

JOGI FÓRUM PUBLIKÁCIÓ

Az engedély nélküli vezetés szabálysértésének egyes elméleti és gyakorlati kérdései

Szerző:

dr. Bejcziné dr. Gulyás Cecília

Kézirat lezárva:

Siófok, 2022. július 16.

I. Előszó

A közlekedésben részt vevő személyek számának dinamikus emelkedése, a mikroközlekedési eszközök használata terén bekövetkezett robbanásszerű fejlődés, legújabbán pedig a globális energiapiac felborulása és ezzel összefüggésben a járművek alapvető technikai paramétereinek kényszerű, folyamatos és gyors változtatgatása (üzemanyag, hajtásmód, emisszió, méret, hatótáv, stb.) aktuálissá teszi annak alapos vizsgálatát, hogy milyen elvek és indokok mentén szabályozza a jogalkotó a járművezetői engedélyek kiadásának feltételeit, illetve milyen módon szankcionálja az adott közlekedési eszköz engedély nélküli vezetését.

A problémakör vizsgálata során olyan alapvető, az emberek nagy számát érintő kérdések merülnek fel, mint: Valóban szabályozatlan-e a mikroközlekedési eszközök világa? Milyen büntetéssel számolhat aki engedély nélkül vezet adott járművet? Miért és hol húzódnak a határok az egyes járműkategóriák között? Van-e különbség a következményeket illetően attól függően, hogy valaki úgy vezet járművet, hogy arra sosem volt alkalmas; vagy úgy, hogy időközben alkalmatlanná vált? Elfogadható-e hazánkban az EU más országában megszerzett vezetői engedély, pl.: a horvát kishajó vezetői képesítés?

II. A vezetői engedélyekről általában

A közlekedésbiztonság egyik garanciája, kiemelkedő kritériuma a vezetői engedély. Sokféle szempontból szűri ki azokat az egyéneket, akik valamely okból járművezetésre alkalmatlanok: életkori korlát, megfelelő fizikai, egészségügyi, pszichikai állapot megléte, a közlekedési szabályrendszer, közlekedési ágazatonként eltérő mértékben a járművek műszaki jellemzőinek, működési mechanizmusának ismerete vagy éppen vezetéstechnikai szempontok. A vezetői engedély megszerzéséhez kimerítően és szigorúan szabályozott, többirányú feltételrendszernek kell megfelelni. A cél, hogy csak az így engedélyt szerzett egyének vehessenek részt a közlekedésben, hiszen az ittas járművezetés mellett jelenleg a vezetésre való alkalmatlanság a közúti közlekedési balesetek bekövetkezésének egyik fő oka. Nemcsak nálunk, de a világ többi országában is. Egy USA-ban 2014-ben készült felmérés azt állapította meg, hogy az Egyesült Államokban a halálos kimenetelű

balesetek 19 százalékában olyan sofőrök érintettek, akik jogosítvánnyal nem rendelkeztek¹, 2018-ban már 20% volt ez az arány.² A probléma Európában is fokozott. Az Egyesült Királyság Közlekedési Minisztériumának 2004-es jelentése szerint körülbelül egymillió jogosítvánnyal nem rendelkező sofőr közlekedett az Egyesült Királyság útjain.³ Egy 1997-ben Angliában készült kutatás szerint az ittas vezetők felének nincs vezetői engedélye.⁴ A tanulmányok pedig azt sugallják, hogy az engedély nélküli vezetés gyakran kapcsolódik össze más szabálysértő magatartásokkal (biztosítás hiánya, ittas vezetés), illetve valószínűbb a balesetben való érintettség.⁵

A szabályozás a gépjárművek megjelenésével indult meg, majd a motorizáció robbanásszerű fejlődése, a technológiai újítások, valamint a járművek sokszínűsége később a jogi szabályozás specializálódását, elmélyülését és részletességét eredményezte.

Magyarországon elsőként, országos határral a magyar királyi belügyminiszter 1910. évi 57.000. számú rendeletével kiadott szabályzat tartalmazott rendelkezést a vezetői engedély vonatkozásában. Ennek alapján a közutakon sínpálya nélkül közlekedő gépjárműveket csak olyan egyén vezethette, aki a megfelelő gépjárművezetői vizsgát sikerrel letette. Érdekességképpen megemlítendő, hogy a közhasználatra szolgáló gépjárművet csak 21. évét betöltött férfi vezethette. A vizsga sikeres letétele esetén a rendőrhatalóság a vezetői igazolványt kiszolgáltatta.

A külföldről érkező gépjárművek pedig nemzetközi útigazolvány birtokában közlekedhettek. A nemzetközi útigazolvány a gépjármű forgalomképességének és a vezető jogosultságának igazolására szolgált és a gépjármű részére szabad közlekedést biztosított anélkül, hogy akár a gépjármű, akár annak a nemzetközi útigazolvány szerint jogosult vezetőjét újabb vizsgálat alá kellett volna vetni.

A jogszabály „Büntető rendelkezések” elnevezésű fejezete szankcionálta az engedély nélküli vezetés cselekményét, mely szerint, kihágást követett el, és tizenöt napig terjedhető elzárással és kétszáz

¹US Department of Transportation National Highway Traffic Safety Administration - Driver Licence Compliance Status in Fatal Crashes 2014. okt. www.nhtsa.gov

² NON-LICENSED DRIVERS RESPONSIBLE FOR 20 PERCENT OF ALL AUTO ACCIDENTS September 6, 2018 By: USClaims <https://usclaims.com/educational-resources/non-licensed-drivers-responsible-for-20-percent-of-all-auto-accidents/>

³ Unlicensed Driving Worldwide - The Scope of the Problem and Countermeasures - by Barry M. Sweedler, Kathryn Stewart, Policy Analysis International

<http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.560.7843&rep=rep1&type=pdf>

⁴ © AA Foundation for Road Safety Research

https://roadsafetyfoundation.org/wp-content/uploads/2017/11/aa_foundation_fdn26.pdf

⁵ Unlicensed Drivers and Car Crash Injury (2005)

<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/15389580590969175>

koronáig terjedhető pénzbüntetéssel volt büntetendő aki gépjárművet a közúti forgalomban e rendelettel megszabott vezetői igazolvány, vagy az őt a gépjármű vezetésére jogosító érvényes nemzetközi útigazolvány nélkül vezetete. (36. 57.000/1910. B.M. sz. IV. fejezet 1.§, 31.§, 38.§, 58.§ VIII. fejezet 76.§, 79.§)

Ezt követően az első hazai „KRESZ”, a magyar királyi belügyminiszter és a magyar királyi kereskedelemügyi miniszter 250.000/1929. BM. sz. rendelete szabályozta a vezetői engedélyeket. Előírta, hogy közúti forgalomban résztvevő gép járóművet csak olyan egyén vezethet, aki kellő előképzettség után a megfelelő gépjármű vezetői vizsgát sikerrel letette, és ennek alapján gép járóművezetői igazolványt kapott. (72.§) Rendelkezett továbbá a nemzetközi vezetői igazolványok honosításáról is. (90.§, 91.§)

A következő jelentős szabálmódosítás a belügyminiszter és a közlekedés- és postaügyi miniszter 2500/1950. (XII.01.) rendelete volt, mely gépjármű-vezetőkre vonatkozó rendelkezések címszó alatt rendezte az igazolvány megszerzésének, kiállításának, nyilvántartásának, visszavonásának feltételeit (147.§) Az érvényes gépjármű-igazolvány nélküli vezetés pedig kihágásnak minősült, mely 15 napig terjedő elzárással volt büntetendő. (205.§ c) pontja)

Az ezutáni, és a jelenlegi KRESZ-t megelőző jogforrás az 1949. évi genfi közúti egyezményben foglaltakat is figyelembe vevő 2/1962. (IX. 29.) BM-KPM együttes rendelet volt. A gépjárművezetés feltételei között rögzítette, hogy a közúti forgalomban gépjárművet csak olyan személy vezethet, aki a gépjármű nemére és üzemének jellegére érvényes gépjárművezetői igazolvánnyal, ideiglenes igazolvánnyal vagy gyakorló igazolvánnyal rendelkezik.⁶

Az 1953. évi 16. sz. törvényerejű rendelet bevezette a szabálysértés jogintézményét. 1955-ig még párhuzamosan létezett a kihágás és a szabálysértés, majd az 1955. évi 17. tvr. megszüntette a kihágási bíraskodást, és a kihágások nagy része szabálysértéssé minősítette át, így történt ez az engedély nélküli vezetés szabálysértés esetében is.⁷

⁶ 2/1962. (IX. 29.) BM-KPM együttes rendelet Függelék 2. cikk 1. pont

⁷ Biro Gyula - A szabálysértés fejlődéstörténete hazánkban, különös tekintettel a közlekedési szabálysértésekre és az objektív felelősségre http://acta.bibl.u-szeged.hu/7438/1/juridpol_073_169-189.pdf

A 17/1968. (IV. 14.) Korm. rendelet az egyes szabálysértésekről a közlekedésrendészeti szabálysértések között, közúti közlekedési szabálysértések cím alatt szabályozta az engedély nélküli vezetés szabálysértését. A tényállás még csak a közúti forgalomban való hatósági engedélyköteles gépjármű vezetésre terjedt ki, büntetése háromezer forint pénzbírság volt. (43. §)

A szabálysértési kodifikáció eredményeképp megszülető, az egyes szabálysértésekről szóló 218/1999. (XII. 28.) Korm. rendelet⁸ százezer forintig terjedő pénzbírsággal rendelte sújtani az engedély nélküli vezetést immár mind a négy közlekedési ágazatban, a közúti forgalomban történő elkövetésnél pedig eltiltás is alkalmazható volt és helyszíni bírságolás keretében is megtörténhetett a felelősségre vonás.⁹

E jogforrást 2012-ben váltotta fel az új szabálysértési kódex, és a kiemelt közlekedési szabálysértések fejezetben helyezte el a tényállást.

A „bírságrendelet”¹⁰ pedig kötelező mértékű bírság kiszabását írta elő az engedély nélküli szabálysértés elkövetése esetén.

A bírság összege a helyszíni eljárás keretében kiszabott és a feljelentés alapján határozattal meghozott esetekben az elkövetési magatartások mentén került differenciálásra, a cselekmény tárgyi súlya és társadalomra veszélyessége alapján.

Ennek megfelelően amennyiben a gépjármű vezetője egyáltalán nem rendelkezett járművezetésre jogosító okmánnyal akkor 45.000 Ft helyszíni bírsággal vagy 90.000 Ft pénzbírsággal volt kötelező sújtani.

⁸ hatályban volt 2000. március 1-től 2012. április 14-ig

⁹ 47. § (1) Aki vasúti járművet, légi járművet, gépi meghajtású vízi járművet, úszó munkagépet, illetőleg a közúti forgalomban olyan gépi meghajtású járművet vezet, amelynek vezetésére hatósági engedéllyel nem rendelkezik, továbbá aki e járművek vezetését ilyen személynek átengedi, százezer forintig terjedő pénzbírsággal sújtható.

(2) Azzal szemben, aki a közúti forgalomban vezet gépi meghajtású járművet engedély nélkül, a szabálysértési hatóság járművezetésétől eltiltást alkalmazhat, továbbá a rendőrség helyszíni bírságot szabhat ki.

¹⁰ az egyes közlekedési szabálysértések miatt alkalmazandó szabálysértési pénzbírság, illetve helyszíni bírság kötelező mértékéről, valamint a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvénnyel összefüggő egyes kormányrendeletek módosításáról rendelkező 63/2012. (IV. 2.) Korm. rendelet

Amennyiben rendelkezett vezetői engedéllyel, de az elkövetés eszközeül szolgáló jármű vezetéséhez szükséges kategóriával nem, a helyszíni bírság kötelező mértéke 35 000 Ft, a pénzbírságé 70 000 Ft volt.

Ha a járművezető utáncépzésen történő részvételének hiánya miatt szünetelt a vezetési jogosultság, akkor 45 000 Ft helyszíni bírságot, illetve 90 000 Ft pénzbírságot kellett kiszabni.

Fenti esetekben a szabálysértési hatóság gyakorlata az volt, hogy az elkövetőt a járművezetéstől is eltiltotta.

Ezentúl az, aki az engedélyhez kötött jármű vezetését olyan személynek adja át, aki nem rendelkezik járművezetésre jogosító okmánnyal 25 000 Ft helyszíni bírsággal, illetve 50 000 Ft pénzbírsággal, aki pedig az engedélyhez kötött jármű vezetését olyan személynek adja át, aki nem rendelkezik járművezetésre jogosító kategóriával 20 000 Ft helyszíni bírsággal vagy 40 000 Ft pénzbírsággal volt sújtandó.

Az engedély nélküli vezetés szabálysértés tehát mindig is szankcionált magatartás volt. A jelenleg hatályos szabálysértési törvényünk szerint pedig 2021. május 14. napja óta még szigorúbban büntetendő, hiszen a korábbi „fix bírságos” körből átkerült az elzárással is büntethető szabálysértések körébe.

A közbiztonság erősítése érdekében egyes rendészeti igazgatási törvények módosításáról szóló 2021. évi XXXI. törvény volt az, mely 2021. május 14-ei hatállyal kiemelte a szabálysértési törvény 220. §-ában szereplő engedély nélküli vezetés szabálysértésének tényállását a XXVII. fejezetben foglalt kiemelt közlekedési szabálysértések közül és a szabálysértési elzárással is büntethető cselekményeket tartalmazó XXIII. fejezetbe helyezte át.¹¹

A törvény, mely címe szerint a közbiztonság erősítése érdekében született, az általános indoklásában taglalja, hogy míg a gépjárművek mindennapjaink szerves részét képezik, a közlekedési szabályokat

¹¹ A közbiztonság erősítése érdekében egyes rendészeti igazgatási törvények módosításáról szóló 2021. évi XXXI. törvény 56.§-a

az emberek túlnyomó többsége jól ismeri és napi rendszerességgel alkalmazza, a technológiai fejlődés legújabb vívmányainak köszönhetően pedig az autózás minden korábbinál biztonságosabb, ennek ellenére a gépjárművezetés jogilag továbbra is veszélyes üzemnek számít. Már a vezetői engedély megszerzése is szigorú feltételekhez van kötve; a vasúti, vízi vagy légi járművek vezetésére pedig csak nagyon alapos felkészülés után lehet jogosultságot szerezni. Ennek oka, hogy az a személy, aki megfelelő képzettség hiányában vesz részt a forgalomban, rendkívüli veszélynek teszi ki mind magát, mind a környezetében lévőket. Az ilyen magatartásnak tehát kiemelkedően nagy a társadalomra veszélyessége.

A jelenleg hatályos tényállás a szabálysértési törvény 176. §-ában található, melynek két esetét ismeri a jogszabály:

Az első eset, amikor valaki vasúti járművet, légi járművet, gépi meghajtású vízi járművet, úszó munkagépet, illetve a közúti forgalomban gépi meghajtású járművet úgy vezet, hogy annak vezetésére hatósági engedéllyel nem rendelkezik.¹²

A második pedig a részesi magatartás, amikor valaki a vasúti jármű, légi jármű, gépi meghajtású vízi jármű, úszó munkagép, illetve a közúti forgalomban gépi meghajtású jármű vezetését olyan személy részére átengedi, aki annak vezetésére hatósági engedéllyel nem rendelkezik.¹³

E szabálysértés jogi tárgya - mint a közlekedési bűncselekmények, szabálysértések esetében - komplex, mindkét megvalósulás esetén valamennyi közlekedési ág vonatkozásában a közlekedés biztonsága, ezen keresztül pedig az élet, testi épség, egészség védelme.

A szabálysértés elkövetője bárki lehet, aki a tényállásban foglalt elkövetési cselekményt megvalósítja és nem áll fenn vele szemben felelősségre vonást kizáró vagy megszüntető ok. Ezen belül az I. fordulat szerinti szabálysértés elkövetője csakis a jármű vezetője lehet, a II. fordulaté pedig aki a járművel rendelkezni jogosult.

¹² 176. § (1) bekezdés

¹³ 176. § (2) bekezdés

A szabálysértés szándékosan és gondatlanul is megvalósítható, tekintve, hogy a tényállás nem tartalmazza a Szabs.tv. 2.§ (1) bekezdésében írt szűkítést, vagyis, hogy csak szándékosan követhető el. Az (1) bekezdés szerinti szabálysértés vonatkozásában elég valószínűtlen is annak a felmerülése, hogy valaki nincs tisztában azzal, hogy milyen közlekedési ágazatban és milyen vezetésre jogosító engedéllyel rendelkezik. Gondatlanság jellemzően akkor fordul elő, mikor az elkövető nem tudja, hogy az adott jármű csak hatósági engedéllyel vezethető. A második bekezdés esetében viszont nagyon is elképzelhető, hogy az elkövető azt hiszi a másik személyről, akinek a vezetést átengedi, hogy rendelkezik vezetői engedéllyel, ilyenkor a jogalkotó annak a morális kötelezettségnek az elmulasztását rója a terhére, hogy elvárható módon nem győződött meg arról, hogy a közlekedésben való részvétele nem kizárt-e annak a személynek, akinek a részére a jármű vezetését átengedi. E meggyőződés hiányában a vezetés nem engedhető át.

Kizárhatja a szabálysértési felelősséget a tévedés. A gyakorlatban rendre felmerül például tévedésre hivatkozás az új típusú mikroközlekedési járművek vonatkozásában, amikor az elkövetők arra hivatkoznak, hogy nem csak hogy nem tudták, hogy a vásárolt elektromos jármű használatához vezetői engedély szükséges, hanem a kereskedő kifejezetten az ellenkezőjéről tájékoztatta őket. Kivételesen a végszükség is kizárhatja a büntethetőséget.

A szabálysértés kerettényállás, melynek tartalmát az igen szerteágazó ágazati háttérjogszabályok töltik meg tartalommal, így az egyes tényállási elemek megvalósulásának vizsgálatakor fel kell kutatni az azt rendező különböző - törvényi, rendeleti - szintű jogforrásokat.

A szabálysértés a vasúti és a légi közlekedés területén is elkövethető, azonban vagy a szigorúan ellenőrzöttség, vagy ezen közlekedési ágazatok zártsága folytán a gyakorlatban igen ritkán merülnek fel ilyen esetek. Kérdés persze, hogy vajon mekkora ezen a téren a látencia.

III. Viziközlekedés

Jelentősebb probléma a gépi meghajtású vízi jármű¹⁴ és úszó munkagép megfelelő hatósági engedély hiányában történő vezetése.¹⁵

A vízi-közlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény (Vkt.) 87. § 42. pontja adja meg a vízijármű fogalmát. Eszerint vízijármű a vízen való közlekedésre, szállításra, illetve más úszólétesítmény továbbítására szolgáló - úszómunkagépnek, úszóműnek és egyéb úszólétesítménynek nem minősülő - úszólétesítmény. Gépi meghajtású vízijármű például a motorcsónak, jetski, belvízi nagyhajó.

A 42. pontban kivett úszólétesítmények közül az úszómunkagéppel is elkövethető a szabálysértés. Úszómunkagép pedig a 37. pont szerint a vízimunka végzésére alkalmas úszólétesítmény, amely rendeltetésénél fogva nem végez áru fuvarozást, illetőleg személyszállítást. A Hajózási szabályzat fogalom meghatározásai között példákat is felsorol, ilyen úszómunkagép a szívókotró, vedersoros kotró, elevátor, cölöpverő, úszódaru.¹⁶ Ezek is akkor válhatnak az elkövetés eszközévé, ha gépi meghajtással rendelkeznek és a helyváltoztatás a gépi meghajtás igénybevételével történt.

A jármű vezetése a gépi meghajtású vízi jármű és az úszó munkagép mozgásba hozatalát és irányítását, működtetését jelenti.

A vízi járműveknél, mint egyébként a vasúti vagy légi járműveknél is, felmerül, hogy több személy együttes tevékenysége is létrehozhatja a hely- vagy helyzetváltoztatást, ilyenkor valamennyi személy vezetőnek minősül. Igen érdekes ilyen esetekben a részesi alakzatok pontos beazonosítása és a vezetők közötti felelősségmegosztás kérdése.

Úszólétesítményt csak külön jogszabályban meghatározott képesítéssel rendelkező, egészségileg és a biztonságos munkavégzésre is alkalmas állapotban lévő személyzet működtethet. Úszólétesítményen

¹⁴ vízi járművet mint szót a szabálysértési törvény külön, a víziközlekedésről szóló törvény egybe írja

¹⁵ a szabálysértési törvény nem módosította a jármű megnevezését a jelenleg hatályos szabályok szerinti úszólétesítmény megjelölésre

¹⁶ a víziközlekedés rendjéről szóló 57/2011. (XI. 22.) NFM rendeletben foglalt Hajózási Szabályzat 1.01. cikke

képesítéshez kötött szolgálat csak a hajózási hatóság által kiadott, illetve honosított; továbbá nemzetközi szerződés alapján elismert képesítő okmány birtokában látható el (Vkt. 26. §).

A képesítés szabályai az Európai Unió jogával összehangoltan¹⁷ kerültek meghatározásra a hajózási képesítésekről szóló 15/2001. (IV. 27.) KöViM rendeletben. A rendelet megismétli a Vkt.-ben foglaltakat, vagyis hogy úszólétesítmény vezetéséhez, valamint azon fedélzeti, gépüzemi szolgálati vagy segédszolgálati feladat ellátásához hajózási képesítés szükséges.

A képesítés megszerzéséhez vizsgát kell tenni. A számonkérhető ismeretanyagot, vizsgafeladatokat és a számonkérés módját a hajózási hatóság határozza meg. (3.§ (5) bekezdés) Ezen túl az egészségi alkalmasság¹⁸ és az úszástudás¹⁹, belvízi hajózási képesítések esetén gyakorlati idő is szükséges és életkori korlát a 17 év. (5.§ (4) és (6) bekezdések).

A hajós képzések fő kategóriái a belvízi kedvtelési célú hajós, a belvízi szolgálati célú és hivatásos hajós, a tengeri kedvtelési célú hajós és tengeri hivatásos hajós képesítések megszerzésére irányul.

Az eredményes vizsga vagy jogosultág alapján megszerzett képesítést a vizsgaközpont a hajózási hatóság nyilvántartásába bejegyzi. Kérelemre, a hajózási hatóság nyilvántartásában szereplő képesítés igazolására a vizsgaközpont képesítő okmányt ad ki.²⁰

A képesítő okmányba a megszerzett képesítés megnevezését, valamint annak korlátozásait be kell jegyezni.²¹

Az úszólétesítmény működtetése, nem csak annak vezetését jelenti, hanem más, a hajózással összefüggő egyéb feladatok is ide tartoznak (pl. belvízi hajózási rádiótelefon kezelés vagy szakácstevékenység). Ennek megfelelően az úszólétesítményeket - szabálysértés szempontjából

¹⁷ A TANÁCS 1996. július 23-i 96/50/EK IRÁNYELVE a Közösségen belüli belvízi áru fuvarozásra és személyszállításra vonatkozó nemzeti hajóvezetői bizonyítvány megszerzési feltételeinek összehangolásáról

¹⁸ a képesítésnek megfelelő, külön jogszabály szerinti vagy EGT államban kiállított egészségi alkalmasságot bizonyító orvosi igazolással kell igazolni (15/2001. (IV. 27.) KöViM rendelet 5.§ (1) bekezdés a) pont)

¹⁹ elegendő a vizsgázó nyilatkozata (15/2001. (IV. 27.) KöViM rendelet 5.§ (1) bekezdés d) pont)

²⁰ A képesítő okmányok felsorolását az 1. számú melléklet határozza meg a-k) pontig.

²¹ 15/2001. (IV. 27.) KöViM rendelet III. fejezet 2. pont

szűkebben a gépi meghajtású vízi jármű és úszó munkagépeket - csak a vezetést is magába foglaló képesítés birtokában lehet végezni.

Belvízi kedvtelési célú hajózás esetén ilyen a kishajó-vezetői képesítés, a vitorlás kishajó-vezetői vizsga és a vitorlás kishajó- és kishajó-vezetői "kombinált" képesítés.

Az elkövetett cselekmény szankcionálásával kapcsolatban felmerülő jogértelmezési kérdés, hogy azt szabálysértési vagy közigazgatási eljárás keretében kell-e elbírálni.

A Vkt. -nek a hajózási bírság kiszabására vonatkozó rendelkezései között találjuk azt az előírást, hogy a jogszabályban előírt képesítési, a hajózási tevékenység végzésére, úszólétesítmény rendeltetészerű üzemeltetéséhez előírt személyzet létszámára és képesítésére (60.§ b), i) és k) pontok) vonatkozó rendelkezések megsértőit a hajózási hatóság bírság megfizetésére kötelezheti. A bírsággal kapcsolatos eljárás lefolytatására a hajózási hatóság jogosult. Nyelvtani értelmezés alapján akár mindhárom pont magába foglalhatja azt az elkövetési magatartást, hogy valaki hajózási képesítés hiányában vagy nem megfelelő képesítéssel vezet.

Álláspontom szerint mivel ezekben az esetekben a törvény nem rendeli el kötelezően bírság kiszabását, csupán lehetőségként ajánlja fel a jogalkalmazó részére, így a Szabálysértési törvény már korábban idézett 2.§ (4) bekezdése nem alkalmazandó, így szabálysértés megállapításának is helye lehet. A kétszeres értékelés tilalmának érvényesítése miatt azonban csak az egyik eljárásban állapítható meg szankció.²²

Éveken keresztül gondot okozott a horvát hatóságok által kiadott ICC hajóvezetői engedélyek²³ elfogadhatóságának kérdése, főként, hogy a vízirendőrség, a hajózási hatóság és a bíróságok álláspontja is eltért.

Az ICC engedélyek kiadását az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága Belvízi Közlekedési Munkacsoportjának 40. számú határozata szabályozza. A 31 EGT tagállam közé tartozik Magyarország,

²² Az ügyészség álláspontja viszont az, hogyha a cselekmény közigazgatási bírsággal sújtható, akkor szabálysértési eljárás nem indítható, akkor sem, ha nem kerül sor közig. bírság kiszabására.

²³ International Certificate of Competence, azaz nemzetközi, kedvtelési célú kishajó vezetői engedély

Horvátország, az Egyesült Államok és az Egyesült Királyság, Ciprus, Spanyolország, Olaszország..stb. Az ICC képesítés az Európai Gazdasági Térség tagállamainak területén jogosít fel a belvízi és a tengeri hajózásra.

Az okmányokat egységes formátumú, bankkártya méretű biztonsági kártyán állítják ki a részes államok, az ENSZ-EGB honlapján az okmányok mintái is megtekinthetők országonként.

A magyar belvizeken hajózók közül sokan szerezték hajózási képesítésüket Horvátországban, mivel az ottani integrált képzési rendszer könnyebbnek, gyorsabbnak és olcsóbbnak bizonyult.

A vízirendőrség gyakorlata ugyanakkor az volt, hogy pénzbírsággal sújtotta a horvát hajózási képesítéssel rendelkező hajósokat, míg a bíróság a kifogás folytán elé került ügyekben gyakran megszüntette az eljárásokat szabálysértés hiányában.

A Nemzeti Közlekedési Hatóság 2016. június 29-én kiadta a 06/TAJ/2016. számú tájékoztatót, amelyben az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága Belvízi Közlekedési Munkacsoportja által kiadott 40. számú határozatra hivatkozással arra az álláspontra helyezkedik a hatóság, hogy a „magyar állampolgár számára más ENSZ EGB tagállam által kiállított Bizonyítvány csak abban az esetben fogadható el, amennyiben annak tulajdonosa bizonyítottan a kiállító tagállamban él”²⁴

E tájékoztatóban foglaltakat azonban a bírói gyakorlat nem tekintette jogforrásnak, így az egyedi szabálysértési ügyekben továbbra sem érvényesült a lakóhelyre alapított korlátozás.

A jogalkotó e problémát úgy kívánta megoldani, hogy a hajózási képesítésekről szóló 15/2001. (IV. 27.) KöViM rendeletet 2020. január 1. napjával megváltoztatta, és a korábbi hatósági állásfoglalással egyezően, az ICC engedélyek elfogadását csak a kiállító állam állampolgárai, vagy ott lakóhellyel rendelkezők esetében tette lehetővé.

²⁴ 06/TAJ/2016. számú Hajósoknak szóló tájékoztató a nemzetközi kedvtelési célú hajóvezetői bizonyítvány (ICC) elfogadásáról

Az Alkotmánybíróság viszont 2022. június 21. napján meghozott és honlapján június 24. napján közzétett határozatával²⁵ alaptörvény-ellenesnek nyilvánította a hajózási képesítésekről szóló 15/2001. (IV. 27.) KöVim rendelet 2020. január 1-je és 2021. szeptember 27. között hatályos 9. § (2a) bekezdése c) pontjának „és a bizonyítványt kiállító államban lakóhellyel rendelkezik” szövegrészét, továbbá alaptörvény-ellenesnek nyilvánította és megsemmisítette a rendelet 2021. szeptember 28-tól hatályos 9/C. § c) pontjának ugyanezen szövegrészét azon indokkal, hogy a megsemmisített jogszabályi feltétel az egyenlő bánásmód követelményével ellentétes.

Így aztán az Alkotmánybíróság határozatának a Magyar Közlönyben történő megjelenése napjától szabad a vízi közlekedési út a horvát hajózási képesítést szerettek részére.

IV. Közúti közlekedés

Kétségtelen, hogy az engedély nélküli vezetés leggyakoribb helyszíne a közút. Amikor valaki a közúti forgalomban gépi meghajtású járművet úgy vezet, hogy annak vezetésére hatósági engedéllyel nem rendelkezik, illetve a közúti forgalomban gépi meghajtású jármű vezetését olyan személy részére átengedi, aki annak vezetésére hatósági engedéllyel nem rendelkezik elköveti e szabálysértését.

Tekintve, hogy a közúti közlekedés alapjait meghatározó közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (továbbiakban KRESZ) alkalmazási köre a Magyarország területén lévő közutakra és közforgalom elől el nem zárt magánutakra terjed ki (1. §), így a szabálysértés elkövetési helye is ez lehet, a szabálysértés a közforgalom elől elzárt magánutakon, magánterületen nem követhető el.

A közúti járművek sokfélesége és a technológiai újítások miatt viszont izgalmas kérdés, hogy mi tartozik a szabálysértés elkövetésének eszközeként megjelölt a gépi meghajtású jármű megjelölés alá.

Vajon a szabálysértés alapjául szolgáló járműkategóriák közül az elkövetéshez használt robbanómotoros, illetve elektromos jármű (elektromos „ráségitéssel” működő kerékpár; elektromos

²⁵ IV/1366/2021.

kerékpár; robbanómotoros kerékpár; elektromos roller stb.) segédmotoros kerékpárnak minősül-e és így vezetése hatósági engedélyhez kötött-e?

Jellemző, hogy ezen járművek használata egyre terjed, az elektromos kerékpárok főleg az idősebb, míg az elektromos rollerek a fiatalabb - sőt gyermekkorú - korosztály körében. Sokan használják ezt az egyébként költséghatékony és környezetkímélő megoldást - főleg a fővárosban és a nagyobb városokban - munkába, iskolába járáshoz, a dugók elkerülése végett.

Gyakran a járműforgalmazók, járműkölcsonzók sincsenek tisztában a használat szabályaival, ami nem csoda, hiszen a jogalkalmazói gyakorlat is bizonytalanságokat mutat.

A kiindulópont a KRESZ, melynek 1. számú függeléke II. részének a és b pontjai tartalmazzák a releváns jármű fogalmakat:

Eszerint jármű a közúti szállító- vagy vontató eszköz, ideértve az önjáró vagy vontatott munkagépet is.

Gépjármű az olyan jármű, amelyet beépített erőgép hajt. A mezőgazdasági vontató, a lassú jármű, a segédmotoros kerékpár és a villamos azonban nem minősül gépjárműnek. Szintén nem minősül gépjárműnek - hiába gépi meghajtású - a kerekesszék, - ha sík úton önerejéből 10 km/óra sebességnél gyorsabban haladni nem képes, mert gyalogosnak minősül.

A beépített erőgépek a cseppfolyós vagy légnemű üzemanyagot felhasználó belső égésű robbanómotorok, más belső és külső égésű motorok, a villamosenergiával táplált elektromos motorok. Nem gépi meghajtású viszont minden olyan jármű, amelyet nem beépített erőgép (motor) hajt, hanem haladásában emberi vagy állati erő, illetve szélenergia segíti.

A szabálysértési törvényhez fűzött kommentár, az állandó bírói gyakorlat és a szakirodalom viszont a közúti közlekedésben a gépi meghajtású járművek körét a KRESZ 1. számú függeléke II. pont b) alpontjában definiált gépjárműnél szélesebb körben húzza meg.

A gépjárműnek minősülő személygépkocsin, tehergépkocsin, autóbuszon, trolibuszon, vontatón, nyerges vontatón, kettő vagy négykerekű motorkerékpáron és motoros triciklin kívül a mezőgazdasági vontató, a lassú jármű, a kettő és négykerekű segédmotoros kerékpár, a mopedautó, a villamos, illetve a sík úton önerejéből 10 km/óra sebességnél gyorsabban haladni képes gépi meghajtású kerekesszék is e kategóriába tartozik.²⁶

A Kúria 2021-es eseti döntésében úgy fogalmazott, hogy az ítélkezési gyakorlat alapján a „gépi meghajtású jármű” fogalma lényegesen szélesebb járműkategóriát ölel fel a „gépjármű” KRESZ-ben meghatározott definíciójához képest. A Btk. alkalmazásában a KRESZ-ben a gépjármű fogalom alól kivont járművek is a gépi meghajtású járművek fogalom körébe vonhatók, így ezek közúton ittas állapotban vezetése megvalósítja az ittas járművezetés bűncselekményét.²⁷ (23. bekezdés)

E sokféle gépi meghajtású jármű közül azonban csak azokkal követhető el az engedély nélküli vezetés szabálysértése, melyek vezetéséhez hatósági engedély szükséges, hiszen ez a szabálysértési felelősségre vonásnak a feltétele. A vezetői engedélyre vonatkozó jogszabályok fogják tehát meghatározni azon járművek körét, melyekkel a szabálysértés megvalósítható.

A vezető engedély a közúti járművezetés objektív feltétele, melyet több jogszabályunk is deklarálnak.

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény a közúti közlekedésben résztvevők alapvető kötelezettségei között sorolja fel a vezetői engedély szükségességét.²⁸

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény végrehajtásáról rendelkező, és jelenleg is hatályos (!) 30/1988. (IV. 21.) MT rendelet 2. § (1) bekezdése azt írja elő, hogy közúti járművezetői engedélyt az kaphat, aki a jogszabályban meghatározott életkort betöltötte, az előírt iskolai végzettséggel rendelkezik, egészségi és közbiztonsági szempontból a vezetésre alkalmas és eredményes képesítő vizsgát tett.

²⁶ Kommentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez - Szerkesztette: Polt Péter

²⁷ BH2021. 63.

²⁸ A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 5.§ (2) bekezdése: Közúton járművet az vezethet, aki a biztonságos vezetésre alkalmas állapotban van, a jármű vezetéséhez előírt engedéllyel rendelkezik.

Gépi meghajtású járművet közúton az vezethet, aki a jármű vezetésére jogszabályban meghatározott, érvényes engedéllyel vagy - jogszabályban meghatározott esetben - az engedély-nyilvántartásba bejegyzett érvényes járművezetési jogosultsággal rendelkezik, és a jármű vezetésétől nincs eltiltva.
[KRESZ 4. § (1) bek.] a)

A vezetői engedély különböző kategóriákba, alkategóriákba és kombinált kategóriákba sorolt járművek vezetésére jogosít.

Az Európai Unió irányelven alapuló közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet 2. számú melléklete tartalmazza a vezetői engedély kategóriákat.

A rendelet speciális szabályokat tartalmaz a kezdő, az ideiglenes és a nemzetközi vezetői engedélyekre.

Az Európai Unió országai 2013 óta egységes formátumú vezetői engedélyeket állítanak ki. Ezek a műanyagból készült, fényképpel ellátott és a hitelkártyákéval megegyező méretű jogosítványok biztonsági elemekkel ellátva.²⁹ Amennyiben viszont a vezető csak ideiglenes vezetői engedéllyel vagy igazolással rendelkezik, akkor a kiállító országtól eltérő államban közúti gépjárművet nem vezethet.³⁰

A régi típusú jogosítványok továbbra is használatban maradnak, de ezeket érvényességük meghosszabbításakor (vagy legkésőbb 2033-ban) új formátumú engedélyekre cserélik le.

Az EU-ban elismert vezetői engedély kategóriák a következők: AM, A1, A2, A, B, BE, B1, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D és DE.

Külföldi hatóság által kiállított és érvényes vezetői engedéllyel akkor lehet Magyarországon vezetni, ha az tartalmazza: az engedély jogosítottjának azonosítására alkalmas adatokat, a jogosított

²⁹ Az uniós jogforrás AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS a vezetői engedélyekről szóló 2006/126/EK IRÁNYELVE (2006. december 20.), valamint a Bizottság (EU) 2016/1945 határozata (2016. október 14.) a vezetőiengedély-kategóriák közötti egyenértékűségről (az értesítés a C(2016) 6517. számú dokumentummal történt) C/2016/6517

³⁰https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/driving-licence-and-insurance/index_hu.htm#shortcut-0

fényképét, az engedély kiállításának időpontját, az engedély számát, az egyes kategóriák érvényességi időpontját, a "permis de conduire"³¹ címfeliratot, az engedélyt kiadó ország nevét és/vagy államjelzését.

A külföldi hatóság által kiállított vezetői engedélyt megfelelőnek kell tekinteni, ha

- a) az az ország, amelyben a vezetői engedélyt kiadták csatlakozott az 1968. évi Bécsi Közúti Közlekedési Egyezményhez,³² vagy
- b) az engedélyt az Európai Gazdasági Térség valamely tagállamában adták ki³³,
- c) azt nemzetközi szerződés vagy nemzetközi kötelezettségvállalás alapján az ország területén tartózkodó, átvonuló külföldi fegyveres erő tagja részére a küldő államban adták ki,
- d) ahhoz hiteles magyar nyelvű fordítást csatoltak, és annak segítségével a járművezetési jogosultság tartalma megállapítható.

Amennyiben a külföldi vezetői engedély ezeknek a feltételeknek nem felel meg, úgy - nemzetközi szerződés eltérő rendelkezése hiányában - az országhatártól a szálláshelyig, illetve a szálláshelytől a kiléptető határátkelőhelyig jogosít vezetésre.³⁴

V. Mikroközlekedési eszközök

A fent már jelzett probléma, vagyis, hogy az elektromos meghajtással rendelkező kerékpárok, rollerek egyéb hasonló közlekedési eszközök vezetéséhez szükséges-e hatósági engedély, elsőként arra a kérdésre kell választ adni, hogy ezek az eszközök egyáltalán járműnek minősülnek-e, ha igen, akkor kell-e hozzájuk vezetői engedély.

³¹ vezetői engedély

³² Ausztria, Bahama Szigetek, Bahrein, Beloruszia, Belgium, Brazília, Bulgária, Csehország, Dél-Afrikai Köztársaság, Elefántcsontpart, Dánia, Észtország, Finnország, Franciaország, Fülöp Szigetek, Görögország, Guayana, Horvátország, Irán, Izrael, Jugoszlávia, Közép-Afrikai Köztársaság, Kuba, Kuvait, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Luxemburg, Magyarország, Macedónia, Marokkó, Moldova, Monaco, Niger, Norvégia, Németország, Olaszország, Orosz Föderáció, Pakisztán, Románia, San-Marino, Svájc, Seychelle-Szigetek, Svédország, Szenegál, Szlovákia, Szlovénia, Tadzsikisztán, Türkenisztán, Ukrajna, Uruguay, Zaire, Zimbabwe

³³ Ausztria, Belgium, Bulgária, Dánia, Finnország, Franciaország, Görögország, Hollandia, Írország, Luxemburg, Nagy-Britannia, Németország, Olaszország, Portugália, Románia, Spanyolország, Svédország, Magyarország, Szlovénia, Málta, Ciprus, Észtország, Lettország, Litvánia, Lengyelország, Csehország, Szlovákia

³⁴ igazgatási kormányrendelet 17.§

Vannak olyan védői érvelések, mely szerint az elektromos roller nem minősül járműnek, azon oknál fogva, hogy Magyarország EU tagállam, s így kötelezően alkalmazandó a 168/2013/EU rendelet, amely előírja, hogy csak az minősül járműnek, amelynek ülése van. A legtöbb rollernek nincs ülése, így ezen jogászok véleménye szerint az EU-s szabály miatt nem is minősül járműnek. A járművezetés ittás állapotban bűncselekménnyel kapcsolatban alakuló bírói gyakorlat ezzel szemben abba az irányba tart, hogy az elektromos rollert az elektromos kerékpárral egyenértékűnek tekintik, így ilyen eszközzel történő elkövetés esetén is alkalmazzák járművezetéstől eltiltás büntetést.

Jelenleg a KRESZ és a járműkategóriákat meghatározó igazgatási jogszabály alapján az alábbiak állapíthatók meg.

A KRESZ a segédmotoros kerékpár és a kerékpár járműkategóriákat az alábbi tulajdonságok mentén választja szét:

Segédmotoros kerékpár a külön jogszabályban L1e járműkategóriába sorolt kétkerekű, L2e járműkategóriába sorolt háromkerekű jármű, továbbá az L6e járműkategóriába sorolt quad és mopedautó.

Kerékpár pedig az olyan, legalább kétkerekű jármű, amelyet emberi erő hajt, és ezt legfeljebb 300 W teljesítményű motor segíti. A kerékpáron a kerékpárt nem hajtó személy is szállítható erre alkalmas ülésen. A kerékpáron utánfutó vontatására alkalmas berendezés helyezhető el.

A segédmotoros kerékpár meghatározásánál a KRESZ-ben utalt járműkategóriákat meghatározó külön jogszabály a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet, mely a közúti közlekedésre készült járművek típusjövahagyására vonatkozóan sorolja fel a jellemzőket.

A vezetői engedélyek kategóriáit meghatározó igazgatási rendelet [326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet] szintén tartalmaz meghatározást arra nézve, hogy a segédmotoros kerékpárok (robogók) vezetéséhez szükséges „AM” kategória milyen műszaki jellegzetességekkel bíró járművek vezetésére jogosít fel.

A szabálysértési tényállásban szereplő gépi meghajtású járművek közé tartozó segédmotoros kerékpár fent hivatkozott szabályai annyiban nincsenek összhangban, hogy a KöHÉM rendelet [5/1990. (IV. 12.)] a tervezési sebesség minimumát nem rögzíti, míg a vezetői engedély kategóriáit meghatározó Korm. rendelet 25 km/h sebességet meghaladó sebességben határozza meg. Utóbbiból következik, hogy azoknak a segédmotoros kerékpároknak a vezetéséhez, melyeknek legnagyobb tervezési sebessége 25km/h-nél kisebb vagy azzal megegyezik, nem szükséges vezetői engedély.

Az ismertetett jogszabályi háttér tükrében alapvetően három tényező határozza meg azt, hogy a robbanómotoros vagy elektromos meghajtású jármű segédmotoros kerékpárnak minősül-e. Ezek pedig a jármű kerekeinek száma, a jármű legnagyobb tervezési sebessége és a jármű hengerűrtartalma, illetve teljesítménye.

Tehát, ha egy jármű az alábbi tulajdonságokkal rendelkezik, akkor segédmotoros kerékpárnak minősül, ebben az esetben pedig a vezetéséhez hatósági engedély szükséges:

- a kétkerekű, legalább 25 és legfeljebb 45 km/h tervezési sebességű, legfeljebb 50 cm³ hengerűrtartalmú belső égésű motorral ellátott jármű [L1e kategória];
- a kétkerekű, legalább 25 és legfeljebb 45 km/h tervezési sebességű, legfeljebb 4 kW legnagyobb folyamatos névleges teljesítményű elektromos motorral ellátott jármű [L1e kategória];
- a háromkerekű, legalább 25 és legfeljebb 45 km/h tervezési sebességű, legfeljebb 50 cm³ hengerűrtartalmú külső gyújtású motorral ellátott jármű [L2e kategória];
- a háromkerekű, legalább 25 és legfeljebb 45 km/h tervezési sebességű, legfeljebb 4 kW legnagyobb hasznos teljesítményű egyéb belső égésű motorral ellátott jármű [L2e kategória];
- a háromkerekű, legalább 25 és legfeljebb 45 km/h tervezési sebességű, legfeljebb 4 kW folyamatosan leadott legnagyobb névleges teljesítményű elektromos motorral ellátott jármű [L1e kategória];
- a legfeljebb 425 kg terheletlen tömegű, legfeljebb 50 cm³ hengerűrtartalmú külső gyújtású motorral ellátott könnyű motorkerékpár (mopedautó, quad), [L6e kategória];

- a legfeljebb 425 kg terheletlen tömegű, legfeljebb 6 kW legnagyobb hasznos teljesítményű egyéb belső égésű motorral ellátott könnyű motorkerékpár (mopedautó, quad), [L6e kategória];
- az akkumulátor tömegén felül legfeljebb 425 kg terheletlen tömegű, legfeljebb 45 km/h tervezési sebességű, legfeljebb 6 kW folyamatosan leadott legnagyobb névleges teljesítményű elektromos motorral ellátott könnyű motorkerékpár (mopedautó, quad), [L6e kategória];

A kerékpárral és az elektromos meghajtással rendelkező kerékpárral történő közlekedés megkülönböztetése során a vezetői engedély szempontjából szintén a KRESZ fogalom-meghatározásából kell kiindulni.

A jogalkalmazói gyakorlat jelenleg a „segíti” szó értelmezésével dönti el, hogy mely járműkategóriába kerül ezen elkövetési eszközt.

Az előírásoknak jelenleg az olyan elektromos kerékpárfajta felel meg, melynél csak akkor működik az elektromos rásegítés, amikor pedálozik a vezető. A kerékpár nem rendelkezhet gázkarral, mint a motor, hanem egy szenzor „figyeli” a fordulatot vagy a nyomatékot, és ennek megfelelően segíti a haladást. Az elektromos „rásegítés” csak a vezető általi pedálozás esetén lép működésbe. A rásegítés max. 25 km/h sebességgel működhet, és pedálozás befejezése után azonnal meg kell szűnnie.³⁵

Ha az elektromos vagy robbanómotoros kerékpár motorjának a teljesítménye nagyobb, mint 300W, illetőleg amely eszközt emberi erővel történő hajtás nélkül, kizárólag csak motor hajtja, akkor a jármű már segédmotoros kerékpárnak minősül.

³⁵ ELEKTROMOS KERÉKPÁR, VAGY MÉGSEM? 2020. 04. 19., v - 11:41 Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Rendőr-főkapitányság - <https://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/baleset-megelozes/aktualis/elektromos-kerepar-vagymegsem>

Ennek megfelelően nem kerékpárnak, hanem segédmotoros kerékpárnak minősül minden olyan elektromos jármű (akár az elektromos roller is), amely

- motorjának a teljesítménye a 300 W-ot meghaladja (függetlenül attól, hogy elektromos „rásegítéssel”, vagy emberi erővel történő hajtás nélkül, kizárólag elektromos motorral működik);
- motorjának a teljesítménye 300 W alatti, emberi erővel történő hajtás nélkül, kizárólag elektromos motorral működik, és tervezési sebessége a 25 km/h-át meghaladja.

Az ilyen járművek közlekedése során a vezetéséhez vezetői engedély, felelősségbiztosítás, bukósisak szükséges, utas rajtuk nem szállítható. Emberi erővel történő hajtás esetén viszont nem kell a használatukhoz vezetői engedély.

Közlekedésbiztonsági szempontból is indokolható ez a látszólag kis különbség, hiszen amennyiben például valaki rosszul lesz egy ilyen járművön, nem mindegy, hogy az eszköz hajtás hiányában azonnal leáll, vagy tovább közlekedik, esetleg súlyosabb következményeket okozva.

Minden más, elektromos motorral ellátott jármű - jellemzően az elektromos roller, valamint az egykerekű elektromos jármű - kívül esik mind a kerékpár, mind a segédmotoros kerékpár fogalmi körén, nem járműnek, hanem sporteszköznek minősülnek.³⁶

A rendőrség szabálysértési gyakorlata is ezt az értelmezést követi. A bírósági joggyakorlatban viszont kevés megismerhető, nyilvánosság számára is hozzáférhető releváns döntés található, hiszen az eljárások tipikusan járásbírói szinten befejeződnek.

Álláspontom szerint a jövőben a jog- és közlekedésbiztonság érvényesítése érdekében mindenképp szükség lenne ezeknek a mikroközlekedési eszközöknek (elektromos kerékpár, elektromos roller, segway, hoverboard ... stb.) egyértelmű és praktikus felépített szabályozására, tekintve, hogy az urbanizáció, a fenntarthatósági szempontok, a klíma- és környezetvédelmi okok valamint az

³⁶ A 2021. november 25. napján megtartott Debreceni Büntető Kollégium véleménye és a Debreceni Járásbíróság Központi Szabálysértési Csoportjának álláspontja

energiahatékonyság és gazdaságosság felértékelődése mind abba az irányba mutatnak, hogy térnyerésük bizonyosan nem áll meg.

A kifejtettek alapján könnyen előfordulhat, hogy a helyszíni adatok alapján a szabálysértési hatóság képviselője nem tudja eldönteni, hogy az ellenőrzött eszköz milyen járműnek minősül, az pedig nem életszerű, hogy a közlekedési eszköz dokumentációja - ha egyáltalán van - ott lenne az elkövetőnél.

Ebben az esetben az eljárás során szükségessé válik igazságügyi műszaki szakértő kirendelése, a közlekedési hatóság megkeresése állásfoglalás kiadása iránt, vagy a szükséges adatokat tartalmazó dokumentáció beszerzése az elkövetőtől, esetleg a forgalmazótól, gyártótól. Kérdéses a rendőrök által az internetről letöltött típusleírások bizonyító ereje.

Amennyiben tehát ezek után eldönthető, hogy a közlekedési eszköz vezetői engedélyköteles gépjárműnek minősül, már könnyebb kérdés annak megítélése, hogy ki a vezetője, hiszen a közúti gépjárműveknél ez már tipikusan egy személy.

A hatályos szabályozás alapján közúti forgalom vonatkozásában vezetőnek minősül az a személy, aki az úton járművet vezet, vagy állatot hajt (vezet). A segédmotoros kerékpárt és a kerékpárt toló személy nem minősül vezetőnek. A gépkocsivezetés oktatása és az azt követő gyakorlati vizsga során vezetőnek az oktató minősül.³⁷

A tényállás következő eleme az elkövetési magatartás, mely egyrészt a vezetés: a jármű elindítása, mozgásba hozatala és a mozgó jármű irányítása, meghajtó gépezetének működtetése; másrészt a vezetés átengedése, vagyis annak lehetővé tétele, hogy más a járművet elindítsa, és mozgását irányítsa.

Irányadó lehet a bírói gyakorlatban az ittas járművezetés vétsége megállapításának feltételei között kifejtettek, azaz, hogy a vezetéshez szükséges, hogy az elkövető a mozgásban levő járművet irányítsa; önmagában a motornak vezetési szándékkal történő beindítása - a jármű helyzetváltoztatása nélkül - a vétség kísérletének megállapítására alkalmas. Viszont mivel az engedély nélküli vezetés kísérlete

³⁷ KRESZ Záró rendelkezések 1. számú függelék III. rész A közúti forgalommal kapcsolatos fogalmak a) pont

nem büntetendő (Szabs.tv.2.§ (3) bekezdés), így a szabálysértési felelősség megállapítása ilyen esetekben nem kerül sor. Az átengedés mint elkövetési magatartás értelmezésekor szintén használható a járművezetés tiltott átengedése bűncselekménynél kidolgozott elméleti és joggyakorlati megállapítások.

A szabálysértés tényállásszerű, ha az elkövetőnek egyáltalán nincs vezetői engedélye, vagy, ha van ugyan vezetői engedélye, de az nem a vezetett jármű kategóriájának megfelelő, továbbá, ha a vezetési joga szünetel.

A hatósági engedély hiánya ténykérdés. Irreleváns, hogy milyen okból nem rendelkezik az eljárás alá vont személy vezetői engedéllyel, így elköveti a szabálysértést ugyanúgy, az aki az elméleti vizsgát sikeresen teljesítette, de a gyakorlatit nem, vagy akinek egészségügyi alkalmassági okból nem adható vezetői engedély, mint aki soha nem is kívánt engedélyt szerezni.

A második elkövetési mód esetén az elkövető rendelkezik ugyan jármű vezetéséhez szükséges engedéllyel, azonban nem az általa vezetett járműre vonatkozó kategóriára, például ha valaki egy „AM” kategóriára érvényes segédmotoros kerékpár vezetői engedéllyel személyautót vezet, amelyhez „B” kategóriás jogosítvány lenne szükséges.

A harmadik elkövetési mód akkor fordulhat elő, ha az ellenőrző hatóság a vezetői engedélyt a helyszínen elveszi (326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet 32.§), vagy, ha a közlekedési igazgatási hatóság a szünetelést határozatával elrendelte. A járási hivatal a vezetési jogosultság szünetelésének elrendelésével akkor korlátozza a járművezetést, ha a járművezetőt egészségi, pályaalkalmassági vagy közlekedésbiztonsági szempontból alkalmatlannak minősítették, illetve ha a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. tv. 18. §-án alapuló az utánpépzési kötelezettségének teljesítését nem igazolta.

A megtett, vagy megtenni kívánt útvonal hossza, a forgalom sűrűsége, az elkövetési idő (napszak) a minősítés szempontjából közömbös, a büntetéskiszabásnál lehet jelentősége.

A második bekezdés szerinti elkövetési magatartás, ha valaki vasúti jármű, légi jármű, gépi meghajtású vízi jármű, úszó munkagép, illetve a közúti forgalomban gépi meghajtású jármű vezetését olyan személy részére átengedi.

Elkövető az a személy lehet, aki rendelkezésre jogosult a jármű felett, ez lehet a tulajdonos, üzemeltető, akit a KRESZ 4.§ (2) bekezdése is tilt e magatartástól, de olyan személy is aki aktuálisan - akár jogellenesen is - birtokában tartja a közlekedési eszközt. Ilyenkor természetesen mindketten - az átengedő és a vezető is - elkövetik a szabálysértést.

Az elkövetési hellyel kapcsolatban kiemelendő, hogy amennyiben a gépkocsival rendelkezni jogosult kifejezetten csak közforgalom elől elzárt magánútra vagy útnak nem minősülő területre engedte meg az engedélyhez között jármű vezetését, nem követi el a szabálysértést. Ha a vezető a közútra vagy közforgalom elől el nem zárt magánútra felhatalmazás hiányában kihajt, az átengedő felelőssége nem állapítható meg.

A jármű vezetésének átengedése mindig valamilyen reálcselekménnyel történik. Megvalósulhat kifejezett felszólítással, az átvevő kéréséhez való hozzájárulással, vagy akár azzal a concludens magatartással is, hogy az elkövető az indítókulcsot átadja.³⁸

Az átengedés annyi rendbelinek minősül, ahány személy részére vagy ahány engedélyköteles jármű vonatkozásában történik az átengedés.

Az engedély nélküli vezetés szabálysértésénél is felmerülnek elhatárolási vagy halmazati kérdések. Ezek közül a leggyakoribbak a következők.

VI. Van-e jelentősége annak, hogy miért nincs valakinek érvényes vezetői engedélye?

Amennyiben valaki úgy vezet, hogy van vezetői engedélye, de az a vezetéskor nincsen nála, akkor nem az engedély nélküli vezetés, hanem a közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése szabálysértést követi el, mely a KRESZ 4. § (3) bekezdésébe ütközik.

³⁸ Kúria Bfv.II.964/2017. számú ítélete

Ha viszont a vezető vezetési engedélye nem érvényes, mert az orvosi érvényessége lejárt egyes vélemények szerint a közúti közlekedési szabályok megsértése, mások szerint a közlekedési igazgatási szabályok megsértése szabálysértés valósul meg.³⁹

A közlekedési ügyészi szakfeladatok ellátásának jogalkalmazási kérdéseiről szóló 301/1987. Legf. Ü. körlevél 23. pontja azt írja, hogy engedély nélküli vezetés szabálysértés akkor valósul meg, ha a vezető az általa használt jármű kategóriájában egyáltalán nem rendelkezik vezetői engedéllyel, a vezetéstől eltiltás hatálya alatt áll, vagy akinek a vezetői engedélyét, vagy igazolványát jogerős határozattal visszavonták. Nem valósítja meg e szabálysértést annak a magatartása, aki vezetői engedéllyel rendelkezik, bár annak orvosi érvényessége lejárt.

Felhívnam a figyelmet arra, hogy amennyiben valakinek az orvosi érvényességi ideje lejárt, a vezetői engedély érvényességi ideje azonban nem, viszont egészségi okból alkalmatlanná válik a vezetésre, jogi helyzete az engedély nélküli vezetővel válik azonossá, a gyakorlat mégsem tesz különbséget a minősítést illetően.

Az említett 1987-es körlevél álláspontom szerint tehát teljesen téves logikán alapul, nem minősül kötelező érvényű jogforrásnak, mégis a mai napig meghatározza a rendőrség e körben folytatott gyakorlatát és ezen keresztül a tényleges jogalkalmazást.

Ha a járművezetést olyan személynek engedik át, aki ittas, bódult állapotban van, illetve a vezetésre egyéb okból alkalmatlan, akkor járművezetés tiltott átengedése bűncselekmény valósul meg (Btk. 238. §). Az elhatárolás szempontjából a ténylegesség irányadó, tehát amennyiben annak a személynek, akinek a vezetést átengedték, nincsen vezetői engedélye, de egyébként tud vezetni és alkalmas is arra, a szabálysértés tényállása valósul meg, míg, ha nincs vezetői engedélye és nem tud vezetni, és ténylegesen is alkalmatlan a vezetésre, akkor a bűncselekményi alakzat.

³⁹ <https://www.jogiforum.hu/cikk/2012/03/06/a-lejart-ervenyessegi-ideju-jarmuvezeto-i-engedellyel-valo-kozlekedes-jogi-megitelese/> Jogi Fórum/ dr. Bejcziné dr. Gulyás Cecília 2012.03.06 A lejárt érvényességi idejű járművezetői engedéllyel való közlekedés jogi megítélése

Kérdésként merült fel továbbá a joggyakorlat számára, hogy a járművezetés az eltiltás hatálya alatt bűncselekmény mellett megállapítható-e a Szabs. tv. 176.§ (1) bekezdés szerinti engedély nélküli vezetés szabálysértés, ha az elkövető nem rendelkezik vezetői engedéllyel, de az elkövetéskor egyszersmind járművezetéstől eltiltás hatálya alatt is áll. A jogszabályi rendelkezések szerint, akit a bíróság vagy a szabálysértési hatóság a járművezetéstől jogerősen eltiltott, a jogszabály értelmében nem szerezhethet vezetői engedélyt (326/2011. (XII.28.) Korm. rendelet 16.§ (1) bekezdés a) pont), továbbá a közlekedési igazgatási hatóság a vezetési jogosultság szünetelésének elrendelésével korlátozza a közúti közlekedésben járművezetőként vagy járművezető jelöltként történő részvételét annak, akit eltiltottak (36.§ (1) bekezdés b) pont). A 36.§ (3a) és (9) bekezdései értelmében, ha a járművezető részére járművezetésre jogosító okmány kiállításra került, úgy a vezetési jogosultság szünetelésének elrendelése esetén a közlekedési igazgatási hatóság annak visszavonását is elrendeli, a közlekedési igazgatási hatóság a vezetői engedély visszavonásáról, bevonásáról és a vezetési jogosultság szüneteléséről határozatot hoz, amelyben kötelezi az ügyfelet a vezetői engedély leadására, ha annak elvételére a 32. §-ban foglaltak ellenére a helyszínen nem került sor vagy a helyszíni elvétel kizárt. A határozat meghozatalával egyidejűleg a vezetői engedély visszavonásának, bevonásának, leadásának és a vezetési jogosultság szünetelésének tényét a közlekedési igazgatási hatóság nyilvántartásba veszi. A kormányrendelet 37.§ (1) bekezdése szerint, ha a járművezetéstől eltiltás csak meghatározott kategóriára vagy járműfajtára terjed ki, a közlekedési igazgatási hatóság a járművezetésre jogosító okmányt kérelemre kicseréli, és ennek során az eltiltással nem érintett kategóriára, járműfajtára érvényesített okmányt ad ki. Mindebből az következik, hogy a járművezetéstől eltiltott személy a jogszabály rendelkezéseinél fogva nem rendelkezhethet vezetői engedéllyel, így tehát a két tényállás találkozása a szabályozásból eredően szükségszerű. Emiatt a járművezetés az eltiltás hatálya alatt bűncselekmény és az engedély nélküli vezetés szabálysértés egymás mellett nem állapítható meg.⁴⁰

VII. Milyen büntetésre lehet számítani?

A Szabs. tv. alapján az engedély nélküli vezetés szabálysértés elkövetése esetén az eljárás alá vont személy közérdekű munkával, pénzbírsággal vagy elzárással sújtható, illetve amennyiben vele

⁴⁰ A Szolnoki Törvényszék Büntető Kollégiumának 2021. október 22-ei ülésére készült, a járművezetés az eltiltás hatálya alatt bűncselekmény kapcsán felmerült értelmezési problémákról készült előterjesztés megállapításai alapján

szemben büntetés kiszabása szükségtelen, vele szemben figyelmeztetés intézkedés alkalmazható. A pénzbírság maximális összege háromszázezer forintig, a közérdekű munka legmagasabb mértéke száznyolcvan óráig, az elzárás pedig hatvan napig terjedhet.

Ezen túl eltiltható a járművezetéstől, aki a szabálysértést engedélyhez kötött járművezetés szabályainak megszegésével követte el. Az intézkedés alkalmazása mérlegelésen alapszik.

Az eltiltás legrövidebb tartama egy hónapig, leghosszabb tartama egy évig terjedhet és járműkategóriára és járműfajtára is vonatkozhat. Hatálya a szabálysértési határozat jogerőre emelkedésével kezdődik és tartamába be kell számítani azt az időt, amelynek tartamára az eljárás alá vont személy vezetői engedélyét - a járművezetéstől eltiltás intézkedést megelőzően - a szabálysértéssel összefüggésben a helyszínen elvették, vagy azt a hatóságnál leadta.

Külön szabályok hiányában célszerű a BK 38. számú vélemény megállapításainak átvétele ezen intézkedési nem alkalmazásának használatakor. Így például a szabálysértési gyakorlat a (2) bekezdés szerinti megvalósulás esetén, tekintve, hogy nem vezetőről van szó, nem alkalmazza az eltiltást, de persze ellentétes döntésre is találhatunk példát. Az elkövetők részére jellemző, hogy az eltiltás jelenti az „igazi” büntetést, hiszen így ismételt vezetés esetén a járművezetés az eltiltás alatt bűncselekmény elkövetését követi el, mely már jelentősebb visszatartó erővel bír. Továbbá amennyiben az eltiltás a hat hónapot meghaladja, akkor az utánpótlási kötelezettség teljesítése nélkül nem kaphatja vissza a vezetői engedélyét.

Az eltiltás végrehajtása érdekében a bíróság a jogerős ügydöntő határozatot az illetékes járási (kerületi) hivatalnak megküldi.

Mint arról már az előzményekben is szó volt, korábban a szankció egységes és előre meghatározott volt, majd a 2021. május 14. napját követő elkövetések esetén lehetőség nyílt a súlyosabb - de akár enyhébb - büntetések kiszabására is. Azzal, hogy a jogalkotó bírósági hatáskörbe emelte a szabálysértést, lehetőséget teremtett az elkövetés körülményeinek figyelembevételére és így az egyéni elbírálásra.

Érzékelhető a szabálysértési hatóság részéről egyfajta „várákozás”, mely szerint a büntetéskiszabás során a korábbi fix bírság összege legyen az „alap”.

A törvénymódosítás jogalkotói indokolása, a szabálysértésnek a kódexben elfoglalt helye nyilván ad egyfajta kiindulási pontot a büntetéskiszabás során. Az engedély nélküli vezetés szabálysértés a jogalkotói szándék szerint valóban azért került bírósági hatáskörbe, mert a korábbinál szigorúbb szankciók alkalmazását is lehetővé akarta tenni, de a szankcióról a bíróság minden ügyben egyedileg mérlegelve dönt.

A büntetés kiszabása során a Szabálysértési törvény előírása alapján értékelendő az elkövető fiatalkora, tekintve, hogy a fiatalkorúval szemben a szabálysértési eljárást az életkori sajátosságainak figyelembevételével és úgy kell lefolytatni, hogy elősegítse a fiatalkorúnak a törvények iránti tiszteletét. A fiatalkorúval szemben alkalmazott büntetés vagy intézkedés célja elsősorban az, hogy a fiatalkorú helyes irányba fejlődjék és a társadalom hasznos tagjává válják.⁴¹

Az olyan általánosan érvényes enyhítő körülményeken kívül, mint az eljárás alá vont személynek a hatóságokkal történő együttműködése, megbánó magatartása, személyi és vagyoni körülményei, egészségi állapota.. stb. kifejezetten az engedély nélküli vezetéssel kapcsolatban felmerülő büntetéskiszabási tényezők lehetnek az elkövető közlekedési előélete, ekörben különös súllyal az ugyanilyen vagy hasonló szabálysértés miatt történt felelősségre vonás, a korábban már említett megtett, vagy megtenni kívánt útvonal hossza, a forgalom sűrűsége, az elkövetési idő (napszak) vagy a szabálysértés indítóoka. Utóbbi esetre példa lehet, amikor az eljárás alá vont személy végszükség közeli helyzetben kényszerül autóvezetésre, azonban a végszükség feltételei nem állnak fenn, mert egyéb módon (tipikusan mentő hívásával) is elérhető lett volna az eredmény.

Mindenképpen súlyosító körülmény a hasonló szabálysértések elszaporodottsága, melyet a bíróságok rendre értékelnek is.

⁴¹ Szabs.tv. 134. § (1) bekezdés

Az elkövetés és a felelősség elismerése általában szerepel az enyhítő körülmények felsorolása között. Mivel a szabálysértés tipikus felderítési módja a helyszíni ellenőrzés, így a tettenérésre tekintettel e körülménynek kisebb súlya van.

Nem lehet viszont súlyosító körülményként értékelni a ne bis in idem elve miatt az ittas elkövetést, hiszen az a járművezetés ittas állapotban bűncselekményt valósít meg, amely miatt tipikusan büntetőeljárás indul és külön szankcióval büntetendő.

Az eljárás alá vont személyek a vezető engedély vagy kategória hiányát és így az engedély nélküli vezetés szabálysértés megvalósítását általában elismerik, tekintettel arra, hogy az ténykérdés, vitatni elég nehezen is lehetne. Az elkövetés méltányolható indítókra melyre időről-időre hivatkoznak az elkövetők (általában valamilyen sürgős egészségügyi ellátást kívántak volna sürgősen igénybe venni). A leggyakoribb hivatkozási ok ami előfordul, hogy abban a hiszemben vezették a járművet, hogy az eltiltás már lejárt. Szomorú, de gyakori eset, amikor a fiatalok vezeti a gépkocsit, abban a hiszemben, hogy ő biztosan csak figyelmeztetést kap.

Gyakorlati példák, halmazat, kétszeres értékelés tilalma

A járművezetés ittas állapotban vétségével kapcsolatban merült fel a Kúria előtt a kétszeres értékelés kérdése.⁴² E döntésében fejtette ki a Kúria az engedély nélküli vezetés szabálysértés mellett, azzal egyidejűleg megvalósított más bűncselekmény jogi értékelése és eljárásjogi következményeinek alkalmazása során figyelembe veendő szempontokat.

Az irányadó tényállás szerint a terhelt 2019. február 19. napján 15 óra 15 perc körüli időben ittas állapotban és vezetői engedély nélkül vezette a Malaguti Warrior 50 F10 típusú segédmotor-kerékpárját, amikor rendőri intézkedés alá vonták. Emiatt a Budaörsi Rendőrkapitányság mint szabálysértési hatóság határozatával⁴³ engedély nélküli vezetés szabálysértés és közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése szabálysértés miatt pénzbírsággal sújtotta és 12 hónapra minden közúti jármű vezetésétől eltiltotta. Továbbá a Pesti Központi Kerületi Bíróság végzésével⁴⁴

⁴² a Kúria 2021. december 2. napján megtartott tanácsülésen hozott Bfv.III.222/2021/12. számú végzése

⁴³ Budaörsi Rendőrkapitányság 2019. március 28-án meghozott 13801/324-1/2019. szabs. számú határozat

⁴⁴ Pesti Központi Kerületi Bíróság 2019. június 4-én meghozott 4.Sze.8480/2019/2. számú végzése

járművezetés az eltiltás hatálya alatt szabálysértés miatt pénzbírsággal sújtotta, mert 2018. február 25. napján ittasan és járművezetéstől eltiltás hatálya alatt vezetett. A Budapesti XVIII. és XIX. Kerületi Bíróság büntetővégzésével⁴⁵ a terhelttel szemben 2 rendbeli járművezetés ittás állapotban vétsége miatt közérdekű munka büntetést, valamint közúti járművezetéstől eltiltást szabott ki. A terhelt a felülvizsgálati indítványát terjesztett elő, arra hivatkozva, hogy ugyanazon cselekményét szabálysértési és büntetőeljárás keretében is elbírálták, melyhez csatlakozott a védője, aki a Be. 4. § (3) bekezdésére hivatkozva a terhelt cselekményének kétszeres értékelését sérelmezte.

A Legfőbb Ügyészség átiratában⁴⁶ a felülvizsgálati indítványt törvényben kizártnak tartotta, mivel a „ne bis in idem” elvének megsértése a felülvizsgálati okok között nem szerepel, ezért indítványozta a felülvizsgálati indítványok elutasítását.

A Kúria azt állapította meg, hogy a terhelt és a védő a 2018. február 25-én, illetve 2019. február 19-én elkövetett cselekmények tárgyában indult büntetőügyben hozott határozatot sérelmezi; és azt, hogy a büntetővégzésben annak ellenére mondta ki a bíróság a terhelt felelősségét, hogy azt a szabálysértési hatóságok ugyanazon cselekmények miatt már korábban megállapították.

Kétségtelen, hogy a büntetővégzés 1.) tényállási pontjában leírt cselekmény elkövetési helye és ideje a Budaörsi Rendőrkapitányság határozatában leírt cselekményével megegyezik. Kétségtelen az is, hogy a 2.) tényállási pontjában leírt cselekmény elkövetési helye és ideje a Pesti Központi Kerületi Bíróság a végzésében írt cselekményével azonos. Ez azonban nem jelenti azt, hogy a büntetővégzésben és a szabálysértési határozatokban a felelősség alapját képező magatartások is egyezők lennének, és ezáltal kétszeres értékelést jelentenének.

A terhelt 2019. február 19-i cselekményét, miszerint egy segédmotorkerékpárt vezetői engedély és kötelező felelősségbiztosítási fedezet nélkül vezetett, illetve a 2018. február 25-én megvalósított cselekményét, amely során egy személygépjárművel a járművezetéstől eltiltás hatálya alatt vett részt a közúti közlekedésben, a jogalkotó - az elkövetéskor és az elbíráláskor hatályos Szabs. tv.-ben - szabálysértésként rendelte büntetni.

⁴⁵ Budapesti XVIII. és XIX. Kerületi Bíróság a 2019. december 12. napján kelt és 2020. szeptember 17-én jogerőre emelkedett 4.B.XVIII.1498/2019/3. számú büntetővégzése

⁴⁶ Legfőbb Ügyészség BF.335/2021/3. számú átirata

Ehhez képest a terheltnek ezekkel a szabálysértésekkel egyező időpontokban megvalósított magatartását, miszerint a bűncselekményi értékhatárt meghaladó véralkohol-koncentráció előidézésére alkalmas alkohollal a szerveztében (ittas állapotban) vezetett, a jogalkotó a Btk.-ban bűncselekményként rendeli büntetni.

Az ügyben tehát arról volt szó, hogy a Budaörsi Rendőrkapitányság a terhelt által 2019. február 19-én elkövetett szabálysértések, illetve a Pesti Központi Kerületi Bíróság a 2018. február 25-én elkövetett szabálysértés miatt a hatáskörének megfelelően járt el és hozott határozatot. Ehhez képest (a szabálysértési ügyektől függetlenül és azoktól elkülönülve) a Budapesti XVIII. és XIX. Kerületi Bíróság a szabálysértésekkel azonos időben megvalósuló bűncselekmények (járművezetés ittas állapotban) miatt a hatáskörének megfelelően járt el és hozott határozatot.

A kifejtettek alapján a Kúria a terhelt és védője által benyújtott felülvizsgálati indítványoknak nem adott helyet, és a járásbíróság támadott büntetővégzését hatályában fenntartotta.

VIII. Pontok

Az engedélyköteles közúti gépjárművekkel történt elkövetésnek a szabálysértési felelősség megállapításán túl egyéb jogkövetkezményei is vannak.

A szabálysértése - mint a közúti közlekedés biztonságát fokozottan veszélyeztető szabálysértés - 2001. január 1-jétől a pontrendszer hatálya alá tartozó szabálysértések közé tartozik. Az elkövetési magatartások közül „a közúti forgalomban gépi meghajtású jármű vezetése más kategóriába tartozó engedéllyel, illetve a jármű vezetésének átengedése engedéllyel nem rendelkező részére” jelent 5 előéleti pontot az elkövető részére⁴⁷, mivel csak vezetői engedéllyel rendelkező személy kaphat előéleti pontot.⁴⁸

⁴⁷ a közúti közlekedési előéleti pontrendszerrel szóló 2000. évi CXXVIII. törvény végrehajtásáról rendelkező 236/2000. (XII. 23.) Korm. rendelet

⁴⁸ Az előéleti pontokat a Belügyminisztérium Nyilvántartások Vezetéséért Felelős Helyettes Államtitkárság tartja számon.

A bírósági határozattal elbírált cselekményhez rendelt pontok számáról az elkövetőt a Nyilvántartó tájékoztatja. Ha a bíróság járművezetéstől eltiltást, meghatározott járműkategória, alkategória, kombinált kategória vezetésétől való eltiltást alkalmazott, akkor viszont pontot nem lehet megállapítani.

Polgári jogi jogkövetkezményként a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás körében megemlíthető még továbbá, hogy amennyiben az engedély nélkül vezető személy balesetet okoz a közlekedése során, a biztosító, a Nemzeti Iroda, valamint előlegezés esetén a Kártalanítási Számla kezelője az általa kifizetett kártérítési összeg megtérítését követelheti a vezetőtől, ha a gépjármű vezetésére jogosító engedéllyel nem rendelkezett, illetve bármely biztosítottól, ha a gépjármű vezetését ilyen személynek adta át, kivéve, ha bizonyítja, hogy a gépjárművet engedéllyel vezető esetében a gépjárművezetői engedély meglétét alapos okból feltételezte.⁴⁹

Ugyanakkor a gépjármű tulajdonosa, üzemeltetője akkor is köthet biztosítási szerződést a közúti gépjárműre, ha vezetői engedéllyel nem rendelkezik, egyrészt mivel a kár bekövetkezéséhez nem kell feltétlenül vezetni a gépkocsit, másrészt előfordul, hogy például a házastárs vagy vállalkozás esetén az egyik alkalmazott (hivatásos gépjárművezető) használja az autót.

IX. Zárszó

Látható, hogy meglehetősen szerteágazó problémáról van szó annak ellenére, hogy maga az engedély nélküli vezetés szabálysértése egy paragrafusból, illetve két tényállásból áll. Napjainkban is tart a szabályozás keretét kitöltő jogszabályok cizellálása és még számos elvarratlan szál, kidolgozatlan kérdés vár megoldásra. A technika fejlődésével - önvezető autók, közvetlenül internetre kapcsolódó gépjárművek, illetve vezetéstechnikai rendszerek - pedig nyilvánvalóan csak tovább bonyolódik a helyzet és még kifinomultabb, ugyanakkor sokkal gyakorlatiasabb szabályozást igényel a különböző járművekre érvényes vezetői engedélyek megszerzése, illetve az engedély hiányában történő vezetés megítélése.

⁴⁹ a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. törvény 34. § (1) d) pontja

Vonatkozó jogszabályok jegyzéke:

- a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. számú törvény
- a közbiztonság erősítése érdekében egyes rendészeti igazgatási törvények módosításáról szóló 2021. évi XXXI. törvény
- az egyes közlekedési szabálysértések miatt alkalmazandó szabálysértési pénzbírság, illetve helyszíni bírság kötelező mértékéről, valamint a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvénnyel összefüggő egyes kormányrendeletek módosításáról rendelkező 63/2012. (IV. 2.) Korm. rendelet
- a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkaköröket betöltő munkavállalókkal szemben támasztott egészségügyi követelményekről és az egészségügyi vizsgálat rendjéről szóló 203/2009. (IX. 18.) Korm. rendelet
- a hagyományos vasúti rendszerek kölcsönös átjárhatóságáról szóló 103/2003. (XII. 27.) GKM rendelet
- a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény
- a vasúti járművezetői engedélyről és a vasúti járművezetői tanúsítványról szóló 22/2010. (XII. 20.) NFM rendelet
- a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók szakmai képzésének és vizsgáztatásának, a vasúti vizsgaközpont és képzőszervezetek működésének, a képzési engedély kiadásának, továbbá a vasúti járművezetői gyakorlat szabályairól szóló 19/2011. (V. 10.) NFM rendelet
- a vasúti közlekedési hatóság által kiszabható bírság mértékéről és megfizetésének részletes szabályairól szóló 277/2014. (XI. 14.) Korm. rendelet
- a légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény
- A légi jármű és a repülőeszköz személyzet, valamint a repülésüzemi tiszt képzéséről, vizsgáztatásáról, engedélyeiről és a képzésükben részt vevő képző szervezetek engedélyezéséről szóló 53/2016. (XII. 16.) NFM rendelet
- vízi közlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény
- a vízi közlekedés rendjéről szóló 57/2011. (XI. 22.) NFM rendelet

- a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról, a 2009/100/EK irányelv módosításáról és a 2006/87/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2016/1629 IRÁNYELVE
- A TANÁCS 1996. július 23-i 96/50/EK IRÁNYELVE a Közösségen belüli belvízi árufuvarozásra és személyszállításra vonatkozó nemzeti hajóvezetői bizonyítvány megszerzési feltételeinek összehangolásáról
- a hajózási képezésekről szóló 15/2001. (IV. 27.) KöViM rendelet
- a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény
- a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény végrehajtásáról rendelkező 30/1988. (IV. 21.) MT rendelet
- a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ)
- a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet
- A közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet
- a közúti közlekedési előéleti pontrendszerről szóló 2000. évi CXXVIII. törvény végrehajtásáról rendelkező 236/2000. (XII. 23.) Korm. rendelet
- a közúti közlekedési előéleti pontrendszerről szóló 2000. évi CXXVIII. törvény
- a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. törvény

Felhasznált irodalom:

- Belovics Ervin - Molnár Gábor Miklós - Sinku Pál: Büntetőjog II. Különös Rész Hatodik, hatályosított kiadás
- Fülöp Ágnes - Fülöp Natasa - Major Róbert: A KRESZ értelmezése a joggyakorlatban - Harmadik, hatályosított, bővített kiadás
- Hollán Miklós - Nagy Judit: A szabálysértési jog tankönyve
- Cserép Attila - Fábíán Adrián - Rózsás Eszter: Nagykommentár a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvényhez