

JOGI FÓRUM PUBLIKÁCIÓ

**A végleges hatályú járművezetéstől eltiltás alóli mentesítés
- különös tekintettel a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatra**

Szerző:

dr. Bálint Tünde

Budapest, 2020

I. Bevezetés

Pár évvel ezelőtt bírósági fogalmazóként az instruktor bírómtól kaptam egy aktát, melyben az eltiltott kérte, hogy a bíróság a végleges hatályú járművezetéstől eltiltás alól mentesítse és arra hivatkozott, hogy a pályaalkalmassági vizsgálaton alkalmas minősítést kapott. Ekkor találkoztam először a pályaalkalmassági vizsgálattal. Ezt követően a Közlekedési és közlekedésigazgatási szakjogász képzés Közlekedépszichológia című órájának egyik fő témája a pályaalkalmassági vizsgálat volt és ezen óra keretei között lehetőségünk nyílt a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat során alkalmazandó műszeres vizsgálatok kipróbálására is, amely nagyon érdekes volt. Ez ösztönzött arra, hogy a pályaalkalmassági vizsgálat szabályait jobban megismerjem, hiszen az ítélezés során a bíró is kezdeményezhet rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatot.

Napjainkban a közlekedés forgalmának növekedésével, megnőtt a közlekedési balesetek száma is. Mint később látni fogjuk a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat célja, hogy kiszűrje azokat a járművezetőket, akik a közlekedés biztonságára veszélyt jelenthetnek, vagy olyan személyiségjegyekkel rendelkeznek, amelyek alkalmatlanná teszik őket a biztonságos járművezetésre. A rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat bíróság általi kezdeményezése több esetben felmerülhet, mint például közlekedési baleset, ittas járművezetés, cserbenhagyás, végleges hatályú járművezetéstől eltiltás alóli mentesítés esetén.

Előzetes terveim szerint a bíróság által kezdeményezett rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatok tanulmányozása folytán mutattam volna be, hogy a bíróság milyen esetekben, milyen szempontok alapján kezdeményezi a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatot, azonban a kialakult veszélyhelyzetben alkalmazott kijárási korlátozások miatt az esetek tanulmányozására nem volt lehetőségem. Fentiekre tekintettel szakdolgozatomban a végleges hatályú járművezetéstől eltiltás alóli mentesítés vonatkozásában vizsgálom a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatot és mutatom be - anonimizált határozatok segítségével - a bírói gyakorlatot.

Szakdolgozatom első részében a járművezetéstől eltiltás szabályait tekintem át, kitérve a végleges hatályú járművezetéstől eltiltás alóli mentesítés speciális szabályaira, feltételeire. Ezt követően pedig bemutatom a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat szabályait, kitérve arra is, hogy hogyan határozható el az igazságügyi szakértői vizsgálatról.

II. A járművezetéstől eltiltás

1. A Btk. szankciórendszere

Általánosságban elmondható, hogy a szankciórendszereket aszerint különböztethetjük meg, hogy a szankciók hány fajtáját ismerik, alkalmazzák. Eszerint beszélhetünk monista és dualista szankciórendszerről. A monista szankciórendszer a szankciónak egy fajtáját ismeri és jogkövetkezményként vagy büntetéseket, vagy intézkedéseket alkalmaz. A dualista szankciórendszer a szankciónak két fajtáját alkalmazza, a büntetéseket és az intézkedéseket. A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény (a továbbiakban: Btk.) a szankciónak két fajtáját alkalmazza, így megállapítható, hogy a Btk. dualista jellegű. Elsődleges szankcióformának a büntetés tekinthető, míg az intézkedések a speciális prevenció fokozását szolgálják.¹ A Btk. 33. §-a határozza meg a büntetéseket - melyek lehetnek büntetések és mellékbüntetés -, míg a Btk. 63. §-a sorolja fel az intézkedéseket.

2. A járművezetéstől eltiltás jogi szabályozásának rövid áttekintése

A járművezetéstől eltiltás jogfosztó, jogkorlátozó jellegű büntetés, amelynek kettős funkciója van. Egyrészt az újabb közlekedési bűncselekmények elkövetésének megelőzését, másrészt a közlekedésre veszélyt jelentő magatartás megakadályozását szolgálja. A motorizáció fejlődésével ugrásszerűen megnövekedett a közlekedési forgalom, valamint a közlekedési balesetek száma is. Ez indokolta a járművezetéstől eltiltás önállósulását. A járművezetéstől eltiltásról, mint önálló büntetési nemről 1971. óta beszélhetünk, figyelemmel arra, hogy korábban az a foglalkozástól eltiltás részét képezte, abból nőtt ki. A járművezetéstől eltiltás - ideiglenesen vagy véglegesen - attól a jogától fosztja meg az elítéltet, hogy meghatározott típusú vagy fajtájú járművet vezessen. A bíróságok számára igen hatásos eszközt jelent a közlekedési bűncselekmények elkövetőivel szemben a közlekedés biztonságának megóvása - generális prevenció -, valamint a közlekedési szabályok betartására nevelés - speciális prevenció - eléréséhez.²

¹ Dr. Belovics Ervin - Dr. Békés Imre - Dr. Busch Béla - Dr. Domokos Andrea - Dr. Gellér Balázs - Dr. Marghitán Éva - Dr. Molnár Gábor - Dr. Sinku Pál: Büntetőjog Általános rész, 5. kiadás, Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., 2010, 292. oldal

² Kereszty Béla: A magyar közlekedési büntetőjog kézikönyve, Budapest, KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft., 2005, 80. oldal

A járművezetéstől eltiltás először a Büntető Törvénykönyvről szóló 1961. évi V. törvényben (a továbbiakban: 1961. évi V. törvény) jelent meg, mint önálló mellékbüntetés, amelynek alkalmazására akkor volt lehetőség, ha a törvényhozó a különös részi tényállásnál ezt feltüntette. Az 1961. évi V. törvény 52/A. §-a szerint a törvényben meghatározott esetekben járművezetéstől eltiltást kell, illetőleg lehet alkalmazni azzal szemben, aki a jogszabály szerint engedélyhez kötött jármű vezetésére vonatkozó közlekedési szabályok megszegésével vagy az azokban való járatlanság következtében követett el bűncselekményt.³ Az 1961. évi V. törvény a járművezetéstől eltiltás tartamát is meghatározta, amelynek legrövidebb tartama hat hónap, míg leghosszabb tartama tíz év volt. A fenti szabályokból megállapítható, hogy az 1961. évi V. törvény a járművezetéstől eltiltás kötelező és fakultatív esetét is szabályozta, továbbá az is megfigyelhető, hogy a törvény nem rendelkezett a végleges hatályú járművezetéstől eltiltásról.

A Büntető Törvénykönyvről szóló 1978. évi IV. törvényben (a továbbiakban: 1978. évi IV. törvény) is mellékbüntetésként jelent meg a járművezetéstől eltiltás, azonban az nem csak a különös részben meghatározott esetekben, hanem bármely bűncselekmény esetén alkalmazhatóvá vált. Az 1978. évi IV. törvény 58-59. §-a rendelkezett a járművezetéstől eltiltásról. A járművezetéstől eltiltás két esetét határozta meg az 58. §, mely szerint a járművezetéstől el lehet tiltani azt, aki az engedélyhez kötött járművezetés szabályainak megszegésével követi el a bűncselekményt, vagy bűncselekmények elkövetéséhez járművet használ.⁴ Az 1978. évi IV. törvény már rendelkezett a végleges hatályú járművezetéstől eltiltásról is - mely szerint végleges hatállyal az tiltható el, aki a járművezetésre alkalmatlan - valamint a határozott ideig tartó járművezetéstől eltiltás legrövidebb tartamát egy évben határozta meg. A törvény kizárólag a járművezetéstől eltiltás fakultatív - bírói mérlegeléstől függő - esetét határozta meg, nem írta elő a járművezetéstől eltiltás kötelező alkalmazását. Az 1978. évi törvény lehetővé tette a bíróság számára, hogy főbüntetés helyett, önállóan szabja ki a járművezetéstől eltiltást, azonban erre kizárólag a három évet meg nem haladó szabadságvesztéssel büntetendő bűncselekmények esetén volt lehetőség.

A 2009. évi LXXX. törvény lényegesen módosította az 1978. évi IV. törvényt. Ez a módosítás a járművezetéstől eltiltást akként érintette, hogy a mellékbüntetésből a büntetések közé került, továbbá bevezette a beszámítás intézményét. A módosítás folytán az 1978. évi IV. törvény 59. § (3)

³ A Büntető Törvénykönyvről szóló 1961. évi V. törvény 52/A. §

⁴ A Büntető Törvénykönyvről szóló 1978. évi IV. törvény 58. § (1) bekezdés

bekezdése előírta, hogy a járművezetéstől eltiltás tartamába be kell számítani azt az időt, amelynek tartamára az elkövető vezetői engedélyét - a járművezetéstől eltiltásra ítéletét megelőzően - a bűncselekménnyel összefüggésben visszavonták.⁵ Az 1978. évi törvény a végleges hatályú járművezetés alóli mentesítés szabályait az 59. § (2) bekezdésében foglalt utaló szabállyal határozta meg, mely visszautalt a végleges hatályú foglalkozástól eltiltás alóli mentesítés szabályaira. A mentesítés három feltételét határozta meg az 57. § (3) bekezdése: az eltiltás óta tíz év eltelt, az eltiltott a járművezetésre alkalmassá vált és arra érdemes.

3. A járművezetéstől eltiltás hatályos szabályozása

A Btk. szankciórendszerében a járművezetés a büntetések között került elhelyezésre, amelynek alkalmazására önállóan és más büntetés mellett is sor kerülhet. A Btk. a korábbi szabályozást fenntartva továbbra is lehetővé teszi a járművezetéstől eltiltás alkalmazását szabadságvesztés helyett, amennyiben a bűncselekmény büntetési tételének felső határa háromévi szabadságvesztésnél nem súlyosabb, továbbá rendelkezik arról is, hogy a járművezetéstől eltiltás elzárás helyett vagy amellet is kiszabható. Figyelemmel arra, hogy egyes intézkedések - megrovás, próbára bocsátás, jóvátételi munka - büntetés helyett, önállóan alkalmazhatóak, ezért mellettük járművezetéstől eltiltás nem alkalmazható. A Btk. 55.-56. §-a rendelkezik a járművezetéstől eltiltásról. A Btk. 55. § (1) bekezdése a járművezetéstől eltiltás két esetét különbözteti meg. Eszerint a járművezetéstől azt lehet eltiltani, aki az engedélyhez kötött járművezetés szabályainak megszegésével követi el a bűncselekményt, vagy bűncselekmények elkövetéséhez járművet használ.⁶

A járművezetéstől eltiltás első esete kizárólag az engedélyhez kötött járművezetés szabályainak megszegése esetén alkalmazható és ez alatt minden olyan közlekedési szabályt érteni kell, amely a járművet vezető részére kötelezettségeket vagy tilalmakat ír elő, így például járművezetéstől eltiltás kiszabható a segítségnyújtás elmulasztását elkövetővel szemben is. Olyan járművek vonatkozásában, amelyek vezetéséhez engedély nem szükséges - például kerékpár - nem alkalmazható. Ezen eset alkalmazásának azonban nem akadálya, ha az elkövető járművezetésre jogosító okmánnal nem rendelkezik, mert ebben az esetben a járművezetésre jogosító okmány

⁵ A Büntető Törvénykönyvről szóló 1978. évi IV. törvény 59. § (3) bekezdés

⁶ Btk. 55. § (1) bekezdés

megszerzésének időtartama hosszabbodik meg, figyelemmel arra, hogy az eltiltás időtartama alatt ilyen okmányt nem szerezhethet.

A második eset a mozgóbűnözés elleni hatékony fellépést szolgálja, ezért ebben az esetben nem szükséges, hogy az elkövető a járművezetés szabályait megszegje, elegendő, ha a bűncselekmény elkövetéséhez járművet használ. A járművezetéstől eltiltás alkalmazásának szempontjairól szóló 38/2007. BK vélemény (a továbbiakban: 38/2007. BK vélemény) meghatározza, hogy mit kell érteni a „használ” szó alatt. Eszerint a „használ” fogalom alatt értendő minden olyan magatartás, amely valamely bűncselekmény elkövetését, annak leplezését, az elkövető menekülését, a bűncselekmény tárgyának őrzését, tárolását felöleli, továbbá használnak kell tekinteni a gépjármű üzemben tartóját, annak vezetőjét - amennyiben a bűncselekmény elkövetésének tettese vagy részese -, valamint rajtuk kívül azokat is, akik a járművet ismételten bűncselekmény céljára - akár utasként - igénybe veszik.⁷ Ebben az esetben csak akkor van helye a járművezetéstől eltiltás alkalmazásának, ha az elkövető legalább két, egymástól elkülönülő cselekményt valósított meg, egyetlen cselekmény elkövetése nem indokolja a járművezetéstől eltiltás kiszabását.⁸

Mindkét esetben a bíróság mérlegelésétől függ ezen büntetési nem alkalmazása. A 38/2007. BK vélemény értelmében indokolt a járművezetéstől eltiltás, ha az elbírált közlekedési bűncselekmény elkövetési körülményeiből vagy az elkövető személyiségéből arra lehet következtetni, hogy a közúti forgalomban való részvétele a közlekedés biztonságát, mások életét vagy testi épségét potenciálisan veszélyezteteti, azonban nem indokolt, ha a gondatlan jellegű vagy csekélyebb tárgyi súlyú bűncselekmény elkövetőjének előélete, közlekedési viselkedése egyébként kedvező.⁹

A Btk. újdonsága, hogy a bírói mérlegeléstől függő fenti két eset mellett megjelenik egy kötelező eset, amely során a bíróság mérlegeléstől függetlenül köteles az elkövetőt a járművezetéstől eltiltani. Az 55. § (2) bekezdése szerint a járművezetéstől el kell tiltani azt, aki járművezetés ittas állapotban vagy járművezetés bódult állapotban bűncselekményt követ el. A bíróság a járművezetéstől eltiltás alkalmazását mellőzheti, amennyiben valamilyen különös méltánylást érdemlő körülmény áll fenn.

⁷ A járművezetéstől eltiltás alkalmazásának szempontjairól szóló 38/2007. BK vélemény

⁸ BH2017.107.

⁹ 38/2007. BK vélemény

A járművezetéstől eltiltás kötelező alkalmazásának bevezetésével felmerült a kérdés, hogy a Btk. 55. § (2) bekezdése milyen viszonyban áll az 55. § (1) bekezdésében foglalt szabályokkal. A kötelező esetre is vonatkozik-e az a szabály, hogy az eltiltást csak engedélyhez kötött jármű vonatkozásában alkalmazható. A Kúria Bfv.II.1223/2014/5. számú végzésében kimondta, hogy a járművezetéstől eltiltás kötelező esete önálló, ezért akkor is alkalmazható, ha a Btk. 55. § (1) bekezdésében foglaltak nem állnak fenn. Ezzel a döntéssel a bírói gyakorlat akként változott meg, hogy a járművezetéstől eltiltás kötelező esete azzal szemben is alkalmazható, aki olyan gépi meghajtású járművet - például elektromos kerékpárt - vezet ittasan, amelynek vezetése engedélyhez nem kötött.¹⁰

A Btk. a jármű fogalmát nem határozza meg, azonban jármű alatt mind a közúti, mind a vasúti, mind a légi és mind a vízi járműveket érteni kell. A Btk. 55. § (3) bekezdésében rendelkezik is arról, hogy a járművezetéstől eltiltás a fenti közlekedési ágazatokon belül meghatározott fajtájú és kategóriájú járművekre is vonatkozhat.

A Legfelsőbb Bíróság a 32/2007. BK véleményében kimondta, hogy a súlyosítási tilalom érvényesül a járművezetéstől eltiltás körének kiterjesztésénél is, ezért amennyiben az ügyész a vádlott terhére az elsőfokú bíróság ítélete ellen fellebbezést nem jelent be, a másodfokú bíróság nem jogosult a járművezetéstől eltiltás időtartamának és érvényesülési körének vádlott terhére történő megváltoztatására.

A Btk a korábbi szabályozásnak megfelelően rendelkezik a beszámításról, azonban a beszámítás kezdő időpontját, már nem a vezetői engedély visszavonásától rendeli számítani, hanem attól az időponttól amikortól az elkövető vezetői engedélyét - a járművezetéstől eltiltásra ítéletét megelőzően - a bűncselekménnyel összefüggésben a helyszínen elvették vagy azt a hatóságnál leadta.

A Btk. rendelkezik továbbá a járművezetéstől eltiltás végrehajtásáról is. A büntetések, az intézkedések, egyes kényszerintézkedések és a szabálysértési elzárás végrehajtásáról szóló 2013. évi CCXL. törvénybe (a továbbiakban: Bv. tv.) 298. § (2) bekezdése alapján a járművezetéstől

¹⁰ Belovics Ervin - Molnár Gábor Miklós - Sinku Pál: Büntetőjog II., Különös rész, 4. kiadás, Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., 2015, 337. oldal

eltiltással összefüggő feladatok ellátásáról a fővárosi és megyei kormányhivatal járási hivatala gondoskodik. A büntetés végrehajtásának ellenőrzését a rendőrség végzi. A Bv. tv. 298. § (3) bekezdése szerint, ha jogszabály a járművezetés újbóli gyakorlását a járművezetéshez szükséges jártasság igazolásától teszi függővé, az elítélt a járművezetés újbóli gyakorlását mindaddig nem kezdheti meg, amíg a járművezetéshez szükséges jártasságot a járási hivatalnál nem igazolja.¹¹

A Btk. meghatározza a járművezetéstől eltiltás időtartamát, amely lehet határozott idejű vagy végleges hatályú.

A határozott idejű járművezetéstől eltiltást hónapokban és években vagy években és hónapokban kell meghatározni, amelynek legrövidebb tartama egy hónap - amely a korábbi szabályozáshoz képest enyhülést mutat - leghosszabb tartama pedig tíz év. A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 18. §-a rendelkezik azokról a járművezetőkről, akiknek utánpépzésen kell részt venniük. Eszerint utánpépzésen kell részt vennie - többek között - annak a járművezetőnek, akit a bíróság vagy a szabálysértési hatóság közlekedési szabálysértés miatt legalább hat hónapra, illetve akit a bíróság közlekedési bűncselekmény elkövetése miatt a járművezetéstől eltiltott.¹² Fentiekre tekintettel megállapítható, hogy amennyiben a bíróság a terheltet járművezetéstől határozott időtartamra eltiltotta, ezen idő elteltét követően ahhoz, hogy újból járművet vezethessen utánpépzésen kell részt vennie.

A Btk. 56. § (5) bekezdése értelmében végleges hatállyal az tiltható el, aki a járművezetésre alkalmatlan. A járművezetésre alkalmatlanság lehet fizikai vagy pszichikai alkalmatlanság. A 38/2007. BK vélemény szerint alkalmatlan az a közlekedési bűncselekményt elkövető, aki a jármű biztonságos vezetésére életkoránál, betegségénél vagy személyisége valamely tartós korlátozottságánál fogva képtelen, valamint az az elkövető is, akinél súlyos fokú és állandósult jellemhiba, kifogásolható életvezetési stílus - alkoholizmus, korábbi ittas járművezetés miatti többszörös elítélés - észlelhető.¹³ A bíróság végleges hatályú járművezetéstől eltiltást elrendelhet azzal szemben is, akit korábban már végleges hatállyal eltiltottak a járművezetéstől.

¹¹ Bv. tv. 298. § (3) bekezdés

¹² A közúti közlekedésről szóló 1988.évi I. törvény 18. § (4) bekezdés a)-b) pont

¹³ 38/2007. BK vélemény

4. A járművezetéstől eltiltás elhatárolása a foglalkozástól eltiltástól

Figyelemmel arra, hogy a járművezetéstől eltiltás a foglalkozástól eltiltásból nőtt ki, e két büntetés nagyon hasonló, sokáig a járművezetéstől eltiltás egyes részletszabályait a foglalkozástól eltiltás szabályaira történő utalással rendezte az 1978. évi IV. törvény. A két büntetési nem egymással a specialitás viszonyában áll, hiszen a foglalkozástól eltiltás általánosabb jellegű jogintézmény. A Legfelsőbb Bíróság is foglalkozott e két büntetési nem elhatárolásával és a 38/2007. BK véleményében kimondta, hogy nem járművezetéstől, hanem foglalkozástól eltiltás alkalmazásának van helye azzal szemben, akinek tevékenysége a közlekedési bűncselekményt megvalósító járművezetéshez csak másodlagosan és áttételesen kapcsolódik, de magát a járművet ténylegesen vezeti. Ugyancsak a foglalkozástól és nem a járművezetéstől kell eltiltani azt a járművezetőt, aki foglalkozása szabályainak megszegésével követ el bűncselekményt, vagy foglalkozásából adódó lehetőséget használja fel bűncselekmény elkövetésére (aki például az általa vezetett jármű rakományát fosztogatja).¹⁴

5. A mentesítés általános szabályai

A mentesítés általános szabályait a Btk. 98.-104. §-ában foglalt rendelkezések tartalmazzák. A mentesítés folytán az elítélt mentesül a büntetett előlethez fűződő hátrányos jogkövetkezmények alól, így a mentesített személy büntetlen előéletűnek tekintendő, és nem tartozik számot adni olyan elítéltetésről, amelyre nézve mentesítésben részesült.¹⁵ A mentesítésnek három módját különböztetjük meg. Az elítélt mentesülhet a törvény erejénél fogva, bírósági határozat alapján vagy kegyelem útján. A Btk. 100. § (1) bekezdés b) pontja alapján e törvény erejénél fogva áll be a mentesítés a járművezetéstől eltiltás esetén az ügydöntő határozat jogerőre emelkedése napján, azonban a mentesítés nem terjed ki a járművezetés gyakorlásának jogára.

6. A végleges hatályú járművezetéstől eltiltás alóli mentesítés különös szabályai

A Btk. szakított a korábbi szabályozás foglalkozástól eltiltás alóli mentesítés szabályaira történő utalással, s az 56. § (5) bekezdésében meghatározza a végleges hatályú járművezetéstől eltiltás

¹⁴ 38/2007. BK. vélemény

¹⁵ Btk. 98. § (1)-(2) bekezdés

alóli mentesítés speciális szabályait. Végleges hatályú járművezetéstől eltiltás esetén kérelemre a bíróság az eltiltottat mentesítheti.

A Btk. a mentesítés két feltételét határozza meg. A bíróságnak vizsgálnia kell, hogy az eltiltás óta tíz év eltelt-e, továbbá azt is, hogy az eltiltott a járművezetésre alkalmassá vált-e. Az alkalmasság vizsgálata során a bíróság kezdeményezheti az eltiltott rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatát vagy igazságügyi szakértőt rendelhet ki.

2018. június 30. napjáig a végleges hatályú járművezetéstől eltiltás alóli mentesítés iránti kérelmet a terheltnek és a védőnek az alapügyben első fokon eljáró bírósághoz kellett benyújtania. A végleges hatályú járművezetés alóli mentesítés szabályai a 2018. július 1. napján hatályba lépett A büntetőeljárásról szóló 2017. évi XC. törvényben (a továbbiakban: Be.) már nem jelentek meg, azok a Bv. tv.-be kerültek beemelésre. A Bv. tv. 69/C. §-a alapján a végleges hatályú járművezetéstől eltiltás alóli mentesítés iránti kérelmet az elítélt, a védő vagy a fiatalkorú törvényes képviselője az alapügyben elsőfokon eljáró bíróság székhelye szerint illetékes büntetés-végrehajtási bírónál terjesztheti elő. A büntetés-végrehajtási bíró a határozatát az iratok alapján is meghozhatja, a kérelem elbírálása előtt azonban beszerzi a büntetőügy iratait, valamint az ügyész nyilatkozatát. A büntetés-végrehajtási bíró először azt vizsgálja meg, hogy az eltiltás óta a Btk.-ban meghatározott tíz év eltelt-e, amennyiben ez az idő nem telt el a büntetés-végrehajtási bíró a kérelmet érdemi vizsgálat nélkül elutasítja. Amennyiben az eltiltás óta a meghatározott idő eltelt a büntetés-végrehajtási bíró megvizsgálja, hogy az elítélt az eltelt tíz év alatt milyen életmódot folytatott, valamint azt is, hogy a járművezetésre alkalmassá vált-e. A törvényi előfeltételek hiányában a büntetés-végrehajtási bíró a kérelmet elutasítja. Amennyiben a mentesítés törvényi előfeltételei fennállnak a büntetés-végrehajtási bíró az elítéltet a végleges hatályú járművezetéstől eltiltás alól mentesíti és erről az elítélt lakcíme szerint illetékes közlekedési igazgatási feladatkörben eljáró fővárosi és megyei kormányhivatal járási hivatalát határozatának kiadmányával értesíti.¹⁶ A járművezetéshez szükséges jártasságot a Bv. tv. 298. § (3) bekezdése szerint a járási hivatalnál igazolni kell.¹⁷

¹⁶ Juhász Zsuzsanna-Pallo József-Végh Marianna: Kommentár a büntetések, az intézkedések, egyes kényszerintézkedések és a szabálysértési elzárás végrehajtásáról szóló 2013. évi CCXL. törvényhez 69/C. §

¹⁷ Dr. Kónya István (szerk.): Magyar Büntetőjog, Kommentár a gyakorlat számára, 3. kiadás, Budapest, HVG-ORAC Lap-és Könyvkiadó Kft., 2018, 228. oldal

III. A rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat

1. A pályaalkalmassági vizsgálatok kialakulásának rövid története

Az első pályaalkalmassági vizsgálatot az 1920-as években folytatták le az Egyesült Államokban. Hazánkban először a MÁV Pályaalkalmassági Vizsgáló Állomása folytatta le a vasúti dolgozók - főleg mozdonyvezetők, más forgalmi dolgozók - pályaalkalmassági vizsgálatát 1947-ben. A vasúti dolgozók pályaalkalmassági vizsgálatának mintájára alakult ki a közúti járművezetők pályaalkalmassági vizsgálata. A fenti két pályaalkalmassági vizsgálat egymás mellett működött 1976-ig, amelyet a MÁV Pályaalkalmassági Vizsgáló Állomás folytatott le. 1977-től a közúti járművezetők pályaalkalmassági vizsgálata elkülönült a vasúti dolgozók pályaalkalmassági vizsgálatától. A két pályaalkalmassági vizsgálat közötti lényegi különbség az volt, hogy, amíg a közúti járművezetők esetében a vizsgálat csak egészségileg alkalmasnak minősített személyeknél volt elvégezhető és a pszichológus önállóan hozott hatósági határozatnak minősülő pályaalkalmassági vizsgálati döntést, addig a vasúti dolgozók esetében a döntést az orvos hozta, a pszichológiai minősítés figyelembevételével.¹⁸

1977-től a közúti járművezetők pályaalkalmassági vizsgálatát a Nemzeti Közlekedési Hatóság, illetve annak jogelődei folytatták le. A Nemzeti Közlekedési Hatóságon belül a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatokat a Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal, Pályaalkalmassági Vizsgálati Főosztályának, Rendkívüli Alkalmassági Osztálya folytatta le. A rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat hatósági eljárás volt, amely során a hatóság a vizsgálat eredményéről határozatot hozott, amely ellen fellebbezésnek volt helye, a másodfokú határozat meghozatalát követően pedig lehetőség volt a határozat bírósági felülvizsgálatának kezdeményezésére is.

2016. december 31. napján a Nemzeti Közlekedési Hatóság jogutódlással megszűnt és beolvadt a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumba, amelynek átszervezését követően az Innovációs és Technológiai Minisztériumba integrálódott.

2019. január 1. napjától a Kormány a Közlekedési Alkalmassági és Vizsgaközpont Nonprofit Kft. -t (a továbbiakban: KAV) jelölte ki - többek között - a közúti járművezetők pályaalkalmassági

¹⁸ <https://docplayer.hu/7620962-3-3-jarmuvezetok-pszichologiai-vizgalata-es-gondozasa.html> Gyurkovics Sándor-Perczelné Makai Jolán: Járművezetők pszichológiai vizsgálata és gondozása, Utolsó letöltés ideje: 2020. 05.03.

vizsgálatával kapcsolatos feladatok ellátására. Mint a későbbiekben látni fogjuk a KAV által lefolytatott pályaalkalmassági vizsgálat nem tekinthető hatósági vizsgálatnak, figyelemmel arra, hogy a pályaalkalmassági vizsgálatról pályaalkalmassági véleményt hoz, amely ellen fellebbezésnek helye nincs, a kérelmező a pályaalkalmassági vélemény felülvéleményezését kérheti, amelyet egy háromtagú bizottság bírál el.

2. A közúti járművezetők pályaalkalmassági vizsgálatának szabályai

A közúti járművezetők pályaalkalmassági vizsgálatának szabályait a közúti járművezetők pályaalkalmassági vizsgálatáról szóló 41/2004. (IV. 7.) GKM rendelet (a továbbiakban: GKM rendelet) szabályozta. 2018. január 1. napjától hatályba lépett A közúti járművezetők pályaalkalmassági vizsgálatáról szóló 444/2017. (XII. 27.) Kormányrendelet (a továbbiakban: Rendelet), amely meghatározta a közúti járművezetők pályaalkalmassági vizsgálatának részletes szabályait. Fentiekre figyelemmel 2018. január 1. napjától a GKM rendelet is módosult, így az a továbbiakban a pályaalkalmassági vizsgálatban felmerülő díjakra és megfizetésükre vonatkozó részletes szabályokat tartalmazza.

A Rendelet meghatározza személyi hatályát, amely szerint a Rendelet, azokra a gépjárművezetőkre és vezetési jogosultságot megszerezni szándékozókra terjed ki, akik gépjárművezetői tevékenység végzéséhez pályaalkalmassági minősítést kívánnak szerezni, továbbá azokra, akiket pályaalkalmassági minősítés megszerzésére köteleztek. A Rendelet személyi hatálya azonban nem terjed ki

- a rendőrség
- az Országgyűlési Őrség
- a hivatásos katasztrófavédelmi szervek
- az önkormányzati tűzoltóság
- a büntetés-végrehajtási szervezet

állományába tartozó hivatásos szolgálati jogviszonyban álló azon személyekre, akik e szervek megkülönböztető jelzést használó gépjárműveinek vezetésére jogosultak és ilyen gépjárművet vezetnek.¹⁹

¹⁹ A közúti járművezetők pályaalkalmassági vizsgálatáról szóló 444/2017. (XII. 27.) Korm. rendelet 1. §

A Rendelet 2. §-a meghatározza a pályaalkalmassági vizsgálat célját, mely szerint a vizsgálat során az alábbi három kérdéskör vizsgálandó:

- 1) a gépjárművezető rendelkezik-e azokkal az egyéni pszichológiai jellemzőkkel, amelyek szükségesek a biztonságos járművezetési tevékenységhez, a közlekedési helyzetekhez való alkalmazkodáshoz, a járművezetés közben jelentkező terhelés elviseléséhez
- 2) a gépjárművezető rendelkezik-e a jármű biztonságos vezetéséhez szükséges észlelési, döntési és cselekvési képességgel, valamint
- 3) képes-e elsajátítani a járművezetéshez szükséges ismereteket és készségeket.²⁰

3. A pályaalkalmassági kategóriák

Figyelemmel arra, hogy az egyes gépjárművezetői tevékenységek más-más pszichés megterheléssel járnak, ezért szükséges volt a gépjárművezetők különböző kategóriákba sorolása a pályaalkalmassági vizsgálat szempontjából. Ezt a pszichés megterhelést jelölik az alábbi kategóriák, amelyek a biztonságos közlekedési magatartásban releváns képességek színvonalát, a személyiség érettségét és integráltságát követelik meg.²¹ A gépjárművezetőket a Rendelet - pályaalkalmasság szempontjából - négy kategóriába sorolja, amelyek a következők:

- I. alkalmassági kategória: a megkülönböztető jelzést használó gépjárművek vezetésére
- II. alkalmassági kategória:
 - × a közúti közlekedési szolgáltatás keretében személyszállítást végző autóbusz, trolibusz, személygépkocsi (taxi)
 - × a nemzetközi közúti személyszállítást végző autóbusz
 - × a veszélyes áru szállítását végző gépjármű vezetésére

²⁰ 444/2017. (XII. 27.) Korm. rendelet 2. §

²¹ <https://www.nkh.gov.hu/mediakozpont/kiadvany/-/b/619543/amit-tudni-akartal-a-kozuti-gepjarmu-kozlekedesrol>- Utolsó letöltés ideje: 2020. 05. 03.

- III. alkalmassági kategória:
 - ✦ a 7500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meghaladó, közúti közlekedési szolgáltatást vagy nemzetközi áruszállítást végző tehergépkocsi, vontató, nyerges vontató és járműszerelvénnyel való vezetésére
- IV. alkalmassági kategória:
 - ✦ az előzőekben nem említett gépjármű vezetésére való alkalmasságot vizsgálja.

4. A pályaalkalmassági vizsgálatok fajtái

A Rendelet a pályaalkalmassági vizsgálat három fajtáját különbözteti meg. Részletes szabályokat tartalmaz az előzetes, az időszakos és a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatra vonatkozóan. A Rendelet 3. §-a határozza meg azokat az eseteket, amelyekben a járművezetéshez **előzetes, időszakos, illetve rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatot** kell lefolytatni.

Előzetes pályaalkalmassági vizsgálaton szerzett alkalmas minősítés szükséges

- a megkülönböztető jelzést használó gépjármű vezetéséhez,
- közúti közlekedési szolgáltatást végző gépjármű vezetéséhez,
- nemzetközi közúti személyszállítást végző autóbusz vezetéséhez,
- nemzetközi közúti áruszállítást végző tehergépkocsi, vontató, nyerges vontató és járműszerelvénnyel való vezetéséhez,
- a külön jogszabályban meghatározott veszélyes áru szállítását végző gépjármű vezetéséhez, valamint
- ha azt a gépjárművezető előzetes orvosi vizsgálata során elrendelték.²²

Időszakos pályaalkalmassági vizsgálat szükséges a megkülönböztető jelzést használó gépjármű vezetésére megállapított pályaalkalmassági minősítés érvényesítéséhez.²³ A PÁV I. kategóriában a pályaalkalmassági minősítés vagy az időszakos minősítés érvényességi ideje legfeljebb öt év.

²² 444/2017. (XII. 27.) Korm. rendelet 3. § (1) bekezdés

²³ 444/2017. (XII. 27.) Korm. rendelet 3. § (1a) bekezdés

Szakdolgozatomban az előzetes és az időszakos pályaalkalmassági vizsgálat részletes szabályaira nem térek ki, kizárólag a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatra vonatkozó rendelkezéseket ismertetem.

5. A rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat kezdeményezése

Rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat lefolytatására öt esetben kerülhet sor, a jogszabályban meghatározott hatóságok vagy a gépjárművezető kezdeményezésére. A rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat bármelyik pályaalkalmassági kategóriába tartozó gépjárművezető esetében kezdeményezhető.

1. Amennyiben a gépjárművezető-jelölt **gépjármű vezetési gyakorlatból öt alkalommal sikertelen vizsgát tett**, az ezt követő vizsga letételéhez rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat szükséges. A közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól szóló 24/2005. (IV. 21.) GKM rendelet 14. § (4) bekezdése értelmében a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatához a külön jogszabályban előírt gépjármű vezetési gyakorlatból tett öt sikertelen vizsga számításánál a megelőző két éven belül, azonos kategóriában tett forgalmi vizsgákat kell figyelembe venni. Amennyiben a vizsgázó valamely kategóriában, kombinált kategóriában tett öt sikertelen forgalmi vizsgát követően a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálaton „járművezetésre pszichológiailag alkalmas” minősítést szerzett, a továbbiakban közúti járművezetői vizsgához kapcsolódóan rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatra nem kötelezhető. A rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatra a vizsgaközpont által biztosított jelentkezési lap útján lehet jelentkezni.

2. Rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatot kezdeményezhet **a rendőrség, az ügyészség és a bíróság** is. A rendőrség általában azokkal a járművezetőkkel szemben kezdeményezi a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatot, akik a közlekedési szabályok szándékos megszegésével balesetet okoznak, vagy olyan felelőtlen magatartást tanúsítanak - például ittasan vezetnek -, amellyel veszélyeztetik a közúti közlekedést. A fentiek alapján megállapítható, hogy mind a rendőrség, mind az ügyészség általában közúti balesettel kapcsolatban, ittas járművezetés esetén kezdeményezi a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatot. A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény

végrehajtásáról szóló 30/1988. (IV. 21.) MT rendelet 2. § (3) bekezdése rendelkezik a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat elrendelésének fakultatív esetéről. Ebben az esetben a szabálysértési hatóság rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatra kötelezheti azt, aki sorozatosan megszegte a közúti forgalomra vonatkozó szabályokat és emiatt a szabálysértési hatóság - határozatban - szabálysértési bírsággal sújtotta. Az utóbbi időben megfigyelhető, hogy a rendőrség a kisebb anyagi kárral járó közúti balesetek esetén is kezdeményezi a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatot, amennyiben a balesettel érintett gépjárművezető idősebb személy.

A bíróság rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatot kezdeményezhet, amennyiben az eljárás során a rendelkezésre álló - az elkövető előéletére, személyiségjegyeire, betegségeire vonatkozó - adatokból arra lehet következtetni, hogy a gépjárművezető nem rendelkezik azokkal a személyiségjegyekkel, amelyek alkalmassá teszik őt a járművezetésre. A bíróság rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatot általában közlekedési balesetek, cserbenhagyás, ittas járművezetés esetén kezdeményez. A bíróság rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatot kezdeményezhet akkor is, amikor a végleges hatályú járművezetéstől eltiltott kérelmet nyújt be az eltiltás alóli mentesítés iránt, tekintettel arra, hogy a büntetés-végrehajtási bírónak ebben az esetben vizsgálnia kell azt is, hogy az eltiltott a törvényben meghatározott tíz év eltelté után a járművezetésre alkalmassá vált-e. A végleges hatályú járművezetéstől eltiltás alóli mentesítés függ a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat eredményétől is. Amennyiben a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat során azt állapítják meg, hogy az eltiltott a járművezetésre alkalmatlan, a bíróság igazságügyi szakértői vélemény beszerzését követően az elítélt mentesítés iránti kérelmét elutasíthatja.

3. Rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat kezdeményezésére jogosult a gépjárművezető előzetes, időszakos vagy soron kívüli vizsgálatát végző **orvos vagy orvosi bizottság**.

A közúti járművezetők egészségi alkalmasságának megállapításáról szóló 13/1992. (VI. 26.) NM rendelet (a továbbiakban: NM rendelet) 1. § (1) bekezdése határozza meg a járművezetők egészségi alkalmassági vizsgálatának célját. Eszerint a közúti járművezetők egészségi alkalmassága vizsgálatának célja annak megállapítása, hogy a közúti járművezető-jelöltnek, illetőleg a közúti járművezetőnek nincs-e olyan betegsége, testi vagy szellemi, illetőleg érzékszervi fogyatékosága, amely őt a közúti járművezetésre egészségi szempontból alkalmatlanná teszi; továbbá azoknak a

feltételeknek, illetőleg korlátozásoknak a meghatározása, amelyek mellett a vizsgált személy betegség, testi vagy érzékszervi fogyatékoság fennállása esetén is vezethet közúti járművet. ²⁴

Az NM rendelet mind a járművezető-jelöltet, mind a járművezetésre jogosító okmánnyal rendelkező személyt kötelezi, hogy - az első esetben - előzetes, - a második esetben - időszakos, vagy soron kívüli egészségügyi alkalmassági vizsgálaton jelenjen meg az alkalmassági vizsgálat elvégzésére első fokon jogosult orvosnál. Az egészségügyi alkalmassági vizsgálatot első fokon az NM rendeletben meghatározott orvos - általában a vizsgált személy választott háziorvosa -, másodfokon az NM rendeletben meghatározott orvosi bizottság végzi el.

Az NM rendelet 14. §-a szerint az egészségi alkalmasságot vizsgáló orvos, illetőleg bizottság elrendelheti a vizsgált személynél előzetes, illetve rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat elvégzését, amennyiben annak indokoltságát állapítja meg. A rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat indokolt lehet abban az esetben, ha a vizsgált személy életkora, vagy egészségi állapota miatt veszélyt jelent a közlekedés többi résztvevőjére. Megállapítható, hogy az utóbbi időben az egészségi alkalmassági vizsgálatot végző háziorvosok nagyon ritkán kezdeményezik a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatot, pedig ők azok, akik közvetlenül értesülhetnek arról, ha a gépjárművezető alkalmasságával kapcsolatban kétség merül fel, hiszen ők ismerik a vizsgált személy betegségeit, azok változását.

4. Amennyiben a gépjármű tevékenysége közúti közlekedésbiztonsági szempontból arra alapos indokot szolgáltat, **a gépjárművezető munkáltatója** - írásban, indokolt kérelemmel - kezdeményezheti a gépjárművezető rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatát. A munkáltató által kezdeményezett rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatra általában akkor kerül sor, ha a gépjárművezető valamilyen feltűnő közlekedési magatartást tanúsít. A bíróságok által használt gépjárművek üzemeltetéséről és használatáról szóló 20/2019. (X. 31.) OBH utasítás

31. § (3) bekezdése értelmében a bíróság elnöke - mint munkáltató - a hivatásos gépjárművezetővel szemben rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatot kezdeményez, abban az esetben, ha közlekedésbiztonsági szempontból a bírósági dolgozó gépjárművezetőként történő

²⁴ A közúti járművezetők egészségi alkalmasságának megállapításáról szóló 13/1992. (VI. 26.) NM rendelet 1. § (1) bekezdés

továbbfoglalkoztatásával kapcsolatban kétség merül fel.²⁵ A rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat ezen kezdeményezési módjára ritkán kerül sor.

5. Rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat kezdeményezésére jogosult - önkéntes alapon - a gépjárművezető is. Ez általában a járművezető-jelölteknél akkor fordul elő, amikor az oktató észleli, hogy a járművezető-jelölt alkalmasságával kapcsolatban kétség merül fel, vagy feltűnik neki a járművezető-jelölt feltűnő közlekedési magatartása, vagy olyan képességbeli deficiteket észlel, amelyek miatt felmerül, hogy a járművezető-jelölt a vezetői engedély megszerzésére nem képes, és ezért javasolja, hogy kérelmezze a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatát. A rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat lefolytatásához a gépjárművezetőnek írásban kérelmet kell benyújtania a vizsgaközpontoz. A Rendelet 4. § (2) bekezdése meghatározza azt is, hogy - meghatározott pályaalkalmassági kategóriában - ki jelentkezhet pályaalkalmassági vizsgálatra.

+1. A közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet 41. § (2) bekezdés a) és b) pontja feljogosítja az eljáró hatóságot - kormányhivatalt -, hogy a járművezető rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatát kezdeményezze, ha a járművezető a közúti közlekedés szabályainak megszegésével, halállal, tömegszerencsétlenséggel járó balesetet okozott, vagy az eljárás során a járművezetést hátrányosan befolyásoló pszichés állapotára hivatkozik.

6. A rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat eljárási szabályai és kimenetele

A pályaalkalmassági vizsgálatra jelentkezés általános szabályait a Rendelet részletesen tartalmazza. A pályaalkalmassági vizsgálatot írásbeli kérelem, vagy megkeresés útján lehet kezdeményezni, a vizsgálatra a jelentkezés történhet webes felületen, postai úton vagy személyesen is. A vizsgaközpont a megkeresés vagy a kérelem beérkezésétől számított hatvan napon belül lefolytatja a pályaalkalmassági vizsgálatot. A vizsgálat előtt mindenképpen igazolni kell az egészségi alkalmasságot, - rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat esetén legalább az alkalmasság alacsonyabb csoportú igazolása szükséges -, amennyiben a későbbiekben merül fel az egészségi alkalmatlanság gyanúja, a vizsgaközpont kezdeményezheti a gépjárművezető soron kívüli orvosi vizsgálatát. A

²⁵ A bíróságok által használt gépjárművek üzemeltetéséről és használatáról szóló 20/2019. (X. 31.) OBH utasítás 31. § (3) bekezdés

vizsgaközpont a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat során vizsgálja, hogy a gépjárművezető alkalmas-e a gépjármű vezetésére, továbbá azt is, hogy melyik korábban megszerzett alkalmassági kategóriában alkalmas. A pályaalkalmassági vizsgálat során a gépjárművezető kizárólag arra az alkalmassági kategóriára minősíthető alkalmatlannak, amelyre a kérelem, a megkeresés vonatkozott. Amennyiben a járművezető a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálaton önhibájából nem jelenik meg, a vezetésre való jogosultsága az elmulasztott határnaptól mindaddig szünetel, amíg az alkalmas minősítésű igazolást a hatóságnak be nem mutatja.

A vizsgaközpont a pályaalkalmassági vizsgálat lefolytatását követően pályaalkalmassági véleményt hoz, amelyet a vizsgálat lefolytatását követő tizenöt napon belül közöl a gépjárművezetővel és a pályaalkalmassági vizsgálat kezdeményezőjével. A pályaalkalmassági véleményben az alábbi három pályaalkalmassági minősítés szerepel: alkalmas, korlátozottan alkalmas és alkalmatlan. Az alkalmasság vizsgálata során mindig mérlegelni kell, hogy a gépjárművezető képes-e kellő biztonsággal és felelősséggel a közúti közlekedésben részt venni.

Alkalmas minősítés esetén a gépjárművezető a gépjárművezetésre - a meghatározott kategóriában - alkalmas és korlátozás hiányában érvényessége az alkalmatlanság megállapításáig áll fenn.

Korlátozottan alkalmas pályaalkalmassági minősítés esetén a gépjárművezető alkalmas a gépjármű vezetésére, azonban valamilyen okból - idős, fiatal kora, vagy fennálló betegsége miatt - meghatározott időközönként pályaalkalmassági vizsgálata megismételendő. A korlátozás minimum egy éves, maximum öt éves időtartamban lehetséges.

Alkalmatlan minősítés esetén a járművezető vonatkozásában vizsgálni kell - a Rendelet 10/C. § (1) bekezdésében meghatározott - az alábbi pályaalkalmasságot korlátozó vagy kizáró okokat:

- elégtelen észlelési teljesítmény,
- a közlekedési helyzetek biztonságos megoldásához szükséges felismerési és döntési képesség hiánya vagy nem kielégítő szintje,
- a jármű irányításához szükséges mozgási képességek hiánya vagy nem kielégítő szintje,
- a figyelmi teljesítmény nem kielégítő szintje

- az észlelési, a döntési és a mozgási tevékenység összerendezettségének hiánya,
- az értelmi működések nagymértékben csökkent szintje, ezen belül kiemelten ennek a gyakorlati gépjárművezetői tevékenységben való megnyilvánulása,
- a közlekedési magatartást befolyásoló személyiségvonások, amelyek fokozott baleseti veszélyeztetettségre utalnak,
- a gépjárművezetői teljesítmény szélsőséges ingadozása, terhelés, fáradtság vagy monotónia hatására,
- a jármű vezetéséhez szükséges jártasságok és készségek elsajátítására való képtelenség,
- a pszichés kifáradás,
- foglalkozási (életkori) sajátosságokból eredő, kedvezőtlen személyiségkép.²⁶

Alkalmatlan minősítés esetén a járművezető a vizsgált kategóriában újabb pályaalkalmassági vizsgálatát, azonos vagy magasabb kategóriában, a pályaalkalmassági vizsgálatban meghatározott időpontot követően kérheti, amely nem haladhatja meg a vélemény kiadását követő két évet.

Szünetel a vezetésre való jogosultság abban az esetben is, ha a pályaalkalmassági szempontból időtartamra korlátozott alkalmas minősítés lejár, vagy ha a járművezetőt egészségi, pályaalkalmassági szempontból járművezetésre alkalmatlannak minősítették, mindaddig, amíg az alkalmas minősítésű igazolást a közlekedési hatóságnak be nem mutatja.

Amennyiben a járművezető nem ért egyet a pályaalkalmassági véleménnyel - a kézhezvételtől számított tizenöt napon belül -, a vizsgaközpontnál kezdeményezheti annak felülvéleményezését, melyet egy háromtagú bizottság (a továbbiakban: másodfokú bizottság) bírál el. A másodfokú bizottság a kérelem beérkezésétől számított harminc napon belül, vagy az újabb vizsgálat lefolytatását követő tizenöt napon belül állítja ki a pályaalkalmassági véleményt és közli azt a gépjárművezetővel és a pályaalkalmassági vizsgálat kezdeményezőjével, valamint a pályaalkalmassági vizsgálat eredményéről elektronikus úton értesíti a közúti közlekedési nyilvántartó szervet.

²⁶ 444/2017. (XII.27.) Korm. rendelet 10/C. § (1) bekezdés

A korábbi szabályozás alapján a pályaalkalmassági vizsgálatra vonatkozó eljárás kétfokú volt és a sérelmezett határozat bírósági felülvizsgálattal volt megtámadható. A fenti szabályokból látható, hogy a pályaalkalmassági vizsgálat hatósági jellege megszűnt figyelemmel arra, hogy a KAV a pályaalkalmassági vizsgálat eredményéről pályaalkalmassági véleményt és nem hatósági határozatot hoz, továbbá sem a Rendelet, sem más jogszabály nem ad lehetőséget a pályaalkalmassági vélemény bírósági felülvizsgálattal történő megtámadására.

7. A rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat során alkalmazandó vizsgálatok és módszerek

A pályaalkalmassági vizsgálatokat pszichológus folytatja le és ő állapítja meg a pályaalkalmassági minősítést is. A pszichológus az egyéni adottságokat figyelembe véve minden esetben egyedi elbírálás alapján alkot véleményt. A pályaalkalmasság megítélésénél minden esetben mérlegelnie kell, hogy a vizsgált személy - a nála esetleg észlelt kedvezőtlen egyéni jellemzők ellenére is - képes-e kellő biztonsággal és felelősséggel részt venni gépjárművezetőként a közúti közlekedésben.²⁷ A Rendelet meghatározza azokat a szempontokat, amelyeket az egyes alkalmassági kategóriáknál figyelembe kell venni. A pályaalkalmassági vizsgálat három részre osztható: explorációra, műszeres képességvizsgálatokra, valamint személyiségvizsgálatokra.

Az **exploráció** során a pszichológus elbeszélget a vizsgált személlyel, amely során rögzíti a vizsgált személy személyes és közlekedési előéletére vonatkozó adatait. Ez a vizsgálatnak az a része, amely során a pszichológus adatot gyűjt a vizsgált személyről. Az exploráció fókuszát az határozza meg, hogy ki és milyen okból kéri a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatot. Amennyiben a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatot például orvos kezdeményezte a pszichológus áttanulmányozza a vizsgált személy korábbi orvosi leleteit és részletesen kikérdezi a betegségéről.

A **műszeres képességvizsgálatokkal** felmérik a gépjárművezetői képességek szintjét. A műszeres vizsgálatok az alábbi képességek, készségek vizsgálatára terjednek ki:

- figyelmi funkciók
- monotóniatűrés
- perifériás észlelés

²⁷ 444/2017. (XII. 27.) Korm rendelet 10/A. § (3) bekezdés

- közlekedési áttekintési képesség
- reakciókészség - a reakcióidő, a döntésreakció pontosság, terhelhetőség
- szenzomotoros képesség
- sebesség- és távolságbecslés
- vizuális emlékezet
- intelligencia.²⁸

Hazánkban 2004. óta használják az ART2020 vizsgáló berendezést - amelyet az osztrák Közlekedésbiztonsági Tanács fejlesztett ki - a pályaalakmassági vizsgálat során alkalmazott tesztek lefolytatására. A tesztek kitöltése a fenti vizsgáló berendezésen történik. Az alábbiakban tekintsük át, hogy milyen képességvizsgálatokat kell teljesíteniük a rendkívüli pályaalakmassági vizsgálatra kötelezett személyeknek.



A tesztek éles kitöltését minden esetben megelőzi egy gyakorló rész, amely felkészíti a vizsgált személyt - a feladatok megismerése folytán - a tesztek kitöltésére.

7.1. TT15 teszt

Ez a teszt a közlekedés-specifikus áttekintő képességet - vagyis a figyelmi funkciókat - vizsgálja. A teszt során a vizsgált személy tizenöt darab jól strukturált közlekedési helyzetről készült képet lát 0,75 másodpercig. A képek után kérdések jelennek meg és a vizsgált személynek az a feladata, hogy három lehetőség közül kiválassza a helyes választ.

A tesztek mennyiségi és minőségi értékelése is megtörténik. Figyelembe kell venni a helyes válaszok számát, de a hibák eloszlását is, mert ez alapján lehet megítélni azt, hogy a vizsgált személynek mennyire stabil a megfigyelőképessége.

²⁸ <https://www.nkh.gov.hu/mediakozpont/kiadvany/-/b/619543/amit-tudni-akartal-a-kozuti-gepjarmu-kozlekedesrol> Utolsó letöltés ideje: 2020. 05. 03.

7.2. Q1 teszt

A Q1 teszt a vizsgált személy monotónia tűrését vizsgálja. A képernyőn négy négyzet jelenik meg, különböző alakzatokkal. A négyzetek alatt mindig felvillan egy másik négyzet, különböző alakzattal. A vizsgált személynek azt kell eldöntenie, hogy a felvillanó négyzetben lévő alakzat megfelel-e a fenti négy négyzetben szereplő valamelyik alakzattal. A teszt teljesítésére 7 perc áll a vizsgált személy rendelkezésére.



A teszt eredménye adatot szolgáltat arról, hogy a vizsgált személy 7 perc alatt hány feladatot kezdett meg, valamint azt is, hogy hány helyes és hibás választ adott, továbbá kimutatásra kerül a hibaszázalék is, tehát a tesztek kiértékelése mennyiségi és minőségi szempontból is megtörténik. A pszichológus ezen adatokat összességükben értékeli, és ezek alapján a vizsgált személy munkastílusára von le következtetést.

7.3 RST3 teszt

A vizsgált személy reaktív megterhelhetőségét vizsgáló teszt. A vizsgált személy vizuális és akusztikus jelzéseket kap és minden egyes jelzésre - meghatározott színű gomb, pedál megnyomásával - pontos választ kell adnia. A teszt három fázisból tevődik össze. Az első - könnyű vagy gyakorló - fázis időtartama három perc, a második - gyors vagy stressz - fázis időtartama egy perc negyvenöt másodperc, míg az utolsó lassabb fázis időtartama két perc.

A teszt kiértékelésénél a pszichológus a helyes válaszok és a késések arányának vizsgálata során következtetést von le a vizsgált személy teljesítménybeli hullámzására.



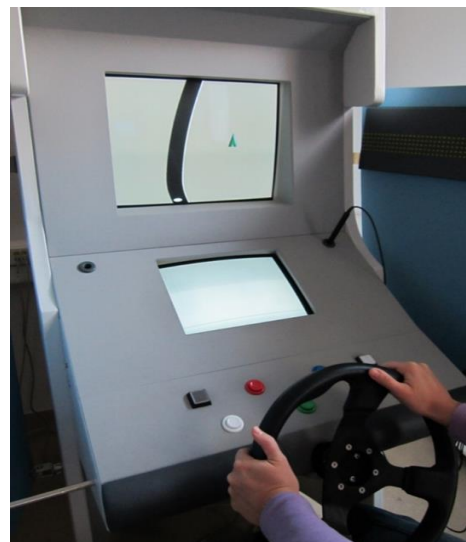
7.4. DR2 teszt

A DR2 teszt a közlekedési viselkedés reakcióinak kognitív és reaktív összetevőit vizsgálja, egy dinamikus helyzetben. A vizsgált személy öt percen keresztül néz egy videót, amely során ő maga is a bécsi közlekedés résztvevője. A videó akkor megy, ha a vizsgált személy a jobb pedált nyomva tartja. Ezen teszt során a vizsgált személy feladata, hogy a videó során felvillanó különböző alakzatok közül csak akkor nyomja meg a másik pedált, amikor a kék rombusz felvillan. Ekkor azonnal reagálnia kell és le kell nyomnia a bal pedált, ekkor megállítja a videót.

A teszt kiértékelésénél figyelembe kell venni a helyes és kihagyott válaszok számát, valamint a döntési és reakció hibát. A döntési és a reakció hiba nem ugyanaz a fogalom. Döntési hibát akkor vét a vizsgált személy, ha rossz színű vagy alakzatú jelnél felemeli a lábát a pedálról, reakció hibáról pedig akkor beszélhetünk, ha a lábát át is teszi a bal pedálra.

7.5. SENSO teszt

Ez a teszt a szenzomotoros készségeket vizsgálja. A vizsgált személynek a teszt teljesítésére öt perc áll rendelkezésére. A vizsgált személy feladata, hogy egy fekete, kiszámíthatatlan kígyózó mozgást végző úton a fehér ovális alakzatot a kormány segítségével az úton kell tartania. A teszt három fázisból áll. Az első és a harmadik fázisban a vizsgált személy saját maga választja meg a pedál segítségével az út mozgásának sebességét, míg a második fázisban a gép által irányított sebességgel kell haladni.



A teszt értékelése során a kis és nagy hibákból, valamint az első és harmadik fázis összidejéből tud a pszichológus következtetést levonni a vizsgált személy szenzomotoros készségei vonatkozásában.

A **személyiségvizsgálatok** keretében a pszichológus igyekszik képet kapni a vizsgált személy értelmi színvonaláról, mentális működéséről, önkontrolljáról, alkalmazkodó képességéről, felelősségtudatáról, érzelmi és indulati életéről vagy épp az agresszióra, szorongásra való

hajlamáról.²⁹ Vizsgálja a közlekedési magatartást befolyásoló személyiségvonásokat - mint például az önismeretet, az önkontrollt, a szabálytudatot, a felelősségtudatot, az empátiát és az együttműködést - a pszichés kifáradást, az életkori negatív változásokat és a konkrét negatív közlekedési magatartást. A személyiségvizsgálatok során az alábbi tesztek szokták alkalmazni:

7.6. Szondi teszt

A Szondi teszt egy ösztöndiagnosztikai teszt, amely az érzelmi-indulati, énes és kapcsolati életet vizsgálja. A Szondi teszt során képeket mutatnak a vizsgált személynek és neki el kell döntenie, hogy a képen látható személyek közül ki az a két személy, aki a legrokonszenvesebb, legellenszenvesebb és aki aránylag szimpatikus. A közlekedés szempontjából az agresszivitással, a pánikkal, a homályállapottal, az acting out-tal és a szuicid veszéllyel kapcsolatos mutatók a relevánsak.

7.7. Rorschach teszt

A Rorschach teszt tíz táblából áll, amelyen fekete, fekete és piros, valamint színes tintafoltok láthatók. A teszt felvevője arra kéri a vizsgált személyt, hogy vegyen kézbe egyenként minden táblát, nézze meg azokat, és mondja el, hogy miket lát a foltokban, azok egésze vagy egy-egy része mit juttat az eszébe. A pszichológus ezeket a válaszokat feljegyzi. Amikor minden tábla sorra került, újra átnézik azokat, és a vizsgált személy meg is mutatja, hogy melyik, általa megnevezett dolgot a tábla melyik foltjában látja.³⁰ Ez a teszt vizsgálja például az intellektust, a mentális képességek hatékonyságát, érzelmi-indulati élet kontrolláltságát, az alkalmazkodási, normakövető készséget, realitásérzékét, regressziós készséget, valamint az önismeretet.

7.8. Zulliger teszt

A Rorschach teszt rövidített, három táblás változata.

²⁹ <https://www.nkh.gov.hu/mediakozpont/kiadvany/-/b/619543/amit-tudni-akartal-a-kozuti-gepjarmu-kozlekedesrol> Utolsó letöltés ideje: 2020. 05. 03.

³⁰ <https://hu.wikipedia.org/wiki/Rorschach-teszt> Utolsó letöltés ideje: 2020. 05. 04.

7.9. Lüscher teszt

A Lüscher teszt egy színteszt, amely az érzelmi élet differenciáltságát vizsgálja. A teszt felvétele során a vizsgált személynek egymást követően több táblát mutatnak: a táblákon különböző színű, kb. bélyeg nagyságú négyzetek találhatók. Ezek közül kell a személynek kiválasztania a számára rokonszenves és ellenszenves színeket. A teszt koncepciója szerint a különböző színek preferálásából következtetni lehet a személy személyiségére, aktuális érzelmi és pszichofiziológiai állapotára.³¹

7.10. ASZVEK teszt

Ez egy háromszáz kérdésből álló személyiségteszt, amely a járművezetői rátermettséget vizsgálja, így többek között a vizsgált személy kontrolláltságát, énérejét, szabálytudatát, toleranciáját, empátiáját, valamint dominanciáját.

7.11. MMPI teszt

Az MMPI teszt egy kérdőíves típusú, többdimenziós személyiségvizsgáló eljárás, amely a nagy kórképeket mutatja meg.³²

7.12. MAWI teszt

Ez a teszt, különböző feladatok teljesítése során vizsgálja a vizsgált személy intelligenciáját.

7.13. Rajzos Benton teszt

Ez a teszt a vizuális emlékezetet, az organicitást méri.

³¹ <https://hu.wikipedia.org/wiki/L%C3%BCscher-teszt> Utolsó letöltés ideje:2020. 05. 04.

³² https://hu.wikipedia.org/wiki/Minnesota_Multiphasic_Personality_Inventory Utolsó letöltés ideje: 2020. 05. 04.

7.14. Közlekedés-specifikus személyiségtesztek

7.14.1. VIP teszt

Ez a teszt negyvenkilenc itemet tartalmaz, amelyek négy dimenzió mentén rendeződnek. A kérdésekre egyszerű énválaszok - igaz, nem igaz - formájában kell választ adni. A közlekedés szempontjából veszélyes, ha a kritikátlan énkép, az agresszív interakció, az emocionális vezetés és a szociális kívánatosság magas értéket mutat. Magas kritikátlan énképről akkor beszélünk, ha a vizsgált személy saját vezetési képességeit túlbecsüli. Az agresszív interakció magas értéke a domináns, agresszív vezetésben, a megemelkedett konfliktus készenletben mutatkozik meg. Ha az emocionális vezetés értéke magas a vizsgált személy hajlamos meggondolatlan vezetésre, kimutatható a vizsgált személynél a vonzódás a nagy sebességre. A szociális kívánatosság magas értékénél a vizsgált személynél gyenge készenlet mutatható ki a saját közlekedési magatartása kritikus megítélésére.

7.14.2. VPT teszt

A közlekedési stílus teszt hetven itemet tartalmaz, amely hat skálát vizsgál. A közlekedés szempontjából veszélyes az önértékelési nyíltság, az önkontroll, valamint az önismeret alacsony értéke. A magabiztosság, a beilleszkedési készség, valamint az érzelmi elérhetőség vonatkozásában mind az alacsony, mind a magas érték veszélyes lehet a közlekedés szempontjából. Amennyiben a magabiztosság alacsony értéket mutat a vizsgált személy befolyásolhatósága állapítható meg, azonban ha magas érték állapítható meg az a vizsgált személy könnyelműségére, erős szociális rizikóvállalására, önmaga túlértékelésére utalhat. Amennyiben a beilleszkedési készségnek alacsony az értéke az a vizsgált személy egoizmusára, merevségére, tapintatlanságára, jelentős szociális konfliktusvállalására, míg a magas érték a belső tartás hiányára, csökkent szociális önállóságra utalhat. Az érzelmi elérhetőség alacsony értéke túlzott önbecsülésre, míg magas értéke erős belső feszültségre, alacsony frusztrációs toleranciára utalhat. Annál a vizsgált személynél, akinél az önkontroll alacsony értéket mutat, megállapítható, hogy hajlamosabb a szabályok áthágására, tekintettel a gyenge akarati kontrollra. Akinél az önismeret értéke alacsony, az a vizsgált személy saját teljesítményének reális értékelésére korlátozottan képes.

7.14.3. FRF teszt

Ez a teszt a rizikókészséget vizsgálja, tehát azt, hogy a vizsgált személy mennyire vállal kockázatot. A teszt negyvenkilenc itemet tartalmaz és három faktort - a fizikai, a szociális és az anyagi kockázatvállalást vizsgálja. A közlekedés szempontjából veszélyes, ha a fizikai kockázatvállalás magas értéket mutat, mert ebben az esetben kimutatható, a kockázatos vezetési manőverekhez való vonzódás, a túlzott önértékelés. A szociális rizikóvállalás vonatkozásában mind a magas - vonzódás a kockázatos vezetési manőverek iránt -, mind az alacsony - bizonytalan viselkedés, vezetés közben - érték veszélyes a közlekedés szempontjából. Ugyancsak veszélyes lehet a közlekedés szempontjából az anyagi kockázatvállalás magas értéke is.

7.14.4. TAAK teszt

A TAAK tesztet ittas vezetés kérdőívnek is szokták nevezni. Ez a kérdőív hatvannyolc tételből áll, amely hat skálát vizsgál: az egyén és a környezet alkohollal kapcsolatos beállítódását, a normaelfogadást, a veszélytudatosságot, az információhiányt, valamint az alkohol-specifikus disszimulációt.

8. Az igazságügyi szakértői vizsgálat elhatárolása a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatról

8.1. Igazságügyi szakértő kirendelésének általános szabályai

A büntetőeljárásban szakvéleményt az igazságügyi szakértőkről szóló 2016. évi XXIX. törvény (a továbbiakban: Szaktv.) szerinti szakértő vagy eseti szakértő adhat. Igazságügyi szakértői tevékenységet a Szaktv. alapján az erre feljogosított természetes személy, gazdasági társaság, igazságügyi szakértői intézmény és igazságügyi szakértői intézet, igazságügyi szakértői testület, külön jogszabályban feljogosított állami szerv, intézmény, intézet és szervezet (a továbbiakban együtt: szervezet) és külön törvény szerinti Teljesítésigazolási Szakértői Szerv végezhet.³³ A Szaktv. 3. § (1) bekezdése meghatározza az igazságügyi szakértő feladatát, mely szerint az igazságügyi szakértő feladata, hogy - a hatóság kirendelése vagy megbízás alapján -, a tudomány és a műszaki

³³ Szaktv. 4. § (1) bekezdés

fejlődés eredményeinek felhasználásával készített szakvéleménnyel - a függetlenség és pártatlanság követelményének megtartásával - döntse el a szakkérdést, és segítse a tényállás megállapítását.³⁴

A Be. 188. § (1) és (2) bekezdései alapján, ha a bizonyítandó tény megállapításához vagy megítéléséhez különleges szakértelem szükséges, szakértőt kell alkalmazni. Igazságügyi szakértő alkalmazása büntetőeljárásban elsődlegesen kirendeléssel történik. A bíróság a terhelt, a védő, az ügyész indítványára, vagy hivatalból igazságügyi szakértőt rendelhet ki. A bíróság az igazságügyi szakértő kirendeléséről végzésben dönt. A szakértő kirendeléséről szóló végzésnek tartalmaznia kell az alábbiakat:

- a kirendelt szakértő megnevezését,
- a bírósági ügyszámot és az ügy tárgyát,
- a tényállás rövid ismertetését,
- azokat a kérdéseket, amelyekre a szakértőnek választ kell adnia,
- a szakértői feladat teljesítéséhez szükséges adatokat,
- a szakértő részére átadandó iratok és tárgyak megjelölését, valamint az átadás időpontját, ha pedig az átadás nem lehetséges, annak meghatározását, hogy a szakértő az iratokat és tárgyakat hol és mikor tekintheti meg,
- a szakvélemény előterjesztésére meghatározott határidőt, az esetleges soronkívüliségre való utalást és az előterjesztés módjára vonatkozó felhívást,
- a szakértőhöz intézett figyelmeztetéseket.

A szakértő a szakvélemény elkészítése során a kirendelés alapján, a kirendelésben foglaltaknak megfelelően járhat el. Az eljáró bíróság a szakértőt fontos okból a kirendelés alól határozattal felmentheti. A szakvélemény előterjesztésének határideje a két hónapot nem haladhatja meg, azonban a szakértő kérelmet terjeszthet elő a határidő meghosszabbítására. A szakértő ezt a kérelmet a határidő lejártá előtt terjesztheti elő. A bíróság a szakértő kérelmének megfelelően a szakvélemény előterjesztésének határidejét egy alkalommal, legfeljebb egy hónappal meghosszabbíthatja, így összesen három hónap áll a szakértő rendelkezésére szakvéleményének elkészítésére és előterjesztésére.

³⁴ Szaktv. 3.§ (1) bekezdés

Az igazságügyi szakértő jogosult és köteles megismerni mindazokat az adatokat, amelyek a feladatának teljesítéséhez szükségesek: az ügy iratait megismerheti, eljárási cselekményeknél jelen lehet, felvilágosítást, újabb adatokat, ügyiratokat kérhet.

Az igazságügyi szakértő lefolytatja a szükséges vizsgálatokat, és ez alapján készíti el a szakvéleményét, amelynek az alábbiakat kell tartalmazni:

- a leletet,
- a vizsgálat módszerének rövid ismertetését,
- a szakmai ténymegállapításokat,
- a szakértő véleményét,
- ha az ügyben korábban vizsgálat lefolytatására került sor és a kirendelés erre kiterjed, a korábbi vizsgálatra vonatkozó adatok és megállapítások értékelését, valamint
- az arra való utalást, hogy az igazságügyi szakértő, mely szakterületen jogosult szakvéleményt adni illetve, hogy az igazságügyi szakértő vagy más személy eseti szakértőként járt el.

A szakértői vélemény előterjesztésére az esetek túlnyomó többségében írásban kerül sor. Amennyiben a bíróság a szakvéleményt annak fogyatékosága miatt - például ha nem tartalmazza a szakvélemény jogszabályban előírt kötelező tartalmi elemeit, nem egyértelmű, önmagával, illetve a szakértő rendelkezésére bocsátott adatokkal ellentétes, vagy a helyességéhez nyomatékos kétség fér - aggálytalanul elfogadni nem tudja, a bíróság a szakértőt felvilágosítás adására vagy a szakvélemény kiegészítésére hívja fel. Ebben az esetben a bíróság a szakértőt a tárgyalásra megidézheti, ahol a szakértő szóban egészíti ki a szakvéleményét. Amennyiben a szakvélemény kiegészítése nem vezetett eredményre a bíróság másik szakértőt rendelhet ki.

8.2. A közlekedési ügyekben készült pszichológiai szakértői vélemény

Amennyiben közlekedési ügyekben szükségessé válik közlekedépszichológiai szakértő kirendelése a bíróság az igazságügyi névjegyzékben szereplő szakértőt vagy a KAV-ot rendelheti ki.

A szakterületek ágazati követelményeiért felelős szervek kijelöléséről, valamint a meghatározott szakkérdésekben kizárólagosan eljáró és egyes szakterületeken szakvéleményt adó szervekről szóló 282/2007. (X. 26.) Korm. rendelet 3. számú mellékletének 12. pontja alapján 2019. január 1. napjától a KAV a közlekedépszichológiai kérdésekben szakvélemény adására elsősorban feljogosított szerv.

A közlekedési ügyekben készült pszichológiai szakvélemény az alábbiakat tartalmazza:

- a kirendelő bíróság nevét,
- a kirendelő végzés ügyszámát,
- a vizsgálandó személy nevét, személyi adatait,
- a vizsgálat okát és időpontját,
- a kijelölt szakértő nevét, nyilvántartási számát, valamint a szakértőnek feltett kérdéseket,
- az alkalmazott módszerek leírását, azok eredményeit,
- a feltett kérdésekre a szakértő által adott válaszokat,
- keltezést,
- aláírást és pecsétet.

A szakértői vizsgálat - a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatához hasonlóan - három részre tagolható: explorációra, műszeres- és személyiségvizsgálatokra. Az igazságügyi szakértő az exploráció során adatokat gyűjt a vizsgált személyről, amelyeket rögzít a szakvéleményben. Ezt követően lefolytatja a műszeres- és személyiségvizsgálatokat, azok eredményéből nyert ténymegállapításokat összegzi a szakvéleményében, majd a bíróság által feltett kérdésekre válaszol.

A fentiek alapján megismerhettük mind a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat, mind a KAV által végzett igazságügyi szakértés szabályait. Figyelemmel arra, hogy néha a kezdeményező/kirendelő hatóság sem tudja eldönteni, hogy melyik vizsgálatot alkalmazza, így a leggyakoribb hiba a két vizsgálat keveredéséből adódik, ezért az alábbiakban áttekintem a két vizsgálat közötti hasonlóságokat és különbségeket.

Mind a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatot, mind az igazságügyi szakvélemény elkészítését a KAV végzi, amennyiben szakértőként a bíróság a KAV-ot rendeli ki.

A rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat lefolytatásának elsődleges feltétele, hogy a vizsgált személy igazolja az egészségügyi alkalmasságát. Amennyiben a vizsgált személy egészségügyi alkalmasságát igazolni nem tudja, a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat lefolytatására nem kerül sor, tehát ez egy előzetes szűrőnek tekinthető. Az igazságügyi szakvélemény elkészítéséhez nem kell a vizsgált személynek - személyazonosságán kívül - semmit igazolnia, a szakvélemény elkészítésének feltétele, hogy a bíróság elrendelje az igazságügyi közlekedépszichológiai bizonyítást, amelynek keretében igazságügyi szakértőt rendel ki.

A lefolytatandó vizsgálatokkal kapcsolatban megállapítható, hogy azok megegyeznek, hiszen mind a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatot végző pszichológus, mind az igazságügyi szakértő exploráció útján adatot gyűjt a vizsgált személyről, valamint a képesség- és személyiségvizsgálatok eredményének értékelésével von le következtetést a vizsgált személy alkalmasságával kapcsolatban.

Megállapítható, hogy, míg a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat során a pszichológus pályaalkalmassági véleményt hoz, amelyben azt állapítja meg, hogy a vizsgált személy alkalmas, korlátozottan alkalmas, vagy alkalmatlan a meghatározott kategóriában a járművezetésre, addig az igazságügyi szakértő szakvéleményt készít, melyben a bíróság kérdéseire ad választ, amennyiben a feltett kérdés a kompetenciájába tartozik.

A pályaalkalmassági vélemény felülvéleményezését lehet kezdeményezni, amely során a másodfokú bizottság újabb vizsgálatot folytathat le. A szakértő kirendeléséről szóló végzés ellen fellebbezésnek nincs helye, azonban az igazságügyi szakvélemény előterjesztését követően, amennyiben azt a bíróság aggálytalanul nem tudja elfogadni, az igazságügyi szakértőt a felvilágosítás adására vagy szakvélemény kiegészítésére hívhatja fel, amennyiben ezek nem vezetnek eredményre, másik szakértőt rendelhet ki.

A pályaalkalmassági vizsgálat során a Rendelet meghatároz pályaalkalmasságot korlátozó, illetve kizáró okokat. Ezek fennállását a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatot lefolytató pszichológus

vizsgálja, és ezek figyelembevételével állapítja meg, hogy a vizsgált személy alkalmas, alkalmatlan, vagy korlátozottan alkalmas a járművezetésre. Az igazságügyi szakvélemény elkészítése során az igazságügyi szakértő ezen kizáró, illetve korlátozó okokat nem vizsgálja.

Amennyiben a vizsgált személy rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatára több alkalommal került sor, az újabb rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat lefolytatása során a pszichológus az előző rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatok eredményeit is figyelembe veszi és megvizsgálja, hogy az előző vizsgálat óta javultak vagy rosszabbodtak a vizsgált személy eredményei, tehát lehetőség van egy több lépcsős összehasonlító vizsgálat után folyamatában megítélni a vizsgált személyt. Ezzel szemben, amikor a szakértő elkészíti szakvéleményét, csak egy aktuális állapotot vizsgál. A bíróság előírhatja az igazságügyi szakértőnek, hogy a meghatározott hatóságokat keresse meg adatok beszerzése végett és így a szakértő is megismerheti az eltiltott személy esetleges rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatára vonatkozó adatokat. De előfordulhat az is, hogy a vizsgált személy elhallgatja, a szakértő előtt, hogy korábban vele szemben rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatot kezdeményeztek, így a szakértőnek még lehetősége sincs az előzményadatok beszerzésére.

További különbségként említhető meg a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat és az igazságügyi szakértői vélemény díja, amely jelentősen eltér egymástól. A rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat eljárási díját a GKM rendelet 2. számú melléklete tartalmazza, amely 8.310,- Ft. Ezzel szemben az igazságügyi szakvélemény elkészítése több százezer forintba is kerülhet.

Az igazságügyi szakértő kirendelése során a szakértő feladata a bíróság által feltett kérdések megválaszolása. Azonban a feltett kérdések sem tekinthetők mindig megfelelőnek. A közlekedépszichológus szakértőtől általában a közlekedési eseménnyel kapcsolatos összefüggések vonatkozásában érdemes kérdést feltenni. Ilyen kérdés lehet például: A vizsgált személy adott egészségügyi állapota összefügg-e a bekövetkezett eseménnyel?, Várható-e további ittas vezetés?, vagy alkalmatlanság esetén Várható-e az illető alkalmassá válása? A közlekedépszichológus szakértő arra a kérdésre, hogy a vizsgált személy alkoholfüggő-e nem fog tudni válaszolni, mert ez a kérdés orvos szakértői kompetenciába tartozik.

IV. A bírói gyakorlat

Az áttekintett bírósági határozatok alapján általánosságban megállapítható, hogy a bíróság a végleges hatályú járművezetéstől eltiltás szankcióját a közlekedési bűncselekményeket - azon belül is ittas járművezetés bűncselekményét - elkövető vádlottakkal szemben alkalmazza. A bíróság a járművezetéstől végleges hatállyal eltilthatja azt a járművezetőt is, aki egyetlen bűncselekményt követett el, hiszen egyetlen bűncselekmény elkövetésénél is felszínre kerülhetnek az elkövető személyének olyan vonásai, amelyekből valamilyen állandósult jellemhibára - agresszivitás, felelőtlenség, mások érdekeinek semmibe vétele - lehet következtetni. Ezzel szemben előfordulhat olyan eset is, amikor a bíróság határozott időre tiltja el a terheltet a járművezetéstől, pedig a közlekedési szabályokat többször megszegte, mégsem merül fel az alkalmatlansága.³⁵ Erre figyelemmel a bírói gyakorlat eltér abból a szempontból, hogy hány ittas vezetés után alkalmazza a bíróság a végleges hatályú járművezetéstől eltiltás büntetést. Fentiekre tekintettel a bíróság a helyes döntést az elbírálandó bűncselekmény alanyi és tárgyi oldalán jelentkező tényezők, valamint a terhelt személyiségének együttes vizsgálata folytán hozhatja meg. Ezek alapján álláspontom szerint nem lehet olyan egységes bírói gyakorlatot megkövetelni, amely meghatározott számú ittas vezetés után kötelezővé teszi a végleges hatályú járművezetéstől eltiltást, mert az a bírói függetlenséget és az egyéniesítés elvét is sérti.

A bírói gyakorlat az alkalmatlanság fogalmát összetett fogalomként határozza meg, amely magában foglalja mind a fizikai - rokkantság, betegség -, mind a pszichikai - mentális megbetegedés - alkalmatlanságot, de megalapozhatja a terhelt morális fogyatékosága is. Amennyiben a terhelt valamilyen betegségben szenved, a bíróságnak szakértőt kell kirendelnie annak megválaszolására, hogy a terhelt a járművezetésre alkalmatlan-e és várhatóan mennyi ideig lesz képtelen a biztonságos vezetésre. Figyelemmel arra, hogy ennek eldöntése szakkérdés, a Be. 188. § (1) bekezdése alapján szakértőt kell alkalmazni. Ha az igazságügyi szakértő azt állapítja meg, hogy a terhelt betegségéből eredően alkalmatlan a járművezetésre, végleges hatályú járművezetéstől eltiltás alkalmazása akkor célszerű és indokolt, ha a betegség végleges vagy előreláthatóan a tíz évet megközelíti. Ellenkező esetben méltánytalan hátrányt szenvedne el a terhelt, ezért amennyiben a szakértő azt állapítja meg, hogy meghatározott időt - 3-4 évet - követően a

³⁵ BH.1984.259.

terheltnél teljes gyógyulás várható végleges hatályú járművezetéstől eltiltás alkalmazása nem indokolt.³⁶

Megfigyelhető olyan bírói gyakorlat is, amikor a bíróság a terheltet határozott időtartamra tiltja el a járművezetéstől és az ítéletben rendelkezik arról is, hogy a terhelt a vezetői engedélye visszaszerzése előtt vegyen részt rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálaton.

Több esetben megfigyelhető, hogy a bíróság a büntetőeljárás során kezdeményezte a terhelt rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatát, vagy a nyomozás során elrendelt rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat eredményét a bizonyítás anyagává tette, azonban ezekben az ügyekben az alkalmasság kérdésének vizsgálatára igazságügyi szakértő is kirendelésre került. Az alábbiakban bemutatok három esetet, amelyben a bíróság a terheltet végleges hatállyal eltiltotta a járművezetéstől.

1. Első eset³⁷

Az első esetben a bíróság a vádlottat bűnösnek mondta ki testi sértés büntetének kísérletében, ezért őt a bíróság szabadságvesztésre, közügyektől eltiltásra és végleges hatályú járművezetéstől eltiltásra ítélte. Korábban egy másik bíróság a vádlottat végleges hatállyal már eltiltotta a járművezetéstől.

A történeti tényállás szerint a vádlott 2005. január 3. napján tehergépkocsival egy telephely melletti parkoló területén tartózkodott, a nap folyamán szeszes italt fogyasztott és több alkalommal szóváltásba keveredett a parkolóban őrként dolgozó sértettel. Ráijesztés szándékával, a járművével kb. 9 km/h körüli sebességgel elindult a parkolóban üzemelő büfécocsi irányába, amely előtt állt a sértett. Haladása során járműve fényszóróját villogtatta, majd amikor a büfécocsi kb. 5-7 méterre megközelítette fékezett. A vádlott kb. 5 km/h sebességre lelassulva járművével nekiütközött a büfécocsi elötetejének - amely emiatt lehajlott -, majd a továbbmozgó járművével a büfécocsi előtt álló sértettet nekiszorította a büfécocsi kiadópultjának. A sértett szorítását akkor hagyta abba, amikor a jelenlévő tanú felszólította arra, hogy tolasson hátra, amely következtében a

³⁶ BH.1994.517.

³⁷ Lásd: Fővárosi Bíróság 27.B.249/2009/36. szám

büfékocsi előteteje teljesen lehajlott, fején megütve a sértettet, aki a földre került. A vádlott ezt követően elhagyta a parkoló területét és további alkoholt fogyasztott.

A bíróság igazságügyi szakértő kirendelésével vizsgálta, hogy a cselekmény elkövetésekor a vádlott alkoholbeteg volt-e. A kirendelt szakértő megállapította, hogy a vádlott a cselekmény elkövetésekor alkoholbeteg volt. A bíróság az alapeljárásban elrendelte a vádlott rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatát. A Nemzeti Közlekedési Hatóság határozatában megállapította, hogy a vádlott IV. pályaalkalmassági kategóriában a járművezetésre alkalmatlan.

A bíróság a megismételt eljárásban szakértői bizonyítást rendelt el, tekintettel arra, hogy a pályaalkalmassági határozat közigazgatási döntésnek minősül, az az eljárásban szakvéleményként nem, kizárólag okirati bizonyítékként vehető figyelembe, hiszen a határozat indokolása, az ott megjelölt jogszabályi okokat megalapozó tények a bíróság számára nem ismerhetők meg. Az elrendelt szakértői vizsgálat során a szakértő megállapította, hogy a vádlott a járművezetéshez szükséges képességekkel és ismeretekkel rendelkezik, a képességvizsgálatokat megfelelő szinten teljesítette, azonban a szakértő a személyiségvizsgálatok során olyan pszichés állapotot tapasztalt, amely miatt a vádlottat alkalmatlannak tartotta a járművezetésre. A bíróság megítélése szerint - a szakértői véleményt elfogadva - az objektív vizsgálati adatok útján tapasztalt szabálytalan, normaszegő viselkedésre való készség, az alacsonyabb szintű önkontrollfunkció és felelősségtudat, a rendkívül magas kockázatvállalásra való hajlam a vádlott járművezetésre való alkalmatlanságát megalapozza, ezért a bíróság a vádlottat a járművezetéstől végleges hatállyal eltiltotta.

2. Második eset³⁸

A második esetben a bíróság a vádlottat ittas állapotban elkövetett járművezetés vétsége miatt pénzbüntetésre és végleges hatályú járművezetéstől eltiltásra ítélte. A vádlottat korábban már határozott időre eltiltották a járművezetéstől.

³⁸ Lásd: Kúria Bfv.II.782/2012/8. szám

A történeti tényállás szerint a vádlott 2010. április 5. napján délelőtt nagyobb mennyiségű alkoholtartalmú italt fogyasztott, majd a délutáni órákban a közúton szeszes italtól közepes fokban befolyásolt állapotban személygépkocsit vezetett.

Az elsőfokú bíróság elrendelte a vádlott rendkívüli pályaalkalmassági és igazságügyi szakértői vizsgálatát. A Nemzeti Közlekedési Hatóság Pályaalkalmassági Vizsgálati Igazgatóságának határozata a vádlottat IV. pályaalkalmassági kategóriában határozatlan ideig alkalmasnak minősítette. Az igazságügyi elmeorvos-szakértő azt állapította meg, hogy a vádlott alkoholfüggőségben szenved. A szakvélemény szerint a vádlottnál mutatkozó csökkent feszültségtűrés, alacsony konfliktuskezelési képesség, indulati elfojtás, impulzív meggondolatlan viselkedési formában felszínre kerülhet és alkoholos feszültségmegoldásra, meggondolatlan viselkedésre való hajlamot takar. Ezen személyiségjellemzők alapján az igazságügyi szakértők véleménye szerint a vádlott veszélyt jelenthet a közlekedésben történő járművezetése esetén. A bíróság az igazságügyi szakvéleményt alapul véve úgy ítélte meg, hogy a vádlott a közúti gépjárművezetésre alkalmatlan, ezért a járművezetéstől végleges hatállyal eltiltotta.

A másodfokú bíróság az elsőfokú bíróság ítéletét akként változtatta meg, hogy a járművezetéstől eltiltás időtartamát négy évre enyhítette. A másodfokú eljárás során a bíróság bizonyítást folytatott le, mely alapján a tényállást több ponton kiegészítette és pontosította, amely következtében a terheltet - betegségi szintű pszichés zavar, alkoholfüggőség, illetve szellemi képességcsökkenés hiányában - alkalmasnak minősítette a közúti gépjárművezetésre, ezért a járművezetéstől eltiltás időtartamát négy évre mérsékelte.

A Kúria a felülvizsgálati eljárás keretében az ítéletet hatályában fenntartotta.

3. Harmadik eset³⁹

A harmadik esetben a bíróság bűnösnek mondta ki az I. r. vádlottat ittas járművezetés büntetében, segítségnyújtás elmulasztásának büntetében és lopás vétségében, ezért őt - halmazati büntetésül -

³⁹ Lásd: Kúria Bfv.1084/2018/6. szám

két év börtönbüntetésre, végleges hatállyal a közúti járművezetéstől eltiltásra és három év közügyektől eltiltásra ítélte.

Az I. r. vádlott felülvizsgálati kérelmet terjesztett elő a jogerős elsőfokú ítélettel szemben a végleges hatályú közúti járművezetéstől eltiltás büntetés megváltoztatása érdekében. A Kúria az elsőfokú bíróság ítéletét hatályában fenntartotta.

Végzésében kifejtette, hogy az elsőfokú ítéletben megállapított tényállás tartalmazza mindazokat a ténymegállapításokat, amelyek alapján a végleges hatályú járművezetéstől eltiltás alkalmazása az I. r. vádlottal szemben indokolt. Az elsőfokú ítélet megállapította, hogy az I. r. vádlott büntetőjogi felelősségét a bíróság korábban ittas járművezetés vétségében már két esetben megállapította és határozott időre eltiltotta a járművezetéstől. Ezt követően az I. r. vádlott a járművezetéstől eltiltás tartama alatt ismételt járművet vezetett, ezért engedély nélküli vezetés szabálysértése miatt pénzbírsággal sújtották. A fentiek mellett az elsőfokú bíróság megállapította, hogy az I. r. vádlott alkoholbeteg és emiatt alkalmatlan a közúti gépjárművezetésre. Az elsőfokú bíróság a fenti tényeket összességükben értékelte és ezek alapján - figyelembe véve a következetes bírói gyakorlatot is - állapította meg az I. r. vádlott alkalmatlanságát.

A végleges hatályú járművezetéstől eltiltás alóli mentesítés során meg kell különböztetni az alkalmasság és a jártasság fogalmát. Az alkalmasság az adott kérdéskörben a járművezetéshez szükséges bizonyos adottságok, készségek meglétét, a szükséges elméleti és gyakorlati ismeretek, készségek megszerzésének lehetőségét, míg a jártasság a már megszerzett ismeretek gyakorlati alkalmazásának képességét, kialakult készségek meglétét jelenti.⁴⁰ A Bv. tv. - a korábbi szabályokhoz hasonlóan - tartalmazza, hogy a járművezetéshez szükséges jártasságot igazolni kell.

A Legfelsőbb Bíróság határozatában kimondta, hogy a járművezetésre való végleges alkalmatlanság kérdésében való állásfoglaláshoz a Közlekedési Felügyelet Pályaalkalmasság-vizsgáló Intézetének a határozata nem elegendő, hanem igazságügyi pszichológus szakértő véleményének beszerzése szükséges, figyelemmel arra, hogy a hatósági határozat csupán a végkövetkeztetést közli, és nem tartalmazza az azt megalapozó tényeket, amelyeket azonban a megalapozott bírósági határozatnak

⁴⁰ BH.1985.336.

tartalmaznia kell. A Legfelsőbb Bíróság kimondta, hogy a járművezetésre való végleges alkalmatlanság megítélése különleges szakértelmet igényel, ezért az eljárásban igazságügyi pszichológus szakértő kirendelése indokolt.⁴¹

Tekintettel arra, hogy a járművezetéstől végleges hatállyal eltiltott csak a mentesítését követően kerül abba a helyzetbe, hogy szükség esetén újabb vizsga letételével a jártasságát igazolni tudja, ezért a mentesítés során a bíróságnak az eltiltott jártasságát nem, kizárólag a járművezetésre való alkalmasságát kell vizsgálnia. Az áttekintett bírósági határozatok közül találunk olyat, amely azt állapítja meg, hogy a jártasság igazolásához elegendő - a végleges hatályú járművezetéstől eltiltás alóli mentesítés iránti bírósági eljárás során elkészített - PÁV szakértői vélemény.⁴²

⁴¹ Lásd BH. 1990.95

⁴² Lásd FBK 1991/7.

V. Befejezés

A fentiek alapján láthattuk, hogy mind a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat, mind az igazságügyi szakértői vélemény segítséget nyújthat a járművezetéstől végleges hatállyal eltiltott személy alkalmasságának megítélésében.

Figyelemmel arra, hogy a járművezetésre való alkalmatlanság bonyolult fogalom, ezért célszerű a végleges hatályú járművezetéstől eltiltás alóli mentesítés során igazságügyi szakértő kirendelése, hiszen a bíróság a szakértői véleményben meghatározottak alapján tudja eldönteni, hogy a terhelt fizikai vagy pszichés szempontból alkalmas-e a járművezetésre. A következőes bírói gyakorlat szerint a terhelt életvezetéséből, az elkövetett cselekmények jellegéből, súlyából, a többszörös, tudatos, kirívóan durva közlekedési szabályszegésekből, a szándékos veszélyeztetésből, az együttélési szabályok tudatos semmibe vételéből olyan állandósult jellemhibára lehet következtetni, amely a terheltet alkalmatlanná teszi a járművezetésre. Ebben az esetben a szakértői bizonyítás elrendelése nem indokolt.

Az eljárás során a terhelt rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatát is el lehet rendelni, amely a bíróság számára azt jelzi, hogy melyik pályaalkalmassági kategóriában, milyen minősítést szerzett, így a pályaalkalmassági vélemény a döntéshozatal során okirati bizonyítékként felhasználható.

Érdekes lehet az az eset, amikor a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat során a pszichológus azt állapítja meg, hogy az eltiltott - valamilyen oknál fogva - korlátozottan alkalmas a járművezetésre és ezért meghatározott idő elteltével rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatát meg kell ismételni. Felmerül a kérdés, hogy ilyenkor a bíróság, ha mentesíti az eltiltottat a végleges járművezetéstől eltiltás alól, a határozatában rendelkezhet-e arról, hogy a meghatározott idő leteltét követően jelentkezzen a KAV-nál a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat lefolytatása végett.

A bíróság részére egyik jogszabály sem ír elő ilyen kötelezettséget, ezért álláspontom szerint a bíróság nem kötelezheti határozatában az elíteltet, hogy meghatározott idő elteltét követően jelentkezzen rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatra, hiszen azzal, hogy a mentesítésről döntést hozott, a bírósági eljárás befejeződött.

Amennyiben a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat azt állapítja meg, hogy a terhelt a járművezetésre alkalmatlan - a következetes bírói gyakorlatra figyelemmel - célszerű igazságügyi szakértő kirendelése, figyelemmel arra, hogy a szakvéleményben a szakértő kifejti a járművezetésre való alkalmatlanságot megalapozó tényeket, amelyek alapján a bíróság az alkalmatlanság vonatkozásában határozatot tud hozni. Ezzel szemben a rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat során hozott pályaalkalmassági vélemény kizárólag azt tartalmazza, hogy a terhelt alkalmas, korlátozottan alkalmas vagy alkalmatlan a járművezetésre, a döntést megalapozó tények megismerésére a bíróságnak nincs lehetősége.

Mindezek alapján megállapítható, hogy a bíró a mentesítés során nem csak azt vizsgálja, hogy az eltiltott alkalmassá vált-e a járművezetésre, hanem figyelembe veszi a közlekedési előéletét, az eltelt tíz évben tanúsított magatartását, fennálló fizikai és pszichés állapotát és ez alapján hozza meg a határozatát. A fentiek alapján láthattuk, hogy a bíróság kezdeményezheti a terhelt rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatát, azonban a járművezetésre való alkalmasság megítélése kérdésében elsődlegesen a szakvéleményben foglalt ténymegállapítások alapján hozhat megalapozott döntést.

„A biztonság a vezető, az utasok, az út és a vezetési környezet közötti harmónia.”⁴³

⁴³ <https://prezi.com/amfqklartoge/kozlekedes-pszichologiai-eloadas-goczne-toth-monika-pszicho/> Utolsó letöltés ideje: 2020. 05. 04.

Felhasznált irodalom:

- Dr. Belovics Ervin - Dr. Békés Imre - Dr. Busch Béla - Dr. Domokos Andrea - Dr. Gellér Balázs - Dr. Marghitán Éva - Dr. Molnár Gábor - Dr. Sinku Pál: Büntetőjog Általános rész, 5. kiadás, Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., 2010
- Kereszty Béla: A magyar közlekedési büntetőjog kézikönyve, Budapest, KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft., 2005
- Belovics Ervin - Molnár Gábor Miklós - Sinku Pál: Büntetőjog II., Különös rész, 4. kiadás, Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., 2015,
- Juhász Zsuzsanna - Pallo József - Végh Marianna: Kommentár a büntetések, az intézkedések, egyes kényszerintézkedések és a szabálysértési elzárás végrehajtásáról szóló 2013. évi CCXL. törvényhez
- Dr. Kónya István (szerk.): Magyar Büntetőjog, Kommentár a gyakorlat számára, 3. kiadás, Budapest, HVG-ORAC Lap-és Könyvkiadó Kft., 2018

Jogszabályi hivatkozások:

- A Büntető Törvénykönyvről szóló 1961. évi V. törvény
- A Büntető Törvénykönyvről szóló 1978. évi IV. törvény
- A Büntető Törvénykönyvről szóló 1978. évi IV. törvény módosításáról szóló 2009. évi LXXX. törvény
- A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény
- A büntetőeljárásról szóló 2017. évi XC. törvény
- A büntetések, az intézkedések, egyes kényszerintézkedések és a szabálysértési elzárás végrehajtásáról szóló 2013. évi CCXL. törvény
- Az igazságügyi szakértőkről szóló 2016. évi XXIX. törvény
- A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény
- A közúti járművezetők pályaalkalmassági vizsgálatáról szóló 444/2017. (XII. 27.) Korm. rendelet
- A közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet

- A szakterületek ágazati követelményeiért felelős szervek kijelöléséről, valamint a meghatározott szakkérdésekben kizárólagosan eljáró és egyes szakterületeken szakvéleményt adó szervekről szóló 282/2007. (X. 26.) Korm. rendelet
- A közúti járművezetők pályaalkalmassági vizsgálatának szabályait a közúti járművezetők pályaalkalmassági vizsgálatáról szóló 41/2004. (IV. 7.) GKM rendelet
- A közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól szóló 24/2005. (IV. 21.) GKM rendelet
- A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény végrehajtásáról szóló 30/1988. (IV. 21.) MT rendelet
- A közúti járművezetők egészségi alkalmasságának megállapításáról szóló 13/1992. (VI. 26.) NM rendelet
- A bíróságok által használt gépjárművek üzemeltetéséről és használatáról szóló 20/2019. (X. 31.) OBH utasítás

Internetes hivatkozások:

- <https://docplayer.hu/7620962-3-3-jarmuvezetok-pszichologiai-vizsgalata-es-gondozasa.html> Gyurkovics Sándor-Perczelné Makai Jolán: Járművezetők pszichológiai vizsgálata és gondozása,
- <https://www.nkh.gov.hu/mediakozpont/kiadvany/-/b/619543/amt-tudni-akartal-a-kozuti-gepjarmu-kozlekedesrol->
- <https://www.nkh.gov.hu/mediakozpont/kiadvany/-/b/619543/amt-tudni-akartal-a-kozuti-gepjarmu-kozlekedesrol->
- <https://www.nkh.gov.hu/mediakozpont/kiadvany/-/b/619543/amt-tudni-akartal-a-kozuti-gepjarmu-kozlekedesrol->
- <https://hu.wikipedia.org/wiki/Rorschach-teszt>
- <https://hu.wikipedia.org/wiki/L%C3%BCscher-teszt>
- https://hu.wikipedia.org/wiki/Minnesota_Multiphasic_Personality_Inventory
- <https://prezi.com/amfqklartoge/kozlekedes-pszichologiai-eloadas-goczne-toth-monika-pszicho/>

Képek:

- https://m.blog.hu/di/divi/image/en/PAV/pav_gep.jpg
- Gellért Csilla klinikai szakpszichológus által a Közlekedési és közlekedésigazgatási szakjogász képzésen tartott A rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat, igazságügyi pszichológiai szakértés és az utáncépzés című előadásából származnak

Felhasznált bírósági döntések:

- 38/2007. BK vélemény
- 32/2007. BK. vélemény
- Fővárosi Bíróság 27.B.249/2009/36. szám
- Ózdi Városi Bíróság 6.B.346/2010/22. szám
- Kúria Bfv.II.782/2012/8. szám
- KúriaBfv.II.1223/2014/5. szám
- Kúria Bfv.1084/2018/6. szám
- BH.1984.259
- BH.1985.336
- BH.1990.95
- BH.1994.517
- BH.2017.107
- FBK1991/7.