

JOGI FÓRUM PUBLIKÁCIÓ

**Az elsőbbségi jog megszegésével okozott közúti balesetekért való büntetőjogi
felelősség**

Szerző:

dr. Nagy Zsolt

Kézirat lezárva: Budapest, 2020. december 18.

I. Bevezetés

A közlekedés a társadalom számára hasznos és elengedhetetlenül szükséges, de egyben olyan kockázatvállalással járó tevékenység is, amellyel kapcsolatban jogi normák védik az emberek érdekeit és a forgalom biztonságát. Viski László közlekedési büntetőjog területén jártas jogász nyomán a közlekedési bűncselekmények *szükségképpen önálló, sajátos problémákkal rendelkező és ezeknek megfelelően speciális megoldásokat igénylő területét alkotják a büntetőjognak.*¹ A közlekedési balesetek döntő többsége emberi hiba következménye, annak egyik legfőbb oka pedig a - közúti baleset okozása bűncselekménnyel összefüggő - elsőbbség meg nem adása.

Erre figyelemmel jelen szakdolgozati tanulmány fő témája az elsőbbségi jog megszegésével okozott közúti balesetekért való büntetőjogi felelősség vizsgálata, amit az átfogó megértés érdekében *egy kívülről befelé haladó* rendszerszemléletben kívánok megközelíteni. Így a közlekedési büntetőjog történeti előzményeinek bemutatását és a jelenleg hatályos közlekedési bűncselekmények hazai felépítésének, valamint a közúti baleset okozása bűncselekmény ismertetését követően szeretnék részletesen kitérni azon elméleti és gyakorlati tudnivalókra, amelyek az elsőbbségi jog megszegésével okozott közúti balesetekért való büntetőjogi felelősség megállapítása körében szükségesek.

¹ NAGY Ferenc - HORVÁTH Tibor: *Fejezetek a magyar büntetőjog különös része köréből*. Szeged, JATEPress, 1993. 188.

II. A közlekedési büntetőjog kialakulásának történeti előzményei

A közlekedési bűncselekmények önálló fejezetben való elhelyezését a közlekedési bűncselekmények dogmatikájában, fogalomrendszerében és fejlődéstörténetében rejlő sajátosságok teszik indokolttá. Az autonóm szabályozás irányába való fordulás oka - többek között - a speciális normaszegésre, az általános bűnelkövetőktől eltérő társadalmi pozíciójú szabályok megsértőire vezethetők vissza, a közlekedési bűncselekmények alanya ugyanis az is lehet, aki a jogszabályok előírásait betartva éli az életét.² A jelenleg hatályos Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény (a továbbiakban: Btk.) a közlekedési bűncselekményeket a XXII. fejezetben szabályozza. A közlekedési büntetőjog ugyanakkor az elmúlt évszázadokban, évtizedekben jelentős változáson ment keresztül, a közlekedési bűncselekmények önállósodási folyamata pedig csak fokozatosan ment végbe.

A közlekedés már az ókor óta a társadalom egyik legalapvetőbb szükséglete. Az ókor-középkor időszakában a vízi közlekedés, majd az újkor bekövetkeztével számos technikai találmánynak köszönhetően a szárazföldi közlekedés volt domináns.³ Az első robbanómotoros autómobilt 1885-1886-ban építette Daimler és Benz, az említett időszakból a James Watt nevéhez köthető gőzgép feltalálása pedig a vasút kialakulását és fejlődését segítette elő.⁴ E technikai vívmányok megjelenése óta a vasúti, a közúti, a vízi, illetve a légi közlekedés napjainkig jelentősen fejlődik.

A közlekedés biztonságát sértő vagy veszélyeztető magatartásokat kezdetben a közbiztonság elleni bűncselekmények között rendelte büntetni a büntetőjogunk.⁵

Az 1878. évi V. törvénycikk (a továbbiakban: a Csemegi-kódex) a XXXIX. fejezetben, a *Vaspályák, hajók, távirdák megrongálása és egyéb közveszélyű cselekmények* cím alatt szabályozta a közforgalom elleni bűncselekményeket, köztük a közveszélyű rongálás és vasúti jelzés büntettét.⁶ Ezt a bűncselekményt az követte el, aki vaspályának, gőz, vagy más hajónak, vagy ezekhez tartozó tárgynak szándékos megrongálása által, a vasúton vagy a hajón lévő személyeket vagy árukat

² KERESZTY Béla: *A magyar közlekedési büntetőjog kézikönyve*. Budapest, KJK Kerszöv Kiadó, (2005) 11. [a továbbiakban: KERESZTY (2005a)]

³ SÁNDOR Roland: *A közlekedési büntetőjog kialakulása és fejlődése a kezdetektől a napjainkig*. Collega. Szakmai folyóirat joghallgatók számára, 2005/2. 104.

⁴ BÁNFI Ferenc: *A közúti közlekedési balesetek kriminológiai kérdései*. Rendészeti Szemle, 1993/5. 76.

⁵ BELOVICS Imre - MOLNÁR Gábor - SINKU Pál: *Büntetőjog - Különös rész*. Budapest, HVG-ORAC Lap-és Könyvkiadó Kft., 2015. 303.

⁶ SÁNDOR i. m. 104.

veszélynek tesz ki.⁷Vaspálya alatt a személyek és a dolgok továbbviteléhez berendezett síneken járó közlekedési, szállítási eszközt kell érteni. A kúriai joggyakorlat alapján vaspályának minősült a villamos-, a gőz vagy bármely más mechanikai (nem állati vagy emberi) erővel való hajtásra berendezett közlekedési eszközöknek az állandóság jellegével megépített sínpályája (pl.: drótkötélpálya) is, illetőleg gőz-, vagy más hajónak számított a gőzhajó, a benzin vagy villamos erővel hajtott hajó, a komp, a tutaj és a dereglye is.⁸ A Kúria Büntető Szakosztályának 1883-ban elfogadott 23. számú határozata a közveszélyű megrongálás büntette kísérletét az elkövetési magatartás, vagyis a megrongálás fogalmának értelmezésével határozta el a befejezett alakzattól. E döntvény szerint *A közveszélyű megrongálás büntettének [...] tényálladéka a megrongálás tényleges bekövetkezése nélkül nem állapítható meg [...]*.⁹ Ez a gyakorlat 1936-ig volt hatályban, ezt követően a Kúria az előbbi határozatát megváltoztatva kimondta, hogy a bűncselekmény megállapításához nem szükséges a vaspályának vagy az ehhez tartozó valamely tárgynak a tényleges megrongálása, hanem elegendő bármilyen olyan tevékenység vagy mulasztás tanúsítása, amely a vaspálya vagy a hozzátartozó valamely tárgy tényleges megrongálása nélkül csökkenti vagy szünteti meg a vaspálya rendes forgalmi alkalmasságát és ezzel embereket vagy árukat veszélynek tesz ki.¹⁰ A joggyakorlat a megrongálás definícióját tágabban értelmezte, amely egy fokozottabb védelmet teremtett meg a vasutat érintő külső támadásokkal szemben.¹¹ Mindezekon felül, amennyiben a közveszélyű rongálás a súlyos testi sértés minősítő körülményén túlmenően valakinek halált okozott, akkor akár életfogytig tartó fegyházbüntetés is kiszabható volt az elkövetőre,¹² továbbá a kódex bevezette a *közveszélyű cselekmény* fogalmát is. Ez utóbbit az követi el, aki a vaspályán, vagy annak közelében lévő személyeket, vagy árukat, a szabályszerű jelzés szándékos elmulasztása, vagy szándékos hamis jelzés által veszélynek tesz ki.¹³

A Csemegi-kódex az osztrák és a német büntető törvénykönyvi megoldást átvéve a gondatlan súlyos testi sértés¹⁴ és a gondatlan emberölés törvényi tényállásában¹⁵ rendelte büntetni a *közlekedési*

⁷ Az idézett törvény 434. §-a értelmében az elkövető akár 5 évig terjedő fegyházbüntetéssel büntetendő.

⁸ ANGYAL Pál: *A magyar büntetőjog kézikönyve*. 12. kötet. Budapest, Pap Attila Nyomda Rt, 1935. 131.

⁹ GYÖRE István: *A vasút külső támadások elleni védelme a Csemegi-kódex gyakorlatában*. Magyar Jog, 1997/9. 519.

¹⁰ VITÉZ Szentkurthy István - TÉRFY Béla: *Polgári és Büntetőjogi Határozatok Egységes szerkezete*. Budapest, Grill Károly Könyvkiadó Vállalata, 1942. 317.

¹¹ BÍRÓ Gyula: A közlekedési bűncselekmények szabályozása és nyomozása a Csemegi-kódextól napjainkig. In: FENYVESI Csaba - HERKE Csongor MÉSZÁROS Bence: *Bizonyítékok. Tiszteletkötet Tremmel Flórián egyetemi tanár 65. születésnapjára*. Pécs, Pécsi Állam- és Jogtudományi Kar, 2006. 70.

¹² A 435. § alapján, ha a közveszélyű rongálás súlyos testi sértést okoz, akkor a tettes öt évtől tíz évig terjedő fegyházzal, ha halált okoz, amennyiben gyilkosság nem forog fenn, életfogytig terjedő fegyházzal büntetendő.

¹³ A 436. § szerint a közveszélyű cselekmény büntette a következményekhez képest a 434. és 435. §-ban meghatározott büntetéssel büntetendő.

¹⁴ 310. §

¹⁵ 291. §

gondatlanságot. A kódex a gondatlanságból okozott súlyos testi sértés alapesete mellett minősített esetként szabályozta a hivatásában, foglalkozásában való járatlanságból, hanyagságból elkövetett súlyos testi sértést is.¹⁶ A bírói gyakorlat szerint a minősített eset elkövetéséhez szükséges hivatás, foglalkozás alatt csak olyan életpályákat lehet érteni, amelyek gyakorlásához az államhatalomnak különleges feltételekhez kötött engedélye szükséges, ellenkező esetben az alapesetet állapították meg.¹⁷ A minősített eset megvalósulása esetén a bíróság az elkövetőt a saját belátása szerint végleges vagy határozott időtartamra is eltilthatta az adott bűncselekménnyel összefüggő hivatás vagy foglalkozás gyakorlásától, és annak ismételt megengedését újabb vizsgálatról vagy a kellő képzettség megszerzését igazoló más bizonyítékoktól tehetette függővé.¹⁸ A törvénycikk foglalkozás eltiltására és újbóli megengedésére vonatkozó szakaszait természetesen arra az esetre is alkalmazták, amikor a hivatásban, foglalkozásban való járatlanság, hanyagság, vagy azok szabályainak megszegése halált okozott.¹⁹ A Kúria 24. számú büntető döntvénye értelmében e rendelkezések hatálya alá tartoztak a gépjárművezetők is: eszerint az az elkövető, aki a gépjármű vezetésére jogosító képesítéssel rendelkezik, bár azzal hivatásszerűen nem foglalkozik, amennyiben a gépjármű vezetésével elkövetett gondatlansága másnak súlyos testi sértést vagy halált okozott, az eredménytől függően a súlyos testi sértés minősített esetéért vagy gondatlan emberölésért büntetendő.

Összegzésként megállapítható, hogy a Csemegi-kódex hetven éven keresztül alkalmazott rendelkezései társadalmi, politikai szempontból határozottan szakítottak a feudális büntetőjog elveivel, a jogegyenlőségre, a törvényességre és a büntetések humanizációjára törekvéseivel a nagy európai törvénykönyvekkel egy sorban említendőek.²⁰

A büntetőjogunk eleinte csak a vaspálya és a hajók vonatkozásában büntette a szándékos és gondatlan közveszélyű cselekményeket, a közúti és légi közlekedés veszélyeztetését előidéző magatartások a közlekedés fejlődésének eredményeként csak később kerültek önálló tényállásként a törvénykönyvbe.²¹

¹⁶ SÁNDOR i. m. 105.

¹⁷ MAJOR Róbert: *A közlekedési büntetőjogi kodifikáció múltja*. Büntetőjogi Kodifikáció, 2004/1. 16 - 17.

¹⁸ KERESZTY (2005a) i. m. 13.

¹⁹ 310. § utolsó mondata.

²⁰ HORVÁTH Tibor: *Az első magyar büntető kódex száz év távlatából*. Jogtudományi Közlöny, Budapest, Lapkiadó Vállalat, 1979. április hó, XXXIV. új évfolyam 4. szám, 200 - 201.

²¹ BELOVICS- MOLNÁR - SINKU i. m. 303.

A Csemegi-kódexben meghatározott ún. dichotomikus szabályozás alapján a Kihágási Büntetőtörvénykönyvről szóló 1879. évi XL. törvénycikk (a továbbiakban: Kbt.) is tartalmazott közlekedés biztonságával kapcsolatos veszélyeztető tényállásokat.²²

A Kbt. a IX. fejezetben, *A közegészség és a testi épség elleni kihágások* cím alatt tartalmazta a közlekedési bűncselekményekre vonatkozó rendelkezéseket. A törvénycikk e cselekmények elkövetéséért azokat az elkövetőket rendelte büntetni, akik a gőz- vagy más gépekre, mozdonyokra, vaspályákra vonatkozó, az életbiztonság, az egészség oltalma végett kiadott rendeletet vagy szabályrendeletet megszegtek,²³ továbbá azokat, akik az egyes alkalmi rendeleteket vagy intézkedéseket a felügyelő személyzet figyelmeztetése ellenére szegték meg.²⁴

A Kbt. alapján ugyancsak közlekedési kihágásnak minősült, ha valaki a városokban vagy községekben óvatlan vagy sebes lovaglás vagy hajtás által mások személyét vagy vagyonát veszélyeztette, vagy a szánkózásra, autózásra, lovaglásra, valamint a lovak kiszabadulásának megakadályozására vonatkozó szabályokat megszegte.²⁵ A korabeli joggyakorlat ehhez kapcsolódóan kimondta, hogy e kihágásért felel az a város vagy község területén belül bicikliző kerékpáros is, aki óvatlanságból másnak könnyű vagy súlyos testi sértést okoz.²⁶

Az eddigiek alapján megállapítható, hogy sem a Kbt., sem a Csemegi-kódex nem a közlekedés veszélyeztetése címszó alatt büntette a közlekedés biztonságát megzavaró és veszélyt előidéző cselekményeket.²⁷

A XX. század első évtizedeiben a közúton közlekedő gépjárművek számának jelentős megnövekedése, valamint a motorizáció rohamos fejlődése új kihívás elé állította a jogalkotást és a jogalkalmazást, amelyre a megoldást a Csemegi-kódex harmadik novelláris kiegészítése (III. Büntető novella) jelentette.²⁸ Az 1948. évi XLVIII. törvény IX. fejezete a közlekedés veszélyeztetése címszó alatt a Csemegi-kódex a vaspályák, hajók megrongálásával a vasúton vagy hajón lévő személyek,

²² NAGY - HORVÁTH i. m. 187.

²³ 111. §

²⁴ 112. §

²⁵ 120. §

²⁶ ANGYAL Pál - ISAÁK Gyula: *Magyar Törvények*. Budapest, Grill Károly Könyvkiadó vállalata 1941. IV kiadás

²⁷ SÁNDOR i. m. 105.

²⁸ KERESZTY (2005a) i. m. 14.

valamint áruk veszélynek kitételéről szóló rendelkezést²⁹ kiterjesztette a szárazföldi, a vízi és a légi közforgalmú közlekedés minden fajtájára, eredményként pedig a személyekre vagy dolgokra irányuló veszélyt követelte meg.³⁰

A III. Büntető Novella szabályozta a foglalkozás szabályainak megszegésével elkövetett élet vagy testi épség veszélyeztetését is, amely bűncselekmény leginkább a közlekedés területén fordult elő, mivel a közlekedési szabályokat is foglalkozási szabályoknak minősítették.³¹ A törvény különbséget tett a tudatos szabályszegéssel, valamint a gondatlanságból elkövetett veszélyeztetés között, a törvény alapján kifejeződött bírói gyakorlat arra az álláspontra jutott, hogy a bűncselekmény elkövetési magatartása a foglalkozási szabályok megszegése, a szabályszegéssel okozati kapcsolatban beállott közvetlen veszély pedig az elkövetési cselekménynek a tényállásba felvett eredménye.³²

A III. Büntető Novella hatályba lépésétől kezdve a közbiztonság elleni bűncselekmények között elhelyezett közlekedés veszélyeztetésének tényállása védte valamennyi közlekedési ágazat biztonságához fűződő társadalmi érdeket, míg a személy elleni bűncselekmények között elhelyezett foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés akkor is büntetni rendelte a személyek veszélyeztetését, ha az a közlekedés körében következett be.³³

Megjegyzendő továbbá, hogy ez a törvény vezette be a cserbenhagyás tényállását is: büntetni rendelte azt a személyt, aki az általa gondatlanul vagy véltlenül okozott baleset vagy sérülés áldozatát *a körülményeknél fogva részéről nyújtható segítség nélkül hagyja.*³⁴

A III. Büntető Novella kétség kívül a közlekedési büntetőjog korszakhatárt lezáró alkotásának tekintendő. Ez a törvény rendelte ugyanis első ízben büntetni - a közlekedés veszélyeztetése címén - a közlekedés biztonságát megzavaró, veszélyt előidéző cselekményeket, a közlekedési tárgyú bűncselekmények közveszélyű bűncselekmények köréből történő kiemelésével nagymértékben

²⁹ Csemegi-kódex 434. §

³⁰ III. Büntető Novella 41. § (2) bekezdése szerint a közlekedés veszélyeztetése bűncselekményt az követi el, aki a tevékenységével vagy mulasztásával a szárazföldi, a vízi vagy a légi közforgalmú közlekedés biztonságát szándékosan megzavarja, feltéve, ha ebből személyekre vagy dolgokra veszély származik.

³¹ HORVÁTH Tibor - KERESZTY Béla - MARÁZ Vilmosné- NAGY Ferenc- VIDA Mihály: *A Magyar Büntetőjog Különös része.* Budapest, Korona Kiadó, 1999.

³² BELOVICS - MOLNÁR - SINKU i. m. 303.

³³ SÁNDOR i. m. 106.

³⁴ III. Büntető Novella 22. §

hozzájárult a büntetőjog tudományának kialakulásához, a későbbi önálló közlekedési fejezettel rendelkező büntető kódex megjelenéséhez.³⁵

A Csemegi-kódex kiegészítéséül szolgáló III. Büntető Novella után az 1950. évi II. törvény (a továbbiakban: Bt.) formájában új Általános Rész került megalkotásra, amely mellett a büntetőjog különös részét a még mindig hatályos Csemegi-kódex és az azt módosító jogszabályok alkották. Az 1945 előtti évekből származó és továbbra is alkalmazott, valamint az ezt követően alkotott új büntetőjogi szabályokat az Igazságügyi Minisztérium 1952-ben és 1958-ban a Büntetőjogi Szabályok Hivatalos Összeállításába (a továbbiakban: BHÖ) foglalta össze.³⁶ A jogforrásnak nem minősülő jogszabálygyűjtemény az eddig tárgyalt törvényi tényállások változtatása nélkül a közlekedési bűncselekményeket rendszerezte. Ennek megfelelően a közbiztonságot veszélyeztető bűncselekmények VIII. fejezetében a közlekedés veszélyeztetését, a közlekedés rendje elleni büntettet, valamint a közveszélyű rongálást, míg az élet, a testi épség és az egészség elleni bűncselekmények XIX. fejezetében az élet vagy testi épség veszélyeztetését, a baleset áldozatának cserbenhagyását szabályozták.³⁷

További változást az 55/1953. (XII. 4.) MT rendelet hozott az ittas járművezetés büntetendővé nyilvánításával.³⁸

Ezt követően az ország politikai, társadalmi, gazdasági viszonyaiban oly mértékű változás következett be, amely egy új, kiterjedt szabályozás kialakítását indokolta. A büntetőjog teljes anyagát átfogó, a szocialista társadalom védelmét, valamint a törvényesség érvényesülésének biztosítását célul kitűző a Magyar Népköztársaság Büntető Törvénykönyvről szóló 1961. évi V. törvény 1962. július 1. napján lépett hatályba.³⁹ A törvény XII. fejezetében a közbiztonság és a közrend elleni büntettek között rendelkezett a közlekedés biztonsága elleni büntett és a járművezetés ittas állapotban bűncselekményről. Előbbi esetében megkülönböztette a közúti,⁴⁰

³⁵ SÁNDOR i. m. 106.

³⁶ BÍRÓ i. m. 73.

³⁷ KERESZTY (2005a) i. m. 15.

³⁸ BELOVICS - MOLNÁR - SINKU i. m. 304.

³⁹ BÍRÓ i. m. 73.

⁴⁰ A 192. § (1) bekezdése szerint, aki a közúti közlekedés biztonságát a közút vagy annak tartozéka, vagy tömegszállítás célját szolgáló jármű megrongálásával, a közlekedési útvonalon akadály elhelyezésével, megtévesztő jelzéssel vagy más hasonló módon veszélyezteti, akár öt évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

másrészről a vasúti, légi vagy vízi közlekedés biztonságát veszélyeztető magatartásokat.⁴¹ Érdekességként megemlítendő, hogy míg a jelenleg hatályos Btk. a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény törvényi tényállása keretében nem tesz különbséget az elkövetési tárgyak között, az 1961. évi V. törvény - a 39. és 40. sorszámú lábjegyzetben részletesen is ismertetett rendelkezései - súlyosabb büntetéssel fenyegették a vasúti, a légi és a vízi közlekedés biztonságát veszélyeztető cselekmény elkövetőjét, mint a közúti közlekedését. Helyénvaló Kereszty Béla azon következtetése miszerint ez a jelenleg hatályos Btk. vonatkozásában is elgondolkoztató kodifikációs megoldásnak tekintendő. A vasúti, a légi és a vízi közlekedés szektoraiban esetlegesen bekövetkező szerencsétlenség ugyanis általánosságban meg nem határozott számú személyt beláthatatlan veszélynek tesz ki, és rendszerint halálos tömegkatasztrófával is jár, a javaslat pedig erre reagálva nem kizárólag a jogalkalmazói gyakorlatra bízna az alkalmazható szankció súlyának eldöntését.⁴²

Az ittas állapotban való járművezetést rendeleti szinten lévő tilalmat az 1961. évi Btk. emelte először törvényi szintre. A szabályozás újdonsága, hogy az addig csak közúti gépjárművezetőkre vonatkozó rendelkezést kiterjesztette a vasúti, légi vagy vízi járművek vezetőire is. Ez a Btk. szabályozta először törvényi szinten az ittas állapotban lévő személy számára történő járművezetést is.⁴³

Mindezekon felül a törvény a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés tényállásával rendelte büntetni a közlekedésre vonatkozó egyéb szabályok megsértését.⁴⁴

Érdemes megemlíteni azt is, hogy az 1961. évi Btk. a segítségnyújtás elmulasztása tényállásába építette bele a korábbi törvénynek a *baleset áldozatának cserbenhagyása* tényállását is.⁴⁵ A törvényhely miniszteri indokolása szerint ugyanis *a közlekedési baleset tekintetében elkövetett segítség elmulasztásának a külön szabályozása szükségtelen*. Az előbbieket, mint sérüléssel vagy balesettel kapcsolatosak minden esetben megfelelően elbírálhatóak a segítségnyújtás

⁴¹ A 193. § (1) bekezdés alapján a vasúti, légi vagy vízi közlekedés biztonságát üzemi berendezés vagy jármű megrongálásával, a közlekedési útvonalon akadály elhelyezésével, megtévesztő jelzéssel vagy más módon veszélyeztető elkövető nyolc évig terjedő szabadságvesztéssel is büntethető.

⁴² KERESZTY (2005a) i. m. 17.

⁴³ SÁNDOR i. m. 106 - 107.

⁴⁴ A 258. § szerint a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetést követi el, aki a foglalkozása szabályainak megszegésével vagy több ember életét, testi épségét vagy egészségét szándékosan vagy gondatlanságból veszélynek teszi ki. Ugyanezen § (4) bekezdése alapján a járművek vezetésére vonatkozó közlekedési szabályok foglalkozási szabályoknak tekintendők. Ld.: BÍRÓ i. m. 74.

⁴⁵ BÍRÓ i. m. 74.

elmulasztásáról szóló általános szabályok szerint is.⁴⁶ A büntett alapesete és minősített esetei⁴⁷ lényegét illetően megegyeznek a hatályos szabályozással, azonban érdemesnek tartom felhívni a figyelmet a baleset okozójával kapcsolatos minősített esetre. A korai bírói gyakorlat értelmében a balesetet okozónak attól függetlenül kötelessége volt meggyőződni arról, hogy a sértett segítségre szorul-e, hogy a veszélyeztető helyzet kialakulására csupán az elkövető gondatlan vagy vétkes magatartása eredményeképpen került sor. Az olyan életet vagy testi épséget veszélyeztető helyzet nem volt balesetnek tekinthető, amelyet a veszélybe jutott szándékosan maga idézett elő. Ehhez képest érdekesség, hogy a korábbi Legfelsőbb Bíróság jelenleg is hatályos 2/1999. Büntető jogegységi határozata értelmében csak vétkes magatartás alapozza meg a *veszélyhelyzet elkövető által előidézett* minősített esetét.⁴⁸

Az 1961. évi Btk. elemzésének záró gondolataként utalok a Legfelsőbb Bíróság azon gyakorlatára, amely szerint a közlekedés veszélyeztetése, valamint az élet és testi épség veszélyeztetése konkuráló tényállásai közül a bíróság rendszerint az utóbbi, a súlyosabb büntetés kiszabását lehetővé tevő cselekmény elkövetését állapította meg. A két bűncselekmény tehát nem kerülhetett halmazatba.⁴⁹

Az 1961. évi V. törvényt módosító és egyben kiegészítő 1971. évi 28. törvényerejű rendelet (a továbbiakban: Novella) a közlekedési bűncselekmények magyarországi szabályozás-történetében az egyik legfontosabb állomásának tekintendő. Az általános indoklás szerint a közlekedési bűncselekmények terén azért volt szükség az 1961. évi V. törvény módosítására és kiegészítésére, mert e Btk. megalkotásakor a magyarországi közlekedési helyzet még kialakulóban volt, és a törvényerejű rendelet keletkezésekor már nem voltak alkalmasak a megváltozott helyzet megfelelő szabályozására.⁵⁰

A Novella az 1961. évi Btk.-hoz hasonlóan a közlekedés biztonsága elleni bűncselekményeket továbbra is két külön szakaszban szabályozta egyrészt a vasúti, légi, vízi közlekedés (192/A. §),

⁴⁶ A Magyar Népköztársaság Büntető Törvénykönyve. Budapest, KJK., 1962. 440.

⁴⁷ A 259. § (1) bekezdése szerint a segítségnyújtás elmulasztás alapesetéért az felel, aki nem nyújt tőle elvárható segítséget sérültnek, balesetet szenvedett vagy olyan személynek, aki az életet vagy testi épséget közvetlenül veszélyeztető helyzetbe jutott. A (2) bekezdésben szabályozott minősített esetért akkor büntetendő az elkövető, ha a sértett meghalt, és életét a segítségnyújtás megmenthette volna. A (3) bekezdésben foglalt minősített eset alapján büntetendő az elkövető, ha a sérülést, a balesetet, illetve az életet vagy a testi épséget közvetlenül veszélyeztető helyzetet akár gondatlan, akár vétkes magatartásával az elkövető okozta, vagy ha az elkövető a segítségnyújtásra foglalkozásánál fogva vagy egyékként is köteles.

⁴⁸ KERESZTY (2005a) i. m. 19.

⁴⁹ BELOVICS - MOLNÁR - SINKU i. m. 304.

⁵⁰ BÍRÓ i. m. 75.

másrészt a közúti közlekedés biztonságának (192/B. §) védelme érdekében. A közúti közlekedés biztonsága ellen elkövetett bűncselekmény szabályozása körében újításnak számított, hogy a veszélyeztetéssel járó cselekmények felsorolásánál az *akadály létesítése és a járművezető elleni erőszak, illetve fenyegetés alkalmazásának* fordulataival bővült a tényállás. A jogalkotó emellett új bűncselekményként bevezette a *légi jármű jogellenes hatalomba kerítése* nevű bűncselekményt.⁵¹

Vitathatatlan érdeme volt a Novellának, hogy a közlekedési szabályok megszegésével előidézett veszélyeztetést kiemelte a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés tényállásából, és így a személy elleni bűncselekmények köréből is, és a közúti veszélyeztetés vonatkozásában új bűncselekményként határozta meg. Egyidejűleg megszüntette a közúti közlekedés szabályainak megszegésével gondatlanságból előidézett veszélyeztetés büntetendővé nyilvánítását és a szabálysértések körében utalta.⁵²

Új tényállásként határozta meg a halálos közúti baleset (gondatlan) okozását is. A 194. § (1) bekezdése értelmében a bűncselekmény alapesetét - abban az esetben, amennyiben súlyosabb bűncselekmény nem valósult meg - az követhette el, aki a közúti közlekedés szabályainak megszegésével gondatlanul másnak halálát okozza. A 194. § (2) bekezdésben foglalt minősített eset megállapításához az elkövetőnek a bűncselekményt munkagépnek vagy járműnek a közúton történt szeszese italtól befolyásolt állapotban történő vezetésével [a) pont], továbbá tömeges baleset, illetőleg több ember halálának okozásával [b) pont] kellett elkövetnie.⁵³

Elmondható, hogy a Novella jelentős előrelépést tett az önálló közlekedési büntetőjog kialakulásának irányába azzal, hogy a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés köréből kiemelte a közúti közlekedésben elkövethető bűncselekmények tényállásait. Hiányosságának tekintendő azonban, hogy mindezt a közbiztonság és a közrend elleni bűncselekmények körében valósította meg.⁵⁴

⁵¹ SÁNDOR i. m. 107.

⁵² BELOVICS - MOLNÁR - SINKU i. m. 304.

⁵³ SÁNDOR i. m. 107.

⁵⁴ KERESZTY (2005a) i. m. 19.

A Novella 1972. január 1. napját követő hatálybalépését követően jelent meg és lépett hatályba a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet (a továbbiakban: KRESZ).⁵⁵

A közlekedési büntetőjog viszonylagos önállóságát az 1978. évi IV. törvény teremtette meg azáltal, hogy a közlekedési bűncselekményeket már nem a közbiztonság és a közrend elleni bűncselekmények körében, hanem külön, kizárólag a közlekedési deliktumok tényállásait tartalmazó XIII. fejezetben szabályozta.⁵⁶ Ennek indoka arra vezethető vissza, hogy a közlekedés körében elkövetett - szándékos jellegű - cselekmények az élet és testi épség veszélyeztetésén túlmenően immár a közlekedés biztonságához fűződő érdek veszélyeztetésével vagy sérelmével is járnak.⁵⁷ A miniszteri indoklás szerint ugyanakkor ez a sajátosság nem indokolja, hogy önálló, a Btk.-tól elkülönülő közlekedési büntetőjogot alakítsanak ki.⁵⁸

*Az autók megjelenése az országutakon nemcsak a modern társadalom arcukat változtatta meg, hanem az igazságszolgáltatás, nem utolsósorban pedig a büntetőjog számára is addig nem ismert problémát vetett fel.*⁵⁹ A közlekedési bűncselekmények üldözéséhez fűződő megnövekedett társadalmi érdeket jelezte, hogy a jogalkotó a kettős jogi tárgyra tekintettel közvetlenül a személy elleni bűncselekményeket szabályozó fejezetben helyezte el őket, kifejezve ezzel, hogy a közlekedési bűncselekmények komplex jogi szabályozása az élet és a testi épség körében kiegészítő védelmet nyújt.⁶⁰

A korábban hatályos Btk.-ban található közlekedési cselekményeket érintő szabályozás alapvetően két szempontra volt tekintettel. *Egyrészt* a törvény kizárta a kisebb társadalmi veszélyességű magatartásokat a közlekedési bűncselekmények köréből azok elkövetőit szabálysértési eljárás alá vonta.⁶¹ E dekriminalizáció következtében nem minősülnek bűncselekményeknek azok a gondatlan közúti közlekedési magatartások, amelyek nem okoznak legalább súlyos testi sértést; továbbá a nem gépi meghajtású közúti járművek ittas vezetése, ha legalább súlyos testi sértés előidézésével nem járnak együtt; valamint a baleset helyszínének olyan elhagyása, amely csak az okozott anyagi kár

⁵⁵ Uo.: 20.

⁵⁶ FEHÉR Lenke - HORVÁTH Tibor - LÉVAY Miklós: *Magyar Büntetőjog Különös Rész I.* Miskolc, Bíbor Kiadó, 2001. 207 - 208.

⁵⁷ BELOVICS - MOLNÁR - SINKU i. m. 303.

⁵⁸ BÍRÓ i. m. 76.

⁵⁹ VISKI László: *Közlekedési Büntetőjog.* Budapest, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1974. 9 - 10.

⁶⁰ SÁNDOR i. m. 108.

⁶¹ BÍRÓ i. m. 76.

rendezésének elkerülése végett történt.⁶² Másrészt megteremtette a súlyos társadalmi veszélyességű bűncselekmények szigorú büntetőjogi felelősségre vonásának feltételeit azáltal, hogy a legsúlyosabb közlekedési bűncselekményeknél több új minősített esetet vezetett be, valamint magasabb büntetési tételeket állapított meg az elkövetési körülményekhez, főként az okozott eredmény súlyosságához igazodva.⁶³

A korábban hatályos büntető törvénykönyvünk jelentős változásának tekintendő, hogy a *vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetésének* tényállását kiemelte a *Novella közlekedés biztonsága elleni bűncselekmények* rendelkezése köréből és azt új szakaszban szabályozta, továbbá a korábbi szabályozásban külön tényállásként meghatározott közúti közlekedés biztonsága elleni bűncselekményt beépítette az új, közlekedés biztonsága elleni bűncselekményeket tartalmazó szakaszba. Ez utóbbi bűncselekmény már nemcsak üzemi berendezés, hanem annak tartozéka megrongálásával - későbbi módosítás alapján megsemmisítésével is -, közúti helyett közlekedési jelzés eltávolításával vagy megrongálásával is elkövethető volt.

A közúti veszélyeztetés tényállásának változatlanul hagyása mellett a halálos közúti baleset okozása című szakaszt akként módosította, hogy az alapeseti *halál* okozása tényállási elemet a minősített esetek közé emelte, és felváltotta a súlyos testi sértés, amely csak gondatlan magatartással követhető el.

Az 1978. évi Btk.-t módosító 1998. évi LXXXVII. törvény az ittas járművezetéssel egyezően büntette, ha a *járművezető a vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatt vesz részt a forgalomban.*⁶⁴

A jelenleg hatályos Btk. a korábbi törvényhez hasonlóan külön fejezetben szabályozza a közlekedési bűncselekményeket, az élet és a testi épség védelmét kiegészítő önálló jogterületként. A közlekedési bűncselekményekre jellemző kettős jogi tárgy továbbra is jellemzi e tényállásokat: egyrészt az élet és a testi épség védelméhez, másrészt pedig a közlekedés biztonságához fűződő társadalmi érdek. E kettős (komplex) védelem a magyarázata annak, hogy a közlekedési

⁶² HORVÁTH - KERESZTY - MARÁZ - NAGY - VIDA i. m. 214.

⁶³ SÁNDOR i. m. 108.

⁶⁴ Uo.: 108 - 109.

bűncselekmények büntetési tétele rendszerint súlyosabb, mint a foglalkozás körében elkövetett szándékos veszélyeztetés alap- és minősített eseteinek a büntetési tétele.⁶⁵

III. A közlekedési bűncselekmények hatályos szabályozása a magyar büntetőjog rendszerében

A jelenleg hatályos Btk. alapján, - amely egyébként a közlekedési bűncselekményeket tekintve nem sokat módosított az 1978. évi IV. törvény rendelkezésein - megállapítható, hogy a törvény a közlekedési fejezetben összesen kilenc bűncselekmény törvényi tényállását szabályozza, amelyek összesen hat csoportba oszthatóak:

- Az első csoportban a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény (232. §) áll, melyet csak a közlekedési szabályok hatálya alatt nem álló személy (ún. extraneus) követhet el, tehát ez a tényállás a közlekedési rendszert kívülről érkező *támadás* elleni védi.
- A második helyen a vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetése (233. §) és a közúti veszélyeztetés (234. §) áll, amelyeket kizárólag az adott közlekedési szabályok hatálya alatt álló járműirányítók, járművezetők követhetnek el.
- A harmadik csoportba a közlekedési baleset okozása sorolható, amely közúti baleset okozása bűncselekményként a közút tekintetében önálló tényállásként (235. §), míg a vasúti, légi vagy vízi közlekedés tekintetében a veszélyeztetési tényálláshoz kötődve jelenik meg.
- A negyedik helyen a járművezetés ittas állapotban (236. §), a járművezetés bódult állapotban (237. §), valamint a járművezetés tiltott átengedése (238. §) tényállások állnak, amelyeknek közös jellemzője az ittas és az egyéb okból alkalmatlan állapotú járművezetés.
- Az ötödik csoportban a cserbenhagyás (239. §), míg a hatodik helyen a 2018. augusztus 7. napjától hatályos jogellenesen átalakított személyszállítást végző járművezetés tényállásával zárul a közlekedés büntetőjogi védelmének rendszere.⁶⁶

A közlekedési büntetőnormák jellegzetessége, hogy a jogalkotó többségében a keretdiszpozíció megoldást választotta a törvényi tényállások szerkesztése során. A közlekedési szabályok megszegése esetén megvalósul a törvényi tényállás, de a *más jogágazatbeli jogsértésen túl*

⁶⁵ BELOVICS - MOLNÁR - SINKU i. m. 304 -305.

⁶⁶ MAJOR Róbert: Az ittas járművezetésről és a cserbenhagyásról - a közlekedés újrakodifikálásához. Belügyi Szemle, 2004/1. 114.

*büntetőjogi többletelemet is tartalmaz.*⁶⁷ Keretdiszpozíció esetén tehát más jogágazathoz tartozó jogszabályokban foglalt közlekedési rendelkezések szolgáltatják a törvényi tényállások tartalmát. Ezek a jogszabályok leginkább az államigazgatás körébe tartozó előírásokat tartalmazzák, a legfontosabb ún. háttér jogszabályok közlekedési alágazatonként az alábbiak:

- a közúti közlekedésről szóló 1988. év I. törvény és a KRESZ,
- a vasútról szóló 1993. évi XCV. törvény,
- a légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény,
- a vízi közlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény.⁶⁸

A keretdiszpozíció kapcsán szükségesnek tartom felhívni a figyelmet a büntető törvényünk időbeli hatályára. E szakasz szerint a bűncselekményt az elkövetés idején hatályban lévő törvény rendelkezései szerint kell elbírálni; amennyiben azonban a cselekmény elkövetése és az ügy elbírálása között olyan új büntető törvény lép hatályba, amelynek értelmében a cselekmény már nem bűncselekmény vagy az enyhébb elbírálás alá esik: az újabb büntető törvénykönyv alkalmazásának van helye; minden más esetben azonban az új büntető törvénynek nincs visszaható ereje.⁶⁹ A gyakorlatban ellentétes álláspont alakult ki a tekintetben, hogy amennyiben a keretrendelkezést kitöltő jogszabály a cselekmény elkövetése és annak elbírálása között a terhelt javára változott, érvényesülhet-e ilyen esetben a visszamenő hatály által nyújtott kedvezmény?

Az egyik nézet szerint magának a büntető törvénykönyv megváltozásának kell tekinteni, ha a keretdiszpozíciót kitöltő jogszabályokban olyan mértékű változás következik be, amely a tilalom teljes feloldásával vagy a kötelezettség megszűnésével az addigi büntetőjogi védelmet megszünteti. Mivel ezeknek a jogszabályoknak a keretkitöltő rendelkezései a keretrendelkezéssel meghatározott törvényi tényállás egyes elemeit konkretizálják, ezért e tekintetben - a Btk. 2. §-ának alkalmazása szempontjából - büntető jogszabályoknak tekintendők, ezért az ilyen tartalmú rendelkezéseknek visszaható erejük van.⁷⁰ A másik felfogás szerint legfeljebb a Btk. 25. §-a szerinti büntethetőséget megszüntető okként értékelhető, ha a cselekmény elkövetése és elbírálása között hatályba lépő új igazgatási jogszabály szerint a magatartás már nem tiltott. Érvelésük szerint ugyanis a Btk. 2. §-a kizárólag a büntető törvénykönyv tekintetében teszi lehetővé visszamenőleges hatállyal az elbírálás

⁶⁷ NAGY Ferenc - TOKAJI Géza: *A Magyar Büntetőjog Általános Része*. Budapest, Korona Kiadó Kft., 1988. 65.

⁶⁸ KERESZTY (2005a) i. m. 29 - 30.

⁶⁹ Btk. 2. §

⁷⁰ BH 1988.382.

idején hatályban lévő büntető törvénykönyv alkalmazását, amennyiben az az elkövetőre nézve felmentést, az eljárás megszüntetését vagy a magatartásának enyhébb elbírálását eredményezheti. Ezzel szemben a büntetőjogi keretrendelkezést kitöltő igazgatási jogszabályok tekintetében a visszaható hatály fel sem merülhet, mivel a keretkitöltő jogszabályok alkalmazása szempontjából mindenkor a cselekmény elkövetése idején hatályos jogszabályok rendelkezései az irányadók, és nem bír jelentőséggel, hogy a cselekmény elkövetése és az ügy elbírálása közötti időben újabb, akár a terhelt javára szóló jogkövetkezményekkel járó jogkövetkezmény lép életbe.⁷¹

A Legfelsőbb Bíróság e kérdésben az alábbiak szerint foglalt állást:

Ha a Btk. Különös Részének valamely rendelkezése ún. keretdiszpozíció, és az annak keretét kitöltő jogszabályi rendelkezésekben a bűncselekmény elkövetése után olyan mérvű változás következik be, amely a kötelezettség megszüntetésével vagy a tilalom feloldásával az addigi büntetőjogi védelmet megszünteti, e változás - a meghatározott időre szóló jogszabályok kivételével⁷² - a Btk. 2. §-ának második mondatára figyelemmel az elbíráláskor hatályban lévő büntetőjogi szabályozás visszaható hatályú alkalmazását alapozza meg.⁷³

Az államigazgatás körébe tartozó négy közlekedési ágazatra vonatkozó szabályok rendszerint kisebb tartalmi módosítások, ezért a büntetőjogi védelem körét általában ténylegesen nem érintik.⁷⁴

A közlekedési bűncselekmények hatályos rendszerének bemutatását a tényállási elemek átfogó elemzésével folytatom, amelynek szemléltetésére két táblázatot⁷⁵ is beillesztek azzal, hogy az egyes helyeken - így például a jogellenesen átalakított személyszállítást végző jármű vezetése bűncselekmény esetén - a saját gondolataimat tartalmazzák.

⁷¹ BH 1992.445.

⁷² Ilyenek pl. az útlezárásokra vonatkozó szabályok.

⁷³ 1/1999. Büntető jogegységi határozat

⁷⁴ KERESZTY (2005a) i. m. 31.

⁷⁵ GÖRGÉNYI Ilona - GULA József - HORVÁTH Tibor - JACSÓ Judit - LÉVAY Miklós - SÁNTHA Ferenc- CSEMÁNÉ VÁRADI Erika: *Magyar Büntetőjog Különös Rész.* Budapest, Wolters Kluwer Kft., 2013. 270.

Tényállás	Jogi tárgy	Elkövetési tárgy/passzív alany	Elkövetés helye
Közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény (232. §)	Valamennyi közlekedési ágazat biztonsága; Közlekedésben részt vevő személyek életének, testi épségének és egészségének védelme; a járművek és a közlekedés egyéb tárgyainak sérthetlenségéhez fűződő társadalmi érdek	Közlekedési útvonal, jármű, üzemi berendezés, vagy ezek tartozéka, közlekedési jelzés; járművezető	-
Vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetése (233. §)	Vasúti, légi vagy vízi közlekedési ágazat biztonsága; A közlekedési ágazatok közlekedésében részt vevő személyek életének, testi épségének és egészségének védelme	Más vagy mások	-
Közúti veszélyeztetés (234. §)	Közúti közlekedés biztonsága; Közúti közlekedésben részt vevő személyek életének, testi épségének és egészségének védelme	Más vagy mások	Közút; Közútforgalom elől el nem zárt magánút
Közúti baleset okozása (235. §)	Közúti közlekedés biztonsága; Közúti közlekedésben részt vevő személyek életének, testi épségének és egészségének védelme.	Más vagy mások	Közút; Közútforgalom elől el nem zárt magánút
Járművezetés ittas állapotban (236. §)	Közúti közlekedés biztonsága; Közúti közlekedésben részt vevő személyek életének, testi épségének és egészségének védelme.	Más vagy mások	Közút; Közútforgalom elől el nem zárt magánút
Járművezetés bódult állapotban (237. §)	Közúti közlekedés biztonsága; Közúti közlekedésben részt vevő személyek életének, testi épségének és egészségének védelme.	Más vagy mások	Közút; Közútforgalom elől el nem zárt magánút
Járművezetés tiltott átengedése (238. §)	Közúti közlekedés biztonsága; Közúti közlekedésben részt vevő személyek életének, testi épségének és egészségének védelme.	Más vagy mások	Közút; Közútforgalom elől el nem zárt magánút

Cserbenhagyás (239. §)	Közúti közlekedés biztonsága; Közúti közlekedésben részt vevő személyek életének, testi épségének és egészségének védelme.	Más, vagy mások	Közút; Közútforgalom elől el nem zárt magánút; Olyan hely, ahol a baleset következményei felmérhetők
Jogellenesen átalakított személyszállítást végző jármű vezetése (239/A. §)	Közúti közlekedés biztonsága; Személyszállítási szolgáltatást igénybe vevő személyek életének, testi épségének és egészségének védelme.	Más vagy mások	Közút; Közútforgalom elől el nem zárt magánút

Tényállás	Elkövetési magatartás	Eredmény	Alany	Bűnösség
Közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény (232. §)	Példálózó jellegű felsorolás a tényállásban	Veszély	„Kívülálló” (tettes)	Szándékosan, vagy gondatlanságból
Vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetése (233. §)	Vasúti, légi, vagy vízi közlekedés szabályainak megszegése	Veszély	Az adott ágazat közlekedési szabályainak hatálya alatt álló (kivéve: gyalogos, utas)	Szándékosan, vagy gondatlanságból
Közúti veszélyeztetés (234. §)	Közúti közlekedés szabályainak megszegése	Közvetlen veszély	KRESZ hatálya alatt áll (kivéve: gyalogos, utas)	Szándékosan (de: minősített esetek: ld. Kúria 41. Bkv.)
Közúti baleset okozása (235. §)	Közúti közlekedés szabályainak megszegése	Súlyos testi sértés	KRESZ hatálya alatt áll (kivéve: gyalogos, utas)	Gondatlanságból
Járművezetés ittas állapotban (236. §)	Járművezetés	Nem eredmény-bűncselekmény	Járművezető	(alapeset) Szándékosan
Járművezetés bódult állapotban (237. §)	Járművezetés	Nem eredmény-bűncselekmény	Járművezető	(alapeset) Szándékosan

Járművezetés tiltott átengedése (238. §)	Jármű vezetésének átengedése	Nem eredmény-bűncselekmény	Járművezetést átengedő személy	Szándékos
Cserbenhagyás (239. §)	Megállás elmulasztása; Eltávozás a baleset helyszínéről meggyőződés nélkül	Nem eredmény-bűncselekmény	Járművezető	Szándékos
Jogellenesen átalakított személyszállítást végző jármű vezetése (239/A. §)	Engedély nélkül vagy az engedélytől eltérően átalakított jármű vezetése (1) bek.; jármű engedély nélküli átalakítása vagy átalakíttatása (3) bek.	Nem eredmény-bűncselekmény	Járművezető (1) bek.; Bárki (3) bek. I. ford.; A jármű engedély nélküli átalakítására engedélyt adó személy (3) bek. II. ford.	Szándékos

Az előző fejezetben írtakra is utalva megállapítható tehát, hogy valamennyi közlekedési bűncselekménynek kettős (komplex) *jogi tárgya* van. A közlekedés biztonsága, de ezen kívül közülük egyeseknek a közlekedésben részt vevők, a közlekedés hatókörében lévő személyek, a személyszállítási szolgáltatást igénybe vevő személyek életének, testi épségének védelme, valamint a járművek és más vagyontárgyak sérthetlenségéhez fűződő társadalmi érdek is a jog által védett érték.⁷⁶ Viski László ezért is jegyezte meg, hogy a *közös jogi tárgyra figyelemmel e bűncselekmények a büntető törvénykönyv rendszerében helyesen önálló fejezetként helyezhetők el.*⁷⁷

A fenti táblázatból megállapítható, hogy valamennyi közlekedési bűncselekmények tettese egy kivétellel nem valamely dologra, hanem személy(ek)re vonatkozóan követi el a tettét. Még a kivételnek tekintendő közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény tényállása (Btk. 232. §) is - több *elkövetési tárgy* (közlekedési útvonal, jármű, üzemi berendezés) mellett - tartalmaz olyan személyt, nevezetesen a közlekedő jármű vezetőjét, akivel szemben megvalósul a bűncselekmény. A Btk. 233-235. § tényállásai a *más vagy mások* kitéttel *passzív alanyt* vagy passzív alanyokat

⁷⁶ GÁL Andor - HEGEDŰS ISTVÁN - JUHÁSZ ZSUZSANNA - KARSAI KRISZTINA - MEZŐLAKI ERIK - SZOMORA ZSOLT - TÖRŐ SÁNDOR - KARSAI KRISZTINA (szerk.): *Nagykommentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez.*

⁷⁷ VISKI i. m. 309.

juttat kifejezésre, míg a 236-239/A. §-ban szabályozott bűncselekmények diszpozíciójából ennyire nyíltan nem tűnik ki, de a törvényi tényállás más elemei nem teszik kétségesse, hogy az elkövetési magatartás tanúsítása közvetve vagy közvetlenül más személy(ek) életének vagy testi épségének a veszélyeztetésével jár.⁷⁸

Az *elkövetés helye* speciális tényállási elemként a 234 - 238. § és a 239/A. § szerinti közlekedési bűncselekmények esetén releváns, abból következően, hogy azok a közúti közlekedés szabályainak megszegésével követhetők el. A 239. § szerinti cserbenhagyás törvényi tényállása elkövetési helyként a baleset helyszínét jelöli meg, amely fogalom alatt a baleset hatókörében lévő, annak térbeli pontjához legközelebb eső olyan helyet is érteni kell, amelyet a balesettel érintett járművek az ütközés körülményeinek felmérése érdekében az adott forgalmi és útviszonyok mellett közel egyenlő eséllyel érhetnek el.⁷⁹ A közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény (Btk. 232. §) azon fordulata esetén, amikor a biztonságos közlekedés a közlekedő jármű vezetője ellen erőszak vagy fenyegetés alkalmazásával kerül veszélybe, a bűncselekmény éppúgy megvalósulhat a közlekedő járművön, ahogy azon kívül is, de csak és kizárólag a közlekedés folyamatában, vagyis mindazon ideig, amíg a járművet a sértett valójában vezeti.⁸⁰ Ebben az esetben azonban az erőszak vagy fenyegetés nem elkövetési módként, hanem elkövetési magatartásként értékelendő. A Btk. 233. §-a szerinti vasúti, légi vagy vízi közlekedés tényállása nem határoz meg külön elkövetési helyet, a bűncselekmény bárhol elkövethető.⁸¹

Az *elkövetési magatartást* illetően a fenti táblázat alapján megállapíthatjuk, hogy annak a közlekedési bűncselekményeket is illetően két alapváltozata van: az aktív magatartást feltételező *tevékenység* és a passzív magatartással járó *mulasztás*. Közös ismervük, hogy az ember a környezetére egyaránt képes hatni a tevékenységével és a mulasztásával is. Vannak olyan esetek, attól függetlenül, hogy van- e jogsértő eredmény vagy sincs, hogy egy meghatározott magatartás tanúsítása vagy egy kötelesség nem teljesítése már önmagában is büntetést von maga után. Erre tipikus példa a cserbenhagyás bűncselekményének elkövetője, aki mint a *balesettel érintett jármű vezetője* nem tesz eleget a KRESZ-ben foglalt megállási kötelezettségének, hanem azt megszegve

⁷⁸ KERESZTY (2005a) i. m. 33.

⁷⁹ BH 2007.212.

⁸⁰ BH 2001.210.

⁸¹ AKÁCS - BELEGI - KATONA - KÓNYA - MÁRKI - MÉSZÁR - MOLNÁR - SOÓS: *Magyar Büntetőjog I-III. - új Btk. - Kommentár a gyakorlat számára.*

eltávozik a baleset helyszínéről anélkül, hogy meggyőződne arról, hogy valaki megsérült- e, avagy az életét vagy testi épségét közvetlenül fenyegető veszély miatt segítségnyújtásra szorul- e.⁸²

A közlekedési bűncselekményeknél az is igen gyakran előfordul, hogy az elkövetési magatartás tevékenységi és mulasztásos elemei összefonódnak, például akkor, ha valaki azzal okoz közúti balesetet, hogy a KRESZ rendelkezései ellenére nem biztosít elsőbbséget az útkereszteződésben.⁸³

A mulasztással kapcsolatban érdemes megjegyezni, hogy *az nem abszolút semmi, hanem a cselekvési lehetőség és képesség ellenére valaminek a nemtevése, kötelességellenes nemtevése*. E meghatározás szerint a mulasztás ontológiai alapja a cselekvési lehetőség, a normatív kritériuma pedig a cselekvési kötelesség, vagyis a mulasztás is az ontológiai és a normatív egysége.⁸⁴ A *cselekvési lehetőség* egy olyan objektív kritérium, amivel kapcsolatban mindig vizsgálni kell, hogy az adott elkövető a konkrét helyzetben rendelkezett- e vele, így például azt, hogy az adott esetben a terhelt rendelkezésére állt-e a baleset áldozatának megmentéséhez megfelelő eszköz.⁸⁵ Így szinte kizárólagosan a közlekedés körében megállapításra kerülő élet, testi épség elleni bűncselekmény, a Btk. 166. § (2) bekezdésébe ütköző segítségnyújtás elmulasztása bűncselekmény esetében a halálos eredmény csak akkor róható fel az elkövető terhére, ha a segítségnyújtás a sértett életét megmenthette volna. Ennek hiányában, akinek csupán lehetősége lett volna a segítségnyújtásra, de nem tette meg, a bűncselekmény alapesetért felelhet az egyéb feltételek megléte esetén is.⁸⁶ A *cselekvési képesség* ezzel szemben egy olyan szubjektív kritérium, amelynek alapján azt kell vizsgálni, hogy az adott személy a tapasztalatait, ismereteit, fizikai és pszichikai állapotát figyelembe képes volt-e a *normatív kötelességének* megfelelő magatartás kifejtésére, vagyis azt tenni, amit számára valamely jogszabály előír.⁸⁷

A közlekedési bűncselekmények *eredménye* szempontjából is megkülönböztetjük az *immateriális* (alaki) és *materiális* (anyagi) bűncselekményeket. Ez utóbbi csoport szintén két kategóriára osztható: materiális sértő és materiális veszélyeztető bűncselekményekre. A *materiális sértő* deliktumok tényállásaiban a jogalkotó eredményként a megtámadott személy (tárgy) állapotában

⁸² Btk. 239. § és KRESZ 58. §

⁸³ KERESZTY (2005a) i. m. 33.

⁸⁴ NAGY - TOKAJI i. m. 117.

⁸⁵ KERESZTY (2005a) i. m. 34.

⁸⁶ GÁL - HEGEDŰS - JUHÁSZ - KARSAI - MEZŐLAKI - SZOMORA - TÖRŐ - KARSAI (szerk.): *Nagykommentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez.*

⁸⁷ KERESZTY (2005a) i. m. 34.

(állagában) történt változást (kár, rongálódás, megsemmisülés, illetve testi sérülés vagy halál) rögzíti, míg a *materiális veszélyeztető* bűncselekmények eredményeként a jogi tárgy veszélybe juttatását tartalmazza. Az immateriális bűncselekmények tényállása nem tartalmaz eredményt.⁸⁸

Az előbbieket alapján immateriális közlekedési bűncselekmény a járművezetés ittas állapotban vétségének alapesete (236. § (1) bek.), a járművezetés bódult állapotban vétségének alapesete (237. § (1) bek.), a járművezetés tiltott átengedése vétségének alapesete (238. § (1) bek.), a cserbenhagyás (239. §), valamint a jogellenesen átalakított személyszállítást végző jármű vezetése (239/A. §). A materiális sértő közlekedési bűncselekmény kategóriájába tartozik a közúti baleset okozása (235. §), míg materiális veszélyeztető közlekedési bűncselekménynek a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény (232. §), a vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetése (233. §) és a közúti veszélyeztetés (234. §) minősül.

A materiális sértő és a materiális veszélyeztetési (közlekedési) bűncselekmények fenti elhatárolása - többek között - azért bír jelentőséggel, mert amíg a sértéses materiális bűncselekménynek lehet kísérlete, addig a szándékos veszélyeztetési materiális bűncselekménynek rendszerint nincs kísérleti szakasza.⁸⁹ Ennek kiemelése azért fontos, mivel a veszélyeztetéses (közlekedési) bűncselekmények minősített esetei jellemzően súlyosabb büntetést helyeznek kilátásba, ha a veszélyhelyzet a büntetőjog által védett személy(ek) megsérüléséhez, esetleg halálhoz is vezetett.⁹⁰ Kísérlet ilyen esetben sem állapítható meg, mivel a kifejeződött bírói gyakorlat alapján a szándékos veszélyeztetési jellegű bűncselekmények bármely minősített esetében foglalt eredményére csak a gondatlanság terjedhet ki, ennél fogva a kísérleti szakasz fogalmilag kizárt.⁹¹

Az eredmény szempontjából a közlekedési bűncselekmények sajátossága a veszély fogalmának és különböző mértékének jól elhatárolható, pontos meghatározása. A veszély és a veszélyhelyzet a Btk. értelmező rendelkezésekbe foglalt meghatározásának hiányában a büntetőjogi dogmatika területén jártas jogászok különböző álláspontra jutottak a különböző veszélykategóriák elnevezését és meghatározását illetően. Így találkozhatunk olyan állásfoglalással, amely szerint valamely bűncselekmény befejezettségéhez elegendő az *absztrakt veszély*, vagy a *távoli veszély*, míg mások

⁸⁸ KERESZTY (2005a) i. m. 35.

⁸⁹ NAGY Ferenc: *A magyar büntetőjog általános rész.* Budapest, HVG-ORAC Lap-és Könyvkiadó Kft., 2010. 197 - 198.

⁹⁰ KERESZTY (2005a) i. m. 36.

⁹¹ 41. BK vélemény

véleménye szerint csak a *közvetlen veszély* bekövetkezése esetén lehet erről szó.⁹² Egy példaként említendő eseti döntésben a bíróság a veszély fogalmának meghatározásakor jutott arra az álláspontra, hogy nem valósul meg a közúti veszélyeztetés büntette, ha a vádlott közúti közlekedési szabályszegésének következményeként nem keletkezik más vagy mások életét vagy testi épségét *közvetlenül fenyegető konkrét veszélyhelyzet*.⁹³ A büntető jogászok azonban egyetértettek abban, hogy a veszély, mint eredmény meghatározása csak és kizárólag a sértő eredményhez viszonyítottan lehet meghatározni. A közlekedési bűncselekmények esetén a sértő eredmény pedig döntően az élet vagy a testi épség sérelme. A *közvetlen veszély* nagyjából egységes fogalma az, ami segítséget nyújthat abban, hogy a közismerten fokozható veszély enyhébb fajtáit meghatározhassuk.⁹⁴

Általánosan elfogadottnak mondható meghatározás szerint a *közvetlen veszélyen* olyan helyzet értendő, amely az élet, a testi épség vagy az egészség azonnali sérelmének a reális lehetőségét hordozza, személyre és helyzetre konkretizáltan, ugyanakkor külsőleg felismerhető formában jelentkezik.⁹⁵ Az *absztrakt veszély* ezzel szemben az a helyzetet jelöli, amikor a bűncselekmény megállapítását az élet vagy testi épség távolabbi veszélyeztetése is megalapozhatja.⁹⁶ Ez utóbbi veszély fogalom az 1978. évi IV. törvény 184. § szerinti közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény elemzése körében merült fel, mert annak tényállása a jelenleg hatályos Btk. szerinti *más vagy mások életét vagy testi épséget veszélyeztető* eredményhez képest tágabb, a *közlekedés biztonságának veszélyeztetése* eredményt tartalmazott.⁹⁷ Az 1978. évi IV. törvény alkalmazása során ezért kérdésként merült fel, hogy vajon a *más vagy mások életét vagy testi épséget közvetlenül veszélyeztető* közúti veszélyeztetés és ugyanezt a védett érdeket (értéket) *már távolról is veszélyeztető* vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetés mellett a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény vonatkozásában egy új, harmadik veszélyfogalomról beszélünk-e, amit elnevezésében és tartalmában is meg kell különböztetni az előzőektől. A kérdést végül a joggyakorlat oldotta meg azzal, hogy már a jelenlegi Btk. hatálybalépését megelőzően is a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény tényállásának megvalósulásához a törvényhely szerinti *közlekedés biztonságának veszélyeztetése* fordulat helyett - a most is hatályos - *más vagy mások életét vagy testi épséget veszélyeztető* magatartást kívánta meg. Minderre tekintettel egyetérttek

⁹² KERESZTY Béla: *Két javaslat a közlekedési bűncselekmények kodifikációjához*. Magyar Jog, 2005/5. 93. [a továbbiakban: KERESZTY 2005 (b)]

⁹³ BH 2004.130.

⁹⁴ Kereszty (2005a) i. m. 38.

⁹⁵ FONYÓ Antal (szerk.): *Magyar Büntetőjog Különös Rész*. Budapest, BM Könyvkiadó, 1981. 162.

⁹⁶ Vö.: A korábbi Legfelsőbb Bíróság (jelenleg Kúria) (mára meghaladottá vált) BK. 123. sz. állásfoglalása.

⁹⁷ GÁL - HEGEDŰS - JUHÁSZ - KARSAI - MEZŐLAKI - SZOMORA - TÖRÖ - KARSAI (szerk.): *Nagykommentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez*.

Kereszty Béla azon következtetéssel, hogy az *absztrakt veszély* és a *távoli veszély* megkülönböztetésének, fenntartásának a továbbiakban nincs indoka, kiváltképp a jelenlegi Btk. hatálybalépése után nem. A veszély hipotetikusságára, elvontságára egyébként tévesen utaló absztrakt veszély fogalom helyett ezért a *távoli veszély* kialakulása követelendő meg a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény, valamint a vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetése megállapításához.⁹⁸ *Távoli veszélyről* pedig abban az esetben beszélhetünk, - ha nem is azonnal és nem is személyekre konkretizáltan - olyan helyzet jön létre, amelynél mások élete vagy testi épsége valóságban veszélybe kerülhet, fennáll tehát a sérelem bekövetkezésének reális lehetősége.⁹⁹

Az elkövetési magatartás és az eredmény közötti objektív kapcsolat létrejöttéhez elengedhetetlen az *okozati összefüggés* megléte. Ennek alapján egy adott személy csak akkor vonható felelősségre az adott eredmény bekövetkezéséért, ha az az ő magatartásának volt a következménye. Az immateriális, vagyis az eredmény nélküli (közlekedési) bűncselekmények tényállása nem tartalmaz okozati kapcsolatot, így az okozatosság kérdése fel sem merült például a járművezetés ittas állapotban vétsége, a járművezetés bódult állapotban vétsége, a járművezetés tiltott állapotban vétsége, a cserbenhagyás, valamint a jogellenesen átalakított személyszállítást végző jármű vezetése esetén. Ez a diszpozíció elem azonban mégis kivételes jelentőséggel bír a közlekedési bűncselekmények esetében, tekintettel arra, hogy e bűncselekmények tényállásai rendszerint vagy már az alapesetekben, vagy már a minősített esetekben eredményt tartalmaznak.¹⁰⁰ Az okozati összefüggés vizsgálatára vonatkozó büntetőjogi elméleteket a felelősség megállapítása című fejezetben fogom részletesen ismertetni.

A Btk.-ban szabályozott bűncselekmények többsége tekintetében bárki lehet tettes. Ezzel szemben a közlekedési bűncselekmények *önálló tette*se jellemzően olyan járművezető, aki valamely közlekedési ágazat szabályainak hatálya alatt áll.¹⁰¹ Ez alól csak részben jelent kivételt a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény (Btk. 232. §) kívülálló (extraneus) elkövetője, aki nem áll az adott vasúti, légi, vízi, vagy közúti közlekedési szabályok hatálya alatt, illetve nem azok megszegésével

⁹⁸ KERESZTY (2005a) i. m. 38 - 40.

⁹⁹ ERDŐSSY Emil - FÖLDVÁRI József - TÓTH Mihály: Magyar Büntetőjog Különös Rész. Budapest, REJTJEL Kiadó, 1998. 152.

¹⁰⁰ KERESZTY (2005a) i. m. 41.

¹⁰¹ GÁL - HEGEDŰS - JUHÁSZ - KARSAI - MEZŐLAKI - SZOMORA - TÖRŐ - KARSAI (szerk.): *Nagykommentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez.*

veszélyezteti a közlekedés biztonságát. Ebbe a kategóriába tartozik például az is, aki a közúti jelzéseket eltulajdonítja, vagy a közlekedési berendezéseket megrongálja.¹⁰²

A közlekedési bűncselekmények *részesei* rendszerint olyan *kívülállók*, akikkel kapcsolatban a közlekedési fejezet végén található értelmező rendelkezések az alábbiak szerint fogalmaz: A vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetése (Btk. 233.§), a közúti veszélyeztetés (234. §), valamint a közúti baleset okozása (235.§) szakasz alkalmazása szempontjából nem tekinthetők közlekedési szabályoknak a gyalogosokra és az utasokra vonatkozó rendelkezések.¹⁰³ A Btk. e szakasza viszont nem azt jelenti, hogy a gyalogosok és az utasok nem működhetnének közre a járművezetők által elkövetett bűncselekményekben akár szándékkiváltó felbujtóként, akár szándékerősítő bűnsegédként. Tipikusan ilyen bűncselekmény lehet a közúti veszélyeztetés, az ittas vezetés, vagy a cserbenhagyás.¹⁰⁴ Az idézett jogszabályhely alapján viszont azt a következtetést kell levonni, hogyha a személyi sérüléssel járó baleset oka az utas vagy a gyalogos szabályszegő magatartására vezethető vissza, akkor a büntetőjogi felelősséget nem a Btk. 233 - 235. § szerinti közlekedési bűncselekmény, hanem a bekövetkezett eredménytől függően emberölés vagy testi sértés miatt kell megállapítani. Az értelmező rendelkezések alapján ezen kívül az is megállapítható, hogy a gyalogos és az utas is önálló tettese lehet a közlekedés biztonsága elleni bűncselekménynek (Btk. 232. §).¹⁰⁵

A fenti táblázat alapján megállapítható, hogy egyes közlekedési bűncselekmények csak gondatlanul, míg mások kizárólag szándékosan követhetők el, de arra is van példa, hogy az adott deliktum a bűnösség mindkét formájával elkövethető. A közlekedési bűncselekmények jellegzetessége, hogy többnyire gondatlan bűnösségi formával valósulnak meg. A közlekedési büntetőjogban *gondatlanságon* az elkövetőt cselekményéhez fűződő azt a tényleges vagy potenciális pszichikus viszonyt kell érteni, amellyel a büntető törvénykönyv különös részi rendelkezés megvalósulásának a veszélyét előre látva, a megvalósulás elmaradásában bizakodott (*tudatos gondatlanság, luxuria*), vagy bár e veszélyt nem látta előre, de az számára előre látható volt (hanyag gondatlanság, negligencia).¹⁰⁶ Szándékosságon a közlekedési büntetőjogban pedig az elkövetőt a cselekményéhez fűző, azt a tényleges pszichikus viszonyt értjük, amellyel a büntető törvénykönyv különös részi

¹⁰² KERESZTY (2005a) i. m. 49.

¹⁰³ Btk. 240. § (2) bek.

¹⁰⁴ KERESZTY (2005a) i. m. 49.

¹⁰⁵ AKÁCS - BELEGI - KATONA - KÓNYA - MÁRKI - MÉSZÁR - MOLNÁR - SOÓS: *Magyar Büntetőjog I-III. - új Btk. - Kommentár a gyakorlat számára.*

¹⁰⁶ VISKI i. m. 388.

rendelkezés (diszpozíció) megvalósulásának a veszélyét előre látva, azt kívánva vagy abba belenyugodva cselekedett.¹⁰⁷

Fontosnak tartom kiemelni, hogy az ún. többlépcsős, közlekedési szabályszegéssel megvalósuló tényállások esetében a bűnösséget mind a szabályszegés, mind a közvetlen veszélyhelyzet, mind a ténylegesen bekövetkezett súlyosabb eredmény tekintetében külön-külön kell vizsgálni.¹⁰⁸ Abban az esetben, ha az elkövető szándéka a szabályszegésen, a közvetlen veszélyhelyzet előidézésén túlmenően akár csak eshetőlegesen is, de kiterjed a sértett megölésére vagy testi épségének megsértésére, akkor a materiálisan sértő szándékos bűncselekményt (emberölést vagy testi sértést) kell megállapítani.¹⁰⁹ Például emberölés bűntettének kísérletét, és nem a közúti veszélyeztetés bűntettét valósítja meg az a gépkocsivezető, aki a járművét felgyorsítva áttér a menetirány szerinti bal oldalra, és haragos érzületéből fakadóan elüti a vele szemben szabályosan kerékpározó sértettet, aki azonban csupán nyolc napon belül gyógyuló sérüléseket szenved.¹¹⁰

A közlekedési bűncselekmények körében kiemelt jelentősége van a *vegyes bűnösség* fogalmának is, vagyis annak, amikor a tettes szándéka csak és kizárólag a szabályszegésre és a veszélyhelyzet előidézésére irányul, a minősítő eredményre viszont csak a gondatlansága terjed ki. Ennek értelmében a szándékos közlekedési bűncselekményeknél, - mint amilyen például az előző bekezdésben nevesített közúti veszélyeztetés - a minősítő körülményekre (azaz például a halálra, halálos tömegszerencsétlenségre stb.) a szándék ki sem terjedhet (ezt nevezzük az ún. limitált veszélyeztetési szándéknak), mert különben a súlyosabban minősülő materiálisan sértő bűncselekmény, azaz az emberölés vagy annak minősített esete valósul meg.¹¹¹ A szándékos közlekedési bűncselekmények minősített eseteinek megvalósulásakor ezért szándékon túli eredményű (ún. praeterintencionális) bűncselekményekről beszélünk, amelyek tehát nem követhetők el másként, mint vegyes bűnösséggel.¹¹² Fontos szabály ugyanakkor az is, hogy a büntető

¹⁰⁷ KERESZTY (2005a) i. m. 58.

¹⁰⁸ NAGY - HORVÁTH i. m. 189.

¹⁰⁹ GÁL - HEGEDŰS - JUHÁSZ - KARSAI - MEZŐLAKI - SZOMORA - TÖRŐ - KARSAI (szerk.): *Nagykommentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez.*

¹¹⁰ BH 1992.745.

¹¹¹ Ld.: 41. BK vélemény

¹¹² GÖRGÉNYI Ilona - GULA József - HORVÁTH Tibor - JACSÓ Judit - LÉVAY Miklós - SÁNTHA Ferenc - CSEMÁNÉ VÁRADI Erika: *Magyar Büntetőjog Általános Rész.* Budapest, Complex Kiadó, 2007. 226 - 240.

törvényünk szabályozása értelmében nem róható az elkövető terhére a minősítő körülménykénti eredmény, ha arra még a gondatlansága sem terjed ki.¹¹³

A közlekedési bűncselekmények tekintetében ezen kívül további esetek is lehetségesek. Így gondatlannak minősül az elkövető cselekménye abban az esetben, ha gondatlanság terheli mind a közlekedési szabályok megszegése, mind pedig a tényállásszerű veszély eredmény vonatkozásában. Úgyszintén gondatlannak minősül az elkövető cselekménye, ha a közlekedési szabályt ugyan szándékosan szegi meg, de a veszélyhelyzet, mint eredmény tekintetében gondatlan.¹¹⁴ Ilyen bűncselekmény lehetnek a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény gondatlan esete, a vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetés gondatlan alakzata, valamint a közúti baleset okozása vétségének alap- és minősített esetei.¹¹⁵

A jelen fejezet záró gondolataként szükségesnek tartom röviden kitérni a közlekedés körében előforduló két nem közlekedési bűncselekményre. A Btk. 165. §-a értelmében a *foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetést* az követi el, aki foglalkozása szabályainak megszegésével más vagy mások életét, testi épségét gondatlanságból közvetlen veszélynek teszi ki, vagy testi sértést okoz. A vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetése (Btk. 233. §), továbbá a közúti veszélyeztetés (Btk. 234. §) bűncselekményekkel való találkozása esetén a specialitás elve alapján a megfelelő közlekedési bűncselekményt kell megállapítani a vonatkozó közlekedési szabály megszegése esetén.¹¹⁶ Ugyanakkor a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetést kell megállapítani, ha a jármű vezetője nem a jármű vezetése, hanem a járművel történő munkavégzés során okoz balesetet.¹¹⁷ A másik, szinte kizárólagosan a közlekedés körében megállapított *segítségnyújtás elmulasztása* bűncselekmény a mások megsegítésére vonatkozó erkölcsi szabályt jogi normává emelve rendeli büntetni a vétkes közömbösséget.¹¹⁸ A cserbenhagyástól való elhatárolása alapját az képezi, hogy amíg a segítségnyújtás elmulasztása mindenkit terhelő általános kötelezettség, vagyis tettese bárki - akár a gyalogos is - lehet, addig a cserbenhagyás alanya csakis a balesettel érintett jármű vezetője lehet. Az elhatárolás további objektív feltétele, hogy a közlekedési baleseti

¹¹³ A Btk. 9. §-a értelmében a minősítő körülménybe foglalt eredményért való büntetőjogi felelősség csak abban az esetben állapítható meg, és az ahhoz fűzött súlyosabb jogkövetkezmények csak akkor alkalmazhatóak, ha az elkövetőt az eredmény tekintetében *legalább* gondatlanság terheli.

¹¹⁴ KERESZTY (2005a) i. m. 58.

¹¹⁵ Btk. 232. § (4) bek., 233. § (3) bek. és a 235. § (1) és (2) bek.

¹¹⁶ GÁL - HEGEDŰS - JUHÁSZ - KARSAI - MEZŐLAKI - SZOMORA - TÖRŐ - KARSAI (szerk.): *Nagykommentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez.*

¹¹⁷ BH 1973.441.

¹¹⁸ A Btk. 166. §-a értelmében az köve el ezt a bűncselekményt, aki nem nyújt tőle elvárható segítséget sérült vagy olyan személynek, akinek az élete vagy testi épsége közvetlen veszélyben van.

helyzetben ténylegesen van-e olyan személy, aki megsérült, vagy akinek az élete, testi épsége közvetlen veszélyben van, aminek következtében a segítségnyújtási helyzet fennáll, és a segítségnyújtást az elkövető a tényállásnak megfelelően elmulasztja.¹¹⁹ Ha van ilyen személy, akkor az elkövetőt segítségnyújtás elmulasztásáért kell felelősségre vonni.¹²⁰

IV. A közúti baleset okozása büntető törvényi tényállásának elemzése

Az elsőbbségi jog megsértésével okozott közúti balesetekért való büntetőjogi felelősség vizsgálata előtt, annak jobb megértése érdekében elengedhetetlen az ehhez szorosan kapcsolódó közúti baleset okozása (Btk. 235. §) bűncselekmény széleskörű elemzése.

E bűncselekmény *jogi tárgya* - a közúti veszélyeztetés tényállásához hasonlóan (Btk. 234. §) - a közúti közlekedés biztonsága s ezzel a közúton közlekedő ember életének és testi épségének védelme. A veszélyeztetési bűncselekményektől eltérően ez a bűncselekmény gondatlan eredmény-bűncselekmény.¹²¹

A bűncselekmény *passzív alanyát vagy alanyait* a tényállásban a *más vagy mások* törvényi kitétel jelzi, ami egyben azt is kifejezésre juttatja, hogy a bűncselekményt megvalósító járművezető nem válhat annak passzív alanyává akkor sem, ha maga is megsérül a baleset során.¹²²

A bűncselekmény *elkövetési magatartása* a közúti közlekedés szabályainak megszegése, amely mind tevészel, mind mulasztással, illetve ezek kombinációjával is megvalósulhat.¹²³

Az elkövetési magatartás tekintetében olyan kerettényállásról van szó, ahol a keretkitöltő alapvető szabályokat a KRESZ, a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény, továbbá a közúti járművek forgalomba helyezéséről és forgalomban tartásáról szóló 6/1990. (IV. 12.) KÖHÉM rendelet tartalmazza.¹²⁴ A közlekedési szabály utasítást adhat, illetve tilalmat állapíthat meg, az utasítás

¹¹⁹ BH 1984.428.

¹²⁰ AKÁCS - BELEGI - KATONA - KÓNYA - MÁRKI - MÉSZÁR - MOLNÁR - SOÓS: *Magyar Büntetőjog I-III. - új Btk. - Kommentár a gyakorlat számára.*

¹²¹ BELOVICS - MOLNÁR - SINKU i. m. 323 - 324.

¹²² GÁL - HEGEDŰS - JUHÁSZ - KARSAI - MEZŐLAKI - SZOMORA - TÖRŐ - KARSAI (szerk.): *Nagykommentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez.*

¹²³ KERESZTY (2005a) i. m. 128.

¹²⁴ BELOVICS - MOLNÁR - SINKU i. m. 324.

figyelmen kívül hagyása passzív magatartást feltételez, míg a tilalom megszegése nyilvánvalóan kétségkívül aktív magatartás elkövetését jelenti.¹²⁵

Az utasítást adó, illetve tilalmat tartalmazó konkrét rendelkezések egyrészt az önkéntes jogkövetést is megkönnyítheti, másrészt a szabályok megszegése esetén egyértelművé teszi a döntést a jogalkalmazók számára is. A közúti jelzőtáblák nagy része utasítást ad, mint pl. a *Kötelező haladási irány*-t mutató táblák [KRESZ 13. § (1) bek. a) pont], vagy kötelezettségekkel együttjáró különböző tilalmakat tartalmaz, így pl. a járművek megállását és várakozását tiltó táblák (KRESZ 15. §).¹²⁶

A fenti két kategória mellett megkülönböztetünk egy harmadikat is, a gépjárművezetők mérlegelését tűrő ún. relatív tartalmú rendelkezéseket is, amelyek egy konkrét közlekedési helyzetben adnak nem kötelező jelleggel iránymutatást a járművezetők számára, mint amilyen a KRESZ követési távolságról szóló rendelkezése is.¹²⁷

Ahogy fentebb már utaltam rá az, hogy az elkövetési magatartás alapjául szolgáló közúti közlekedési szabályok legfontosabb jogforrása a KRESZ. Itt azonban szükséges megjegyezni, hogy amennyiben magyar állampolgár külföldön követ el közlekedési bűncselekményt, akkor annak elbírálásánál a magyar büntető törvénykönyv rendelkezései mellett a külföldi állam közlekedési szabályait kell figyelembe venni.¹²⁸

A bűncselekmény általános és különös közlekedési szabályok megszegésével is elkövethető. A KRESZ leggyakrabban hivatkozott általános jellegű közlekedés biztonságával kapcsolatos szabálya, a 3. § (1) bekezdés c) pont előírja, hogy a közúti közlekedésben részt vevők kötelesek úgy közlekedni, hogy a személy- és vagyonbiztonság ne kerüljön veszélybe, valamint másokat a közlekedésükben indokolatlanul ne akadályozzanak, és ne zavarjanak.¹²⁹ Szintén általános szabálynak minősül a KRESZ azon rendelkezései, amely szerint a járművel a forgalmi, időjárási, látási és az útviszonyoknak megfelelően olyan járművel szabad közlekedni, amely megfelel a jogszabályban

¹²⁵ GÁL - HEGEDŰS - JUHÁSZ - KARSAI - MEZŐLAKI - SZOMORA - TÖRŐ - KARSAI (szerk.): *Nagykommentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez.*

¹²⁶ KERESZTY (2005a) i. m. 128.

¹²⁷ A KRESZ 27. § (1) bekezdése értelmében járművel másik járművet csak olyan távolságban szabad követni, amely elegendő ahhoz, hogy az elöl haladó jármű mögött akkor is meg lehessen állni, ha az ez utóbbi hirtelen fékezik.

¹²⁸ BH 1973.188., BH 1982.122., BJD 8993.

¹²⁹ BELOVICS - MOLNÁR - SINKU i. m. 324 - 325.

meghatározott műszaki feltételeknek.¹³⁰ Fontos hangsúlyozni azonban, hogy az általános közlekedési szabályoknak és elsősorban a KRESZ 3. § (1) bekezdés c) pontjának általában csak akkor van büntetőjogilag releváns jelentősége, ha az adott ügyben valamely speciális közlekedési szabály megszegése mellett valósulnak meg, mivel ezek a szabályok a közlekedésben általánosan követendő elvet és nem valamely konkrét közlekedési magatartást szabályoznak.¹³¹

A KRESZ közúti közlekedésre vonatkozó különös szabályokat határoz meg - többek között - a járművek sebességére, az elsőbbségadásra, valamint az előzésre vonatkozóan, amelyekkel kapcsolatban tipikusan előforduló szabályszegések - a gyakoriságukat és súlyosságukat illetően ebben a sorrendben - gyakran vezetnek közúti balesethez. Ezeken felül a járművek kivilágítására, az irányváltoztatásra, a bekanyarodásra, a tolatásra, a megkülönböztetett jelzéseket használó járművek közlekedésére, valamint a gyalogosokkal szemben tanúsítandó magatartásra vonatkozó szabályok is például ilyen speciális, konkrét közlekedési szabályoknak minősülnek.¹³²

A fenti három leggyakrabban előforduló különös szabályok közül az elsőbbségadási kötelezettség megszegésére vonatkozóan a következő fejezetekben fogok részletes elemzést adni. A járművek sebességére, továbbá az előzésre vonatkozó szabályok megszegésével kapcsolatos legfontosabb tudnivalókról az alábbiakban kívánok röviden kitérni.

A sebesség helytelen megválasztása a közúti balesetek elsődleges okaként jelentkezik. A közutakon a KRESZ 25. § (Haladás az úton) és a 26. § (Sebesség) gyakran sérül. Az előbbi rendelkezés generális szabályként a biztonságos közlekedésre, elsősorban a sebesség megválasztásánál figyelembe veendő tényezőkre utal. Az utóbbi szabály - az utak jellegére és az egyes gépjárműfajtákra vonatkozóan - arra való tekintettel írja elő a sebességhatárokat, hogy a legnagyobb sebességgel való haladás is csak az előbbi generális szabály kritériumainak való megfelelése esetén tekinthető biztonságosnak. A biztonságos sebesség jelentős mértékű túllépését mindig a választott sebességnek az adott közlekedési helyzettel, az út, látási és időjárási viszonyaival való összevetítésével kell megállapítani. A helytelen sebességválasztásnak két változata van: az abszolút és a relatív

¹³⁰ KRESZ 5. § (1) bek. b) pont és 25. § (1) bek.

¹³¹ BH 2004.173 és BH 2016.163.II.

¹³² GÁL - HEGEDŰS - JUHÁSZ - KARSAI - MEZŐLAKI - SZOMORA - TÖRŐ - KARSAI (szerk.): *Nagykommentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez.*

gyorshajtás.¹³³ Az abszolút gyorshajtás a KRESZ előbb hivatkozott rendelkezéseinek megsértését jelenti, míg a relatív gyorshajtás *a józan és szabályainak megszegését, a fizikai törvényekkel való szembekerülést jelenti.*¹³⁴ Az utóbbi fogalommal kapcsolatban a KRESZ rendelkezései alapján levezethető, hogy a járművezető helyes sebességmegválasztásának együttes feltétele egy olyan sebességgel haladás, amely mellett az adott gépjárművezető az általa észlelhető közúti eseményre reagálva még időben meg tudja állítani a gépjárművét úgy, hogy ez idő alatt mindvégig ura marad a járművének.¹³⁵ Egy idevágó jogeset szerint amennyiben a közforgalmú autóbusz vezetője a jármű vezetése során olyan sebességet választott, és olyan követési távolságot tartott, amely elegendő ahhoz, hogy az előtte haladó jármű váratlan hirtelen fékezése esetén is meg tudjon állni, akkor nem felel az utastérben állva utazó és nem kapaszkodó utas testi sérüléssel járó olyan balesetért, amely az autóbusz elkerülhetetlen hirtelen (vész)fékezése folytán következett be.¹³⁶ A döntés egyebekben a normális közúti közlekedés részének tekinti a hirtelen vész(fékezést).

A sebesség helytelen megválasztásával kapcsolatban a gyorshajtás mellett nem feledkezhetünk meg az indokolatlanul lassan haladó gépjárművezetőkről sem. A KRESZ 26. § (5) bekezdésében foglalt lassú haladás indokolatlansága alatt azokat a közlekedési helyzeteket kell érteni, amikor a megengedett sebességnél lényegesen lassúbb haladás csupán szubjektív okra vezethető vissza, vagyis semmilyen objektív külső körülmény nem játszott szerepet a sebesség megválasztása során. Általános elvárásként fogalmazódik meg a járművezetőkkel szemben, hogy a megengedett legnagyobb sebességhez közeli sebességgel haladjanak, ha mögöttes forgalom is van, s a haladásnak nincs objektív akadálya.¹³⁷

Az előzés szabályainak megszegését, mint a közúti baleset okozásához vezető harmadik helyre sorolt okot azért tartom szükségesnek röviden elemezni, mert a jogalkalmazói gyakorlatban gyakran találkozhatunk olyan védekezéssel, amely szerint a szembejövő jármű eltúlzott sebessége, az előzendő jármű helytelen manőverezése, a nem megfelelő út- és forgalmi viszonyok vezettek a balesethez. Ezen okok azonban - annak ellenére, hogy felmerülésük egyáltalán nem zárhatók ki -, egyáltalán nem mentesítik a járművezetőt, mivel mindezek számbavételével önállóan, saját

¹³³ KERESZTY (2005a) i. m. 129 - 130.

¹³⁴ IRK Ferenc: *Közlekedésbiztonság és bűnözéskontroll.* Budapest, KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft., Budapest, 2003. 14.

¹³⁵ KRESZ 26. § (4) bek.

¹³⁶ EBD 2016.B2.

¹³⁷ FÜLÖP Ágnes - FÜLÖP Natasa- MAJOR Róbert: *A KRESZ értelmezése a joggyakorlatban.* Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest, 2014. 287 - 288.

magának kell elhatározni az előzést, majd azt végrehajtani.¹³⁸ A járművel az úttesten azonos irányban haladó járművek melletti elhaladás (előzés) rendkívül összetett, az egyik legnehezebb közlekedési tevékenység, mert a járművezetőnek számos tényezőt kell figyelembe venni a végrehajtása során. Figyelembe kell vennie az időjárási és úttapadási körülményeket, az előzendő és a saját járműje sebességét, figyelemmel kell lennie mindkét jármű által megtett útvonal hosszára, amíg újra jobbra vissza lehet térni, az előzendő jármű előtti szabad útszakaszra, a mögöttes forgalomra, továbbá fel kell mérni a szemközt jövő jármű sebességét és távolságát is.¹³⁹ A bíróság egy ezzel kapcsolatos eseti döntése során kimondta, hogy az előzés feltételeiről való meggyőződés során mindig olyan követési távolságot kell tartani, hogy az a biztonságos közlekedést ne veszélyeztesse. Ez a konkrét közlekedési helyzetben azt jelenti, hogy a gépjárművezető miközben az úttest jobb széléről a felezővonalhoz húzódik, csak nagyobb követési távolság megtartásával tud bizonyosan meggyőződni a magasabb, szélesebb jármű biztonságos előzéseinek feltételeiről. Ha a biztonságos előzés feltételeiről a szemből jövő forgalom veszélyeztetése nélkül nem lehet meggyőződni, akkor le kell mondani az előzésről, nem szabad előzni.¹⁴⁰

A bűncselekmény *elkövetési helye* a közút, amely fogalom alatt a járművek és a gyalogosok közlekedésére, vagy csak a járművek, illetve csak a gyalogosok közlekedésére szolgáló, e célra létesített vagy kijelölt közterületet kell érteni.¹⁴¹ A büntető törvénykönyvbe foglalt értelmező rendelkezés szerint azonban, ha a közúti járművezetésre vonatkozó szabályok megszegése nem közúton okoz legalább súlyos testi sértést vagy halált, a közúton elkövetett bűncselekményre megállapított rendelkezések alkalmazandók.¹⁴² E kiterjesztő rendelkezés meghozatalának indoka az, hogy bár a KRESZ hatálya elsősorban a közutakra terjed ki, vannak olyan speciális egészségvédelmi és balesetelhárítási szabályok,¹⁴³ amelyeknek a megszegése nem közutakon is az emberek életét és testi épségét veszélyeztethetik. Az értelmező rendelkezés hiányában ugyanakkor e szabályok megszegésével okozott eredményeket csak a sértő eredményhez kapcsolódóan lehetne elbírálni, nem lehetne értékelni a szabályszegés specialitását.¹⁴⁴ Ezen értelmező rendelkezés alapján állapította meg a bíróság az egyik eseti döntésében, hogy a tehergépjármű vezetője - foglalkozás

¹³⁸ KERESZTY (2005a) i. m. 138.

¹³⁹ Vö.: KRESZ 34. §

¹⁴⁰ Kúria Bfv.II.578/2014/5.

¹⁴¹ KRESZ I. számú függelék I. pontjának a) alpontja és a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 47. §

¹⁴² Btk. 240. § (3) bek.

¹⁴³ Ilyen KRESZ szabály például: a járművezetés általános szabályai (3. §), személyi feltételei (4. §), a járművek közlekedésben való részvételének a feltételei, különösen a műszaki állapotára vonatkozó előírások (5. §), az elindulás (24. §), valamint a sebesség megválasztása (26. §).

¹⁴⁴ KERESZTY (2005a) i. m. 139.

körében elkövetett halált okozó veszélyeztetés helyett - halálos közúti baleset gondatlan okozása vétségéért felel, amiért közútnak nem tekinthető helyen a rakodás megkönnyítése végett hátramenetben a fűben fekvő sértettet halálra gázolta.¹⁴⁵ E rendelkezés alkalmazásával állapította meg a bíróság annak a terheltnek a büntetőjogi felelősségét, aki a közúti forgalomnak még át nem adott, de útburkolati jelekkel már ellátott pályatesten a járművek haladására vonatkozó közlekedési szabály megszegésével okozati összefüggésben idézte elő a halálos eredménnyel járó balesetet.¹⁴⁶ Az elkövetési helyhez kapcsolódó másik érdekes ügyben a bíróság azt mondta ki, hogy a közútnak a forgalom teljes szünetelésével járó sportrendezvény céljára való igénybevétele esetén a verseny időtartamára nem a KRESZ szabályai, hanem kizárólag a rendőrhatalósági intézkedések korlátain belül meghozott versenyszabályok alkalmazandók.¹⁴⁷ Természetesen tiltott versenyek esetén nincsenek versenyszabályok, az ilyenkor bekövetkezett baleset esetén az általános szabályok szerint vizsgálendő, hogy élet-, testi épség elleni bűncselekmény valósult-e meg, de ebben az esetben akár a Btk. 234-238. §-ba ütköző közlekedési bűncselekmények is megállapításának is helye lehet.¹⁴⁸

A bűncselekmény *eredménye* a közúti közlekedési helyzetből bekövetkező olyan baleset, amelyből súlyos testi sérülés keletkezik. E körben fontos hangsúlyozni, hogy nem pusztán a súlyos testi sértés a bűncselekmény eredménye, hanem egy olyan sérülés, amely a veszélyhelyzetből fakad.¹⁴⁹ A baleset fogalmával kapcsolatban a bírói gyakorlat a cserbenhagyás vétségével kapcsolatban kidolgozott fogalmat érti, amely szerint az egy olyan - kizárólag anyagi kárt okozó - közlekedési eseményt kell érteni, amelynek hatókörében egy vagy több személy is volt, és a baleset körülményei a személyi sérülés bekövetkezését valószínűsítik.¹⁵⁰ Természetesen nem zárja ki és nem is ellentétes a hivatkozott fogalom meghatározásával, ha a baleset során egy vagy több személy ténylegesen meg is sérül, esetleg életét veszti.¹⁵¹ Ezt az álláspontot erősítette meg korábban a Legfelsőbb Bíróság (jelenlegi nevén: Kúria) is az egyik eseti döntésében: *Büntetőjogi értelemben a baleset fogalmán nem csupán a sérülést, halált vagy anyagi kárt okozó szerencsétlenség értendő,*

¹⁴⁵ BH 1988.172.

¹⁴⁶ EBH 1682.

¹⁴⁷ BJD 1129.

¹⁴⁸ GÁL - HEGEDŰS - JUHÁSZ - KARSAI - MEZŐLAKI - SZOMORA - TÖRŐ - KARSAI (szerk.): *Nagykommentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez.*

¹⁴⁹ A tettes a bűncselekmény megnevezése szerint is balesetet okoz. Ld.: KERESZTY i. m. 140.

¹⁵⁰ BH 1987.262.

¹⁵¹ KERESZTY (2005a) i. m. 140.

hanem a közlekedés körében történt olyan esemény is, amely közvetlen veszélyhelyzetet idéz elő, és amelynek hatókörében egy vagy több személy tartózkodik.¹⁵²

A közúti baleset okozása bűncselekmény és a közúti közlekedés rendjének megzavarásával elkövetett szabálysértés elhatárolása szempontjából az okozott sérülés gyógytartamának van döntő szerepe.¹⁵³ A szabálysértési törvény szerinti közúti közlekedés rendjének megzavarása szabálysértést az követi el, aki a közúti közlekedés szabályait megszegi és ezzel másnak vagy másoknak az életét, a testi épségét vagy egészségét gondatlanságból közvetlen veszélynek teszi ki vagy könnyű testi sértést okoz.¹⁵⁴

A bűncselekmény törvényi minősítésénél a tényleges gyógytartamot kell alapul venni, amely az orvostudomány által meghatározott az az időtartam, amely alatt a sérülés elsődlegesen (nem teljesen, de ténylegesen meggyógyul).¹⁵⁵ A tényleges gyógytartam a büntető ítélkezést befolyásoló olyan fogalom, amelyet az orvosszakértő az anatómiai és a funkcionális gyógytartamot is figyelembe véve, esetenként, mérlegelés alapján állapít meg. A tényleges gyógytartam rendszerint azonos az orvosszakértői anatómiai gyógyulás fogalmával, vagyis azzal az állapottal, amikor a megsérült szövetek anatómiai egysége már helyreállt (például a sebszélek összetapadtak, a sebváladék már nem ürül).¹⁵⁶ Azon ritkábban előforduló eseteknél, amikor a két gyógyulási időtartam nem egyezik meg, akkor a tényleges gyógytartam a hosszabb, és általában a sérülés következményei elsődleges orvosi ellátása befejeződésének időpontjáig tart. A funkcionális gyógyulás az anatómiai gyógyulást rendszerint meghaladja, és akkor következik be, ha a sérülés következtében károsodott szervezet működése maradéktalanul helyreállt, vagy érdemleges javulás a továbbiakban nem várható (például a sérüléshez társult szövődmények meggyógyultak).¹⁵⁷ Miután az orvosszakértő a sérülésnek a minősítésre kiható következményeit tisztázta, a bíróság a szakvélemény és az irányadó körülmények alapos mérlegelése után dönt a cselekmény jogi minősítéséről.¹⁵⁸

¹⁵² BH 2002.131.

¹⁵³ BELOVICS- MOLNÁR - SINKU i. m. 325.

¹⁵⁴ A szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény (a továbbiakban: Szabs. tv.) 219. §

¹⁵⁵ GÁL - HEGEDŰS - JUHÁSZ - KARSAI - MEZŐLAKI - SZOMORA - TÖRŐ - KARSAI (szerk.): *Nagykommentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez.*

¹⁵⁶ BELOVICS- MOLNÁR - SINKU i. m. 106.

¹⁵⁷ AKÁCS - BELEGI - KATONA - KÓNYA - MÁRKI - MÉSZÁR - MOLNÁR - SOÓS: *Magyar Büntetőjog I-III. - új Btk. - Kommentár a gyakorlat számára.*

¹⁵⁸ BH 1988. 341.

A közúti baleset okozása bűncselekmény megállapítására csak abban az esetben kerülhet sor, ha a közlekedési szabályok megszegésével *okozati összefüggésben* az elkövető gondatlansága folytán legalább egy személy nyolc napon túl gyógyuló sérülést szenved.¹⁵⁹ Ilyen súlyos sérülésnek tekintendő például a súlyos fokú agyrázkódás, terjedelmes, többes vérömlenyek, a roncsolt szélű, anyagihiányos sérülések.¹⁶⁰ Az okozati összefüggés vizsgálata tehát elengedhetetlen. A bíróság a szabályszegés és a bekövetkezett eredmény között okozati kapcsolatot állapította meg, amikor a terheltnek felróható abszolút és relatív sebességtúllépés után, egy hosszú útkanyarban úgy fékezte állóra a járművét, hogy áttért a menetirány szerinti baloldalra és összeütközött a felezővonal közvetlen közelében haladó sértetti gépjárművel.¹⁶¹

Az okozati összefüggés hiányában csak közlekedési szabálysértés miatti szabálysértési felelősség, a Szabs. tv. 224. §-a szerinti közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése szabálysértés elkövetése állapítható meg.¹⁶² Nem állapítható meg az okozati összefüggés, ha a veszélyhelyzetet, illetve az ebből bekövetkező eredményt elháríthatatlan külső ok (például természeti esemény vagy a jármű elindulásakor nem észlelhető elháríthatatlan műszaki hiba) okozta, vagy kizárólag a sértett szabályszegő aktív vagy passzív magatartására vezethető vissza.¹⁶³ Ez utóbbi okkal kapcsolatban a bíróság az egyik határozatában azt a döntést hozta, hogy nem állapítható meg a halálos közúti baleset gondatlan okozása vétségében a szabályosan közlekedő terhelt büntetőjogi felelőssége, ha sértett kizárólagos hibájából keletkezett veszélyhelyzet elhárítására nem a legcélszerűbb megoldást választotta.¹⁶⁴ Egy másik ügyben kifejtettek szerint viszont abban az esetben, ha a baleset bekövetkezésének az oka mindkét járművezető kölcsönös szabályszegésére vezethető vissza, akkor mindkettőt elkövetőként kell felelősségre vonni.¹⁶⁵

A passzív magatartással is elkövethető közúti baleset okozása bűncselekmény miatt szükséges röviden kitérni a mulasztás okozatossága körében megfogalmazott két eltérő álláspontra.

¹⁵⁹ KERESZTY (2005a) i. m. 140.

¹⁶⁰ GÁL - HEGEDŰS - JUHÁSZ - KARSAI - MEZŐLAKI - SZOMORA - TÖRŐ - KARSAI (szerk.): *Nagykommentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez.*

¹⁶¹ BH 1998.413.

¹⁶² BH 2000.480.

¹⁶³ BELOVICS - MOLNÁR - SINKU i. m. 325.

¹⁶⁴ BH 2004.173.

¹⁶⁵ BH 1998. 413.

Az egyik nézet szerint csak azon eredményt értékelő tényállások esetén van szükség az okozati összefüggés vizsgálatára, amikor az elkövető aktív magatartással idézte elő a következményeket.¹⁶⁶ Passzív magatartás esetén a mulasztás nem tekinthető az eredmény okának, ezért a mulasztás és a következmény közötti kapcsolat semmiképpen sem tekinthető okozati kapcsolatnak. Mulasztás esetén a büntetőjogi felelősséget sosem az okozati kapcsolatra alapozzuk, hanem az okfolyamatba való beavatkozás szükségességét tesszük elemzés tárgyává. A felelősségnek vizsgálatakor abból az alaptételből indulunk ki, hogy a mulasztótól elvárható, hogy beavatkozzon a tőle függetlenül zajló olyan folyamatokban, amelyekkel kapcsolatban megakadályozhatta volna az eredmény bekövetkezését. A mulasztót tehát nem azért vonjuk felelősségre, mert ő okozta az eredmény, hanem amiatt, mert a beavatkozása esetén annak elmaradását okozhatta volna.¹⁶⁷

Az ezzel ellentétes felfogás szerint mulasztás esetén (is) a jogi-normatív értelemben vett okozatosságot kell vizsgálni. Eszerint a mulasztás jogi szempontból akkor okozatos, ha a tettesnek jogilag releváns kötelessége volt a jogilag nem kívánatos eredményre vezető természetes okfolyamat valamilyen cselekvéssel való megszakítása, de ő ennek ellenére ennek a kötelezettségének nem tett eleget. A mulasztással való eredményokozás esetén a cselekvési kötelesség megszegéséből nem következtethetünk arra, hogy a tettes gondosságsértően járt el, tehát nem hátrította el az eredményt. A cselekvési kötelesség megszegése miatti eredmény bekövetkezése a cselekményt csupán diszpozíciószerűvé teszi, de jogellenessé egyúttal nem. A mulasztás pedig akkor diszpozíciószerű, ha az eredmény azért következett be, mert a cselekvésre kötelezett a megkövetelt magatartást nem fejtette ki, holott az eredményt elhárítani képes cselekvés kifejtése lehetséges volt.¹⁶⁸ Abban az esetben, ha az elkövető a cselekvési kötelezettségének annak ellenére nem tett eleget, hogy az lehetséges volt, viszont megállapítható, hogy a kötelezettség teljesítése esetén is ugyanaz az eredmény következett volna be (vagyis az eredmény objektíve elkerülhetetlen volt), a mulasztás okozatosságának hiánya helyett annak büntetőjogi jogellenességét kell tagadnunk. Ugyanígy a jogellenesség hiánya állapítható meg, ha a gondosságsértés hiánya folytán az eredmény előre látásának lehetősége kizárt. A gondatlan bűncselekmények diszpozíciószerűségének megállapítása szempontjából a - jelen dolgozatban későbbiekben még részletesen ismertetett - feltételek egyenértékűségének tanát akkor alkalmazzuk

¹⁶⁶ FÖLDVÁRI József: *Magyar Büntetőjog - Általános Rész.* 2006, Osiris Kiadó Kft., 2006. 107.

¹⁶⁷ FÖLDVÁRI i. m. 111 - 112.

¹⁶⁸ BÉKÉS Imre: *A gondatlanság a büntetőjogban.* Budapest, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1974. 328.

helyesen, ha a diszpozíciószerű cselekmények körét az aktív magatartásokról kiterjesztjük az eredményt okozó mulasztásokra is.¹⁶⁹

A bűncselekmény *alanya* tettesként csak a közúti közlekedés szabályainak hatálya alatt álló személy (intranéus) lehet, általában a vezető.¹⁷⁰ Tettes rendszerint a vezető, vagyis az a személy, aki az úton járművet vezet vagy állatot hajt (vezet).¹⁷¹ Ezen felül a bűncselekmény elkövetése szempontjából vezetőnek kell tekinteni azokat a személyeket is, akikre a KRESZ-nek a járművezetőre vonatkozó rendelkezései közvetlenül kiterjednek. Ennek alapján a bíróság az egyik eseti döntésében a KRESZ 53. § (3) bekezdésbe foglalt közlekedési szabály megszegése folytán közúti baleset okozása bűncselekmény elkövetése miatt állapította meg a büntetőjogi felelősségét annak az autóbussz kalauznak, aki akkor adott indulási jelet a vezetőnek, amikor az utasok felszállása még nem fejeződött be, és ennek folytán az egyik utas súlyosabb jellegű sérülést szenvedett.¹⁷² A vezető fogalmának meghatározása folytán a tettessé válás szempontjából annak sincs jelentősége, hogy a járművezető a megfelelő vezetői engedély birtokában vagy annak hiányában vezette-e a járművet, illetőleg a vezetői engedélyt bevonták vagy járművezetéstől eltiltás büntetés hatálya alatt áll.¹⁷³ A gépkocsivezetés oktatása és az azt követő gyakorlati vizsga során pedig az oktató minősül vezetőnek.¹⁷⁴ A segédmotoros kerékpárt és a kerékpárt toló személy viszont nem minősül vezetőnek.¹⁷⁵ Az előző fejezetben már ismertettem, de fontosnak tartom itt is felhívni a figyelmet arra, hogy a Btk. értelmező rendelkezésébe foglalt szabály alapján a gyalogosok és a járművek utasai sem lehetnek e bűncselekmény tettesei.¹⁷⁶ Amennyiben a közúti baleset okozása a gyalogos vagy a gépjárműben ülő utas magatartására vezethető vissza, cselekményük az eredménytől függően élet vagy testi épség elleni bűncselekménynek vagy a közlekedés biztonsága elleni bűncselekménynek minősül.¹⁷⁷

Az elkövető a közlekedési szabályt akár szándékosan, akár gondatlanul is megszegheti, de a szabályszegéssel okozati összefüggésben bekövetkezett veszélyhelyzetre, valamint az alapeseti tényállásban foglalt súlyos testi sértésre, továbbá a minősített eset szerinti eredményre csak és

¹⁶⁹ Uo. 329 - 330.

¹⁷⁰ KERESZTY (2005a) i. m. 141.

¹⁷¹ GÁL - HEGEDŰS - JUHÁSZ - KARSAI - MEZŐLAKI - SZOMORA - TÖRŐ - KARSAI (szerk.): *Nagykommentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez.*

¹⁷² BH 1973.219.

¹⁷³ BELOVICS - MOLNÁR - SINKU i. m. 180.

¹⁷⁴ Ld. KRESZ 1. számú függelék III. pont a) alpont.

¹⁷⁵ BH 1977.90.

¹⁷⁶ Ld.: Btk. 240. § (2) bekezdés

¹⁷⁷ VISKI i. m. 189.

kizárólag a *gondatlansága* terjedhet ki.¹⁷⁸ Amennyiben az elkövető szándéka a szabályszegés mellett a közvetlen veszély előidézésére is kiterjedt, akkor nem a Btk. 235. §-a szerinti közúti baleset okozása, hanem a Btk. 234. §-a szerinti közúti veszélyeztetés bűncselekmény megállapításáról lehet szó.¹⁷⁹ Abban az esetben viszont, ha a közúti közlekedési szabályszegés még fel sem róható az elkövetőnek, akkor e bűncselekményben való büntetőjogi felelősség megállapítására nem kerülhet sor.¹⁸⁰ Amennyiben már a közvetlen veszélyhelyzet előidézésére is az elkövető gondatlansága terjedt ki, akkor az abból következő sérülésre (halálra) is csak a bűnösség ezen formája vonatkozhat.¹⁸¹ Fontosnak tartom ismételten hangsúlyozni, hogy az ítélezési gyakorlat szerint a közlekedési bűncselekményekben értékelt súlyos testi sértésre és halálra az elkövető szándéka soha nem terjedhet ki, ellenkező esetben ugyanis a Btk. élet, testi épség és az egészség elleni a XV. fejezetében szabályozott bűncselekmény megállapítására kerülhet sor.¹⁸²

Az előbbieket alapján megállapítható, hogy a Btk. 9. §-ban megfogalmazott vegyes bűnösség már a közúti baleset okozása alapeseténél is fennállhat, mivel az alapeseti eredményhez, a kizárólag gondatlanságból okozható súlyos testi sértéshez az elkövető szándékos közlekedési szabályszegése is párosulhat.¹⁸³ A közúti baleset okozása a szabályszegés esetleges szándékossága ellenére azonban gondatlan bűncselekménynek minősül, mert az elkövető az alaptényállás szerinti eredményt, vagyis a súlyos testi sértést csak és kizárólag gondatlanságból idézheti elő.¹⁸⁴

A későbbiekben még részletesen ismertetett *bizalmi elv* érvényesülése, mint jogilag releváns tény kizárja a bűnösség megállapítását, azonban az abban való tévedés, vagyis más szabálykövető magatartásával való alaptalan bizakodás, a Btk. 20. § (3) bekezdése alapján a gondatlanságra tekintettel nem zárja ki a büntethetőséget.¹⁸⁵

A Btk. 235. § (2) bekezdésébe foglalt a *minősített esetek háromlépcsős* differenciált változatait tartalmazza, amelyek a halmazati szabályoknál hátrányosabb jogkövetkezményekkel, súlyosabb

¹⁷⁸ GÁL - HEGEDŰS - JUHÁSZ - KARSAI - MEZŐLAKI - SZOMORA - TÖRŐ - KARSAI (szerk.): *Nagykommentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez.*

¹⁷⁹ BELOVICS- MOLNÁR - SINKU i. m. 331.

¹⁸⁰ Így az úttesten éjszaka keresztben fekvő gyalogos elütéséért csak abban az esetben felelős a jármű vezetője, ha a baleset elhárítására vonatkozó kötelezettségének felróható okból nem tett eleget. Ld.: NAGY - HORVÁTH i. m. 208.

¹⁸¹ BELOVICS- MOLNÁR - SINKU i. m. 331.

¹⁸² Ez a gondolatmenet a 41. számú BK véleményből is levezethető.

¹⁸³ ENYEDI László- DR. FÜLÖP Ágnes - DR. MELEGH Gábor- RADVÁNYINÉ NOVOTNY Olga - DR. VARGA Tibor: *Közlekedési büntetőjog.* Budapest, HVG-ORAC Lap-és Könyvkiadó Kft., 2008. 49.

¹⁸⁴ BELOVICS- MOLNÁR - SINKU i. m. 331.

¹⁸⁵ KERESZTY (2005a) i. m. 141.

büntetési tétellel fenyegetnek arra az esetre, ha a közúti baleset okozásából a súlyos testi sértésnél súlyosabb eredmény származik. Ismételten felhívom a figyelmet arra, hogy a minősített esetekben meghatározott súlyosabb következményekért - így a maradandó fogyatékoság, súlyos egészségromlás, tömegszerencsétlenség, halál, halálos tömegszerencsétlenség okozásáért - való büntetőjogi felelősség csak abban az esetben állapítható meg, ha az elkövetőt annak bekövetkezéséért legalább gondatlanság (akár tudatos gondatlanság, akár hanyagság) terheli.¹⁸⁶ E rendelkezés értelmében nem állapítható meg tehát az elkövető felelőssége a minősített esetben foglalt eredmény bekövetkezéséért, amennyiben az neki fel nem róható okból következett be. Abban az esetben viszont, ha az elkövető szándéka a minősített esetben foglalt eredményre is kiterjed, - mint ahogy az előzőekből megtudhattuk -, a cselekmény nem a közúti baleset okozása minősített esete szerint, hanem a bekövetkezett eredménytől függően az élet, a testi épség elleni bűncselekmény szerint minősülhet.¹⁸⁷

A jogalkotó a minősített esetek ún. *első lépcsőjében* a maradandó fogyatékoságot, a súlyos egészségromlást, valamint a tömegszerencsétlenséget rendeli súlyosabban büntetni.

Maradandó fogyatékoságról akkor beszélhetünk, ha a sérülés előtti állapot a sérülés funkcionális (élettani) gyógyulása után nem áll helyre, a korábbi állapothoz képest valamilyen tényleges hátrány jelentkezik: azaz ha a passzív alany elveszti valamely tagját, képességét, szervét, illetve ha ezen testrészek vagy ezekkel összefüggésben lévő képességek használhatatlanná válnak.¹⁸⁸ Még a csak esztétikus hátránnyal járó, vagy eltakarható testrész torzulása esetén is megállapítható e jogi kategória, akkor is, ha ez a fogyatékoság utóbb orvosi beavatkozással megszüntethető (például az arcon keletkezett égési sérülés egy későbbiekben elvégzett bőrátültetéssel), viszont a sérült egzisztenciájában, életvitelében már hátrányos jogkövetkezmények keletkeztek.¹⁸⁹ A fogyatékoság tehát mindig a sérülés előtti állapothoz képest jelent hátrányos állapotot, amellyel kapcsolatban nem szükséges, hogy külsőleg is jól felismerhető legyen (pl. végleges mozgáskorlátozottá válással), mivel a belső szervek, így például az idegrendszer kóros elváltozása is megalapozza ezt a

¹⁸⁶ Ld.: Btk. 9. § - Felelősség az eredményért, mint minősítő körülményért

¹⁸⁷ A szándékos veszélyeztetésű bűncselekményekkel kapcsolatban meghozott 41. számú BK vélemény e rendelkezése a közúti baleset vonatkozásában is alkalmazandó azzal, hogy a - közúti veszélyeztetéssel ellentétben - a közúti baleset okozásánál a szándék már a közvetlen veszélyhelyzetre sem terjedhet ki.

¹⁸⁸ KERESZTY (2005a) i. m. 109.

¹⁸⁹ BH 1982. 178.

minősítést.¹⁹⁰ E körben szükséges megemlíteni, hogy a sérült az életveszélyesnek minősülő beavatkozást (műtétet) kivéve köteles az orvosilag indokolt gyógykezelést igénybe venni, ezért az ezen kötelezettség elmulasztása miatt kialakuló maradandó fogyatékoság kialakulásáért az elkövető nem felel.¹⁹¹

Súlyos egészségromlásnak minősül, ha a sérülés az egészség tartós károsodásával jár, ha az krónikus vagy hosszan tartó beteges állapotban jelenik meg, függetlenül attól, hogy ez a korábbi egészségi állapothoz képest romlást jelentő helyzet a gyógyulási folyamat végén megszűnik-e.¹⁹² Hosszan tartó beteges állapotnak minősül a 6 hónapot meghaladó gyógytartam, vagy ennek következtében kialakuló szövődmények, az esetenként már idült betegségnek tekinthető állapot.¹⁹³ A súlyos egészségromlás tehát rendszerint azokat a krónikussá váló betegségeket jelenti, amelyeket szövődmény, elhúzódó, vagy elmaradó gyógyulás idézhet elő. A passzív alany olyan szellemi, vagy fizikai állapota, amely jellegét tekintve tartós, krónikus, vagy gyógyíthatatlan.¹⁹⁴

Amíg a maradandó fogyatékoság az egészségi állapot végleges, hátrányos megváltozását, addig a súlyos egészségromlás az egészségkárosodás időbeli elhúzódását jelenti, ezért - a minőségileg egymástól különböző - mindkét minősítő körülmény megállapítható az adott ügyben.¹⁹⁵ Jogi kategóriákról van szó, ezért - ahogy már a fentiekben a gyógytartammal kapcsolatos résznél már ismertettem -, mindenkor az adott ügyben eljáró jogalkalmazó feladata annak eldöntése, hogy ezen eredmény megvalósult-e, s nem orvosszakértői kérdés.¹⁹⁶

Tömegszerencsétlenség, mint minősítő körülmény a joggyakorlat szerint akkor állapítható meg, a baleset során egy személy súlyosan és legalább kilenc másik személy könnyű sérülést szenvedett.¹⁹⁷

A törvényhozó a minősített esetek *második lépcsőjében* egyedül a halál okozását fogalmazza meg, amely eredmény bekövetkezését az előző három minősítő körülményhez képest még súlyosabban

¹⁹⁰ GÁL - HEGEDŰS - JUHÁSZ - KARSAI - MEZŐLAKI - SZOMORA - TÖRŐ - KARSAI (szerk.): *Nagykommentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez.*

¹⁹¹ KERESZTY (2005a) i. m. 108.

¹⁹² AKÁCS - BELEGI - KATONA - KÓNYA - MÁRKI - MÉSZÁR - MOLNÁR - SOÓS: *Magyar Büntetőjog I-III. - új Btk. - Kommentár a gyakorlat számára.*

¹⁹³ KERESZTY (2005a) i. m. 109 - 110.

¹⁹⁴ BELOVICS - MOLNÁR - SINKU i. m. 331.

¹⁹⁵ GÁL - HEGEDŰS - JUHÁSZ - KARSAI - MEZŐLAKI - SZOMORA - TÖRŐ - KARSAI (szerk.): *Nagykommentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez.*

¹⁹⁶ KERESZTY (2005a) i. m. 110.

¹⁹⁷ GÁL - HEGEDŰS - JUHÁSZ - KARSAI - MEZŐLAKI - SZOMORA - TÖRŐ - KARSAI (szerk.): *Nagykommentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez.*

rendeli büntetni. E minősítő körülmény megállapításához a biológiai halál állapotának kell fennállnia, amely akkor áll be, amikor a szívműködés, a keringés és a légzés megszűnéséhez - azaz a klinikai halál beálltához - csatlakozik az agyműködés, a központi idegrendszer működésének teljes megszűnése, és a szervezet felbomlása visszafordíthatatlanul felbomlik.¹⁹⁸ A klinikai halál, mint visszafordítható folyamat végeredménye a büntetés kiszabása körében értékelhető súlyosító körülmény.¹⁹⁹

A minősített esetek még súlyosabb, *harmadik lépcsőjében* a kettőnél több ember halálának okozását és a halálos tömegszerencsétlenség okozását bünteti a törvény. Ez utóbbi akkor valósul meg, ha a balesettel összefüggésben egy ember meghal, s további legalább kilenc személy megsérül.²⁰⁰

A minősített esetek elemzésének záró gondolataként indokolt kitérni egy gyakorlati kérdésre is. Gyakran előfordul ugyanis, hogy a maradandó fogyatékoság, a súlyos egészségromlás, ritkábban a tömegszerencsétlenség különböző formái csak a büntetőeljárás későbbi szakaszában - netalán annak jogerős lezárását követően - következik be ténylegesen. A rendes jogorvoslati lehetőségek kimerítése után ilyenkor már csak rendkívüli perorvoslat - perújítás által - nyílik lehetőség a minősített bűncselekmény megállapítására.²⁰¹

A *másnak vagy másoknak* törvényi kitételre tekintettel nem halmazatot, hanem *egyrendbeli* bűncselekményt kell megállapítani, ha több személy szenved súlyos sérülést, vagy több személy halála következik be.²⁰²

A foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetéstől való *elhatárolásának* az alapja, hogy míg az a bűncselekmény a foglalkozási, addig a közúti baleset okozása a közúti közlekedés szabályainak a megszegésével követhető el.²⁰³ A bíróság a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés vétsége miatt állapította meg annak a terheltnek a felelősségét, aki egy darus gépkocsi vezetőjeként a daru

¹⁹⁸ AKÁCS - BELEGI - KATONA - KÓNYA - MÁRKI - MÉSZÁR - MOLNÁR - SOÓS: *Magyar Büntetőjog I-III. - új Btk. - Kommentár a gyakorlat számára.*

¹⁹⁹ KERESZTY (2005a) i. m. 108.

²⁰⁰ BELOVICS- MOLNÁR - SINKU i. m. 176.

²⁰¹ KERESZTY (2005a) i. m. 110.

²⁰² KERESZTY (2005a) i. m. 142.

²⁰³ BELOVICS- MOLNÁR - SINKU i. m. 331.

gémjével figyelmetlensége következtében az elektromos vezeték megérintette, és ennek folytán az egyik munkatársát halálos áramütés érte.²⁰⁴

A közúti baleset okozása *bűnhalmazatba* kerülhet a segítségnyújtás elmulasztása bűncselekmény alap- vagy minősített esetével.²⁰⁵ A bíróság a halálos közúti baleset gondatlan okozása büntetével halmazatban a veszélyhelyzetet előidéző által elkövetett segítségnyújtás elmulasztása büntetést is megállapította abban az ügyben, amikor a sértettek közlekedési szabályszegő magatartása is közrehajtott a halállal végződő közúti balesetből származó és a segítségnyújtás kötelezettségét kiváltó közvetlen veszélyhelyzethez, amelyet a terhelt - sebességkorlátozás jelentős túllépésében megnyilvánuló - közlekedési szabályszegése okozott.²⁰⁶

Az is megalapozza a bűnhalmazat megállapítását, ha az egyik közlekedési ágazat keretében elkövetett szabályszegés egyúttal a másik közlekedési ágazat biztonságát is érinti.²⁰⁷ Így a bíróság a közúti baleset okozása és a gondatlanságból elkövetett közlekedés biztonsága elleni vétség bűnhalmazatát állapította meg abban az ügyben, amikor az autóbusszvezető a fényoszlop tilos jelzés ellenére ráhajtott a vasúti átjáróra és ott összeütközött a személyvonat motorkocsijával.²⁰⁸

Ha a közúti balesetet okozó járművezető ittas állapotban van, vagy a vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatt áll, a cselekménye a járművezetés ittas állapotban, vagy a szerinti járművezetés bódult állapotban bűncselekménynek minősül.²⁰⁹

V. Az elsőbbségre vonatkozó szabályok értelmezése

A közúti közlekedéssel kapcsolatos szabályokat - köztük az elsőbbségre vonatkozó rendelkezéseket is - a hat részre tagolt KRESZ foglalja magában.

A *Bevezető rendelkezések* cím alatti *I. Rész* a rendelet hatályáról, a közlekedésben részt vevőkre vonatkozó általános rendelkezésekről, a járművezetés személyi feltételeiről, a járművek

²⁰⁴ BH 1984.88.

²⁰⁵ GÁL - HEGEDŰS - JUHÁSZ - KARSAI - MEZŐLAKI - SZOMORA - TÖRŐ - KARSAI (szerk.): *Nagykommentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez.*

²⁰⁶ BH 2010.140.

²⁰⁷ KERESZTY (2005a) i. m. 142.

²⁰⁸ BH 1981.1.

²⁰⁹ GÁL - HEGEDŰS - JUHÁSZ - KARSAI - MEZŐLAKI - SZOMORA - TÖRŐ - KARSAI (szerk.): *Nagykommentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez.*

közlekedésben való részvételének feltételeiről rendelkezik, és hivatkozik arra is, hogy a rendeletben alkalmazott fogalmak meghatározását az 1. számú függelék tartalmazza.²¹⁰

A *Közúti jelzések* címet viselő *II. Rész* a rendőr és a jelzőőr jelzéseivel, a gyalogos- és a járműforgalom irányítására szolgáló fényjelzőkészülékekkel kapcsolatos szabályokat foglalja magába. Ismerteti továbbá az útvonaltípust-, az utasítást adó-, a járművek forgalmára vonatkozó tilalmi-, a megállási és várakozási tilalmat-, a veszélyt jelző-, valamint a tájékoztatást adó táblákat, a közúti jelzőtáblákra vonatkozó közös rendelkezéseket, az útburkolati jeleket, a vasúti átjárót biztosító jelzőberendezéseket, egyéb közúti jelzéseket és az egyes közúti jelzésekre vonatkozó külön rendelkezéseket.²¹¹

A *III. Rész* a gyalogosok és a járművek utasaira vonatkozó szabályokat foglalja magában.²¹²

A járműközlekedésre vonatkozó szabályokat részletező *IV. Rész* öt fejezetből áll.

A járműközlekedésre vonatkozó szabályokat taglaló I. Fejezet az alábbiakról rendelkezik: elindulás, haladás, az úton, sebesség, követési távolság, elsőbbség az útkereszteződésben, irányváltoztatás, irányjelzés, hangjelzés, bekanyarodás, kitérés, megfordulás, hátramenet, előzés, kikerülés, párhuzamos közlekedés, közlekedés autópályán és autóúton, villamospályával ellátott úttesten, vasúti átjáróban, lakó-pihenő övezetben, megállás, várakozás, magatartás a megkülönböztető vagy figyelmeztető jelzéseket használó gépjárművezetőkkel, veszélyes anyagot szállító járművekkel, gyalogosokkal szemben.²¹³

A járművek kivilágítására vonatkozó II. Fejezet a forgalomban részt vevő, valamint az álló járművek kivilágításával kapcsolatos szabályokat tartalmazza.²¹⁴

A járművek terhelésével kapcsolatos III. Fejezet külön rendelkezéseket fogalmaz meg a személyszállítás és a teherszállítás vonatkozásában.²¹⁵

²¹⁰ KRESZ 1 - 5. §

²¹¹ KRESZ 6 - 20. §

²¹² KRESZ 21 - 23. §

²¹³ KRESZ 24 - 43. §

²¹⁴ KRESZ 44 - 45. §

²¹⁵ KRESZ 46 - 47. §

Az *Egyes járműfajták közlekedésére vonatkozó külön szabályok* címet viselő IV. Fejezet az alábbiakról rendelkezik: a közlekedésben való részvétel külön feltételei, a megkülönböztető jelzéseket-, a figyelmeztető jelzést használó gépjárművek, az útvonalengedélyhez kötött-, a veszélyes anyagot szállító járművek, mozgáskorlátozottak külön engedélye és jelzése, a villamosok, trolibuszok és közhasználatú autóbuszok, a kerékpárok és a segédmotoros kerékpárok, az állati erővel vont járművek és kézikocsik.²¹⁶

A *rendkívüli eseményeket* taglaló V. Fejezet a műszaki hibával, az elromlott jármű vontatásával, a közúti balesettel, valamint a járművek eltávolításával kapcsolatban tartalmaz rendelkezéseket.²¹⁷

A *Vegyes rendelkezések* címet viselő V. Rész a járművet javító műhelyre, a járművek üzemeltetőire, az állatok hajtására - vezetésére -, valamint az utak igénybevételével kapcsolatos egyéb szabályokat tartalmazza.²¹⁸

A rendelet VI. Része a záró rendelkezéseket tartalmazza.²¹⁹

A fenti közúti közlekedési szabályok közül az elsőbbségi jogra vonatkozó pontos rendelkezéseket a KRESZ 9. § (4) bekezdés b) pontja, a 21. § (7) bekezdése, a 24. § (1) bekezdése, a 28. §, a 29. § (1) bekezdése, a 31. § (8) bekezdése, a 36. § (7) bekezdése, a 38. § (4) bekezdése, a 42. § (1) bekezdése, valamint a 43. §-a tartalmazza.²²⁰

A KRESZ az elsőbbségi jogosultságot a közlekedés különböző területeinek, útjainak egymáshoz való viszonyában telepíti a közlekedés adott résztvevőjére, vagyis az elsőbbséget a közlekedési rendszer egy *kitüntetett helyén* való tartózkodás alapozza meg.²²¹

Így elindulás esetén az úttesten haladóknak van elsőbbsége az arra ráhajtókkal szemben, míg az útkereszteződésben a jelzőtáblák térbeli relációjában, az érkezés térbeli irányának függvényében, esetleg az útburkolat - térben megjelenő - minőségkülönbsége alapján állapítható meg az elsőbbségi

²¹⁶ KRESZ 48 - 55. §

²¹⁷ KRESZ 56 - 59. §

²¹⁸ KRESZ 60 - 63. §

²¹⁹ KRESZ 64 - 67. §

²²⁰ KERESZTY (2005a) i. m. 132.

²²¹ FÜLÖP - FÜLÖP - MAJOR i. m. 81.

helyzet. Az irányváltoztatás, így a kitérés, a bekanyarodás, a megszűnő forgalmi sávok forgalmának alá- és fölérendeltségét is a járművek helyváltoztatás, illetve térbeli helyzete határozza meg. Villamospályával ellátott úttesteknél, kijelölt gyalogátkelőhelyek esetében is megállapítható az elsőbbségi helyzet, kivételesen pedig a jármű valamilyen speciális funkciója (megkülönböztető jelzést használó járművek) is megalapozhatja az elsőbbségi jogosultságot.²²²

A térbeliség, mint rendező elv magától adódó volt, mivel a közlekedés a mozgás, a mozgás pedig tér- és időbeli jellemzőkkel írható le. Az elsőbbségi jog térbeli hatályával kapcsolatos elvek is e szoros térbeli kötöttségből vezethetők le. Ezt a szemléletet tükrözi az a szabály is, hogy az *elsőbbségadási kötelezettséget az útkereszteződés teljes területére kell érteni az út egyik szélétől a másik széléig*²²³, de az osztott pályás utak kereszteződésében érvényesülő elsőbbség térbeli rendezése, de az is, amikor a KRESZ a gyalogosok elsőbbségi jogát a kijelölt gyalogos átkelőhely területére korlátozza.²²⁴

Az elsőbbségi jogosultság keletkezése, léte, illetve megszűnése objektív alapokon nyugszik, amelyből következően az elsőbbségi jogot telepítő elvtől független, szubjektív körülmények, azaz az elsőbbségi jog szempontjából kitüntetett helyen közlekedő normaszegése a jogosulti helyzetet nem szünteti meg.²²⁵ A bírói gyakorlat is következetesen ebben, amikor azt mondja, hogy az *elsőbbségadásra kötelezett jármű vezetőjét ez a kötelezettség a védett útvonalon közlekedő jármű sebességétől függetlenül terheli.*²²⁶

Az elsőbbségi jog mindig az adott közlekedési résztvevő - közlekedési résztvevő viszonyában értelmezhető, amely akár egy kereszteződésbe behaladáskor többszöröződhet is, és ez minden közlekedő tekintetében külön-külön vizsgálendő. Az, hogy két jármű elsőbbségi viszonyba fog-e egymással kerülni, az általában attól függ, hogy szándékolt haladási nyomvonaluk keresztezni fogja-e egymást, illetőleg nyomvonaluk *összefonódik-e.*²²⁷

²²² ENYEDI - DR. FÜLÖP - DR. MELEGH - RADVÁNYINÉ NOVOTNY - DR. VARGA i. m. 108.

²²³ KRESZ Útmutató az 1. függelék III. b) ponthoz.

²²⁴ FÜLÖP - FÜLÖP - MAJOR i. m. 81.

²²⁵ ENYEDI - DR. FÜLÖP - DR. MELEGH - RADVÁNYINÉ NOVOTNY - DR. VARGA i. m. 109.

²²⁶ BH 1997.516.

²²⁷ FÜLÖP - FÜLÖP - MAJOR i. m. 82.

Az elsőbbségi szabályok a forgalomszervezés alapvető szabályai, elsődlegesek a közúti forgalom rendjének és biztonságának megóvása szempontjából.²²⁸ A KRESZ jelentős számú közlekedési helyzetet rendez elsőbbségi viszonyként,²²⁹ ennek megfelelően sok közlekedési ügy tárgya az elsőbbségi jog megsértése vagy annak hiánya. Az ilyen ügyek mennyisége túlsúlya viszont nem jelenti azt, hogy e szabályok a többi közlekedési norma felett állnának.²³⁰ Valamennyi közlekedési szabály egységes rendeltetése ugyanis a közlekedéssel szükségszerűen együttjáró rizikó csökkentése, a szabályok közötti alá és fölé rendeltség kialakítása pedig éppen ezen kockázat burkolt növekedését eredményezné.²³¹

A korábbi Legfelsőbb Bíróság a 6/1998 BJE határozatában rögzítette, hogy nem állapítható meg hierarchikus viszony az egyes különös közlekedési szabályok között, nincsen ugyanis olyan abszolút elsőbbséggel bíró közlekedési norma, amely minden körülmény között korlátozná, vagy kizárná egy másik közlekedési rendelkezés alkalmazhatóságát. Az, hogy az adott esetben melyik közlekedési normának, illetve szabályszegésnek van jelentősége, és milyen mértékben, mindig a közlekedés résztvevőinek magatartásához, a konkrét forgalmi helyzethez képest kell megállapítani. A jogegységi döntés hangsúlyozza, hogy a közlekedési szabályok közötti hierarchia csak és kizárólag az egyes konkrét (különös) közlekedési szabályok tekintetében kizárt, az általános és a különös közlekedési normák találkozásakor az utóbbi javára alkalmazási sorrend van.

Az elsőbbségi jog a közlekedés más résztvevőjével szembeni továbbhaladási jogot jelenti. E szabály értelmében az elsőbbségadásra kötelezett jármű az elsőbbségadásra jogosult járművet nem kényszerítheti haladási irányának vagy sebességének hirtelen megváltoztatására. Az elsőbbségre kötelezett továbbá nem akadályozhatja, és nem zavarhatja az elsőbbségre jogosult gyalogost az áthaladásban.²³²

A közlekedési ügyek elbírálása során az elsőbbségi szabályokat egyrészt az elsőbbségi jogosultság oldala felől, másrészt az azt biztosító kötelezettség irányából is meg kell vizsgálni.

²²⁸ BH 1998.413.

²²⁹ Elsőbbséget kell adni pl. irányváltoztatáskor, útkereszteződéshez érve, különböző irányú forgalmi áramlatok időbeli szétválasztásakor, a forgalomba való becsatlakozásakor.

²³⁰ FÜLÖP - FÜLÖP - MAJOR i. m. 82.

²³¹ ÉNYEDI - DR. FÜLÖP - DR. MELEGH - RADVÁNYINÉ NOVOTNY - DR. VARGA i. m. 108.

²³² Ld.: KRESZ 1. számú függelék III. b) pont.

E helyen érdemes részletesen kitérni az előző fejezetben megemlített ún. *bizalmi elvre*, amely helyesen alkalmazva a közlekedési balesetek jogi elbírálásánál - így az elsőbbségi szabályok megszegésével érintett ügyek vizsgálatánál is - nélkülözhetetlen jelentőséggel bír.²³³ Ezen elv értelmében a közúti közlekedés biztonságosabbá és zavartalaná tétele érdekében a közlekedési szabályokat mindenkinek meg kell tartania, és egyúttal számítani lehet arra, hogy azokat mások is megtartják.²³⁴ Ez azt jelenti, hogy az a járművezető, aki konkrét közlekedési szabályt nem szegett meg, a közlekedési magatartása megválasztásakor mindaddig bízhat más átlagosan figyelmes és szabályszerű közlekedésében, ameddig felismerhetővé nem válik annak szabálytalan magatartása vagy annak lehetősége.²³⁵ A jogszabályban tételesen meg nem fogalmazott, de a biztonságos közlekedés során nélkülözhetetlen bizalmi elv lényege, hogy a közlekedés résztvevői joggal bízhatnak abban, hogy szabályszerű közlekedésük esetén a közlekedési szabályokat mások is megtartják.²³⁶ A bizalmi elv főszabálya így lényeges tényezőjévé vált az általában elvárható, a gondos modelli magatartásról való felfogásnak.²³⁷

A bizalmi elv jogszabályi szintre emelésének Viski László szerint azért van különös jelentősége, mert *azokban a jogrendszerekben, ahol a bizalmi elvet maga a tételes jogszabály, a KRESZ tartalmazza, az elvnek megfelelően választott magatartás nem szabályszegő és így a magatartás diszpozíciószerűsége elesik.*²³⁸ Például az elsőbbséggel rendelkező járművezető rendszerint bízhat abban, hogy számára az elsőbbséget valóban meg is adják. Csak akkor állapítható meg a gondatlansága, ha

- a) az elsőbbség meg nem adásának észlelése az adott esetben lehetséges, tőle objektíve elvárható és kötelességszerű volt,
- b) az elsőbbséggel rendelkezőtől ténylegesen elvárható volt ez a felismerés a szubjektív feltételekre figyelemmel.²³⁹

²³³ Viski i. m. 309.

²³⁴ Ld.: KRESZ preambulum

²³⁵ Viski i. m. 357.

²³⁶ BH 2002.216.

²³⁷ FÜLÖP - FÜLÖP - MAJOR i. m. 137.

²³⁸ Viski i. m. 359.

²³⁹ IRK Ferenc: *Közúti balesetek*. Budapest, KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft., 1979., 179.

A bizalmi elv főszabálya alól a KRESZ három kivételt fogalmaz meg:

1.) Amennyiben bármely közlekedési résztvevőnek a szabályszegése objektíve, kellő időben felismerhető, az adott helyzetben tapasztalt deviancia megszünteti a bizalmi elv érvényesülését. Így, aki már látja, vagy a konkrét forgalmi helyzetben szükséges elővigyázatossággal és figyelemmel történő közlekedés mellett látnia kellett, hogy a közlekedés résztvevője megszeg, vagy meg fog szegni valamilyen különös - akár az elsőbbségadásra vonatkozó - közlekedési szabályt, a továbbiakban már nem bízhat a másik szabályszerű magatartásában, hanem köteles tőle elvárhatóan mindent megtenni a veszélyhelyzet megszüntetése, a baleset elhárítása érdekében;²⁴⁰

2.) Az, aki a szabálytalan közlekedésével maga is visszaél más bizalmával, nem hivatkozhat más közlekedő szabálytalanságára. Egyetértek Fülöp Ágnessel, hogy a bizalmi elv alóli ezen kivétel mechanikus értelmezése aggályos lehet. Ebben az esetben ez a kivételként érvényesülő szabály ugyanis a járművezetőt a saját jogsértő magatartása miatt a bizakodás jogának megfosztásával büntetné, amely azt is eredményezi, hogy ezáltal a szabályszegéssel közlekedők minden más tekintetben defenzív magatartásra lennének kötelesek.²⁴¹

A KRESZ-hez fűzött útmutató is nevesíti ezt a kivételt az általános szabályként érvényesülő elv alól azzal, hogy kimondta: Az elsőbbségadásra kötelezett jármű az elsőbbséggel rendelkező jármű részére annak sebességétől függetlenül köteles elsőbbséget adni. Amennyiben az elsőbbséggel rendelkező jármű sebességtúllépése nem megtévesztő, ez a szabálytalanság az elsőbbségi jogot nem szünteti meg, az elsőbbségadásra kötelezett pedig köteles elsőbbséget adni.²⁴² Az útmutatóból idézett részlet alapján levonható tehát az a következtetés, hogy *van olyan szabályszegő, aki annak ellenére is bízhat abban, hogy a közlekedés másik résztvevője a szabályok megtartásával fog eljárni, hogy maga normaszegő volt, a bizakodásra való jogot pedig azáltal veszti el, hogy a szabályszegése már megtévesztő jellegű.*²⁴³

A más közlekedő szabályszerű közlekedésében való bizakodás jogát tehát nem a szabályszegés ténye, hanem annak jellege és mértéke szünteti meg.

²⁴⁰ BH 2010.85., BH 2002.216., Legfelsőbb Bíróság Bfv. II. 403/2008/6.

²⁴¹ FÜLÖP - FÜLÖP - MAJOR i. m. 142.

²⁴² KRESZ 28. §-hoz fűzött útmutatóból való részlet

²⁴³ FÜLÖP - FÜLÖP - MAJOR i. m. 142.

3.) Nem lehet biztosan számítani arra, hogy a közlekedés szabályait olyan személyek is megtartják, akiktől a szabályos magatartás koruk, testi fogyatékoságuk vagy más ok miatt nem várható el.²⁴⁴

Miután az elsőbbség tartalmilag jogként értelmezendő a jogosult számára, ezért - mint bármely más jogterületen - lehetősége van a jogaival korlátozottan élni, illetve a *jogáról önként lemondani*.²⁴⁵ Erre bátorítja a járművezetőket a KRESZ függelékéből idézett fogalom meghatározásához fűzött magyarázata is, amikor azt mondja: A közúti forgalom folyamatosságának biztosítása szükségessé teszi azt, hogy az elsőbbséggel rendelkező járművezető az ésszerűség és a célszerűség keretei között segítse elő azok továbbhaladását, akik enélkül méltánytalan hosszú ideig ácsorgásra, várakozásra kényszerülnének. Ennek egyik módja az irányváltás, azaz az egyenes iránytól enyhe ívű eltérés vagy - amennyiben az adott helyszínen erre lehetőség van - az önkéntes sávváltás, továbbá a sebességcsökkentés.²⁴⁶

Az elsőbbségi jog biztosítása és védelme érdekében a lemondásnak önkéntesnek kell lennie, azt kikényszeríteni nem lehet, másrészt annak olyan jellegű ráutaló magatartással kell történnie, amely egyértelmű jelzésnek számít a metakommunikációban. Az önkéntességnek belső elhatározásból kell fakadnia, és ennek nem lehet az oka a másik veszélyeztető vagy félreérthető, érdekérvényesítő magatartása.²⁴⁷ Itt szükséges megjegyezni, hogy bár az elsőbbségre jogosulttól a balesetelhárítás körében elvárt bizonyos intenzitású lassítás, ez viszont nem értelmezhető az elsőbbségi jogosultság elenyészése felé mutató kiterjesztéssel.²⁴⁸

A lemondást nem lehet kiterjesztő módon értelmezni, az mindössze egy közlekedési résztvevő javára történhet.²⁴⁹ Az elsőbbségéről lemondó jármű vezetője, utasa továbbá nem tekinthetőek irányítónak, segítőnek, így a kézjelzéssel való lemondásuk nem értelmezhető úgy, hogy a kihaladás, továbbhaladás biztonságos, és más közlekedési résztvevőre nem kell számítani, az elsőbbségre

²⁴⁴ KRESZ 43. § (4) bekezdés b) pont.

²⁴⁵ FÜLÖP - FÜLÖP - MAJOR i. m. 93 - 94.

²⁴⁶ KERESZTY (2005a) i. m. 132.

²⁴⁷ FÜLÖP - FÜLÖP - MAJOR i. m. 94.

²⁴⁸ Ld.: a korábbi Legfelsőbb Bíróság Bfv. II. 857/2010/5. és a Bfv.II.254/2011/5. számú bírósági határozatait.

²⁴⁹ KERESZTY (2005a) i. m. 132.

jogosult nem hagyatkozhat az ő gondosságukra.²⁵⁰ A lemondást nem szabad elfogadni, a behaladást nem szabad megkezdeni, ha a releváns közlekedési helyzet belátását akadályozza az elsőbbségi jogáról lemondó jármű.²⁵¹ A lemondással az addig kötelezett pozícióban lévőre száll át az elsőbbségi jog, és az ezt követő és ezzel ellentétes magatartás az eredeti jogosult oldalán hozza létre az elsőbbségi jog megsértését. Az irányításra jogosultak jelzésrendszeréből eredeztethető kézjelzés az egyértelmű lemondás legáltalánosabb módja.²⁵²

Ezt követően a járművek, a gyalogosok, valamint a megkülönböztető jelzéseket használó járművek elsőbbségi jogának tartalmára szeretnék részletesebben kitérni.

A joggyakorlat a *járműveket megillető elsőbbségi jogosultság* konkrét tartalmának kidolgozását napjaink feladatának tekinti. Tartalma kizárólag a mozgásban lévő, azaz közlekedő járművek esetén értelmezhető, hiszen az egyhelyben álló és maradó járműnek nincs tényleges rizikónövelő hatása.²⁵³

A járműveket megillető elsőbbségi jog tartalmaként megállapítható, hogy az elsőbbségre jogosult járművet a közlekedés már résztvevőivel szemben továbbhaladási jogi illeti meg. Az elsőbbségadásra kötelezettek ennek során nem kényszeríthetik az elsőbbségre jogosultat haladási irányának vagy sebességének hirtelen megváltoztatására.²⁵⁴ A jogok és kötelezettségek egymást kiegészítő rendszerében ez egyben azt is jelenti, hogy az elsőbbségre jogosulttól is elvárt az olyan mértékű irány- és sebességváltoztatás, amely nem minősül *hirtelennek*.²⁵⁵ Az elsőbbséggel rendelkező jármű vezetőjének kellő körültekintéssel és figyelemmel kell - többek között - az útkereszteződést megközelítenie, mert számítani kell arra, hogy nem hirtelen kormányzásra vagy lassításra kényszerülhet.²⁵⁶

Az elsőbbségi jogosultság tartalmának vizsgálatához tudnunk kell, hogy a fékezés és az irányváltoztatás mikor minősül *hirtelen* jellegűnek. A KRESZ-hez fűzött útmutató e fogalom meghatározásával kapcsolatban egyrészt azt mondja: Az elsőbbségre jogosulttól is elvárható a nem hirtelen irányváltoztatás (enyhe ívű elmozdulás az addig követett iránytól, önkéntes

²⁵⁰ FÜLÖP - FÜLÖP - MAJOR i. m. 94.

²⁵¹ BH 2014.5

²⁵² BH 1991.179.

²⁵³ ENYEDI - DR. FÜLÖP - DR. MELEGH - RADVÁNYINÉ NOVOTNY - DR. VARGA i. m. 110.

²⁵⁴ FÜLÖP - FÜLÖP - MAJOR i. m. 84.

²⁵⁵ KERESZTY (2005a) i. m. 133.

²⁵⁶ BH 1994.580., BH 1995.446.

sávvaltoztatás), valamint a nem hirtelen sebességcsökkentés (*az enyhe, guruló fékezés, a motorfék, a gázelvétel*). Másrészt a már elsőbbséget sértő magatartást meghatározva így fogalmaz: Abban az esetben állapítható meg a sebesség, illetve a haladási irány hirtelen megváltoztatására való kényszerítés, ha *az elsőbbséggel rendelkező jármű vezetőjét a baleset elkerülése érdekében váratlan, a szükséges körülményt lehetővé nem tevő hirtelen gyorsításra vagy erős fékezésre, illetve haladási irányának hirtelen megváltoztatására kényszerítik*.²⁵⁷ Az útmutató tehát az erős és a hirtelen fékezést azonos tartalmúnak tekinti.

A hirtelen fékezés és irányváltoztatás fogalma annak intenzitása és váratlansága - így az alkalmazásának eldöntéséhez szükséges idő - oldaláról közelíthető meg. A fékezés intenzitása műszaki szakértői szakkérdés. Ennek alapján egy jármű fékezése az intenzitás szempontjából akkor tekinthető hirtelennek, - vagyis az elsőbbségsértés akkor állapítható meg -, ha az az adott helyen és járművel elérhető átlaglassulás felénél nagyobb értékkel történik.²⁵⁸ Ez a közepkategóriájú, négy keréssel fékezhető személygépkocsit esetében $3,5 \text{ m/s}^2$ körüli átlaglassulási értéket jelent.²⁵⁹ A reakcióidő szempontjából pedig akkor beszélhetünk hirtelen fékezésről, ha a döntési idő a 0,7 másodpercet nem haladja meg.²⁶⁰ A baleset-rekonstrukciónak szükségképpen olyan minőségűnek kellene lennie, hogy a baleset elemzéséhez fontos folyamatos különféle részidők, a pszichikai és fiziológiai folyamatrészet időtartamait is beleértve, legfeljebb pár század másodperces hibahatárral megismerhetőek legyenek, amely elvárást azonban valójában lehetetlen teljesíteni.²⁶¹

Az irányváltoztatás intenzitása a műszaki szakértés alapján sikeresen meghatározható a kormány elfordításának mértéke, a kormánymozdulat végrehajtásának sebessége és az oldalgyorsulás függvényében.²⁶² Az oldalgyorsulás így a közepkategóriájú, négy keréssel fékezhető személygépkocsik tekintetében $3,5 \text{ m/s}^2$ körüli mértéknél átlagosan nem nagyobb.²⁶³ A KRESZ útmutató ugyanakkor a mértéktől függetlenül, - az elsőbbségi jogot kiterjesztően értelmezve - rögzíti, hogy a menetirány szerinti bal oldalra való átkényszerítés mindig szabályszegő magatartás, akár hirtelen irányváltoztatással történik, akár nem.²⁶⁴

²⁵⁷ Útmutató az 1. függelék III. b) ponthoz. Ld.: FÜLÖP - FÜLÖP - MAJOR i. m. 84 - 85.

²⁵⁸ ÉNYEDI - DR. FÜLÖP - DR. MELEGH - RADVÁNYINÉ NOVOTNY - DR. VARGA i. m. 110.

²⁵⁹ FÜLÖP - FÜLÖP - MAJOR i. m. 94.

²⁶⁰ KERESZTY (2005a) i. m. 133.

²⁶¹ DR. VÖLGYESI Miklós: *A bírósági büntető közlekedési ügyszak aktuális problémái*. Bírósági Határozatok, 1994/4. 315.

²⁶² ÉNYEDI - DR. FÜLÖP - DR. MELEGH - RADVÁNYINÉ NOVOTNY - DR. VARGA i. m. 111.

²⁶³ FÜLÖP - FÜLÖP - MAJOR i. m. 86.

²⁶⁴ Ld.: BH 1999.50.

A tömegközlekedési járművek - így az autó- és trolibuszok, továbbá a villamosok - lassulási intenzitása hangsúlyozottan eltér a többi járműhöz képest. Ezen járművek vezetőinek fokozottabban kell figyelemmel lenniük a jármű közvetlen közelében tartózkodó gyalogosok, valamint az elindulásuk előtt és közben a járműről leszálló utasok helyzetére. Ezeken a járműveken az utasok állva is utazhatnak, az ülő utasok passzív biztonsági felszerelés hiány magasabb sérülési veszéllyel fenyegetettek. A tömegközlekedési járművek jellegzetessége, hogy a vezető magasabb üléspozícióban van, ezáltal pedig előfordulhat, hogy csak korlátozottan tud előretekinteni. A KRESZ továbbá az autóbuszok számára a járművétől eltérő maximális haladási sebességet engedélyez. Mindezeket figyelembe véve a közlekedési szakemberek arra az álláspontra jutottak, hogy a tömegközlekedési eszközös esetén már a 2 m/s^2 átlaglassulást eredményező fékezés is *hirtelennek* tekinthető.²⁶⁵

A gyalogosokat megillető elsőbbségi joggal kapcsolatban elsősorban azt kell meghatározni, hogy kik tartoznak ebbe a személyi körbe és kik minősülnek vezetőnek. A KRESZ szabályozása alapján megállapítható, hogy a talicskát, a segéd-motorkerékpárt és a kerékpárt toló személy, továbbá a gördeszkázó és rollerező személy gyalogosnak, míg a lovas, az állatot terelő, hajtó személy vezetőnek tekintendő.

A gyalogosnak, aki a kijelölt gyalogátkelőhelyen halad át, a járművekkel szemben elsőbbsége van.²⁶⁶ Azt a gyalogost, akinek elsőbbsége van, az elsőbbségre kötelezett nem akadályozhatja, és nem zavarhatja az áthaladásban.²⁶⁷ A gyalogosok elsőbbségi jogosultságának értelmezése tehát lényegesen tágabb körű, mint a gépjárműveket megilletőé, mivel itt már a kitüntetett helyen tartózkodó gyalogos akadályozása, illetve zavarása is megalapozza a jogsértést.

Az akadályozás azt jelenti, hogy a közlekedés már résztvevőjét annak szándéka szerinti továbbjutásában, haladásában, mozgásában gátolják. A zavarás pedig olyan magatartás, amellyel valaki más közlekedését nehezíti, őt megijeszti, figyelmét indokolatlanul elvonja.²⁶⁸ A KRESZ indokolása azt is kimondja, hogy bár a zavarás és az akadályozás részben rokonértelmű szavak, a zavarás fogalma azonban szélesebb körű.

²⁶⁵ FÜLÖP - FÜLÖP - MAJOR i. m. 85.

²⁶⁶ KRESZ 21. § (7) bekezdés 1. mondata

²⁶⁷ KRESZ 1. függelék III. fejezet b) pont

²⁶⁸ KERESZTY (2005a) i. m. 135., Vö.: a KRESZ vonatkozó rendelkezéseinek indokolásával

A gyalogosnak szinte feltétlen elsőbbségi joga csak a kijelölt gyalogátkelőhelyen van, ez az elsőbbség nem illeti meg azokat, akik a kijelölt gyalogos átkelőhelyen kívül haladnak az úttesten.²⁶⁹ A gyalogosnak joga van megállás nélkül áthaladni az átkelőhely teljes hosszában, így az átjutás veszélytelenségét több sávós úttesten sem kell sávonként biztosítani a maga számára.²⁷⁰ A KRESZ alapvető magatartási kötelezettségként írja elő a gyalogosok számára, hogy az úttesten - a járdaszívet és a hozzá közelebb eső járda közötti útrészen is - csak a legrövidebb áthaladást biztosító irányban közlekedhetnek.²⁷¹ A többéves jogalkalmazói gyakorlat szerint a kijelölt gyalogátkelőhely alatt nemcsak a kijelölt terület értendő, mivel azzal azonos védelmet élvez - a jármű haladási irányát tekintve - a távolabbi szélétől számított 1-1,5 méteres útszakasz is.²⁷²

A KRESZ rendelkezései alapján megállapítható, hogy a gyalogosokat megillető elsőbbség nem abszolút jellegű, az úttestre való lelépés előtt meg kell győződniük annak veszélytelenségéről, illetve váratlan sem lehet az úttestre való lépésük. Ezen túlmenően terheli őket az úttesten való késedelem nélküli áthaladás és a járművezetők megtévesztésétől, zavarásától mentes magatartás is.²⁷³ A gyalogos elsőbbsége viszont a szabályos elsőbbségi pozícióba helyezkedését követően már feltétel nélkülivé válik, ami azt jelenti, hogy *nem köteles újra és újra meggyőződni arról, hogy a járművezetők megadják-e a jog szerinti elsőbbségét.* Így nem kell erről sem sávonként meggyőződnie, sem akkor, ha behalad az ellentétes járműforgalmat bonyolító úttestrészbe.²⁷⁴ A korábbi Legfelsőbb Bíróság több eseti döntésében is kimondta, hogy a gyalogost a gyalogátkelőhelyen már nem terheli olyan kötelezettség, hogy felmérje az átkelőhely közepére érve a jobb kéz felől közlekedő forgalom tényleges helyzetét.²⁷⁵

Útkereszteződésnél kijelölt gyalogos átkelőhely hiányában is elsőbbséget kell adni a gyalogosnak, ha azon az úttesten halad át, amelyre a jármű bekanyarodik.²⁷⁶ A gyalogosoknak e relatív - kanyarodó járművekkel szemben érvényesülő - elsőbbség helye annak a területnek a meghosszabbított vonala,

²⁶⁹ Útmutató a 21. § (7) bekezdéséhez és KERESZTY (2005a) i. m. 135

²⁷⁰ Uo. 135.

²⁷¹ KRESZ 21. § (5) bekezdés

²⁷² ENYEDI - DR. FÜLÖP - DR. MELEGH - RADVÁNYINÉ NOVOTNY - DR. VARGA i. m. 114.

²⁷³ KERESZTY (2005a) i. m. 135.

²⁷⁴ FÜLÖP - FÜLÖP - MAJOR i. m. 236.

²⁷⁵ BH 1992.619., BH 1980.363.

²⁷⁶ KRESZ 43. § (1) bekezdés

amely a gyalogosok közlekedésére szolgál az adott útszakaszon, így a kerékpárút, illetve a járda, az útpadka és a leállósáv meghosszabbított útvonala.²⁷⁷

A gyalogosok elsőbbségi jogával kapcsolatban a KRESZ különféle kötelezettségeket tartalmaz a járművezetők számára a balesetek megelőzése érdekében.²⁷⁸ Közülük a legfontosabb, hogy ott ahol a gyalogosoknak áthaladási elsőbbsége van, a járművel csak fokozott óvatossággal és mérsékelt sebességgel szabad megközelíteni.²⁷⁹

A KRESZ semmiféle előírást nem tartalmaz a mérsékelt sebességre vonatkozóan, ugyanakkor az belátható, hogy nem azonos sebességcsökkentés szükséges pl. egy lakótelepen, mint egy csekély forgalmú településen átvezető úton, valamint a napszakok közti látási és forgalmi eltérések is befolyásolhatják a megfelelő mértéket. Miután a jogszabály a fokozott óvatossággal és mérsékelt sebességgel történő közlekedést, mint konjunktív feltételt tartalmazza, mindkettőt egyenlő súllyal kell értékelni, és azt, hogy történt-e szabályszegés, mindig a konkrét körülményeket figyelembe véve kell eldönteni.²⁸⁰

A KRESZ rendelkezés helyesen megválasztott sebességnek azt tekinti, amely mellett biztosítható a gyalogos elsőbbsége. A zavartalan és akadályozástól mentes továbbhaladás tartalmi követelményére tekintettel a gyalogos elsőbbsége akkor biztosított, ha áthaladása során nem érez készletét arra, hogy a haladási tempóján változtasson, vagy haladási irányától eltérjen azért, hogy a jármű hatóköréből kikerülhessen.²⁸¹ Azt igazolják a járműdinamikai mérések, hogy amennyiben a gyalogos-átkelőhelytől körülbelül 20 méter távolságban 30 km/h körüli sebességgel közlekedik a járművezető, és oldalirányban mintegy másfél forgalmi sáv szélességben nem észlel releváns gyalogosmozgást, útját a jármű gyorsításával is folytathatja akár anélkül, hogy gyalogos elsőbbségi jogát sértené.²⁸²

A járműforgalmat egyéb körülmények, így a járműforgalom aktuális helyzete is befolyásolhatja, így ennek jegyében kell értékelni a fokozott óvatosságot is.²⁸³ Így például a belvárosi folyamatos kocsisorban a gyalogátkelőhelynek 36-37 km/h sebességgel történő megközelítése megfelel a fokozott óvatosság követelményének, ezért ha az ilyen sebességgel haladó jármű elé a gyalogos

²⁷⁷ FÜLÖP - FÜLÖP - MAJOR i. m. 450.

²⁷⁸ KERESZTY (2005a) i. m. 136.

²⁷⁹ KRESZ 43. § (2) bekezdés

²⁸⁰ KERESZTY (2005a) i. m. 136.

²⁸¹ FÜLÖP - FÜLÖP - MAJOR i. m. 454.

²⁸² ÉNYEDI - DR. FÜLÖP - DR. MELEGH - RADVÁNYINÉ NOVOTNY - DR. VARGA i. m. 356.

²⁸³ FÜLÖP - FÜLÖP - MAJOR i. m. 455.

kellő körültekintés nélkül féktávolságon belül lép, a jármű vezetője nem tartozik büntetőjogi felelősséggel.²⁸⁴

A fokozott óvatosság követelménye *fokozott ügyelési kötelezettséget* jelent.²⁸⁵ A járművezetőnek ez alapján azt kell felmérnie, hogy az elsőbbségi zóna közelében van-e gyalogos, számítani kell-e akár a váratlan áthaladására. Ez a gyakorlatban az elsőbbségi zóna jobb, illetve bal oldalán kialakult gyalogosforgalom helyzetének felmérését és értékelését jelenti. Így abban az esetben, *ha a gyalogos az átkelőhely magasságában, arccal az úttest felé fordulva a járda szélén áll, ez az elhelyezkedés az áthaladási szándékára utal, amely - dr. Sebestyén Katalinnal egyetértve - álláspontom szerint is megalapozza az elsőbbségadásra felkészülési kötelezettséget.*²⁸⁶ A gyalogos-átkelőhely fokozott óvatossággal történő megközelítése során vizsgált kérdés az is, hogy a gyalogos vélhetően tudomást szerzett-e a jármű közeledéséről, a jármű vezetője a gyalogossal a szemkontaktust felvette-e. Itt fontos megjegyezni azt is, hogy a fokozott óvatossággal közeledő gépjárművezetőnek nem kell számítani a gyalogos fentebb már részletezett szabályszegő magatartására, így többek között az úttestre való lelépéssel kapcsolatos általános kötelezettségeinek a megszegésére.²⁸⁷

A megkülönböztető jelzést használó járművek elsőbbségi jogának tartalma a különleges feladatteljesítési céljuk biztosítása érdekében eltér az általános szabályoktól. Erre vezethető vissza a speciális jogosultságokkal bíró fölérendelt forgalmi pozíciójuk, a bizonyos közlekedési szabályok jogszerű megsértésének a lehetősége, amelyhez az ilyen járművet vezetők különleges tartalmú gondossági kötelezettsége társul.²⁸⁸

Minden járművel, minden helyzetben elsőbbséget kell adni a megkülönböztető jelzéseket használó gépjármű részére, továbbá félrehúzóddással és a szükséghez képest megállással biztosítani kell az akadálytalan továbbhaladásukat.²⁸⁹ A tartalmi kiterjesztés alapján megállapítható, hogy a megkülönböztető jelzéseket használó járművek elsőbbsége túlmutat a járműveket megillető elsőbbség jegyein, a gyalogosok elsőbbségéhez hasonlít. Ez a specialitás abban mutatkozik meg,

²⁸⁴ BH 1998.7.

²⁸⁵ BH 1995.502.

²⁸⁶ Dr. Sebestyén Katalin: *A gyalogos átkelőhelyen történt balesetek elbírálásának fővárosi gyakorlatából - Közlekedési jogalkalmazás egyes kérdései.* - 1998.

²⁸⁷ FÜLÖP - FÜLÖP - MAJOR i. m. 457 - 458.

²⁸⁸ Uo.: 499.

²⁸⁹ KRESZ 42. § (1) bekezdés

hogy a megkülönböztető jelzést használó járművekkel szemben - kiemelt haladási érdekük biztosítása érdekében - nem elvárt, hogy mások továbbhaladásának érdekében bizonyos mértékű sebességváltoztatást, ellenkormányzást hajtsanak végre, míg az elsőbbségre jogosult *hétköznapi* járművekkel szemben igen.²⁹⁰ Ugyanakkor itt fontos megjegyezni, hogy a jogszabály alapján a gyalogosoknak sincsenek a megkülönböztető jelzést használó járművek vezetőivel szemben fölérendelt biztosítói helyei, a járókelőket mindenhol - így a gyalog-átkelőhelyen is - a zavartalanság és az akadályozatlanság biztosításának kötelezettsége terheli.²⁹¹

A megkülönböztető jelzést használó jármű akadálytalan továbbhaladásához fűződő érdek oly mértékben kiemelt, hogy az ilyen jármű vezetője a legtöbb közúti jelzést, és számos közlekedési szabályt figyelmen kívül hagyhat, ha *magatartásával a közlekedés biztonságát, valamint a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyezteti, és meggyőződött arról, hogy a közlekedés többi résztvevője az akadálytalan továbbhaladást lehetővé tette.*²⁹² E szabály alkalmazásában általánosan személy- és vagyonbiztonságot veszélyeztető közlekedési magatartás, ha a megkülönböztető jelzést használó járművek vezetői nem a forgalmi, időjárási, látási és útviszonyoknak megfelelően haladnak; illetőleg a közlekedés során nincsenek figyelemmel a jármű sajátosságára, a betegekre, valamint a szállított orvosi eszközök, berendezések esetleges veszélyt okozó jellegére.²⁹³ Személy- és vagyonbiztonságot veszélyeztető konkrét közlekedési szabályszegésnek minősül például az, ha a járművezető elmulasztja a fokozott ügyelési kötelezettségét a gyermekekkel, illetve a magukra állapotuknál fogva megfelelően vigyázni nem tudókkal szemben (KRESZ 43. § (4) bek. b) pont), de ilyenek tekinthetők az előzési tilalmak megszegése is abban az esetben, ha a veszélytelenség nem mérhető fel valamilyen tényező miatt.²⁹⁴

A megkülönböztető jelzést használó járművek vezetőinek szabályszegése csak abban az esetben tekinthető jogszerűnek, ha a járművezető meggyőződött arról, hogy számára az akadálytalan továbbhaladást a közlekedés többi résztvevője lehetővé tette- e. A joggyakorlat szerint e kötelezettség teljesítéséhez nem szükséges, hogy a kötelezett jelzésekkel közölje az együttműködését, illetve az egyenként meggyőződés sem feltétel, amely az ilyen járművek

²⁹⁰ FÜLÖP - FÜLÖP - MAJOR i. m. 500.

²⁹¹ KRESZ 21. § (7) bekezdés

²⁹² KRESZ 49. § (2) bekezdés

²⁹³ Vö.: KRESZ 25. § (1) bekezdés.

²⁹⁴ FÜLÖP - FÜLÖP - MAJOR i. m. 505.

feladatai időben történő teljesítését gyakorlatilag lehetetlenné tenné.²⁹⁵ A megkülönböztető fényjelzés kellő időben történő használatával a másik járművel való *kapcsolatfelvétel* már teljesül.²⁹⁶ A megkülönböztetett jelzés használatára jogosult jármű vezetője - a többi közlekedési résztvevőt terhelő akadálytalan továbbhaladás feltételeinek biztosítását kimondó jogszabályi rendelkezés miatt - alappal bízhat abban, hogy a többi járművezető és a gyalogosok szabad utat biztosítanak a számára.²⁹⁷

A bizalmi elv érvényesüléséhez azonban szükséges, hogy a megkülönböztető jelzést használó járművek lámpahasználatát a többi forgalmi résztvevő észlelhessen, ehhez pedig figyelembe kell venni a közlekedő partner irányát és a forgalom sűrűségét. Tapasztalati tény, hogy a környezeti hatások miatt egyes helyeken nem hallható időben a hangjelzés, ezért kiemelt veszélyességű helyeken (gyalogosok elsőbbségi helyei, útkereszteződések) célszerű olyan sebességgel közlekednie a megkülönböztető jelzést használó jármű vezetőjének, hogy az esetleges baleseti veszélyhelyzetet egyoldalúan el tudja háritani. Mindezekre figyelemmel megállapítható, hogy a megkülönböztető jelzést használó járművek meggyőződési kötelezettsége egyrészt magában foglalja a jelzések többi közlekedési résztvevő általi észlelhetőségének ellenőrzését, másrészt hogy ezt követően a forgalmi partnerek valóban az elvárt magatartási forma szerint cselekszenek-e.²⁹⁸

A megkülönböztető jelzés használatára jogosult intézmények a kiemelt veszélyességű helyszínek miatt belső utasításokat bocsáthatnak ki. Egyik ilyen kvázi speciális foglalkozási szabály szerint tilos jelzés esetén a kereszteződésbe csupán 6-10 km/h sebességgel szabad behaladni, és az azon való áthaladáshoz az szükséges, hogy a vezető meggyőződjön arról, hogy részére a többi jármű biztosította-e az elsőbbséget.²⁹⁹

VI. A felelősség megállapítása az elsőbbségi jog megszegésével okozott közúti balesetekért

Az elsőbbségi jog megszegésével okozott közúti balesetekért való felelősség kérdésében a megalapozott döntés érdekében nélkülözhetetlen az elkövetési magatartás és az eredmény közötti okozati összefüggés mélyrehatóbb vizsgálata. Az okozati kapcsolat fontosságát önmagában már az is

²⁹⁵ FÜLÖP - FÜLÖP - MAJOR i. m. 507.

²⁹⁶ BH 2003.272.

²⁹⁷ BH 1980.74.

²⁹⁸ FÜLÖP - FÜLÖP - MAJOR i. m. 507.

²⁹⁹ *Az Országos Mentőszolgálat belső utasításához fűződő részlet.*

megalapozza, hogy a közúti baleset okozása törvényi tényállása nemcsak a minősített esetekben, hanem már az alapesetek között is eredményt tartalmaz. A büntető jogszabályok általában nem tartalmaznak külön rendelkezéseket, hogy az adott eredmény milyen körülmények között kell a terhelt cselekménye következményeinek tekinteni, ezért a különféle büntetőjogi elméletek lehetnek azok, amelyek az okozatosság - és így a felelősség kérdésében is - a jogalkalmazás segítségére lehetnek.³⁰⁰

A jogtudomány és a jogalkalmazás is egyetért abban, hogy az okozati összefüggés vizsgálatakor a *feltételek egyenértékűségének (conditio sine qua non) elmélete* szerinti okozatosság jelenti a kiindulópontot.³⁰¹ Eszerint az eredmény csak akkor számítható be a magatartásnak, ha e magatartás az eredmény feltételének bizonyult.³⁰² A feltételek egyenértékűségének elmélete önmagában végleges választ adott az okozati összefüggés fennállására vagy hiányára.³⁰³ A gyakorlat igényeit azonban ez az elmélet nem elégítette ki, mert a jogalkalmazás a parttalanul széles okozatosság alapján fennálló eredményért való felelősséget csupán az alanyi oldalon tudta szűkíteni a segítségével, a bűnösség, és különösen a normának megfelelő magatartás elvárhatóságának és az elvárhatóság esetén a felróhatóság vizsgálatával.³⁰⁴ Ennek hatására alkották meg az *objektív eredménybeszámítás elméletét*, amely - az előbbi elmélet hiányára reagálva - normatív kapcsolatok beépítésével már alkalmas arra, hogy a bűncselekmény tárgyi oldalán korlátozza a feltételegyenlőségi elmélet alapján határtalanul széles okozatosságot.³⁰⁵

Az objektív eredménybeszámítás elméletének megfogalmazása szerint: Abban az esetben számítható be objektíve valamely emberi magatartással okozott jogellenes eredmény, *ha ez a magatartás az eredmény bekövetkezésének a jogilag helytelenített veszélyét teremtette meg, és ez a veszély ténylegesen a konkrét eredményt okozó történésben realizálódott.*³⁰⁶ Ezt az elméletet a gondatlan eredmény-bűncselekményekkel összefüggésben dolgozták ki, és alkalmazható a vegyes bűnösséggel megvalósuló azon eredmény-bűncselekményekre is, ahol az eredményre, mint minősítő körülményre csak a gondatlanság terjed ki. Az elmélet jelentősége, hogy alkalmazásával nem

³⁰⁰ KERESZTY (2005a) i. m. 42.

³⁰¹ VISKI i. m. 350.

³⁰² KERESZTY (2005a) i. m. 43.

³⁰³ BELOVICS- MOLNÁR - SINKU i. m. 325.

³⁰⁴ KERESZTY (2005a) i. m. 43.

³⁰⁵ BELOVICS- MOLNÁR - SINKU i. m. 326.

³⁰⁶ Rudolph meghatározása.

feltétlenül valósít meg bűncselekményt a jogi tárgyat egyébként sértő cselekmény. A beszámítási elmélet két fő sajátossága, hogy:

- a beszámításkorlátozást az okozatosságon kívül kívánja megoldani. Szigorúan elhatárolja egymástól az okozatosságot és az objektív beszámítást úgy, hogy az okozatosságon túlmenően további sajátos normatív követelményt kíván meg a beszámításhoz.
- sajátosan normatív határozza meg az eredmény beszámításának a további feltételeit, és ezzel meghaladják az objektív beszámítást és az okozatosságot egymástól elhatároló *relevanciaelméletet*.³⁰⁷

Az objektív eredménybeszámítás elmélet alkalmazásának első feltétele, hogy az elkövetési magatartás az eredmény bekövetkezésének jogilag helytelenített veszélyét idézze elő. Ehhez három követelménynek kell teljesülnie:

- a) Az eredmény bekövetkezésének veszélye.
- b) Relevánsnak csak a jogilag helytelenített veszély minősül.
- c) A tilalmazottság csak az eredmény függvényében releváns.

Az a) pontban foglalt követelmény értelmében, abban az esetben állapítható meg a törvényi tényállásszerű eredmény bekövetkezésének a veszélye, ha az komolyan figyelembe veendő lehetőségként merül fel a kérdéses elkövetési magatartás tanúsításának a pillanatában.

A b) pont értelmében jogszabálysértőnek kell lennie a magatartásnak ahhoz, hogy annak veszélyessége a tényállásszerű eredmény beszámítását megalapozza.

A c) pont alapján ahhoz, hogy a magatartás által ténylegesen okozott eredmény beszámításának normatív alapjául szolgálhasson a jogszabálysértő cselekmény, specifikusan az eredményre kell vonatkoztatni a jogilag helytelenített veszélyeztetést.³⁰⁸

Az olyan közlekedési szabályt szegő magatartás, amely nem specifikus jogi normába ütközik, és ezáltal a veszélyessége a jogilag megengedett keretek között marad, eleve nem képezheti a vizsgált elmélet alapján a magatartás által előidézett káros eredmény beszámításának az alapját.³⁰⁹

³⁰⁷ BELOVICS- MOLNÁR - SINKU i. m. 326.

³⁰⁸ Uo. 326.

Kizárólag a hanyag gondatlansággal megvalósuló bűncselekményeknél jut jelentőséghez beszámítási feltételként az eredmény tiltott veszélyét előidéző magatartás, mert e cselekmények megállapításának feltétele az objektív gondossági kötelesség megsértése.³¹⁰ A gyakorlatban egy mindenkori tevékenységi kört belátó modellszemély mértékével szokták összevetni a vizsgált magatartást, és őt helyezik az adott cselekvési szituációba.³¹¹

Ha pedig azért nem számítható be a magatartásnak a szándékosan okozott eredmény, mert az eredmény tiltott veszélyeztetése nem forgott fenn a magatartás kifejtésének a pillanatában, akkor az eredmény nem is számítható be.³¹²

Az objektív eredménybeszámítás elmélet alkalmazásának második feltétele a *rizikó-összefüggés* (a védelmi céllal való összefüggés). A beszámítási követelményként meghatározott védelmi céllal való összefüggés azt jelenti, hogy objektíve csak akkor számítható be az eredmény tiltott veszélyét előidéző magatartás által ténylegesen előidézett eredmény, ha a cselekvő által konkrétan megszegett norma védelmi körén belül esik a konkrét eredményt okozó történés. A rizikó-összefüggés fogalma alapján a megsértett magatartási szabály által megakadályozni kívánt kockázatoknak kell megvalósulnia a konkrét eredményben és létrejöttének módjában.³¹³ A gyakorlati jogalkalmazás során azonban gondot okoz, hogy a védelmi cél általában egyetlen megsértett gondossági szabályból nem vezethető le, ezért több normát is gyakran együtt kell vizsgálni, mert az azonos cél védelmét azok együttesen biztosítják.³¹⁴

Az objektív eredménybeszámítás harmadik feltétele a konkrét normasértés konkrét relevanciája. Ennek elemzése előtt szükséges megállapítani, hogy egy magatartási szabály csak azokkal a veszélyekkel szemben kíván védelmet biztosítani, amelyek nem esnek teljességgel a hatókörén kívül az általános élettapasztalat alapján. A tipikus-atipikus okozati összefüggés (*adekvencia-inadekvencia*) vizsgálata ezért nélkülözhetetlen. A gyakorlati jogalkalmazás számára a

³⁰⁹ Így például nem volt releváns a közlekedési szabálysértése annak a szabályosan haladó járművezetőnek, aki nem ugyan nem tartotta magánál a vezetői engedélyét, de egyéb közlekedési szabályt nem szegett meg, mégis elgázolta a sértettet, aki később behalt a sérüléseibe.

³¹⁰ BÉKÉS i. m. 247.

³¹¹ Vö.: 6/1998. BJE határozat.

³¹² Így amennyiben az elkövető azért küldi a sértettet légi utazásra, mert abban bízik, hogy a repülőgép lezuhan, és a sértett meghal, azonban ennek érdekében nem tesz semmit, az ölési szándék ellenére az eredmény tiltott veszélyét előidéző magatartás hiánya miatt nem állapítható meg a büntetőjogi felelősség akkor sem, ha az tényleg bekövetkezik.

³¹³ Így hiányzik a védelmi céllal való összefüggés abban az esetben, ha az elkövető a piros jelzésen áthaladás után már szabályosan halad és akkor gázolja el a sértettet. E szabályozás a kereszteződésben kívánja védeni az életet és a testi épséget, ezért az, hogy szabályos haladás esetén nem lett volna a kereszteződésben, nem releváns.

³¹⁴ BELOVICS- MOLNÁR - SINKU i. m. 326 - 327.

természettudományos okozati összefüggés megállapítását követően az adekvát összefüggés vizsgálata az, ami hatékony segítséget nyújthat. A közönséges élettapasztalat határain kívül eső okozati összefüggésnél és egyéb következményeknél ugyanis az eredmény beszámítását normatív úton már eleve ki lehet zárni.³¹⁵

A konkrét normasértés konkrét relevanciájának vizsgálata az objektív elkerülhetőség, illetve elkerülhetetlenség vizsgálatát jelenti.³¹⁶ A ténylegesen bekövetkezett eredményt szillogizmus alapján összevetjük egy jogkövető magatartást feltételező fiktív magatartással. A vizsgálat során fontos, hogy csak egy elemet cserélhetünk ki, a szabálysértő közlekedési magatartást, és azt is csak úgy, hogy a jogszerű magatartással helyettesítjük. Így azt például, hogy a terhelt 60 km/h-s sebességgel halálra gázolta a gyalogost, egybevetjük azzal a fiktív helyzettel, amikor a terhelt a megengedett 50 km/h-s sebességgel halad. Amennyiben a halálos eredmény elmaradt volna a fiktív tényállásban, a normasértés releváns és az elkövető által okozott eredmény ez a konkrét normasértés beszámítható.³¹⁷

Az okozati összefüggés relevanciájának értékelésében kétféle nézet alakult ki.

Az egyik álláspont szerint csak akkor állapítható meg a relevancia, ha kimutatható, hogy az eredmény biztosan elmaradt volna a jogszerű alternatív magatartás esetén. A másik nézet szerint a normasértés már akkor is megállapítható, ha a feltételezett jogszerű magatartással szemben a ténylegesen tanúsított jogellenes magatartás az eredmény bekövetkezésének *kockázatát fokozta (rizikófokozás-elmélet)*. Ez utóbbi elmélet alapján az eredmény beszámításához elegendő, ha a tettes jogszerű alternatív magatartásához viszonyítva az eredmény bekövetkezésének a kockázata a történésnek tényleges menetében ex post vizsgálva nagyobb volt.³¹⁸

Azt, hogy a jogszerű alternatív magatartás mellett reális lehetőség nyílott volna-e a tényállásszerű eredmény (a fenti példa esetén a halál) elkerülésére, a jogalkalmazónak az egyedi eset konkrét körülményeinek mindenre kiterjedő figyelembe vételével kell eldöntenie.

³¹⁵ ENYEDI - DR. FÜLÖP - DR. MELEGH - RADVÁNYINÉ NOVOTNY - DR. VARGA i. m. 185.

³¹⁶ BÉKÉS i. m. 274.

³¹⁷ BELOVICS - MOLNÁR - SINKU i. m. 328.

³¹⁸ BÁTKI Pál - FÜLÖP Ágnes - MELEGH Gábor: *Rizikónövelés - új szempont és módszer a közlekedési bűncselekményekért való felelősség elemzésénél*. Belügyi Szemle, 2004/1. 46.

A fogalmi meghatározás alapján levezethető, hogy a mulasztási cselekményeknél a rizikófokozás elmélete alkalmazhatatlan. Ebben az esetben csak és kizárólag a szabályszerű módon elmulasztott pozitív cselekvés tekinthető jogszerű alternatív magatartásként, amelynek az eredmény bekövetkezésére való feltételezett hatását már - a jelen tanulmányban korábban elemzett - mulasztás okozatosságának megállapításához kell figyelembe venni.³¹⁹

Az okozatossági (felelősségi) elméletek záró gondolatoként kérdésként merülhet fel, hogy az eljárás során milyen eredményt kell figyelembe venni az okozati összefüggés megállapításához: a jogszabályba foglalt - vagyis a büntető törvénykönyv szerinti - eredményt, vagy a baleset bekövetkezését. A jogalkalmazás mindig a baleset bekövetkezését vizsgálja, a normába foglalt eredményt soha (lásd 6/1998 BJE). Ugyanis bizonyossággal csak akkor állapítható meg a sértő biológiai eredmény elmaradása, ha maga a baleset is elmarad. Ennek indoka az is, hogy egy fikció keretében nem állapítják meg orvos szakértői bizonyossággal egy adott eredmény bekövetkezését vagy elmaradását.³²⁰ Nem zárható ki a fiktív tényállás szerint is bekövetkező balesetnek az eredetitől eltérő lefutása esetén sem, hogy a jogszabályban foglalt követelményeket kimerítő biológiai eredmény bekövetkezik.³²¹ Ez az indoka annak, hogy a magyar jogalkalmazás - a közúti közlekedési bűncselekmény terén - nem indult el abba az irányba, hogy az elkövető javára értékelje azt a helyzetet, amikor a szabálykövető magatartás esetén sem maradna el ugyan a baleset, de bekövetkezésének körülményei, feltételei olyan jelentős mértékben eltérnének, amely nagy valószínűséggel lényegesen befolyásolná a biológiai sértő eredmény súlyosságának a mértékét.³²²

A büntetőjogi felelősség megállapításához a *balesettel érintett* személy közlekedési szabályszegésnek - ahogy már korábban kifejtésre került - okozati összefüggésben kell állnia a bekövetkezett balesettel. Balesettel érintetteknek azokat a személyeket kell tekinteni, akik a baleset részesei, akiknek a magatartása közrehatott az esemény létrejöttében, továbbá azokat a járművezetőket is, akik a baleset folytán veszélybe kerültek.³²³ A közúti balesetknél rendszerint több személy közlekedési szabályszegése következtében áll be az eredmény, ezért valamennyi balesettel érintett személy magatartását vizsgálni kell a közúti baleset okainak feltárása és a felelősség megállapítása érdekében. Így több személy vonatkozásában kell vizsgálni a büntetőjogi

³¹⁹ BELOVICS- MOLNÁR - SINKU i. m. 329.

³²⁰ FÜLÖP Ágnes: *A közlekedési büntetőjogról*. Ügyészek Lapja. 2004/5., 34.

³²¹ Ebben az esetben elgondolkodtató, hogy kell-e, illetve miként kell érvényesíteni az in dubio pro reo elvét.

³²² BELOVICS- MOLNÁR - SINKU i. m. 329.

³²³ Ld.: KRESZ magyarázata.

felelősség kérdését abban az esetben is, ha például egy jármű egy másik, akár megkülönböztető jelzést használó járművel ütközik, de akkor is, ha a jármű gyalogost (kerékpárost) üt el.

Egy jármű másik járművel történő *találkozásának* leggyakoribb formája, amikor az alárendelt útvonalról közlekedő a védett útvonalra balra, jobbra való felhajtása, vagy azon történő áthaladása során elmulasztja megadni az elsőbbséget a védett útvonalon haladó járműnek, amely ütközéssel balesethez vezet. A másik ilyen tipikus baleseti forma a balra kanyarodó és a vele szemben haladó járművek ütközése.

A korábbi Legfelsőbb Bíróság 6/1998 *Büntető Jogegységi határozata* foglalkozik az elsőbbség, valamint a sebesség helytelen megválasztásával (gyorshajtással) való szabályainak megsértésével egy időben, de két járművezető szabálytalansága miatti felelősségre vonás kérdéseivel. A határozat érdeme, hogy az elsőbbségi jog megszegésével okozott közúti balesetek esetén kötelezővé tette az *osztott (kettős) felelősség* vizsgálatát. Ez azt jelenti, hogy minden ilyen tárgyú ügyen a sebességtúllépéssel közlekedő elsőbbségre jogosult, valamint az elsőbbségadásra kötelezettnek egyazon balesetért való büntetőjogi felelősségét egyidejűleg vizsgálni kell.³²⁴ A jogegységi eljárás azért vált szükségessé, mert több olyan bírósági döntés született, amelyben még akkor is a védett újra felhajtó vagy azon áthajtó járművezető büntetőjogi felelősségét állapították meg, amikor az elsőbbséggel rendelkező járművezető a megengedett legnagyobb sebességet jelentősen túllépve haladt a védett úton és közelítette meg az útkereszteződést.³²⁵

A közúti közlekedés szabályai szerint *elsőbbségadásra kötelezett* általában akkor is felelősséggel tartozik, 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 ha e körülményekre nézve az elsőbbségre jogosult megtévesztette.³²⁶

³²⁴ KERESZTY (2005a) i. m. 137.

³²⁵ KERESZTY Béla: *Egy jogegységi határozat téves megítélése*. Ügyvédek Lapja, 2002/2.

³²⁶ 6/1998 BJE 1. rész

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.”³²⁷

A 6/1998. számú *Büntető Jogegységi határozat 1. része* a fentiek szerint egyrészt rögzítette a jogalkalmazási gyakorlatban is régóta alkalmazott jogelvet, amely szerint az elsőbbségadási kötelezettség a jogosult sebességétől függetlenül fennáll. A Legfelsőbb Bíróság ugyanakkor megállapította azt is, hogy e kötelezettség teljesítésének elmulasztása nem jelent feltétlen felelősséget.

Az elsőbbségadásra kötelezettet csak az mentesítheti a felelőség alól, ha éppen az elsőbbségre jogosult szabályszegése nem tette lehetővé, hogy észlelje azokat a körülményeket, amelyek az elsőbbségadása szempontjából jelentősek. Így például nem állapítható meg az elsőbbségadásra kötelezett felelősége, ha az elsőbbségre jogosult jelentősen túllépte a megengedett sebességet, és ezzel az elsőbbségadásra kötelezettet megtévesztette a jármű távolságát illetően, továbbá a védett útvonalra való felhajtás megkezdésekor kanyar miatt nem volt látható a megengedett sebességet túllépő elsőbbségre jogosult.³²⁸ Ez azt jelenti, hogy amennyiben az elsőbbségadásra kötelezett a védett útvonalra való ráhajtás megkezdésekor észlelte a védett útvonalon haladó járművet, az elsőbbséget a megengedettnél nagyobb sebességgel közlekedő elsőbbségre jogosult jármű részére is biztosítani kell.

A jogegységi döntés meghozatala előtt ezt a következtetést a tévedés, mint büntethetőséget kizáró ok alapján vezették le. Eszerint a jogosult elsőbbségi joga a baleset bekövetkezése esetén ténylegesen sérült, hiszen ez a jogosultság a sebességétől függetlenül megilleti őt. Megállapítható tehát a kötelezett szabályszegése, de a jármű jelenlétére vonatkozó ténybeli tévedése miatt büntethetőséget kizáró ok áll fenn nála a fogalmilag megvalósult bűncselekmény tekintetében.³²⁹ A jogegységi határozat újításaként abban az esetben is mentesülhet a felelőség alól a kötelezett, ha a jogosult az elsőbbségadási kötelezettség szempontjából jelentős körülmények vonatkozásában őt megtévesztette a gyorsra hajtásban megnyilvánuló közlekedési szabályszegésével. A jármű közeledése

³²⁷ 6/1998 BJE 2. rész

³²⁸ BELOVICS- MOLNÁR - SINKU i. m. 330.

³²⁹ FÜLÖP - FÜLÖP - MAJOR i. m. 90.

arányában való növekedését a szem ugyanis bizonyos távolságról nem képes megfelelően érzékelni, így a sebességre sem tud megállapítást tenni, a járművezető viszont a bizalmi elv alapján feltételezheti, hogy a megengedett sebességgel közlekedik a jármű. A jogosult elsőbbségi jogának sérelme, valamint a kötelezett szabályszegő magatartása ellenére a kötelezett felelőssége a jogosult tényleges sebességére nézve fennálló tévedése miatt nem állapítható meg.³³⁰

*A jogosult sebessége akkor megtévesztő, ha a megengedettet meghaladó nagysága miatt meghiúsítja a tényleges sebesség reális felmérését, vagy - a környezeti feltételekkel is összefüggésben - lehetetlenné teszi a kötelezett pozíciójából jelenlétének az észlelését.*³³¹

A konkrét sebesség megtévesztő jellege, annak műszaki alapja ellenére jogi kérdés, annak megítélésekor azonban *nem lehet kizárólag annak a mértékét figyelembe venni, a sebességtúllépésnek az adott közlekedési helyzetben betöltött szerepe a döntő.* Az adott sebességtúllépés azonban nem automatizusként, hanem csak lehetőségként vezethet a kötelezeti felelősség kizárásához.³³² A korábbi jogalkalmazói gyakorlat lakott területen belül a megengedett legnagyobb sebességet 50 %-al meghaladó sebesség megtévesztő jellegét már megállapíthatónak tartotta,³³³ jelenleg lakott területen belül magasabbá vált a megtévesztőként vizsgált sebességérték.³³⁴ Az igazságügyi műszaki szakértők állásfoglalása alapján napjainkban 50 km/h megengedett legnagyobb sebesség mellett a 70-80%-os sebességtúllépést indokolt megtévesztőnek minősíteni.³³⁵ A bíróság az egyértelmű megtévesztőséget mondta ki abban az esetben, amikor az elsőbbségre jogosult motorkerékpáros a megengedett maximális sebesség kétszeresével haladt a lakott területen belüli védett útvonalon, míg a személygépkocsi járművezetője az elsőbbségadási kötelezettségének eleget téve hajtott fel erre a védett útvonalra, és a baleset kizárólag a motorkerékpáros sértett gyorsajtása miatt következett be.³³⁶

A elsőbbségadásra kötelezett felelősség alóli mentesüléséhez tehát önmagában nem elegendő a jogosult sebességének megtévesztő jellegének megállapíthatósága. Ahhoz az szükséges, hogy a kötelezettnek az elsőbbségi jog megsértése vonatkozásában fennálló tévedése az elsőbbségi

³³⁰ ENYEDI - DR. FÜLÖP - DR. MELEGH - RADVÁNYINÉ NOVOTNY - DR. VARGA i. m. 118.

³³¹ FÜLÖP - FÜLÖP - MAJOR i. m. 317.

³³² EBH 2010.2209. és a Legf. Bír. Bfv. II. 302/2010. sz. határozata.

³³³ Legfelsőbb Bíróság Bfv. II. 39/2009/5. számú határozata és BH 2001.511.

³³⁴ Legfelsőbb Bíróság Bfv. II. 427/2007/8., Bfv. II. 271/2007/5. és Bf. II. 39/2009/5.

³³⁵ FÜLÖP - FÜLÖP - MAJOR i. m. 91.

³³⁶ BH 2002.2.

helyzetben közlekedő jármű sebessége tekintetében tényleges legyen, amely tévedését a Btk. 20. § (3) bekezdésében foglaltakra figyelemmel nem okozhatja a gondatlansága.

A 6/1998. Büntető Jogegységi Határozat 2. része értelmében *a védett úton haladó elsőbbségre jogosult járművezető* büntetőjogi felelőssége a sebességtúllépésével kapcsolatos közlekedési szabálysértése alapján csak akkor állapítható meg, ha a sebességhatár jelentős túllépésével megtévesztette az elsőbbségadásra kötelezett jármű vezetőjét, és ezzel a szabálysértéssel okozati összefüggésben álló baleset miatt a gondatlansága is megállapítható.³³⁷

Az előbbiek alapján tehát amennyiben fennáll az okozati összefüggés az elsőbbségi helyzetben haladó jármű sebességtúllépése és a bekövetkezett baleset között, adott esetben többes a felelősség, az elsőbbségi helyzetben haladó is felelős lehet a balesetért. Nem állapítható meg ugyanakkor az okozati összefüggés, ha az elsőbbségre jogosult jármű megengedett sebessége mellett is bekövetkezett volna a baleset. Másként fogalmazva: a baleset bekövetkeztének objektív elkerülhetetlensége esetén a szabályszegés az okozatosság normatív szempontú hiánya miatt nem róható fel az elsőbbségre jogosult járművezetőnek.³³⁸

Az elsőbbségre jogosult felelősségének megállapítása és mértéke szempontjából jelentőséggel bír a sebességtúllépés mértéke is. Amennyiben a sebességtúllépés nem jelentős mértékű, az elsőbbségre jogosult gondatlansága csak kivételes állapítható meg, jelentős mértékű sebességtúllépés esetén viszont nem számíthat arra, hogy az elsőbbségadásra kötelezett idejében észleli, illetve arra kell számíthatnia, hogy ez az elsőbbségadásra kötelezettet megtévesztheti.³³⁹

Fontos kiemelni, hogy amennyiben a balesetért többen felelősek, az egyes személyek közrehatásának mértékét és bűnösségének fokát alapul véve kell mindegyikük felelősségét egyéniesítve megállapítani. Ez azt jelenti, hogy az elkövetők szabályszegésének súlyát, jellegét, a gondatlanság fokát értékelve, és valamennyi körülményt figyelembe véve kell minden egyes ügyben meghatározni a büntetést.³⁴⁰ A felróhatóság kizárásához a büntetőjogi általános szabályoknak

³³⁷ BH 2001.511.

³³⁸ ENYEDI - DR. FÜLÖP - DR. MELEGH - RADVÁNYINÉ NOVOTNY - DR. VARGA i. m. 119.

³³⁹ FÜLÖP - FÜLÖP - MAJOR i. m. 90.

³⁴⁰ 6/1998 BJE határozat.

megfelelően a közlekedési ügyekben is a bűncselekmény valamelyik fogalmi elemének hiánya, vagy valamelyik büntethetőséget kizáró ok fennállása szükséges.³⁴¹

Az alábbiakban az elsőbbségi jog megszegésével okozott közúti balesetekért való büntetőjogi felelősség egyes eseteit gyakorlati példákon keresztül, bírósági határozatok segítségével kívánom elemezni.

Az első jogeset szerint a II. rendű terhelt késő eseti órákban a megengedett 50 km/h sebesség helyett kb. 82-89 km/h sebességgel haladt a védett útvonalon, amikor az I. r. terhelt az *Állj! Elsőbbségadás kötelező!* táblát figyelmen kívül hagyta, és mivel a sebességtúllépéssel közeledő másik gépkocsit csak későn észlelte, megállás nélkül, kb. 33-37 km/h sebességgel ráhajtott a védett útvonalra, a két gépkocsi pedig összeütközött.³⁴²

A felülvizsgálati eljárásban a korábbi Legfelsőbb Bíróság kifejtette, hogy az elsőbbségadásra kötelezett az elsőbbségre jogosult részére annak sebességtúllépésétől függetlenül is köteles a továbbhaladás jogát biztosítani.³⁴³ A balesetért az elsőbbségre jogosult jármű vezetője is felelősséggel tartozhat, kivéve, ha a jármű megengedett sebessége mellett is bekövetkezett volna a baleset.

Az irányadó tényállás szerint a balesetet a jelentős sebességtúllépéssel haladó II. r. terhelt a balesetet lassító fékezéssel csupán úgy háríthatta volna el, ha a megengedett sebességnél alacsonyabb sebességgel halad. Az ütközést csak vészfékezéssel kerülhette volna el a megengedett sebesség maximumával történő haladása esetén.

A bíróság kimondta, hogy csak valamilyen jogilag elvárható magatartást jelentheti a közlekedési baleset elhárításának általános kötelezettségét.³⁴⁴ Veszélyeztető jellegéből fakadóan a vészfékezés jogi előírásban nem szerepel, ezért nem is kérhető számon közlekedési kötelezettségként. Nem köteles a jármű vezetője ugyanis olyan hirtelen fékezésre (vészfékezésre), amely pontosan fel nem mérhető következményire figyelemmel önmagában is veszélyt jelenthet a forgalom bármely

³⁴¹ ENYEDI - DR. FÜLÖP - DR. MELEGH - RADVÁNYINÉ NOVOTNY - DR. VARGA i. m. 118.

³⁴² BH 2011.241.

³⁴³ 6/1998 BJE határozat

³⁴⁴ KRESZ 3. § (1) bekezdés c) pont

résztevője számára. A jármű sebességének hirtelen megváltozása, a nagyerejű fékezés a ki nem zárható sávelhagyás, megpördülés, megcsúszás miatt váratlan, további ütközéssel járó veszélyhelyzetet teremthet a szembejövő forgalmi sávokban közlekedőkre is.

Közlekedésjogi kötelezettség hiányában ezért a vészfékezés elmaradása büntetőjogi felelősség megállapításának alapjául nem szolgálhat. Éppen ezért a megengedett 50 km/h sebesség betartására vonatkoztatva kell vizsgálni a II. r. terhelttől elvárható fékezés és az ütközés elkerülés lehetőségeit ahhoz, hogy a sebesség túllépésében megnyilvánuló konkrét közlekedési szabályszegésével összefüggésben értékelhető legyen a büntetőjogi felelősségének megállapítása. A Legfelsőbb Bíróság ezt vizsgálva azt állapította meg, hogy a II. r. terhelt a megengedett sebességhatáron belül haladva lassító fékezéssel nem tudta volna elkerülni a balesetet. A balesetben közreható és büntetőjogilag felróható szabályszegése ebből következően nem volt, ezért a bíróság az okozati összefüggés hiányára tekintettel felmentette a II. r. terheltet a közúti baleset okozásának vétsége miatt emelt vád alól.

A második jogesetben a terhelt ideális közlekedési és látási viszonyok mellett a belvárosban vezetett, amikor az egyik kereszteződésbe érve, a megállás nélkül megkezdett bekanyarodása során nem biztosított elsőbbséget a vele szemben 60 méter távolságból már jól észlelhető, a felezővonal átlépésekor tőle 23 méter távolságban, a megengedett 50 km/h sebességet helyett 83-88 km/h sebességgel egyenesen továbbhaladni szándékozó sértett motorkerékpárosnak.³⁴⁵

A sértett motorkerékpáros kb. 60-65 km/h sebességgel a terhelt gépkocsijának ütközött, majd az úttestre zuhant. A sértett sérülései olyan súlyosak voltak, hogy a helyszínen meghalt.

A bíróság 2-2,1 másodperces észlelési késedelmet állapított meg az elkövető terhére.

Az igazságügyi műszaki szakértői vélemény alapján az ítélet indokolása rögzíti, hogy a balesetet a megengedett 50 km/h haladási sebességgel történő haladás mellett is csak vészfékezéssel kerülhette volna el a sértett, míg üzemi fékezés esetén kb. 22 km/h sebességgel történt volna a baleset. A terheltet nem tévesztette meg a sértett sebességtúllépése, és az észlelését sem zárta ki.

³⁴⁵ BH 2011.187.

A bíróság a KRESZ 29. § (1) bekezdésében, valamint a 31. § (5) bekezdés c) pont ca) alpontjában írt közlekedési szabály megszegését róta az elkövető terhére. E szabályok értelmében, amennyiben a járművezető egy másik útra bekanyarodik, köteles - többek között - az úttesten szemből érkező és egyenesen továbbhaladó járműveknek elsőbbséget adni.

Tehát a terhelt figyelmetlenül és szabálytalanul végrehajtott balra kanyarodása, elsőbbségi szabályt megszegő magatartása indította el azt az ok-folyamatot, ami a halálos eredménnyel járó közlekedési balesethez vezetett. Akkor is megállapítható az okozati összefüggés a közúti közlekedés szabályainak megszegése és az eredmény között, ha az elkövetőtől független további közreható ok is társul a terheltnek az ok-folyamatot elindító és az eredményhez vezető KRESZ szabályszegéséhez.³⁴⁶

Elsődlegesen az elsőbbségadásra kötelezett jármű vezetőjének felelősségét kell vizsgálni az elsőbbségi szabályok megsértésével okozati összefüggésben bekövetkezett súlyos eredménnyel járó baleseteknél.³⁴⁷

A bíróság utalt a 6/1998 BJE határozat fentebb már ismertetett 1. részére, amely az elsőbbségadásra kötelezett felelősségének általános szabályairól, továbbá a felelősség kivételes kizárásáról szól.

Rögzítette, hogy a terhelt nem a sértett megtévesztő sebessége miatt, hanem a saját nagyfokú figyelmetlenségének köszönhetően nem vette időben észre az objektíve észlelhető helyzetben közeledő motorkerékpárt.

Mindemellett a KRESZ rendelkezései nem kívánják meg az elsőbbségi helyzetben közlekedő járművezetőtől, hogy a kereszteződésben vészfékezésre készüljön fel.³⁴⁸

Ezzel szemben a balra nagy ívben kanyarodó jármű vezetőjének a művelet biztonságos végrehajtásához meg kellett volna állnia, továbbá meg kellett volna várnia az elsőbbségre jogosultak elhaladását, és csak azt követően léphette volna át a felezővonalat.

³⁴⁶ EBH 2005.1291.

³⁴⁷ BH 1997.516.

³⁴⁸ BH 2007.74.

Mindezekre figyelemmel a bíróság a terheltet bűnösnek mondta ki közúti baleset okozásának vétségében.

A harmadik közlekedési ügy szerint a terhelt az útkereszteződés felé haladva a megengedett 50 km/h sebességet túllépve vezette a gépkocsiját.³⁴⁹ Ugyanezen kereszteződésbe torkolló úton egy megkülönböztető fény- és hangjelzést együttesen használó mentőautó haladt, amelyben egy fekvőbeteg az ágyhoz szíjjal volt rögzítve. A közlekedést az út kereszteződésében forgalomirányító jelzőlámpák szabályozták.

A terhelt zenét hallgatott a gépkocsiban, ezért a mentőautó hangjelzésére csak késve figyelt fel, csupán gázlevétellel csökkentette a sebességét, és a kereszteződésbe 56-60 km/h sebességgel szabad jelzés mellett behajtott. A kereszteződésbe jobbról betorkolló úton ekkor látta meg a tilos jelzés miatt várakozó járművek takarásából kibukkanó, a kereszteződésbe 10-15 km/h sebességgel behaladó mentőautót. Ekkor fékezni kezdett, azonban a gépkocsijával a kereszteződésen áthaladó mentőautó bal oldalának 39-43 km/h sebességgel nekiütközött. Az ütközés következtében a mentőautóban fekvő sértett az ágyról leesett és nyolc napon túl gyógyuló bordatörést szenvedett.

Az igazságügyi műszaki szakértői véleményt alapul véve a bíróság az ítélet tényállásában megállapította, hogy azonos reakciópontból a terhelt gépkocsija 29-35 km/h sebességről lassító fékezéssel megállítható lett volna.

A bíróság utalt arra, hogy minden esetben elsőbbséget élvez a megkülönböztető hang- és fényjelzésekkel haladó jármű, továbbhaladását félrehúzódással és szükséghez képest megállással lehetővé kell tenni.³⁵⁰ Csak fokozott óvatossággal szabad a megkülönböztető fényjelzést használó járművet megközelíteni, illetve mellette elhaladni.³⁵¹ A figyelemfelkeltő fény- és hangjelzés is ezt hivatott biztosítani: ezek már a megjelenése előtt jelzik a megkülönböztető jármű megjelenését, és lehetőséget adnak a rendkívüli közlekedési helyzetre történő felkészülésre.

A KRESZ számos engedményt ad a megkülönböztető jelzésekkel haladó jármű vezetőjének. Ezek szerint a megkülönböztető fény- és hangjelzést együttesen használó jármű vezetője figyelmen kívül

³⁴⁹ BH 2010.8.205.

³⁵⁰ KRESZ 42. § (1) bek.

³⁵¹ KRESZ 42. § (2) bek.

hagyhatja a közúti jelzéseket (kivéve a rendőr és a vasúti átjárót biztosító jelzőberendezések jelzéseit), továbbá a KRESZ 24-43. §-ában foglalt rendelkezéseket, ha magatartásával nem veszélyezteti a közlekedés biztonságát, valamint a vagyon- és személybiztonságot, és meggyőződött arról, hogy az akadálytalan áthaladását a közlekedés többi résztvevője lehetővé tette.³⁵²

Mindezt egybevetve e jogi előírások együttes értelmezéséből kell kiindulni a tényállásban leírtak jogi értékelésével, valamint ebből adódóan a balesetben közreható felelősségével kapcsolatban. Megállapítható tehát, hogy a fény- és hangjelzéssel haladó mentőautó vezetője a feladatainak gyors ellátása érdekében számíthat a forgalomban résztvevő más járművek jogszabályi előírásokon alapuló kötelező alkalmazkodására, kitérésére, lehúzódására, lassítására, sőt megállására, ám mindezeket értékelve óvnia kell a személy- és vagyonbiztonságot és meg kell győződnie arról, hogy a továbbhaladását más járművek biztosítják.³⁵³

E jogi összefüggések alapján kijelenthető, hogy a balesetet a terhelt közlekedési szabályszegései idézték elő. A terhelt saját figyelmetlensége és mulasztása (késedelmes észlelése, késedelmes és nem hatékony fékezése, a kereszteződésbe való gyors behajtása) miatt nem biztosította a megkülönböztető jelzést használó járművet megillető elsőbbséget.

Mindemellett a mentőautó vezetője a reá vonatkozó különleges közlekedési szabályoknak megfelelően közlekedett. Így kellő időben használta a megkülönböztető fény- és hangjelzést, mindössze 10-15 km/h sebességgel haladt be a kereszteződésbe. A jelzéseire kellő időben felfigyelő, és a szabályokkal összhangban lassító, lehúzó járműveket nem veszélyeztette, és nem számíthatott arra, hogy 39-43 km/h sebességgel a terhelt behalad a kereszteződésbe.

A bíróság mindezek alapján a terhelt büntetőjogi felelősségét közúti baleset okozásában állapította meg.

³⁵² KRESZ 49. §

³⁵³ BH 2003.272.

A negyedik jogeset szerint a terhelt szürkületben, enyhén balra ívelő, felezővonallal ellátott úton vezette a személygépkocsiját egy olyan város belterületén, amelynek lakott terület jelzőtábláján 40 km/h *sebességkorlátozás* jelzőtáblát helyeztek el.³⁵⁴

A terhelt 63-83 km/h sebesség mellett haladt a személygépkocsival, amikor tőle balról, 94-124 m távolságban egy házaspár egymásba karolva megkezdték az áthaladásukat. A terhelt 1,3-1,4 másodperc késedelemmel fékezett és jobbra kormányzott, de az úttesten lépésben 5,8 métert megtett gyalogosokat 58-73 km/h sebességgel elütötte. A gépkocsi az elütés helyétől 39,7 méterre állt meg, míg a sértettek 27,2, illetve 35,6 méterre kerültek nyugalmi helyzetbe.

A sértettek az elszenvedett súlyos sérülések következtében a helyszínen elhunytak.

A terhelt gépkocsija 94-124 méterre volt a baleset helyszínétől, amikor a sértettek - még nem látható helyzetben - az úttestre léptek, a gyalogosok a terhelt számára csak a későbbi elütési ponttól számított 73,5 méterre váltak észlelhetőkké. A gépkocsi 36-41 méterre közelítette meg őket a fékezés elhatározásakor. A baleset e cselekvési ponthoz viszonyítva fékezéssel elkerülhető lett volna, amennyiben a gépkocsi 56-64 km/h sebességnél nem halad gyorsabban. Ha a terhelt 45-48 km/h sebességgel halad a cselekvési pontjában, úgy kihaladhattak volna a gyalogosok közlekedési útjából.

A bíróság a büntetőjogi felelősség vizsgálata során rögzítette, hogy a terhelt a megengedett sebességet 50 %-kal meghaladó sebességgel haladt, míg a gyalogosok a KRESZ 21. § (8) bekezdésében foglaltakat szegték meg, amikor az elsőbbségi helyzetben közlekedő gépkocsinak annak észlelésekor nem biztosították az elhaladást, akár az úttesten történő megállással.

A bíróság utalt a 6/1998 BJE határozattal kapcsolatban kifejtette, hogy az ugyan a közlekedésben résztvevő járművekre vonatkozik, azonban az elsőbbségre jogosult járművezető és az elsőbbségadásra köteles gyalogos viszonylatában is irányadóak az ott kifejtett elvek. A bíróság hivatkozott a jogegységi határozat 2. részére a fentebb már részletesen kifejtett, az elsőbbségadásra kötelezett felelősségét vizsgáló szempontokkal kapcsolatban. Ennek alapján

³⁵⁴ BH 2008.175.

vizsgálni kellett, hogy az okozati összefüggés a terhelt sebességtúllépése és a halálos eredménnyel járó baleset között fennáll-e, illetve a baleset a megengedett legnagyobb sebesség mellett bekövetkezett volna-e. Az eljárás során megállapítható volt, hogy a gyalogosok már 73,5 méterről láthatóvá váltak, a gépkocsi fékezését 1,3-1,4 másodperces késedelemmel mégis akkor határozta el, amikor már 36-41 méterre megközelítette a későbbi elütési pontot. A gyalogosok a gépjármű 45-48 km/ sebessége mellett is kihaladhattak volna a terhelti jármű nyomvonalából. Az észlelhetőségi pontnál (73, 5 méterre) alkalmazott fékezés esetén is elkerülhető lett volna a baleset, ekkor még nagyobb biztonsággal kihaladhattak volna a sértettek.

A sértettek folyamatos haladása miatt a megengedett 40 km/h sebességgel történő haladása esetén az elütés már nem következett volna be, a baleset 56-64 km/h sebesség mellett is elkerülhető lett volna a cselekvési ponthoz viszonyított fékezéssel.

A terhelt csak akkor mentesülne a büntetőjogi felelősség alól, ha a két ember halálával járó baleset a megengedett 40 km/h sebesség mellett, vagyis a sebességtúllépésben megnyilvánuló közlekedési szabálysértés nélkül is bekövetkezett volna. A baleset döntő oka azonban ebben az esetben a terhelt sebességtúllépésben megnyilvánuló közlekedési szabályszegése volt, ezért fennáll az okozati összefüggés a szabályszegés és a bekövetkezett baleset között fenn. A terhelt az általa jól ismert útszakaszon közlekedett, tudta, hogy azon a helyen rendszeresen közlekednek gyalogosok, ennek ellenére a megengedett sebességet lényegesen túllépve könnyelműen bízott abban, hogy nem okoz balesetet. Ebben nyilvánult meg a gondatlansága.

Mindezek alapján a bíróság a terhelt büntetőjogi felelősségét (halálos) közúti baleset okozásának vétségében állapította meg.

Az ötödik, egyben utolsó ügyben a terhelt egy belvárosi B.O. nevű utcában egy *Állj! Elsőbbségadás kötelező* jelzőtáblával védett S. nevű utca irányába közlekedett a személygépkocsijával.³⁵⁵ A terhelt az útkereszteződésben egyesén a B. O. utcán folytatva kívánt továbbhaladni. Ekkor jó látási viszonyok voltak, sűrű forgalommal. Az S. utcának a terhelt haladási iránya szerinti szemközti szélén felfestett kerékpárút halad. A B. O. utca útkereszteződése előtt "Kerékpárút vége", majd az

³⁵⁵ BH 2011.10.246.

útkereszteződést követően „Kerékpárút” jelzőtábla szabályozza a kerékpárút forgalmát. Ugyanezen a helyen, a B.O. utca torkolatában folyamatos, megszakítás nélküli kijelölt gyalogos-átkelőhelyet festettek fel az úttesten.

A terhelt megállt az útkereszteződés előtt, mert az S. utcán zajló forgalom miatt várakoznia kellett még az áthaladás megkezdése előtt. Ugyanekkor a terhelt haladási iránya szerint balról jobbra az S. utca túloldalán kialakított kerékpárúton közlekedett kerékpárjával a sértett is. A B. O. utca útkereszteződése előtt a sértett megállt, a kerékpárjáról leszállt, majd miután a tőle balról, a B. O. utcában az S. utca irányába közlekedő személygépkocsi vezetője -, aki a kijelölt gyalogos-átkelőhely előtt állt járművével - a kezével jelezte számára, hogy előtte áthaladhat, a kerékpárra ülve elindult a kijelölt gyalogos-átkelőhelyen. A terhelt ezt követően elindult a személygépkocsijával, és miközben az S. utca úttestjének járműforgalmát figyelte, nem észlelte a kijelölt gyalogos-átkelőhelyen áthaladó sértettet. A sértett a baleset következtében 6-8 hét alatt gyógyuló, műtéti eljárást igénylő sérüléseket szenvedett.

A terhelt az ütközésig körülbelül 25-30 km/h sebességre gyorsult fel, míg a kerékpárral közlekedő sértett ütközéskori sebessége körülbelül 8-10 km/h volt. A járművek 12-13 méterre lehettek akkor egymástól, amikor a járművek az útjuk közepén jártak, egymást mindkét járművezető észlelhette volna. A terhelt személygépkocsija ekkor még féktávolságon kívül volt. Ekkor észlelhető volt a kijelölt gyalogos-átkelőhely közepén haladó sértett.

A bíróság rögzítette, hogy a sértett közlekedési szabályt segezt azzal, hogy az úttesten nem a kerékpárról leszállva, a gyalogosok közlekedésére vonatkozó szabályok szerint haladt át.³⁵⁶ Tekintettel arra, hogy ez nem tette meg, és a kerékpáron ülve haladt, nem volt gyalogosnak tekinthető, nem vonatkoztak rá a gyalogosokra vonatkozó szabályok, ezért a KRESZ 43. § (1) bekezdésében meghatározott kijelölt gyalogos-átkelőhelyen közlekedő gyalogosokra vonatkozó elsőbbségi jog sem illethette meg. A terheltnek e jogszabályhely megsértése nem volt felróható.

A KRESZ 43. § (2) bekezdése ezzel szemben viszont olyan kötelezettséget fogalmaz meg, amely már az adott hely - így a kijelölt gyalogos-átkelőhely - megközelítése módjának előírásán (fokozott

³⁵⁶ KRESZ 54. § (4) bekezdés

óvatosságú és mérsékelt sebességű megközelítés, megállási kötelezettség) biztosít védelmet.³⁵⁷ Mindkét közlekedő közlekedési szabályszegése relevanciával bír és mindkettőjük büntetőjogi felelőssége önállóan vizsgálható, amennyiben a kijelölt gyalogos-átkelőhelyen szabálytalanul kerékpározó személy elütésével közlekedési baleset következik be.

A bíróság ebből következően azt vizsgálta, hogy a terhelt megsértette-e a KRESZ 43. § (2) bekezdésében foglaltakat. Ennek alapján megállapította, hogy a terhelt a gyalogos-átkelőhely megközelítése során nem tanúsította azt a fokozott óvatosságot, amelyet számára a jogszabály előír. A bonyolult közlekedési helyzet miatt kétségtelen, hogy a figyelme megosztott volt, de azzal, hogy a gyalogos-átkelőhelyen történeteket figyelmen kívül hagyta, hibázott. A közlekedési balesetet a terhelt - miként a sértett is - megfelelő figyelem tanúsításával elkerülhette volna.

Mivel az előbbiek alapján a terhelt a kijelölt gyalogos-átkelőhelyet nem az előírt fokozott óvatossággal közelítette meg, a KRESZ 3. § (1) bekezdés c) pontjában foglaltak mellett a KRESZ 43. § (2) bekezdése is megállapítható.

Mindezek alapján a bíróság a terhelt büntetőjogi felelősségét közúti baleset okozásának vétségében állapította meg.

A jelen fejezet záró gondolataként érdemes rávilágítani arra, hogy a felelősség megállapításához a legtöbb közlekedési bűncselekmény értékelése során elengedhetetlen az igazságügyi orvos- és műszaki szakértői vélemények beszerzése. A közlekedési balesetek elemzése, így a bekövetkezésük módjának, lefolyásának, és következményeinek felderítése rendszerint olyan speciális ismeretek és szakmai módszerek felhasználásával elvégzett gondolkodást követelnek meg, amelyre az adott ügyben eljáró jogalkalmazó szakmai ismereteinek hiánya folytán nem képes.

A felelősség megállapításához a legtöbb esetben szükséges, hogy a baleset helyszínén a körülményeket valósághűen rekonstruálják. Ezeket gyakran csak orvos és műszaki szakértővel együtt, adott esetben számítógépes elemzés alapján lehet megválaszolni és az egyesített szakértői vélemény formájában az eljáró hatóság elé tární. Az egyesített szakértői véleményben a

³⁵⁷ BH 2010.266.

sérülésekről az igazságügyi orvos szakértőnek kell nyilatkozni, míg a műszaki adatokat (pl. az ütközési sebesség megállapítását) az igazságügyi műszaki szakértő szolgáltatja. A programokat a számítógépes balesetelemzés során mindig fenntartásokkal kell kezelni, tekintettel arra, hogy az egyéni különbségeket, így például a reflexeket a program nem tudja figyelembe venni.³⁵⁸

Az igazságügyi orvos szakértő balesetelemzéssel kapcsolatos feladatai közé tartozik, hogy a sérüléseket csoportosítsa, a baleset feltételezett szakaszai szerint elemezze, a bekövetkezésük sorrendje szerint részletes meghatározást adjon róluk, és annak megállapítása, hogy azok a baleset során keletkeztek -e. Ezen túlmenően vizsgálnia kell a bekövetkezett sérülés vagy halál okát, a baleset és a halál bekövetkezésének közvetlen vagy közvetett kapcsolatát, a sértett sorszerű (az élet folyamán kialakuló, természetes okú) betegségeit, a sértett baleset előtti egészségi állapotát.³⁵⁹ A közvetett okozati összefüggést a jogalkalmazó a büntetés kiszabása körében enyhítő körülményként értékelheti.

Fontosnak tartom továbbá kiemelni, hogy az igazságügyi műszaki szakvélemény megfelelő értelmezéséhez, - így az elsőbbségi jog megszegésével elkövetett közúti baleset okozása miatt fennálló büntetőjogi felelősség helyes megállapításához is -, a jogalkalmazónak is rendelkezni kell bizonyos műszaki alapismeretekkel. Ilyen ismeretek például: a reakcióidő, a féktávolság, a fékút, a sebesség-átlagsebesség fogalmának ismerete, a járművek futófelületéről származó nyomok osztályozásának ismerete, a gumiabroncsok és az úttest tapadási tényezőinek értékeléséhez szükséges ismeretek.³⁶⁰

³⁵⁸ A Pázmány Péter Katolikus Egyetem Jog- és Államtudományi Karán megtartott közlekedési és közlekedési igazgatási szakjogász képzésén Dr. Melegh Gábor igazságügyi műszaki szakértő előadásának anyagából

³⁵⁹ A Pázmány Péter Katolikus Egyetem Jog- és Államtudományi Karán megtartott közlekedési és közlekedési igazgatási szakjogász képzésén Dr. Szabados György igazságügyi orvos szakértő előadásának anyagából

³⁶⁰ VISKI László - IMRE Iván - TERNAI Zoltán: *Közúti balesetek elbírálása*. Budapest, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó Kft., 1963.

VII. Záró gondolatok

A jelen dolgozatban foglaltak alapján megállapítható, hogy a közlekedési bűncselekmények jogi szabályozása fejlődéstörténetében, fogalomrendszerében a büntetőjog markánsan körülhatárolható részét képezi, amelyet rendszerint a büntetőjog területén kívüli, speciális ismereteket igénylő igazgatási jellegű jogszabályok töltenek ki tartalommal. Továbbá elmondható az is, hogy a közlekedési bűncselekmények, így az elsőbbségi jog megszegésével okozott közúti balesetekért való felelősség büntetőjogi elbírálása során is rendszerint a közlekedési büntetőjog területére jellemző speciális okozatossági elméletek, felelősségi teóriák segítik a jogalkalmazókat a megfelelő döntés meghozatalában.

Kiemelendő még, hogy napjainkra a közlekedés a társadalom számára vitathatatlanul nélkülözhetetlen, ám nagy rizikóval járó tevékenységévé vált, ezért a közúti balesetek megelőzése érdekében mind hazai, mind uniós szinten fontosnak tartom hatékony jogi eszközökkel szabályozni a közlekedés rendjét. A világos, egyértelmű normatartalommal való közlekedési jogszabályok megalkotása a társadalom jogkövető magatartásának elősegítése, valamint a már bekövetkezett közúti balesetek helyes jogalkalmazói értékelése érdekében ugyancsak elengedhetetlen.

Felhasznált irodalomjegyzék

- AKÁCS József - BELEGI József - KATONA Sándor - KÓNYA István - MÁRKI Zoltán - MÉSZÁR Róza - MOLNÁR Gábor - SOÓS László: *Magyar Büntetőjog I-III. - új Btk. - Kommentár a gyakorlat számára.*
- ANGYAL Pál: *A magyar büntetőjog kézikönyve.* 12. kötet. Budapest, Pap Attila Nyomda Rt, 1935.
- ANGYAL Pál - ISAÁK Gyula: *Magyar Törvények.* Budapest, Grill Károly Könyvkiadó vállalata 1941. IV kiadás.
- BÁNFI Ferenc: *A közúti közlekedési balesetek krimonológiai kérdései.* Rendészeti Szemle, 1993/5.
- BÁTKI Pál - FÜLÖP Ágnes - MELEGH Gábor: *Rizikónövelés - új szempont és módszer a közlekedési bűncselekményekért való felelősség elemzésénél.* Belügyi Szemle, 2004/1.
- BÉKÉS Imre: *A gondatlanság a büntetőjogban.* Budapest, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1974.
- BELOVICS Imre - MOLNÁR Gábor - SINKU Pál: *Büntetőjog - Különös rész.* Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., 2015.
- BÍRÓ Gyula: *A közlekedési bűncselekmények szabályozása és nyomozása a Csemegi-kódextől napjainkig.* In: FENYVESI Csaba - HERKE Csongor - MÉSZÁROS Bence: *Bizonyítékok. Tiszteletkötet Tremmel Flórián egyetemi tanár 65. születésnapjára.* Pécs, Pécsi Állam- és Jogtudományi Kar, 2006.
- ENYEDI László - DR. FÜLÖP Ágnes - DR. MELEGH Gábor - RADVÁNYINÉ NOVOTNY Olga - DR. VARGA Tibor: *Közlekedési büntetőjog.* Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., 2008.

- ERDŐSSY Emil - FÖLDVÁRI József - TÓTH Mihály: *Magyar Büntetőjog Különös Rész.* Budapest, REJTJEL Kiadó, 1998.
- FEHÉR Lenke- HORVÁTH Tibor - LÉVAY Miklós: *Magyar Büntetőjog Különös Rész I.* Miskolc, Bíbor Kiadó, 2001.
- FONYÓ Antal (szerk.): *Magyar Büntetőjog Különös Rész.* Budapest, BM Könyvkiadó, 1981.
- FÖLDVÁRI József: *Magyar Büntetőjog - Általános Rész.* 2006, Osiris Kiadó Kft., 2006.
- FÜLÖP Ágnes: *A közlekedési büntetőjogról.* *Ügyészek Lapja.* 2004/5.
- FÜLÖP Ágnes - FÜLÖP Natasa- MAJOR Róbert: *A KRESZ értelmezése a joggyakorlatban.* Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest, 2014.
- GÁL Andor - HEGEDŰS ISTVÁN - JUHÁSZ ZSUZSANNA - KARSAI KRISZTINA - MEZŐLAKI ERIK - SZOMORA ZSOLT - TÖRŐ SÁNDOR - KARSAI Krisztina (szerk.): *Nagykommentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez.*
- GÖRGÉNYI Ilona - GULA József - HORVÁTH Tibor - JACSÓ Judit - LÉVAY Miklós - SÁNTHA Ferenc- CSEMÁNÉ VÁRADI Erika: *Magyar Büntetőjog Általános Rész.* Budapest, Complex Kiadó, 2007.
- GYÖRE István: *A vasút külső támadások elleni védelme a Csemegi-kódex gyakorlatában.* *Magyar Jog,* 1997/9.
- HORVÁTH Tibor: *Az első magyar büntető kódex száz év távlatából.* *Jogtudományi Közlöny,* Budapest, Lapkiadó Vállalat, 1979. április hó, XXXIV. új évfolyam 4. szám.
- HORVÁTH Tibor - KERESZTY Béla - MARÁZ Vilmosné- NAGY Ferenc- VIDA Mihály: *A Magyar Büntetőjog Különös része.* Budapest, Korona Kiadó, 1999.

- IRK Ferenc: *Közlekedésbiztonság és bűnözéskontroll*. Budapest, KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft., Budapest, 2003.
- IRK Ferenc: *Közúti balesetek*. Budapest, KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft., 1979.
- KERESZTY Béla: *Egy jogegységi határozat téves megítélése*. *Ügyvédek Lapja*, 2002/2.
- KERESZTY Béla: *Két javaslat a közlekedési bűncselekmények kodifikációjához*. *Magyar Jog*, 2005/5.
- KERESZTY Béla: *A magyar közlekedési büntetőjog kézikönyve*. Budapest, KJK Kerszöv Kiadó, 2005.
- MAJOR Róbert: *Az ittas járművezetésről és a cserbenhagyásról - a közlekedés újrakodifikálásához*. *Belügyi Szemle*, 2004/1.
- MAJOR Róbert: *A közlekedési büntetőjogi kodifikáció múltja*. *Büntetőjogi Kodifikáció*, 2004/1.
- DR. MELEGH Gábor igazságügyi műszaki szakértő előadásának anyaga a Pázmány Péter Katolikus Egyetem Jog- és Államtudományi Karán megtartott közlekedési és közlekedési igazgatási szakjogász képzésén.
- NAGY Ferenc: *A magyar büntetőjog általános rész*. Budapest, HVG-ORAC Lap-és Könyvkiadó Kft., 2010.
- NAGY Ferenc - TOKAJI Géza: *A Magyar Büntetőjog Általános Része*. Budapest, Korona Kiadó Kft., 1988.

- NAGY Ferenc - HORVÁTH Tibor: *Fejezetek a magyar büntetőjog különös része köréből*. Szeged, JATEPress, 1993.
- SÁNDOR Roland: *A közlekedési büntetőjog kialakulása és fejlődése a kezdetektől a napjainkig*. Collega. Szakmai folyóirat joghallgatók számára, 2005/2.
- DR. SEBESTYÉN Katalin: *A gyalogos átkelőhelyen történt balesetek elbírálásának fővárosi gyakorlatából - Közlekedési jogalkalmazás egyes kérdései*. - 1998.
- DR. SZABADOS György igazságügyi orvos szakértő előadásának anyagából a Pázmány Péter Katolikus Egyetem Jog- és Államtudományi Karán megtartott közlekedési és közlekedési igazgatási szakjogász képzésén
- VISKI László: *Közlekedési Büntetőjog*. Budapest, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1974.
- VISKI László - IMRE Iván - TERNAI Zoltán: *Közúti balesetek elbírálása*. Budapest, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó Kft., 1963.
- VITÉZ Szentkurthy István - TÉRFY Béla: *Polgári és Büntetőjogi Határozatok Egységes szerkezete*. Budapest, Grill Károly Könyvkiadó Vállalata, 1942.
- DR. VÖLGYESI Miklós: *A bírósági büntető közlekedési ügyszak aktuális problémái*. Bírósági Határozatok, 1994/4.

Felhasznált jogszabályjegyzék

- 1878. évi V. törvénycikk (Csemegi-kódex)
- 1948. évi XLVIII. (III. Büntetőnovella)

- *A Magyar Népköztársaság Büntető Törvénykönyve.* Budapest, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1962.
- 1988. évi I. törvény
- 2012. évi II. törvény
- 2012. évi C. törvény
- 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ), annak preambuluma, függeléke és preambuluma
- 1/1999. Büntető jogegységi határozat
- 6/1998 BJE
- BJD 1129.
- BJD 8993.
- EBH 1682.
- EBH 2005.1291.
- EBH 2010.2209.
- EBD 2016.B.2.
- 41. BK vélemény
- 123. BK vélemény

- Bfv. II. 271/2007/5.
- Bfv. II. 427/2007/8.
- Bfv. II. 403/2008/6.
- Bfv. II. 39/2009/5.
- Bfv. II. 302/2010.
- Bfv. II. 857/2010/5.
- Bfv. II. 254/2011/5.
- Bfv. II. 578/2014/5.
- BH 1973.188.
- BH 1973.219.
- BH 1973.441.
- BH 1977.90.
- BH 1980.74.
- BH 1980.363.
- BH 1981.1.
- BH 1982.122.

- BH 1982.178.
- BH 1984.88.
- BH 1984.428.
- BH 1987.262.
- BH 1988.172.
- BH 1988.341.
- BH 1988.382.
- BH 1991.179.
- BH 1992.445.
- BH 1992.619.
- BH 1992.745.
- BH 1994.580.
- BH 1995.446.
- BH 1995.502.
- BH 1997.516.

- BH 1998.7.
- BH 1998.413.
- BH 1999.50.
- BH 2000.480.
- BH 2001.210.
- BH 2001.511.
- BH 2002.2.
- BH 2002.131.
- BH 2002.216.
- BH 2003.272.
- BH 2004.130.
- BH 2004.173.
- BH 2007.74.
- BH 2007.212.
- BH 2008.175.
- BH 2010.85.

- BH 2010.8.205.
- BH 2010.140.
- BH 2010.266.
- BH 2011.187.
- BH 2011.241.
- BH 2011.10.246.
- BH 2014.5.
- BH 2016.163.II.
- *Az Országos Mentőszolgálat belső utasításához fűződő részlet*