szereplő fogalom, amelyet a jogalkalmazás során értelmezni kell.

2.) Lassító fékezés

⁴⁶ POLT Péter (2013) i.m. 181.o.

A lassító fékezés a lassítást célzó fékezés rövidített alakjaként értelmezhető. Ahogy a lassító fékezés az átlagos intenzitású fékezéstől „lefelé” tér el, úgy a hirtelen fékezés pedig felfelé. Hirtelen fékezésre főszabályként a közlekedés résztvevői nem kötelesek, csak a baleset-elhárítás körében. Mivel a megengedett sebességet túllépő jármű, amely az elsőbbségi jog jogosultja a baleset-elhárítással összefüggésben tehető csak felelőssé - ezt a kifejezést egyébként kifejezetten használja a 6/1998 BJE az utolsó bekezdésben, „csökkenti a baleset elhárításának lehetőségét” - e körben intenzív fékezésre is köteles.

3.) Vészfékezés, mint amelyre „senki” nem köteles.

Ennek magyarázata, hogy a fékezés intenzitása elérhet egy olyan fokot, amely esetben ez már magára a fékezőre, de a közlekedés többi résztvevője számára is reális, konkrét veszélyt jelent. A jármű kisodródásának, felborulásának, kontrolálhatatlan mozgásának a veszélye reális. Ezért nem kötelesek ilyen intenzitású fékezésre a közlekedés résztvevői még baleset elhárítás körében sem.⁴⁷

Közúti baleset gondatlan okozásának vétségében nem állapítható meg a jelentős sebességtúllépéssel haladó elsőbbségre jogosult büntetőjogi felelőssége, ha a súlyos testi sértést eredményező balesetet az elsőbbségadásra kötelezett közlekedési szabályszegő magatartása okozta és az elsőbbségre jogosult a megengedett sebesség felső határával történő haladás esetén is csak vészfékezéssel háríthatta volna el az ütközést.⁴⁸

A téma kapcsán szeretnék kicsit kitérni a megkülönböztető jelzést használó jármű vezetőjének a felelősségére és a Kúria ehhez kapcsolódó 2020-as döntésére. A KRESZ 49. § (2) bekezdése a közúti jelzések és az egyes közlekedési szabályok figyelmen kívül hagyását csak akkor teszi lehetővé a megkülönböztető fény- és hangjelzést együttesen használó jármű vezetőjének, ha a megkülönböztető fény- és hangjelzést együttesen használó jármű vezetője „magatartásával a közlekedés biztonságát, valamint a személyi és vagyonbiztonságot nem veszélyezteti, és meggyőződött arról, hogy a közlekedés többi résztvevője az akadálytalan továbbhaladást lehetővé tette”. A megkülönböztető fény- és hangjelzést együttesen használó jármű vezetője ennek megfelelően csak a jogszabályban előírt feltételek fennállása esetén élvez elsőbbséget. Akkor tehát, ha egyrésztől magatartásával a közlekedés biztonságát, valamint a személy- és

⁴⁷ Dr. Katona Sándor kúriai bíró Pázmány Péter Katolikus Egyetemen közlekedési szakjogász képzés keretében 2020. április 27-ei előadás anyagából

⁴⁸ BH2011.241.

vagyonbiztonságot nem veszélyezteti, és másrésről meggyőződött arról, hogy a közlekedés többi résztvevője az akadálytalan továbbhaladást lehetővé tette. A Kúria döntésében kimondta, hogy a kiemelt veszélyességű helyeken - útkereszteződések, gyalogosok elsőbbségi helyei - a megkülönböztető jelzést használó jármű vezetőjétől is elvárás az, hogy olyan sebességgel közlekedjen, hogy a baleseti veszélyhelyzet lehetőségét átlássa, és részéről az elhárítható legyen.⁴⁹

A deliktum rendbeliségét az elkövető által kifejtett elkövetési magatartással okozati összefüggésben bekövetkezett balesetek száma határozza meg.⁵⁰

5. Cserbenhagyás

A cserbenhagyás bármely közlekedési ágazatban megvalósulhat, míg a légi és vasúti közlekedésben elenyésző számú, és a vízi közlekedésben sem jelentős mennyiségű esetben, addig a közúti közlekedésben fordul elő a leggyakrabban, ezzel kapcsolatos a közúti járművezetőket terhelő kötelezettséget a KRESZ⁵¹ is megfogalmaz.⁵²

A cserbenhagyás kapcsán gyakran merül fel kérdésként, hogy mi a különbség a cserbenhagyás és a segítségnyújtás elmulasztása törvényi tényállások között?

Mielőtt erre a választ megadnám, kicsit tekintsük át a cserbenhagyás törvényi tényállásának megvalósulása kapcsáni releváns elemeket.

A hatályos büntető kódex értelmében, „ha a közlekedési balesettel érintett jármű vezetője a helyszínen nem áll meg, illetve onnan eltávozik, mielőtt meggyőződne arról, hogy valaki megsérült-e, illetve az életét vagy testi épségét közvetlenül fenyegető veszély miatt segítségnyújtásra szorul-

⁴⁹ BH 2020.97.

⁵⁰ POLT Péter (2013) i.m. 184.o.

⁵¹ KRESZ 58. § (1) A balesettel érintett jármű vezetője köteles a járművel azonnal megállni, a baleset folytán megsérült vagy veszélybe került személy részére segítséget nyújtani és az esetleges további balesetek elkerülése érdekében minden tőle telhetőt megtenni.

(2) Ha a baleset halált vagy személyi sérülést okozott, a balesetről a rendőrhatalóságot (a legközelebbi rendőrt) haladéktalanul értesíteni kell és a lehetőséghez képest gondoskodni kell a nyomok megőrzéséről; a helyszínt csak az intézkedő rendőr engedélyével szabad elhagyni. Ha a baleset veszélyes anyagot szállító járművel következett be, a balesettel nem érintett járművek vezetőinek is haladéktalanul értesíteni kell a rendőrhatalóságot (a legközelebbi rendőrt) a balesetről, közölni kell a jármű narancssárga alapszínű tábláján feltüntetett számokat.

⁵² 2012. évi C. törvény indokolása

e, ha súlyosabb bűncselekmény nem valósul meg, vétség miatt egy évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő”.⁵³

A deliktum elkövetési magatartása a megállási vagy a meggyőződési kötelezettség elmulasztása, így ebből következően kizárólag mulasztásban nyilvánulhat meg. Amennyiben a balesettel érintett jármű vezetője a baleset helyszínén nem áll meg, úgy a fenti kötelezettségei közül egyiknek sem tesz eleget, ha azonban a helyszínén megáll ugyan, de azelőtt eltávozik onnan, mielőtt meggyőződne arról, hogy valaki megsérült-e, illetve az élet vagy testi épségét közvetlenül fenyegető veszély miatt segítségnyújtásra szorul-e, akkor elmulasztja a meggyőződési kötelezettségét. A balesettel érintett jármű vezetőjén érteni kell a baleset okozóját, annak vétkes elszenvédőjét, továbbá azt a járművezetőt is, akinek a magatartása közrehatott a baleset bekövetkezésében, vagy aki a baleset következtében került veszélyhelyzetbe.⁵⁴

A közlekedési balesettel érintett jármű vezetőjének a baleset helyszínén megállási kötelezettsége van azért, hogy meggyőződjék arról, hogy valaki megsérült-e, nem szorul-e bárki életét vagy testi épségét közvetlenül fenyegető veszély miatt segítségnyújtásra. E kötelezettség - közvetve - tehát a balesettel összefüggésben keletkező személyi sérülések ellátásának - s következményei elhárításának - célját szolgálja, s kizárólag akkor áll fenn, ha a baleset jellegéből, körülményeiből adódóan személyi sérülés objektív lehetősége fennáll. Vagyis a testi sérülés reális előidézésének hiányában a pusztán dologrongálódással járó baleset (ütközés) résztvevője a cserbenhagyás vétségét akkor sem követi el, ha a megállási és meggyőződési kötelezettségének nem tesz eleget. Az ilyen magatartás a közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértésének szabálysértéseként⁵⁵ bírálható el.⁵⁶

A bűncselekmény rendbelisége kapcsán szükséges annak rögzítés, hogy a tettes által elhagyott helyszínek számához igazodik, nem pedig a balesettel érintett személyek számához.⁵⁷

⁵³ Btk. 239. §

⁵⁴ POLT Péter (2013) i.m. 210-211.o.

⁵⁵ Szabs.tv. 224. § (1) bekezdése

⁵⁶ BH2004. 308.

⁵⁷ HEGEDŰS István - JUHÁSZ Zsuzsanna - KARSAI Krisztina - KATONA Tibor - MEZŐLAKI Erik - SZOMORA Zsolt - TÖRŐ Sándor: *Kommentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez.*

A cserbenhagyás *szubszidiáris* bűncselekmény, csak akkor állapítható meg, ha súlyosabb bűncselekmény - tipikusan segítségnyújtás elmulasztása⁵⁸ - nem valósul meg.

És akkor itt térnek rá a két bűncselekmény - a cserbenhagyás és a segítségnyújtás elmulasztása - elhatárolására. Először is a cserbenhagyást a jogalkotó a közlekedési bűncselekmények között, míg a segítségnyújtás elmulasztását az élet, a testi épség és az egészség elleni bűncselekmények körében szabályozza. Az elhatárolás alapját az elkövetők tekintetében az képezi - összevetve a két bűncselekmény egymáshoz való viszonyát -, hogy a segítségnyújtás elmulasztása mindenkit terhelő általános kötelezettséget foglal magába, így tettése bárki lehet, míg a cserbenhagyásnál a tettessé válást eredményező kötelezettség csak a balesettel érintett jármű vezetőjét terheli. Az elhatárolás további objektív feltétele, hogy a közlekedési baleseti helyzetben ténylegesen van-e olyan személy, aki megsérült, vagy akinek az élete, testi épsége közvetlen veszélyben van, melynek következtében a segítségnyújtási helyzet fennáll és azt az elkövető tényállásszerűen elmulasztja.⁵⁹ Ha van ilyen személy, akkor az elkövető segítségnyújtás elmulasztása miatt vonandó felelősségre.

6. Jogellenesen átalakított személyszállítást végző jármű vezetése.⁶⁰

Az új büntetőjogi tényállás megalkotására a 2017. január 20. napján bekövetkezett tragikus olaszországi, úgynevezett veronai buszbaleset okán került sor. A bűncselekménynek elkövetési tárgya nincs, a tényállásban meghatározott járművek az elkövetés eszközének tekintendők. A tényállásban lévő közúti jármű, illetve különleges személyszállító szolgáltatást nyújtó jármű fogalmát a személyszállítási szolgáltatásról szóló 2012. évi XLI. törvény 2. § 12. pont c) és d) alpontja határozza meg, mely szerint közúti jármű: az autóbusz, az iskolabusz, a közösségi busz, a személytaxi, és a személygépkocsi személyszállító szolgáltatás eszköze, míg a különleges személyszállító szolgáltatást nyújtó jármű: a személyszállító szolgáltatáshoz használt - az előbbieken meghatározott közúti járművek körébe nem tartozó - a közúti közlekedésről szóló

⁵⁸ Btk. 166. § (1) bekezdése értelmében, aki nem nyújt tőle elvárható segítséget sérült vagy olyan személynek, akinek az élete vagy testi épsége közvetlen veszélyben van, vétség miatt két évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

⁵⁹ BH1984. 428.

⁶⁰ Btk. 239/A. §-a értelmében, aki közúton, illetve közforgalom elől el nem zárt magánúton engedély nélkül vagy az engedélytől eltérően átalakított, a személyszállítási szolgáltatásokról szóló törvényben meghatározott közúti járművet vagy különleges személyszállító szolgáltatást nyújtó járművet vezet, ha súlyosabb bűncselekmény nem valósul meg, vétség miatt egy évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

törvény szerinti közúti jármű, kivéve a személygépkocsit, amellyel különleges személyszállító szolgáltatás nem végezhető.⁶¹

A bűncselekmény minősített esete valósul meg, ha iskolabuszsal vagy különleges igényű - így különösen mozgásában korlátozott, idős vagy beteg - személyek szállítására szolgáló közúti járművel követik el.⁶² A tényállás sui generis előkészületi cselekményként szabályozza a tényállásban meghatározott járművek engedély nélküli átalakítását vagy átalakíttatását.⁶³

IV. Záró gondolatok

Dolgozatomban az egyes közlekedési bűncselekmények - a járművezetés ittas állapotban, járművezetés bódult állapotban és a járművezetés tiltott átengedése bűncselekményeken kívül, melyek, ahogy a dolgozat bevezető részében már elhangzott külön tanulmányban kerülnek ismertetésre - sajátosságainak bemutatására törekedtem, kiemelve a vonatkozó valódi sajátos szabályokat.

Álláspontom szerint egyértelműen megállapítható, hogy a közlekedési bűncselekmények, a közlekedési ügyszak igen is egy sajátos jogterület, melynek során a jogalkalmazóknak az egyes bűncselekmények sajátosságaira - speciális alany, kerettényállás, azt kitöltő jogszabályi normák, passzív alany, elkövetési hely, bűnösségi forma, ok-okozatosság - kiemelt figyelemmel kell lenniük. Ezen sajátosságokban rejlik többek között a közlekedési bűncselekmények elbírálása során a büntetőjogi felelősség megállapításának a nehézsége. A közlekedési bűncselekmények komplex jogi tárgya is arra utal, hogy speciális területről van szó a büntetőjog területén. A közlekedési bűncselekmények sajátos jogterületként történő kezelésének indokoltságát tükrözi vissza az ügyészségi szabályozás is, hiszen az előkészítő eljárással, a nyomozás felügyeletével és irányításával, valamint a befejező intézkedésekkel kapcsolatos ügyészi feladatokról szóló 9/2018. (VI.29.) LÜ utasítás értelmében a közlekedési bűncselekmények - az ott írt három közlekedési bűncselekmény kivételével - nyomozás felügyeletével és irányításával kapcsolatos tevékenység

⁶¹ HEGEDŰS István - JUHÁSZ Zsuzsanna - KARSAI Krisztina - KATONA Tibor - MEZŐLAKI Erik - SZOMORA Zsolt - TÖRŐ Sándor: *Kommentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez.*

⁶² Btk. 239/A. § (2) bekezdése

⁶³ Btk. 239/A. § (3) bekezdése

ellátását az utasítással kijelölt járási ügyészségekre delegálja. Érdekes ez a kettősség, hiszen az ügyészségi szabályozással ellentétben, ezen bűncselekményi kör kapcsán nincs a bíróságok illetékességére vonatkozó speciális rendelkezés.

Zárszóként csak annyit szeretnék megjegyezni és ezzel visszautalni a bevezető gondolatokra, hogy minden baleset, minden közlekedési szituáció egyedi, ahol másodperceken, apró figyelmetlenségeken is sok múlhat, ezért örökérvényű, minden élethelyzetre irányadó szabály nem létezik. Remélem, hogy a tanulmány a jogalkalmazók számára segítséget jelent a mindennapok viharában történő eligazodáshoz.

Felhasznált irodalom

- AMBRUS István: Az önvezető járművek várható hatása a közlekedési bűncselekményekre. *Ügyészek Lapja* 2018/6.
- BENEI Dóra: Gondolatok az extrém gyorsajtás büntetőjogi értékeléséről. *Ügyészek Lapja* 2016/2.
- FEHÉR Lenke - HORVÁTH Tibor - LÉVAY Miklós: *Magyar Büntetőjog Különös rész. 1. kötet.* Budapest, KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft. 2005.
- GÖRGÉNYI Ilona - GULA József - HORVÁTH Tibor - JACSÓ Judit - LÉVAY Miklós - SÁNTHA Ferenc - VÁRADI Erika: *Magyar büntetőjog különös rész.* Budapest, Complex Kiadó Kft. 2013.
- HEGEDŰS István - JUHÁSZ Zsuzsanna - KARSAI Krisztina - KATONA Tibor - MEZŐLAKI Erik - SZOMORA Zsolt -
- HORVÁTH Tibor - KERESZTY Béla - MARÁZ Vilmosné - NAGY Ferenc - VIDA Mihály: *A magyar büntetőjog különös része.* Budapest, Korona Kiadó, 1999.
- KERESZTY Béla: *A magyar közlekedési büntetőjog kézikönyve.* Budapest, KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft. 2005.
- LÁNCZI Rajmund János: *A közlekedési bűncselekmények anyagi jogi szabályainak módosulása az új Btk.-ban, és az ebből eredő jogalkalmazási és jogértelmezési problémák.* *Ügyészek Lapja* 2013/6.
- POLT Péter: *Új Btk. Kommentár 4. Kötet, Különös rész.* Budapest, Nemzeti Közsolgálati és Tankönyv Kiadó, 2013.

Felhasznált jogszabályok

- A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény és miniszteri indokolása
- A Büntető Törvénykönyvről szóló 1978. évi IV. törvény
- A szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény
- A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet
- Az előkészítő eljárással, a nyomozás felügyeletével és irányításával, valamint a befejező intézkedésekkel kapcsolatos ügyészi feladatokról szóló 9/2018. (VI.29.) LÜ utasítás

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

Bírósági döntések, Büntető Kollégiumi vélemények, Egyéb

- EBH2008. 1857.
- EBH2009. 1945.
- BH1983. 310.
- BH1984. 428.
- BH1993. 279.
- BH1993. 590.
- BH1998. 467.
- BH2001.210.
- BH2004.130.
- BH2004. 308.
- BH2008. 294.
- BH2011. 241.
- BH2020. 97.
- A közúti közlekedés szabályai szerint elsőbbségadásra kötelezett felelősségéről szóló 6/1998. Büntető Jogegységi határozat
- A szándékos veszélyeztetési bűncselekményekről szóló 41/2007. BK vélemény
- A büntetékiszabás során értékelhető tényezőkről szóló 56. BK vélemény
- Legfőbb Ügyészség Büntetőbírósági Ügyek Főosztálya Bf.72/2013. számú leirata
- Dr. Katona Sándor kúriai bíró Pázmány Péter Katolikus Egyetem közlekedési szakjogász képzés keretébeni 2020. április 27-ei előadás anyaga

Internetes hivatkozások

- DR. KENESE Attila: Az elsőbbségi jog megsértésével okozott balesetek büntetőjogi következményei
https://www.jogiforum.hu/files/publikaciok/kenese_attila_elsobbsegi_jog_megsertese%5bjogi_forum%5d.pdf

- B/7481 a legfőbb ügyész országgyűlési beszámolója az ügyészség 2018. évi tevékenységéről alapján a regisztrált közlekedési bűncselekmények száma <http://ugyeszseg.hu/kozerdeku-adatok/orszaggyulesi-beszamolo/>
- <http://ugyeszseg.hu/vademeles-a-hableany-ugyben-fotoval-es-videoval/>