

# JOGI FÓRUM PUBLIKÁCIÓ

# **A közlekedési szabályszegések szankciórendszere**

Szerző:

**dr. Kovács György**

Kecskemét, 2023. május 22.

## I. Bevezetés

A közlekedési szabályszegések és az azokkal kapcsolatos joghátrányok szerteágazóak és általánosságban elmondható, hogy értelmezésük az átlagember, de sok esetben a jogvégzett személyek számára sem egyszerű feladat. A jelen munkám mindezen problémák bemutatására, esetleges megoldására, továbbá ezen jogterület könnyebb megértésre tesz kísérletet. Értekezésem gerincét a szabálysértési jog, a közlekedés vonatkozásában elsősorban a kisebb súlyú közlekedési szabályszegések, illetve főként a szabálysértések során alkalmazott joghátrányok alkotják. Munkám ezen belül főként a közlekedési szabálysértések, illetve a közlekedés körében felmerülő közigazgatási szabályszegések szankcióira fókuszál, lehetőség szerint minél több kitekintéssel a gyakorlatban felmerülő kérdésekre, problémákra.

Az értekezésben így egyebek mellett a szabálysértési jog kialakulásának rövid magyarországi történetének vázlatát, a jelenleg is hatályos szabálysértési törvény néhány általános rendelkezése és a közlekedési ügyek tükrében a szabálysértési törvény által alkalmazott büntetések és intézkedések kaptak helyet.

Az intézkedések közül a járművezetéstől eltiltás a leghangsúlyosabb, így ennek kapcsán több gyakorlati nehézség és azok lehetséges megoldásai kerülnek bemutatásra. Értekezésemben külön szerepet kapnak az ügynevezett kifogásos eljárások, mivel ezen a területen érezhetően sok a bizonytalanság, amely tetten érhető a jogorvoslat köréhez vagy a bizonyítékok beszerzéséhez és mérlegeléséhez fűződő jogértelmezési problémákban.

A munkámban ezt követően a közlekedési szabályszegések vonatkozásában a teljes képzőanyag végett a közigazgatási bírságolás és a közúti közlekedési előéleti pontrendszer alkalmazásának lényege is szerepet kap.

Összességében elmondható, hogy a közlekedési szabályszegések szankciórendszere kapcsán a dolgozatomban célját a szabálysértési törvény joghátrányainak bemutatása képezi a közlekedési ügyek vonatkozásában.

## II. A kvázi trichotom rendszer és a szabálysértési jog kialakulásának magyarországi állomásai

Ennek kapcsán elengedhetetlen egy rövid történeti és rendszertani áttekintéssel kezdeni, hogy láthatóvá váljon az a korántsem egyszerű struktúra, amellyel a járművezetőknek bizonyos mértékben tisztában kellene lenniük.

Magyarországon a Csemegi-kódexet megelőzően a mezei rendőrségről szóló 1840. évi IX. törvénycikk volt az első, amely a társadalomra enyhébb fokban veszélyes cselekményeket tartalmazta. Ezeket a cselekményeket hol áthágásnak, hol kihágásnak nevezték, a hivatkozott jogszabály pedig a különböző elkövetési magatartásokhoz már szankciókat párosított, pénzbeli és szabadságelvonással járó következményeket egyaránt. A már említett, a magyar büntetőtörvénykönyv a büntettekről és vétségekről szóló 1878. évi V. törvénycikkben, azaz más néven a Csemegi-kódexben a trichotom rendszer jelent meg, azaz hazánkban inentől kezdve beszélhetünk ténylegesen a jogszabályban is kimondott büntetési és vétségi alakzatokról, további kiegészítésként pedig a kihágásokról. Ez utóbbi a magyar büntető törvénykönyv a kihágásokról szóló 1879. évi XL. törvénycikk (továbbiakban: Kbt.), amely ugyan ténylegesen nem tartozott az 1878. évi V. törvénycikkhez, strukturálisan azonban szoros, elválaszthatatlan egységet képzett a Csemegi-kódexszel.

A Kbt. 1. §-a szerint kihágást képez azon cselekmény, amelyet törvény, miniszteri rendelet, a törvényhatóság, vagy törvényhatósági joggal fel nem ruházott szabad királyi város, vagy rendezett tanáccsal bíró város által kiadott szabályrendelet kihágásnak nyilvánít. A Kbt. egyébiránt csak a társadalomra legveszélyesebbnek tartott cselekményeket rendelte büntetni, de látható, hogy az 1. §-ban írtak szerint mindez tulajdonképpen azt jelentette, hogy (szabály)rendeleti úton a törvény mellett más jogalkotó is jogellenessé nyilváníthatott kisebb súlyú kihágásokat. Megjegyzésre érdemes, hogy a Kbt.-ban a tettességi, részességi alakzatok is megjelentek, hiszen a szándékosságot, részességet, és a gondatlan elkövetést is büntetni rendelte, a kísérletet viszont nem pönalizálta. A jogszabályban szereplő szankciók a pénzbüntetés és az elzárás voltak azzal, hogy visszaesés, illetve bizonyos tényállások esetében a járvány ideje alatti elkövetés magasabb tételszámok alkalmazását tette kötelezővé.

A jogirodalomban egyébként a jogszabály kapcsán általánosan a közigazgatási büntetőjog kifejezést alkalmazták, még azzal együtt is, hogy az igazgatási jogsértések nagy része tulajdonképpen nem szerepelt a törvényben. Mindez természetesen folyamatosan foglalkoztatta a jogász társadalmat is, így például ennek kapcsán Angyal Pál a következő kérdést tette fel:

„Van-e létalapja egy – a büntetőjogi jogellenességről rendelkező – u. n. igazságügyi büntetőjoggal (Justizstrafrecht) szemben kiépítendő közigazgatási büntetőjognak (Verwaltungsstrafrecht), mely a közigazgatási jogellenességek tárgyában irányadó anyagi jogi és eljárásjogi szabályokat ölelné fel?”<sup>1</sup>

A második világháborút követően született meg a büntetőtörvénykönyv általános részéről szóló 1950. évi II. törvény, amely dichotomikus rendszert, azaz a büntett és kihágás kategóriáját alkalmazta. Magyarország helyzetéből is adódóan a szovjet mintát követte, ezért a rendőrségi kihágási bíráskodás megszüntetése és a kihágási eljárásra vonatkozó egyes rendelkezések módosításáról szóló 1953. évi 16. törvényerejű rendelettel bevezették a szabálysértést mint jogellenességi formát.

Ezt követően az 1955. évben a 17. törvényerejű rendelettel a kihágási bíráskodás is megszűnt, a kihágási tényállások egy részét büntetté, más részüket szabálysértéssé minősítették át. A szabálysértések ily módon történő újradefiniálásával a jogpolitikai szándék az volt, hogy ez a jogterület váljon az általános államigazgatási szankciótípussá, mindez azt is jelentette, hogy a szabálysértés büntetőjogi alapjaitól igyekeztek a lehető legnagyobb mértékben eltávolodni. Ezt természetesen csak akkor lehetett volna keresztülvinni, ha az összes létező bírságfajtát a szabálysértések közé illesztik be, és ezeket egy törvényben, illetve a hozzá tartozó kormányrendeletben szabályozzák, erre tett kísérletet a szabálysértésekről szóló 1968. évi I. törvény és az egyes szabálysértésekről szóló 17/1968. (IV. 14.) Korm. rendelet. Az új szabálysértési törvényben a tényállások két csoportja volt megtalálható. Az egyik csoport az úgynevezett bagatell bűncselekmények, amelyek megtartották büntetőjogi gyökereiket annyiban, hogy ezek párhuzamai a büntetőjogban is megvoltak. A másik csoportot az igazgatásellenes tényállások jelentették, amelyekre adott válasz következképpen közigazgatási joghátránynak számított. A törvényhez

---

<sup>1</sup> (Angyal Pál, A közigazgatás ellenesség büntetőjogi értékelése (Értekezések a Filozófiai és Társadalmi Tudományok Köréből, 3/12., 1931., 3-4. oldal)

tartozó 17/1968. (IV. 14.) Korm. rendelet tartalmazta a szabálysértési tényállások, így a közlekedési szabálysértések jelentős részét.

A jogszabály hatályba lépésekor büntetésként a pénzbírságot és az elzárást, intézkedésként a figyelmeztetést, az elkobzást és a határozat nyilvános közzétételét tartalmazta. Az elzárást hét, kiemeltnek tekintett tényállás esetében lehetett alkalmazni, ilyen volt például az üzletszerű kéjelgés, a garázdaság vagy verekedés, azonban ezt a büntetési nemet 1990. március 15. napjával hatályon kívül helyezték, így ezt követően büntetésként csak pénzbírság volt kiszabható. Az intézkedések közül mai szemmel nézve furcsának tűnhet a határozat nyilvános közzététele, ez tulajdonképpen egy kisebb közösségben, munkahelyen vagy lakóközösségben történő megbélyegzés kilátásba helyezésével próbálta eltántorítani a cselekmények elkövetésétől a lehetséges elkövetőket, a hivatalos szövegezés szerint ugyanis ettől „fokozott nevelő és visszatartó hatás”<sup>2</sup> volt várható. A pénzbírság kiszabására tárgyaláson kívül és tárgyaláson is volt lehetőség, tárgyaláson kívül akkor, ha a tényállás tisztázott, és a nevelő hatás így is elérhető. A törvény nem biztosította a bírósági felülvizsgálat lehetőségét a szabálysértési határozatok tekintetében, azzal szemben a felettes, másodfokú államigazgatási szervhez nyújthattak be fellebbezést. A jogszabályban garanciális biztosítékként volt jelen az ügyészi törvényességi felügyeleti jogkör, ennek keretében az ügyész óvással, felszólalással vagy figyelmeztetéssel élhetett.

A rendszerváltozást követően Magyarország csatlakozott az Emberi Jogok Európai Egyezményéhez, ez a tény, illetve ezen belül főként a fair eljáráshoz való jog, az, hogy egyes kérdésekben független és pártatlan bíróság döntsön, szükségessé tette a korábbi szabályozás felülvizsgálatát. Ennek kapcsán a 63/1997. (XII. 12.) AB határozat megállapította, hogy az Országgyűlés elmulasztotta a szabálysértési jognak a megfelelő újraszabályozására vonatkozó jogalkotói feladatát, mivel ugyan a fenti egyezményhez hazánk csatlakozott, azonban azzal a fenntartással, hogy a szabálysértési ügyekben a bírói utat nem tudja biztosítani, illetve bizonyos rendelkezések alkotmányellenességét is kimondta.

Az Alkotmánybíróság a fenti határozatában felhívta az Országgyűlést, hogy a szükséges törvényalkotást legkésőbb 1998. december 31-ig végezze el. Ezt követően született meg a

---

<sup>2</sup> a szabálysértésekről szóló 1968. évi I. törvény II. fejezet, A büntetések és intézkedések nemei 22. §

szabálysértésekről szóló 1999. évi LXIX. törvény, és a törvény felhatalmazása alapján az egyes szabálysértésekről szóló 218/1999. (XII.28.) Kormányrendelet, amely a különös részi, így többek között a közlekedési szabálysértési tényállásokat foglalta magában.

A jogszabályban az európai normákhoz való igazodás és a szabálysértések egységessége miatt megmaradt a közigazgatási hatóságok döntési jogköre, de garanciális szabályként megjelent a bírósági felülvizsgálat lehetősége. Ennek alapján a szabálysértési hatóság által hozott határozattal szemben nyolc napon belül halasztó hatályú kifogással lehetett élni. Amennyiben a szabálysértési hatóság a határozatot saját hatáskörben nem vonta vissza vagy módosította, az iratokat a helyi bírósághoz tette át, ezzel a szabályozással a törvény a fentebb hivatkozott egyezményben megfogalmazott „tisztesítéses” eljárás megalkotásának követelményét is teljesítette. A törvény büntetésként az elzárást és a pénzbírságot, intézkedésként pedig a járművezetéstől eltiltást, elkobzást, kiutasítást és figyelmeztetést tartalmazta. Lényegi változás volt, hogy az elzárással sújtható szabálysértések tekintetében első fokon a helyi bíróságok jártak el. Az eljárásra a jelenleg hatályossal tulajdonképpen megegyező szabályok vonatkoztak abban a tekintetben, hogy azt tisztázott tényállás esetében a hatóság tárgyalás nélkül, egyéb esetben tárgyaláson bírálta el. A törvény az ügyészi törvényességi felügyeleti jogkört is fenntartotta, ennek keretében az ügyész óvást emelhetett a szabálysértési hatóság által hozott törvénytörő rendelkezések tekintetében.

Megjegyzést érdemel, hogy a közérdekű munka nem külön büntetésként, hanem a pénzbírság meg nem fizetése, a közvetlen letiltás és az adók módjára történő behajtás sikertelensége esetén az elkövető hozzájárulásával volt csupán alkalmazható. A szabályozás jellegéből az állapítható meg, hogy a közigazgatási jog (az eljáró szervek) és a büntetőjogi alapok (a bírósági eljárás és a büntetőjogi alapelvek) egymás mellett találhatóak meg a törvényben.

Néhány mondattal érdemes kitérni a közlekedés körében az objektív alapú felelősséghez kapcsolódó közigazgatási bírságok magyarországi megjelenésére.

A közlekedés körében megjelenő, a rendőrség által kiszabható közigazgatási bírságok első lépésének a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (továbbiakban: Kkt.) felhatalmazása alapján megalkotott, 2007. május 1. napján hatályba lépett, a közúti áru fuvarozáshoz és személyszállításhoz

kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről szóló 57/2007. (III. 31.) Kormányrendelet tekinthető, amely az abban foglalt rendelkezések (például fuvarlevél, menetlevél, utaslista hiánya) megszegése esetén meghatározott összegű bírságokat rendelt kiszabni. A jogszabályt egyébként a ma is hatályos, a közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságotól összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. (VII. 29.) kormányrendelet (továbbiakban: Kászbír.) helyezte hatályon kívül.

Az uniós tagállamok közötti viszonylatban rossz baleseti statisztika, a közúti balesetben elhunytak magas száma miatt 2007. év végén hazánkban a közlekedésbiztonság javítása végett intézkedéscsomagot fogadtak el. Ennek egyik legfőbb elemeként a járművezetők szabályszegő magatartásainak visszaszorítása érdekében a Kkt. 2008. május 1. napjától vezette be az objektív alapú felelősséghez kapcsolódó közigazgatási bírságot, oly módon, hogy bizonyos elkövetési magatartások tekintetében közigazgatási bírság kiszabását tette kötelezővé. Az új bírságfajta lényege az volt, hogy járművel elkövetett közlekedési szabályszegés esetén az üzemeltető, illetve a járművet használatra átvevő személy felelősségét a szűk körben meghatározott kimentési okok hiányában meg lehessen állapítani anélkül, hogy a hatóságnak a tényleges elkövető személyét, vétkességét vizsgálnia kellene.

Szintén a Kkt. felhatalmazása alapján született meg a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló 410/2007. (XII. 29.) Kormányrendelet (Közibír.), amelyben többek között a megengedett legnagyobb sebesség, a járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülékek jelzései, behajtási tilalom, illetve kötelező haladási irányra vonatkozó szabályok megszegése eseteire a jogszabály tételesen meghatározott összegű közigazgatási bírság kiszabását rendelte el.

A szabálysértési törvényen kívül szabályozott közlekedési szabályszegésekről a későbbiekben a közigazgatási bírság fejezetcím alatt még lesz szó, itt azonban érdemes erről annyit megjegyezni, hogy az Alkotmánybíróság 60/2009. (V. 28) számú határozatáig lehetőség volt a kettős



büntethetőségre, azaz arra, hogy az elkövetővel szemben a fentebb jelzett közigazgatási bírság mellett további szabálysértési szankciót is alkalmazzanak.

A korábbi szabálysértési törvény alapján folytatott eljárások bonyolultsága, lassúsága, illetve a növekvő számú közigazgatási bírságok mellett a vétkességi alapú szankcionálás igénye miatt (is) született meg a jelenleg hatályos, a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény (továbbiakban: Szabs. tv.). A Szabs. tv. kapcsán előzetesen elmondható, hogy a korábbiakhoz képest kifejezetté vált a kriminális vonal, ami a fogalmak meghatározásában, vagy éppen a szankciók szigorodásában nyilvánult meg. Az eljárások közigazgatási jellege például az ügyintézési határidőben, az általános, az eljárás alá vont személy lakóhelye szerinti illetékességben, vagy az ügyekben főszabályként eljáró közigazgatási szervezetben volt tetten érhető.

Ezzel kapcsolatban a 38/2012. (XI. 14.) AB határozat III. rész 3.1. pontjának 9. bekezdése a következőket fogalmazta meg:

„Mindezeket figyelembe véve megállapítható, hogy a szabálysértés elvesztette a közigazgatás-ellenes magatartások szankcionálásában betöltött szerepét, és a „bagatell büntetőjogi” jellege vált dominánssá. A szabálysértés a Szabs.tv.-nyel lényegében a trichotom büntetőjogi rendszer harmadik, legenyhébb szintjévé vált.”

A jelen törvény ezzel egy kimondatlan visszatérés a trichotomikus rendszerhez, a kvázi kihágási jogterülethez. Azt is ki kell mondani, hogy a Szabs. tv. emellett számtalan helytelenül szerkesztett rendelkezéssel, illetve hiányossággal bír, ezeket a problémákat a gyakorlat igyekszik áthidalni, és a szabályozást a mindennapok során alkalmazhatóvá tenni. Az új szabálysértési törvény megalkotása tehát nem oldott meg minden felmerült problémát, sőt, sokak szerint inkább újakat szült, amelyek közül néhányat az alábbiakban be is mutatok.

A Szabs. tv. büntetésként a szabálysértési elzárást, a pénzbírságot, a közérdekű munkát, míg intézkedésként a járművezetéstől eltiltást, az elkobzást, a kitiltást és a figyelmeztetést foglalja

magában. A következőkben többek között ezen jogkövetkezmények elméleti és gyakorlati problémáit igyekszem megvizsgálni, elsősorban a közlekedés szemszögéből.

### **III. A szabálysértési törvényről általában, a közlekedési szabálysértésekkel kapcsolatos eljárások tükrében**

A közlekedési szabályszegés tág fogalom, gyakorlatilag beletartozik minden, a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (továbbiakban: KRESZ) szabályait sértő magatartás. Ezen magatartásokat a közigazgatási jog, a szabálysértési és a büntetőjog szankcionálja, az elkövetett szabályszegéstől, illetve annak következményeitől függően.

A jogalkotó bizonyos tényállásokat lényegében ismeretlen vezérelvek alapján a Szabs. tv.-ben helyezte el. Általánosságban elmondható, hogy ezen tényállások megítéléséhez szinte minden esetben egyéb jogszabályok is szükségesek, leggyakrabban a hivatkozott KRESZ vonatkozó rendelkezései nyújtanak ebben segítséget, a kerettényállások vonatkozásában pedig ezek felhívása egyben kötelezettség is.

Ahhoz azonban, hogy egy közlekedési szituációra alappal lehessen szabálysértésként hivatkozni, elengedhetetlen a Szabs. tv. általános rendelkezéseinek ismerete is. A szabálysértés fogalmát a Szabs. tv. első részében, az általános szabályok I. fejezet 1. pontjában található 1. § tartalmazza:

„1. § (1) Szabálysértés az az e törvény által büntetni rendelt tevékenység vagy mulasztás, amely veszélyes a társadalomra.

(2) E törvény alkalmazásában az a tevékenység vagy mulasztás veszélyes a társadalomra, amely a bűncselekményként történő büntetni rendeléshez szükségesnél kisebb fokban sérti vagy veszélyezteteti az Alaptörvény szerinti állami, társadalmi vagy gazdasági rendet, a természetes és jogi személyek, valamint a jogi személyiség nélküli szervezetek személyét vagy jogait.”

Egy közlekedési baleset kapcsán történő KRESZ-szabályszegés például nem feltétlenül minősül egyben szabálysértésnek is. A Szabs. tv. 2 § (4) bekezdése ugyanis úgy rendelkezik, hogy nem állapítható meg szabálysértés, ha a tevékenység vagy a mulasztás bűncselekményt valósít meg. Gyakorlati példával

élve, ha az eljárás a közúti közlekedés rendjének megzavarása szabálysértéseként indult, de az eljárás kezdetén megállapított nyolc napon belüli sérülés helyett nyolc napon túli sérülés állapítható meg, úgy ezen szabálysértés tekintetében az eljárást meg kell szüntetni, és a cselekményt a büntetőeljárás keretében kell elbírálni.

További kritérium, hogy a korábban vázolt kettős büntethetőséget a Szabs. tv. kifejezetten megtiltja a fentebb hivatkozott bekezdésben azzal, hogy nem állapítható meg szabálysértés, ha a cselekményre törvény vagy kormányrendelet közigazgatási eljárásban kiszabható bírság alkalmazását rendeli el.

Lényeges alapelv ezen túl, hogy a Szabs. tv. 6. § (1) bekezdése értelmében nincs helye felelősségre vonásnak, ha a szabálysértés elkövetése óta hat hónap eltelt (elévülés). Ennél a gyakorlatban még jelentősebb, hogy ugyanezen szakasz (6) bekezdése alapján a cselekmény elkövetésétől számított két év elteltével nincs helye szabálysértési felelősségre vonásnak. Egy bonyolultabb megítélésű közlekedési baleset esetén könnyen előfordul, hogy a szabálysértési hatóság az elkövetést követően akár egy, másfél évvel később hozza meg az érdemi határozatát, és ezt nem feltétlenül a hanyag ügykezelés, hanem a vallomások beszerzése, a szakértői vélemények elkészítése és értékelése okozza. Amennyiben a szabálysértési hatóság érdemi döntésével szemben kifogással élnek, és esetleg a szakvélemény kiegészítése vagy más bizonyítási nehézség miatt az eljárás tovább húzódik, az alapvetően hosszúnak tűnő két éves objektív határidő máris fenyegetően közelivé válik.

A törvény általános szabálysértési hatóságként 2020. március 1. napját követően az eljárás alá vont személy lakóhelye szerint illetékes rendőrkapitányságot nevezi meg, azaz főszabály szerint az eljárás alá vont személy lakhelye határozza meg a szabálysértési eljárás lefolytatásának helyét is, és ez a továbbiakban irányadó az esetleges bírósági eljárás során is. A Szabs. tv. 40. § (2) bekezdése értelmében ezen túl, ha a szabálysértési eljárás gyorsabb és eredményesebb lefolytatása indokolja, az eljárás alá vont személy tartózkodási helye, munkahelye, az elkövetés helye, továbbá a szabálysértés felderítésének helye szerint illetékes szabálysértési hatóság is eljárhat.

A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy az általam górcső alá vett közlekedési szabálysértési ügyekben nagy számban az elkövetés helye lesz az, ami az illetékességet rögzíti, amennyiben közlekedési baleset is történt. Mindennek azért van jelentősége, mert a baleseti helyszínen később nem pótolható

nyomok találhatóak, ezért egy anyagi káros vagy könnyű személyi sérüléssel járó közúti közlekedési baleset esetén jogos igényként merül fel az elkövetés helye szerint illetékes rendőrkapitányság illetékessége. Ennek indoka az, hogy az a hatóság járjon el elsősorban, amely az általában legfőbb bizonyító erejű szemlét, helyszínrajzot, fotómellékletet és meghallgatásokat folytatta le, készítette el.

A Szabs. tv. általános szabálysértési hatóságként a rendőrkapitányságokat jelöli meg. A közlekedési ügyek elbírálásában az általános szabálysértési hatóságon túl a bíróság bír szereppel. A Szabs. tv. 41. § (1) bekezdése alapján szabálysértési elzárással is büntethető, valamint e törvényben meghatározott szabálysértés miatt első fokon az elkövetés helye szerint illetékes járásbíróság jár el.

Főszabály szerint így a közlekedési szabálysértési ügyekben az általános szabálysértési hatóság és a bíróság birnak hatáskörrel, hoznak határozatot, amelyekben az alábbi szankciókat alkalmazhatják.

#### **IV. A Szabs. tv. szankciórendszere a közlekedési szabálysértések vonatkozásában**

A közlekedési szabályszegésekkel szemben alkalmazott szankciók általánosságban objektív vagy szubjektív felelősségen alapulnak. A fentebb már említett, objektív felelősségi alakzat kapcsán a jogalkalmazó nem vizsgálja a jogsértést elkövető járművezető tudati állapotát és a jogsértést eredményező szándékot sem. A szabálysértési jogban a vétkességi elem vizsgálatával a rendelkezésre álló bizonyítékok alapján a szándékosságot vagy a gondatlanságot lehet megállapítani, vagy ennek hiányában az eljárást megszüntetni.

Általánosságban, a jogirodalmi elemzéseket elkerülve elmondható, hogy a közlekedés vonatkozásában a szankció célja a generális és speciális prevenció, azaz annak megelőzése, hogy akár más, akár az adott járművezető újabb jogsértéseket kövessen el, védve ezzel a közlekedés és a forgalom biztonságához fűződő társadalmi érdeket, valamint közvetlenül a közlekedésben résztvevők életét, testi épségét és egészségét.

A Szabs. tv. ennek érdekében a büntetések között az alábbi joghátrányokat tartalmazza, a jelen dolgozatban a törvényi sorrend helyett az alkalmazás gyakoriságát veszem alapul.

## **1. A pénzbírság**

A Szabs. tv. 11. § (1) bekezdése szerint a pénzbírság legalacsonyabb összege - e törvény eltérő rendelkezése hiányában - ötezer forint, legmagasabb összege százötvenezer forint, szabálysértési elzárással is büntethető szabálysértések esetén háromszázezer forint.

A jogalkotó meghatározta tehát a kiszabható pénzbírság generális minimumát és maximumát, ezzel a jogalkalmazó számára egy igen széles mérlegelési jogkört adva, egyben a mérlegelés korlátait is megadta.

A közlekedési szabálysértések vonatkozásában a Szabs. tv. az ismételt és halmazati büntetések között ugyanis további lehetőségeket és gátakat is felállított.

### **1.1. Halmazati elkövetés**

A Szabs. tv. a halmazatot egzaktan nem írja le, a Szabs. tv. 29. §-ában nem is hivatkozik vissza a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényre (továbbiakban: Btk.) sem, ezért eltérő rendelkezés hiányában a szabálysértésekre vonatkoztatható elemeit a Szabs. tv. 22. §-ában lehet megismerni.

A bíróságok tekintetében a 22. § (1) bekezdésében meghatározza, hogy ha az eljárás alá vont személy több elzárással sújtható, azaz a közlekedési szabálysértéseknél maradva több rendbeli engedély nélküli vezetés szabálysértést követett el, és ugyanabban az eljárásban vonják felelősségre, úgy a szabálysértési elzárás felső határa 90 napra, a pénzbírság maximális mértéke pedig a pénzbírság felével, azaz 150.000.- forinttal összesen 450.000.- forintra emelkedik.

A szabálysértési hatóság tekintetében ugyanezen szakasz (2) bekezdés tartalmazza azt a rendelkezést, hogy ha az eljárás alá vont személyt ugyanabban az eljárásban több, szabálysértési elzárással nem büntethető szabálysértés miatt vonják felelősségre, a pénzbírság felső határa a kiszabható legmagasabb pénzbírság felével emelkedik. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy a jogalkotó

a generális maximumot, tehát a 150.000.- forintot ennek a felével, azaz további 75.000.- forinttal felemeli, ezzel maximumként a rendőrkapitányságok 225.000.- forintos pénzbírságot is kiszabhatnak.

Mindez abban az esetben lehetséges, ha az elkövető több (közlekedési) szabálysértést valósított meg és ezeket egyesítés vagy az elkövetés körülményei miatt egy eljárásban bírálják el.

A Szabs. tv. mérlegelésen alapuló bírságrendszerén túl a bírságok mértékéről 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 szóló 63/2012. (IV. 2.) Korm. rendelet (továbbiakban: Kötbír.) is rendelkezik.

A Kötbír. tulajdonképpen tételesen tartalmazza, hogy mely közlekedési szabálysértés esetén milyen összeget kell kötelezően kiszabni helyszíni bírságot vagy pénzbírság kiszabása esetén.

A Szabs. tv.-ben szereplő összesen tizennégy közlekedési szabálysértési tényállásból a Kötbír. nyolcat is a szabályozása alá von.

Ezzel a jogszabály a kötelező mértékű bírságolás körébe vonja az ittas vezetés [Szabs. tv. 217. §], az elsőbbség és az előzés szabályainak megsértése [Szabs. tv. 218. §], az engedély nélküli vezetés [Szabs. tv. 220. §], az érvénytelen hatósági engedéllyel vagy jelzéssel való közlekedés [Szabs. tv. 221. §], a megkülönböztető jelzést adó készülékkel kapcsolatos szabálysértés [Szabs. tv. 223. §], a közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése [Szabs. tv. 224. §], a közúti közlekedési igazgatási szabályok megsértése [Szabs. tv. 225. §], a víziközlekedési szabályok megsértése [Szabs. tv. 226. §], a szmogriadó szabályainak mozgó légszennyező forrásokkal való megsértése [Szabs. tv. 230. §] tényállások egyes eseteit.

Mindez azt jelenti, hogy ha bírság kiszabására kerül sor, akkor a kötelező mérték összegét a jogszabály meghatározza, attól eltérni méltányossági okból sem lehet, mivel gyakori a hivatkozás ezen bírságokkal szemben személyi, anyagi körülményekre és a kifogástalan közlekedési szabálysértési előéletre is. A jogalkotó annyi engedménnyel élt, hogy amennyiben a helyszíni bírságolásra lehetőség

van, akkor az egyébként a „rendes” szabálysértési eljárásban kiszabandó pénzüsszeg felét kell csupán megfizetni, ezzel is elősegítve a minden tekintetben egyszerűbb helyszíni bírság alkalmazását.

A gyakorlatban sokszor felmerül kérdésként, hogy egyes szabályszegők miért nem fogadják el a helyszíni bírságot, hiszen ezzel azt kockáztatják, hogy az eljárás végén a szabálysértési hatóság által kötelezően kiszabandó magasabb, dupla összeget kell megfizetni. Általánosságban elmondható, hogy az eljárás alá vont személyek egészen addig közreműködőek, és hajlandók elfogadni akár a helyszíni bírságot is, ameddig nem tájékoztatja arról őket a helyszíni bírság kiszabására jogosult személy, hogy mindez mennyi közúti közlekedési előéleti ponttal jár (erről később még lesz szó), tehát főként ez az ok, ami miatt végül a helyszíni bírság elfogadása helyett az úgynevezett rendes szabálysértési eljárás megindul. Sajnálatos, de tényként kell megemlíteni, hogy emellett sok esetben a bírság kiszabására jogosult személy nem vagy nem megfelelően tájékoztatja a szabályszegőket arról, hogy a beismerés elmaradása miatti rendes eljárás végén a felelősség megállapítása magasabb bírságösszeggel jár együtt.

A Szabs. tv. a mérlegeléses és a kötelező bírsággal sújtandó szabálysértések találkozását is ismeri, arra a következő külön szabályokat vezette be.

A Szabs. tv. 22. § (3) bekezdése alapján, ha az eljárás alá vont személyt ugyanabban az eljárásban több, a Kötbír. rendeletben meghatározott kötelező mértékű pénzbírsággal sújtandó szabálysértés miatt vonják felelősségre, az elbírált szabálysértésekhez rendelt legmagasabb pénzbírság mértékének felével növelt összeget kell megállapítani, de az nem haladhatja meg az elbírált szabálysértésekhez rendelt pénzbírságok együttes összegét.

Mindez tehát azt jelenti, hogy ha például az eljárás alá vont személy úgy vett részt a közúti közlekedésben, hogy az útkereszteződésre vonatkozó (KRESZ 28. § (2) bekezdés) elsőbbségi szabályokat közúti baleset okozása nélkül szegi meg, továbbá az általa vezetett gépjármű műszaki érvényessége négy hónapja lejárt, akkor az elsőbbség és az előzés szabályainak megsértése és érvénytelen hatósági engedéllyel vagy jelzéssel való közlekedés szabálysértés miatt vonható felelősségre. Az előbbi miatt 40.000.-, míg az utóbbi miatt szintén 40.000.- forint kötelező mértékű

pénzbírságot kell kiszabni. A halmazati szabályok figyelembevételével a felső határ a 40.000.- forint felével megemelt összege, azaz összesen 60.000.- forint.

Ha a fentebb hivatkozott elsőbbség és az előzés szabályainak megsértése szabálysértéshez egy mérlegeléses közlekedési szabálysértés társul, azaz mondjuk a gépkocsival az eljárás alá vont személy anyagi káros balesetet okoz (a közúti közlekedés rendjének megzavarása szabálysértése), akkor vele szemben a Szabs. tv. 22. § (2) bekezdésben meghatározott 225.000.- forintra emelt maximális mérték és a kötelező mértékű pénzbírság (ez lesz a bírság minimuma, jelen esetben 40.000.- forint) összege között kell a bírság összegét meghatározni.

### *1.2. Ismételt elkövetés*

A Szabs. tv. a súlyosító (bár ezt a kifejezést a törvény nem használja) körülmények között említi, ha a cselekmény időpontját megelőző két éven belül az eljárás alá vont személyt szabálysértés miatt felelősségre vonták. A marasztaló határozatokat a Szabálysértési Nyilvántartó Rendszer (SZNYR) tartalmazza, és azokat az elkövetést megelőző két éven túli időszakokra is rögzíti. A szabálysértési előélet tekintetében ezért lényeges szempont, hogy csak az elkövetés időpontját megelőző két éven belüli jogerős felelősségre vonást tartalmazó döntéseket vegye figyelembe a hatóság és a bíróság, szemben a gyakorlatban időről-időre megjelenő, a folyamatban lévő ügyeket is - helytelenül - beszámító megoldással.

A jogszabály emellett a visszaesés kifejezést sem alkalmazza, azonban az ismételt elkövetés eseteire magasabb tételeket, illetve súlyosabb büntetési nemeket állapít meg. A törvény ebben a körben a korábbi elkövetés tekintetében csak az elkövetést megelőző hat hónapos időtartamot és csak a már jogerősen elbírált ügyeket értékeli a következők szerint.

A Szabs. tv. 23. § (1) bekezdés a) pontja értelmében, ha „az eljárás alá vont személyt az elkövetést megelőző hat hónapon belül

a) szabálysértési elzárással is büntethető szabálysértés miatt legalább két ízben jogerősen felelősségre vonták, az újabb szabálysértési elzárással is büntethető szabálysértési ügyben a



szabálysértési elzárás felső határa 90 napra, a pénzbírság maximális mértéke 450.000.- forintra emelkedik.”

Ugyanezen szakasz további pontjai szerint:

„b) szabálysértési elzárással is büntethető szabálysértés miatt legalább két ízben jogerősen felelősségre vonták, az újabb pénzbírsággal büntethető szabálysértés miatt hetvenöt napig terjedő szabálysértési elzárás büntetés szabható ki,

c) pénzbírsággal sújtható szabálysértés miatt legalább két ízben jogerősen felelősségre vonták, az újabb szabálysértési elzárással is büntethető szabálysértés miatt hetvenöt napig terjedő szabálysértési elzárás büntetés szabható ki,

d) pénzbírsággal sújtható szabálysértés miatt legalább két ízben jogerősen felelősségre vonták, az újabb pénzbírsággal büntethető szabálysértés miatt hatvan napig terjedő szabálysértési elzárás büntetés szabható ki,

e) szabálysértési elzárással büntethető és pénzbírsággal sújtható szabálysértés elkövetése miatt jogerősen felelősségre vonták, az újabb szabálysértési elzárással is büntethető szabálysértés miatt hetvenöt napig terjedő szabálysértési elzárás büntetés szabható ki;

f) szabálysértési elzárással büntethető és pénzbírsággal sújtható szabálysértés elkövetése miatt jogerősen felelősségre vonták, az újabb pénzbírsággal büntethető szabálysértés miatt hatvan napig terjedő szabálysértési elzárás büntetés szabható ki.”

Érdekességként megjegyzendő, hogy a 23. § (1) bekezdés e) és f) pontjai 2019. január 1. napjától voltak hatályosak, egy úgynevezett „saláta törvénnyel” utóbb kerültek be a Szabs. tv.-be, azonban a hozzájuk tartozó (2) bekezdés módosítására csupán 2022. december 3. napi hatállyal került sor.

A fenti ismételt elkövetésre vonatkozó rendelkezések alkalmazását a törvény a helyszíni bírságok és a közlekedési szabálysértések tekintetében kizárja, azokra nézve a 23. § (4) bekezdés (a (3) bekezdést később tárgyalom) a) pontja tartalmaz szabályozást. Ennek értelmében, amennyiben az eljárás alá vont személyt az elkövetést megelőző hat hónapon belül a Kötbír.-ben meghatározott közlekedési szabálysértés miatt egy alkalommal már felelősségre vonták, a következő, második kötelező mértékű bírság a kétszeresére emelkedik, de figyelembe kell venni a generális, 150.000.- forint

bírságmaximumot, azaz ezt akkor sem lehet áttörni, ha a kétszeres összeg esetén ennél magasabb lenne. Ekként, ha valaki egy öt hónapja lejárt műszakival rendelkező gépkocsival közlekedik, és hat hónapon belül egyszer már jogerősen felelősségre vonták ugyanilyen szabálysértés miatt, akkor az érvénytelen hatósági engedéllyel vagy jelzéssel való közlekedés szabálysértése miatt nem 40.000.-, hanem 80.000.- forint bírságot kell kiszabni bele szemben, ez kötelező erejű, azaz ennél kisebb vagy nagyobb összeget a rendőrkapitányság nem alkalmazhat.

A már említett „saláta törvény” által 2019. január 1. napjától hatályos az a törvényszöveg, miszerint a másodszori elkövetés esetén sem lehet a generális maximumot meghaladni. Így például, ha az eljárás alá vont személy mozgáskorlátozott várakozóhelyen jogosulatlanul várakozott, akkor közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése szabálysértés (kötelező bírság összege: 100.000.- forint) esetén a másodszori bírság is legfeljebb 150.000.- forint lehet.

A harmadszori elkövetésre vonatkozó rendelkezés szerint, ha az eljárás alá vont személyt hat hónapon belül harmadszor vonják felelősségre például több mint egy éve lejárt műszaki érvényességű gépkocsival való közlekedés, azaz érvénytelen hatósági engedéllyel vagy jelzéssel való közlekedés szabálysértése miatt, akkor vele szemben az arra vonatkozó 60.000.- forint háromszorosát kellene kiszabni, azaz 180.000.- forintot. Mivel ez azonban meghaladja a már fentebb írt 150.000.- forint generális maximumot, ezért csupán ez, azaz a 150.000.- forint maximum szabható ki ilyen esetben.

A fenti kétszeri, illetve háromszori elkövetések tekintetében előzményként a helyszíni bírságokat nem lehet figyelembe venni (azokat a büntetés kiszabása körében kell értékelni), így megállapítható, hogy a jogalkotó itt is előnyben részesíti azt, aki a kiszabott bírságot a helyszínen aláírásával tudomásul veszi.

Az ismételt elkövetés rendszere ennyiből is láthatóan nem egyszerű, és eljárás alá vont személy legyen, aki pontosan vissza tudja követni egy erre sok esetben csak utalásokat tartalmazó szabálysértési határozatból, hogy akár egy halmazati vagy ismételt elkövetés esetén melyik cselekmény miatt mennyivel változott a kiszabható bírság összege, nem beszélve a halmazati és ismételt elkövetések kombinációjáról.

### 1.3. Helyszíni bírság

A Szabs. tv. 99. § (1) bekezdés értelmében helyszíni intézkedés során a szabálysértés elkövetését elismerő személlyel szemben helyszíni bírság kiszabásának van helye. Az idézett szövegrész nem tartalmazza a tettenérés fogalmát, de a Szabs. tv. a kiterjesztett tettenérést alkalmazza. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy ha vagy a helyszíni bírságolásra jogosított személy vagy más észleli a cselekmény elkövetését, és az elkövető mindezek alapján kétséget kizáróan beazonosítható, akkor az előbbi feltételek fennállása esetén vele szemben intézkednek. A rendőr, illetve bizonyos közlekedési szabálysértések vonatkozásában a hivatásos katasztrófavédelmi szerv erre felhatalmazott ügyintézője, továbbá a közterület-felügyelő a helyszínen jogosult eldönteni, hogy az elkövetővel szemben elegendő-e szóbeli figyelmeztetés alkalmazása. Kiemelést érdemel, hogy a szóbeli figyelmeztetésnek akkor is helye lehet, ha egyébként az intézkedés kötelező mértékű bírsággal sújtandó szabályszegés miatt indult meg. Példával illusztrálva, a lakott területen belül biztonsági öv használata nélküli közlekedő járművezetővel szemben a jogszabály szerint 10.000.- forint bírság alkalmazandó, azonban, ha a bírságolásra jogosult személy úgy ítéli meg, hogy az adott helyzetben a szóbeli figyelmeztetés is célravezető akkor ennek foganatosításával az eljárás be is fejeződik (a jogszabály egyébiránt a gyakorlattól eltérően a társadalomra való veszélyesség csekély mértékét kívánja meg a szóbeli figyelmeztetés alkalmazásához).

Amennyiben a bírságolásra jogosult személy úgy határoz, hogy a helyszíni bírság kiszabásának van helye, úgy a bírság összege ötezer forinttól ötvenezer forintig terjedhet. Az ismételt elkövetést a törvény ennél a bírságfajtánál is értékeli, mégpedig azzal, hogy a hat hónapon belüli újabb szabálysértés elkövetése esetén a bírság maximuma hetvenezer forintra emelkedhet.

A Kötbír.-ben szabályozott tényállások tekintetében, ahogy fentebb már említésre került, a helyszíni bírság az alapvetően alkalmazandó kötelező mértékű bírság fele, azaz ekkor az intézkedést végrehajtónak nincs mérlegelési jogköre, ha a szóbeli figyelmeztetés nem célravezető. Amennyiben az eljárás alá vont személy a cselekmény elkövetését elismeri és a bírságoló nyomtatványt aláírja, az jogerőssé válik, és meg nem fizetése esetén szabálysértési elzárásra változtatható.

A halmazati elkövetést a Szabs. tv. tulajdonképpen kizárja azzal, hogy halmazat esetén csak a magasabb összegű helyszíni bírságot kell kiszabni, a közlekedési szabálysértések tekintetében pedig az ismételt elkövetésre külön szabályokat állt fel. Ez alapján, ha hat hónapon belül az eljárás alá vont személy például másodszor is úgy vesz részt a közlekedésben, hogy a gépkocsi műszaki érvényessége több mint egy éve lejárt, azaz érvénytelen hatósági engedéllyel vagy jelzéssel való közlekedés szabálysértést követ el és első alkalommal is helyszíni bírságot kapott, akkor alapvetően az irányadó 60.000.- forint helyett 120.000.- forint összegű helyszíni bírságot kellene kiszabni. Itt sem törhető azonban át a 70.000.- forintos maximum, így ez esetben ezt az összeget, 70.000.- forintot kell a nyomtatványra írni. A harmadik ugyanolyan szabálysértés esetében is érvényes a 70.000.- forintos küszöb, tehát ez esetben is ezt a maximumot kell alkalmazni.

Gyakorlati problémaként jelentkezett igen sok esetben, hogy a nyomtatványt helytelenül, hiányosan töltötték ki, ezért perújítás során az ilyen helyszíni bírságot intézkedéseket hatályon kívül kellett helyezni. A szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény végrehajtásával kapcsolatos rendelkezésekről, valamint az ahhoz kapcsolódó egyes rendeletek módosításáról szóló 22/2012. (IV.13.) BM rendelet (továbbiakban: BM rendelet) módosítása során a vonatkozó 20. §-t módosították, a jelenleg hatályos rendelkezés alapján minden olyan rovatot ki kell tölteni, ami a szabálysértés elkövetése tekintetében értelmezhető. A cselekmény leírása rovatban így a korábbi szabályozáshoz hasonlóan továbbra sem kerülhet el a cselekmény legalább olyan mértékű (például a jármű forgalmi rendszáma) leírása, hogy az alkalmas-e egyáltalán az adott szabálysértés megvalósítására.

A helyszíni eljárásnak emellett nem kizáró oka, ha a járművezető nem tartózkodik a helyszínen, erre az esetkörre egy úgynevezett sommás eljárást kell lefolytatni. A helyszíni bírságot használó nyomtatványt és a csekkszelvényt a gépjármű szélvédőjére, vagy egy jól látható helyre kell elhelyezni, amelyeken az elkövető neve nem szerepel, de az üzembentartó a bírság összegét saját döntése alapján megfizetheti. Amennyiben a bírságot a határidőn belül nem fizeti be, vagy azzal szemben kifogást támaszt, úgy az eljárás rendes szabálysértési eljárássá alakul, amelyben a hatóság elsődleges feladata a járművezető személyének megállapítása. Megemlítendő, hogy ha a rendelkezésre álló határidőn túl fizetik be a bírság összegét, úgy azt az önkéntes teljesítéstől függetlenül vissza kell téríteni.

Megjegyzést érdemel, hogy a helyszíni bírságotra vonatkozó szabályok szerint a rendőrség az elzárással sújtható szabálysértés miatt is alkalmazhat helyszíni bírságot, azaz az alapvetően a járásbíróság hatáskörébe tartozó ügyekben lényegében ezzel a járőrök általi helyszíni bírsággal véget érhet az eljárás.

#### *1.4. A büntetés kiszabásának elvei*

Ahogy már szó volt róla, a Szabs. tv. a pénzbírság, és egyáltalán a büntetés kiszabása vagy intézkedés alkalmazása esetén jelentős mérlegelési jogkört ad a jogalkalmazó kezébe. Mindehhez a széles jogkörhöz a törvény azonban nem ad pontos útmutatást, hiszen csupán úgy fogalmaz, hogy a Szabs. tv. vagy a felhatalmazása alapján készült kormányrendelet eltérő rendelkezése hiányában a büntetés és intézkedés igazodjon a szabálysértés súlyához, az eljárás alá vont személy személyi körülményeit, családi helyzetét csak annyiban kell figyelembe venni, amennyiben ez a szabálysértési hatóság rendelkezésére álló iratokból megállapítható, vagyis erre nézve bizonyítást nem kell folytatni.

A büntetés kiszabásához támpontokat ad csupán a jogszabály, miszerint figyelembe kell venni a szabálysértés elkövetésének időpontját megelőző két éven belül az eljárás alá vont személy szabálysértés miatt történt felelősségre vonását, igaz, azt már nem teszi hozzá, hogy ezt az eljárás alá vont személy javára vagy terhére. A gyakorlatban értelemszerűen a két éven belüli elkövetést súlyosító körülményként, míg a két éven belüli tiszta előéletet enyhítő körülményként kell értékelni.

A Szabs tv. egzaktan is tartalmaz egy enyhítő körülményt, miszerint akként kell értékelni az eljárás alá vont személy hatóságokkal való együttműködését. Többször előforduló gyakorlati hiba a szabálysértési hatóság részéről, hogy a szabálysértési eljárásban az eljárás alá vont személy tagadását az együttműködés hiányaként, sőt, egyenesen súlyosító körülményként értékelték. Ki kell emelni azonban, hogy a beismerés hiánya vagy a tagadás az eljárás alá vont személy törvényben biztosított joga, az együttműködés fogalma alatt tehát a jogalkotó nem a beismerést szándékolta enyhítő körülményként figyelembe venni, hanem az eljárás alá vont személy hatóságokkal való együttműködést. Ezt ugyan valóban nem részletezi a jogszabály, de ez alatt példálózó jelleggel az

eljárási cselekményeken való megjelenési, tájékoztatási kötelezettséget, vagy épp a szabálysértési intézkedés során tanúsított magatartást lehet érteni.

A jogszabály emellett nyomatékos enyhítő körülményként szabályozza a szabálysértésekkel okozott kár megtérítését, ennek alkalmazását azonban a közlekedési ügyekben a közlekedési szabálysértéssel okozott kár tekintetében nem teszi lehetővé.

A közlekedési szabálysértések kapcsán a szabálysértési előélet problémakörében a Szabs. tv. a 23. § (3) és (4) bekezdésében konkrét szabályozást tartalmaz, azonban ezeken az eseteken túl felmerül a kérdés, hogy az eljárás alá vont személy által az elkövetést megelőző két éven belül elkövetett nem közlekedési szabálysértést miként kell értékelni.

A törvény erre nem ad pontos választ, de a gyakorlat abba az irányba mutat, hogy a jogalkalmazás során az ilyen nehézségek feloldásakor tekintettel kell lenni a büntetőjogi rendelkezésekre. A Kúria Büntető Kollégium Joggyakorlat-elemző Csoportjának a szabálysértési ügyek bírói gyakorlathoz fűzött összefoglaló véleménye alapján:

„A szabálysértési törvény továbbra is olyan szabályozási hiányosságokban szenved, hogy megfelelő alkalmazása jelenleg sem lehetséges a büntető anyagi jog és a büntetőeljárás jog rendelkezéseinek kiegészítő alkalmazása nélkül.”<sup>3</sup>

Szükséges tehát a Btk. segítségül hívása, annak is a 80. §-ának (1) bekezdése, amely alapján a büntetést a céljának szem előtt tartásával úgy kell kiszabni, hogy az igazodjon a bűncselekmény tárgyi súlyához, a bűnösség fokához, az elkövető társadalomra veszélyességéhez, valamint az egyéb enyhítő és súlyosító körülményekhez.

Ezt az irányelvet követve elmondható, hogy a közlekedési szabálysértések megítélésének vonatkozásában a szabálysértés súlyát, az elkövetési magatartást, az elkövetés körülményeit és a bűnösség fokát vizsgálni kell, mivel ezek határozzák meg a cselekmény tárgyi súlyát. Nyilvánvalóan

---

<sup>3</sup> Kúria Büntető Kollégium Joggyakorlat-elemző Csoport

Szabálysértési ügyek bírói gyakorlata Összefoglaló vélemény (2015.EL.II.H.13.SZABÁLYSÉRTÉS-37.szám) 22.4. pont, 63. oldal)

nem lehet ugyanúgy megítélni azt, aki a rá irányadó „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla ellenére a délutáni frekventált időszakban, lakott területen belül körültekintés nélkül behajt az útkereszteződésbe, és ezzel az agresszív, szándékos magatartásával anyagi káros balesetet okoz, vagy azt, aki rossz látási viszonyok között a gyalogost, annak átengedése után a lelógó esőkabátjába beleakadva a gépkocsijával gondatlanul elsodorja. Mindamellet ezen túl vizsgálni kell azt is, hogy a büntetés vagy intézkedés az egyénre nézve milyen joghátrányt okoz. Ha egy naponta gépkocsival külterületről munkába járó, beteg gyermekét időszakonként visszatérően orvosi ellátásra szállító, de egy alkalommal a követési távolságot rosszul felmérő, és ezzel közlekedési balesetet okozó elkövetőt a szabálysértési hatóság pénzbírsággal sújt és mellette járművezetéstől eltiltás intézkedést is alkalmaz, utóbbi az ismert személyi körülményeket is tekintve a büntetés céljain túlmutató, aránytalan hátrányt jelentene.

Érdemes egyéb rendelkezések hiányában a büntetéskiszabás során értékelhető tényezőkről szóló 56/2007. BK véleményt is alkalmazni, amely szintén iránymutatást adhat a közlekedési cselekmények elbírálása kapcsán. Ez alapján többek között a közlekedési bűncselekmények elbírálásánál az elkövető korábbi közlekedési magatartását is értékelni kell. A közlekedési szabálysértés elkövetése súlyosító, a hosszabb ideig tanúsított kifogástalan közlekedési magatartás enyhítő körülmény lehet.

Megjegyzést érdemel, hogy a közlekedési ügyekben a felelősségre vonás tekintetében a két éven belül elkövetett szabálysértés vonatkozásában az alkalmazott figyelmeztetés, járművezetéstől eltiltás, pénzbírság, helyszíni bírság, közérdekű munka és szabálysértési elzárás is mind súlyosító körülményt kell, hogy jelentsen.

Ezzel a kitekintéssel már válasz kapható arra a kérdésre, hogy a közlekedési szabálysértések kapcsán is figyelembe kell venni a két éven belüli minden szabálysértési felelősségre vonást, mégpedig súlyosító körülményként, de érdemes tovább is súlyozni az elkövetés tárgyát tekintve. Ennek alapján például három elkövetett köztisztasági szabálysértést a tárgyuk miatt kisebb súllyal, addig a közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése és engedély nélküli vezetés szabálysértéseket már nyomatékosabban kell értékelni az újabb közlekedési szabálysértés elkövetésekor. Lényeges továbbá, és ebben a Szabs. tv. egyértelműen fogalmaz, hogy a szabálysértési előélet kapcsán csak a már jogerősen elbírált ügyeket lehet figyelembe venni, a folyamatban lévőket nem.

A fenti összes körülmény ismeretében, és azok vizsgálatával lehet egy adott közlekedési ügyben eldönteni azt, hogy a jogszabályi keretek között milyen mértékű pénzbírság kerüljön kiszabásra.

#### *1.5. A pénzbírság és a helyszíni bírság szabálysértési elzárásra történő átváltoztatása*

Amennyiben a jogerősen kiszabott pénzbírságot vagy helyszíni bírságot az elkövető nem fizeti meg, és közérdekű munkával sem váltotta meg, a bírság egészét, vagy fennmaradó részét az illetékes járásbíró szabálysértési elzárásra változtatja át. Az átváltoztatáskor 5.000.- forintonként egy nap szabálysértési elzárást kell megállapítani, a gyakorlatban az jelenthet problémát, hogy amennyiben ebből valamennyit közérdekű munkával az elkövető teljesített, úgy egy óra ledolgozott közérdekű munka nyolcszáz forintnak felel meg, ez ugyanis elkerülhető számítási hibákhoz vezet. Az ötezer forintot el nem érő töredékösszeg az átváltoztatáskor nem vehető figyelembe, az ebből a szempontból elveszik.

Vannak azonban esetek, amikor sem szabálysértési őrizetnek, sem szabálysértési elzárásnak nincs helye, ezeket a kizáró okokat a Szabs. tv. 10. §-a tartalmazza, a teljesség igénye nélkül ilyenek az eljárás alá vont személy fogyatékosága, vagy a tizenkét hetet meghaladó terhessége, illetve a tizennegyedik életévét egyedül nevelő szülői státusza. Ezek a szabálysértési elzárást kizáró okok az eljárások során folyamatos figyelmet és körültekintést igényelnek, tekintettel arra is, hogy közlekedési szabálysértések során az eljárás alá vont személyek előszeretettel hivatkoznak ezen okok valamelyikére. A kizáró okokkal kapcsolatos bizonyítás szempontjai kidolgozatlanok, azokat jórészt a gyakorlat járta ki, másrészt a perújítások jelentős százaléka is ezen okokra vezethető vissza. Lényeges körülmény, hogy bármelyik ok fennállása esetén az elkövetővel szemben szabálysértési elzárás nem alkalmazható, a kiszabott pénzbírság vagy helyszíni bírság adók módjára hajtható be.

Összességében tehát a pénzbírság kiszabása a közlekedési ügyek kapcsán vagy a kötelező összeg kiszabásában áll, vagy pedig mérlegelést követően, a büntetés céljának, a szabálysértés súlyának és az egyéb, fentebb kifejtett körülmények vizsgálatával történhet.



## **2. A közérdekű munka**

A közérdekű munka büntetés önálló büntetésként, pénzbírság mellett, illetve járművezetéstől eltiltás, elkobzás és kitiltás alkalmazásával együtt is kiszabható, az elzárás mellett viszont a jogszabály kizárja a kirovását.

Általánosságban elmondható, hogy a közlekedési szabálysértések tekintetében ez a büntetési nem ritkának mondható, hiszen bizonyos ügyekben a fentiek szerint, amennyiben a hatóság bírság kiszabása mellett dönt, a Kötbír. alapján kötelező mértékű pénzbírságot kell kiszabni, így a közérdekű munka büntetés lehetősége eleve csak kevesebb közlekedési tényállásra korlátozódik.

A büntetést csak az eljárás alá vont személy hozzájárulásával lehet kiszabni, mind a szabálysértési hatóság által folytatott, mind a bíróság előtti eljárásban egyaránt. A közérdekű munka minimuma 6, maximuma 180 óra, a halmazati és ismételt elkövetésre a pénzbírságnál látottak szerinti külön rendelkezések nincsenek, az általános bünteteskiszabási elvek mentén kell az alsó és felső határ között a mértéket meghatározni. Amennyiben az eljárás alá vont személy személyi szabadságát 4 órát meghaladóan korlátozták előállítással, úgy a negyedik órától kezdve minden megkezdett órát be kell számítani a közérdekű munka mértékébe, emellett a szabálysértési őrizet teljes idejét is azzal, hogy ez esetben is minden megkezdett órát egy órának kell számítani. A közérdekű munka büntetést nem lehet kiszabni, ha a fentebb írt, a Szabs. tv. 10. §-a szerinti szabálysértési elzárást kizáró okok valamelyike áll fenn.

A bíróság egyébiránt ezt a büntetési nemet a közlekedés körében közvetlenül egyedül az engedély nélküli vezetés szabálysértés esetén alkalmazhatja, a tapasztalatok szerint elsősorban azoknál az elkövetőknél, akik korábban többször követtek el közlekedési szabálysértéseket, de az elzárás büntetés kiszabása velük szemben még nem indokolt. Amennyiben a hatóság vagy bíróság ezt a büntetést alkalmazza, úgy az eljárás alá vont személy köteles a határozat jogerőre emelkedését követő nyolc napon belül az illetékes állami foglalkoztatási szervnél, a korábbi munkaügyi központnál, jelenleg foglalkoztatási főosztálynál jelentkezni, ahol az egyéni képességihez és egészségügyi állapotához mérten jelölnék ki számára munkahelyet és kötelezik a munkavégzésre. A közérdekű munka leggyakoribb megjelenése a közlekedési ügyekben járulékos annyiban, hogy a pénzbírság vagy

helyszíni bírság ezzel megváltható, az elkövetők pedig nagy számban szoktak is élni ezzel a lehetőséggel.

A jelentkezési vagy a munkavégzési kötelezettség elmulasztása esetén a közérdekű munka, vagy annak fennmaradó része szabálysértési elzárásra változtatható. Hat órányi közérdekű munka helyébe egy nap elzárás lép azzal, hogy a hat óránál kevesebb töredék időt nem lehet elzárásra változtatni.

### **3. A szabálysértési elzárás**

Ezt a büntetést csak a bíróság szabhatja ki, ezért a fentiekből következően közvetlenül csak az engedély nélküli vezetés szabálysértések esetén alkalmazható a közlekedési szabálysértések területén, tekintettel arra, hogy az úgynevezett „három csapásos” ügyekben a közlekedési szabálysértések nem bírnak előzményi funkcióval. Szabálysértési elzárást kiszabni a hivatkozott, Szabs. tv. 10. §-ában szereplő kizáró okok fennállása esetén nem lehet, ez a gyakorlatban az úgynevezett gyorsított eljárások (a továbbiakban: gyorsított eljárás) számát csökkenti. Sok esetben ugyanis a notórius elkövetők már eleve, mintegy vezetői engedély helyett visszaélészerűen tartják maguknál az ápolási díjat megállapító határozatot vagy a 14 év alatti gyermekekre vonatkozó államkincstári és jegyzői dokumentumokat, így őket a járőrök eleve őrizetbe sem veszik, hanem úgynevezett rendes eljárásban folytatódik tovább az ügy.

A szabálysértési elzárás mértéke egy naptól hatvan napig, ismételt elkövetésnél kilencven napig terjedhet. Elzárás esetén a közérdekű munkához hasonlóan a szabálysértési őrizet teljes tartamát, és a négy órát meghaladó előállítás minden megkezdett óráját be kell számítani oly módon, hogy minden óra kettőszáz forint pénzbírságnak felel meg. A számítás kapcsán a gyakorlatban ritkán fordulnak elő tévedések, azok is leginkább számolási hiba eredményei.

A bíróságok leggyakrabban a gyorsított eljárás keretei között alkalmazzák ezt a büntetési nemet, ennek magyarázata is a fentebb írtakban keresendő. Ugyanis amennyiben erre a büntetésre van szükség az eljárás alá vont személlyel szemben, általában nem a rendes eljárásban kerül az ügy a bíróságra, ha pedig mégis, akkor az esetek többségében fennáll valamilyen kizáró ok, ezért tárgyalás tartása esetén is csupán pénzbírságot lehetne kiróni.

Általánosságban elmondható, hogy a szabálysértési elzárást azokkal az elkövetőkkel szemben kell kiszabni, akikkel szemben a korábban kiszabott pénzbírságok vagy közérdekű munka büntetés ellenére az újabb szabálysértés elkövetéséből az a következtetés vonható le, hogy nyíltan szembehelyezkednek a mindenkire kötelező érvényű közlekedési szabályokkal, így a büntetés célja velük szemben másként nem érhető el. Mindebből az is következik, hogy egy szabálysértést attól, hogy elzárással büntethető, nem feltétlenül kell kötelezően azzal is büntetni. A többen benne van a kevesebb elv alapján az összes körülményre figyelemmel a leggyakrabban alkalmazott joghátrány tehát a pénzbírság vagy a közérdekű munka. A fentiekből is adódóan a szabálysértési elzárást a közlekedési ügyekben főként nem önállóan, közvetlenül, hanem a kiszabott pénzbírságok átváltoztatása során alkalmazzák. Amennyiben ugyanis a pénzbírságot az elkövető nem fizette meg, és közérdekű munkával sem váltotta meg, úgy a fentiekben kifejtett módon kell azt szabálysértési elzárásra átváltoztatni.

Végrehajtást érintő kérdés, hogy a fentebb részletezettek szerint szabálysértési elzárás büntetés nem szabható ki, ha elzárást kizáró ok áll fenn. A gyakorlatban ennek során azonban nem várt problémák is felmerültek. Több esetben előfordult ugyanis, hogy a gyorsított eljárásban kiszabott elzárás jogerőre emelkedett, és mivel annak hátralévő ideje több volt, mint két nap, ezért az elkövetőt a rendőrség a büntetés-végrehajtási intézetbe szállította az elzárás letöltése végett. Ott azonban, amikor orvosi vizsgálat nélkül, már a bejáratnál azt észlelték, hogy az elkövető valószínűsíthetően alkoholbeteg, a befogadást erre tekintettel megtagadták, és a rendőrök az elkövetőt szabadon bocsátották. A büntetés-végrehajtási intézetre a Szabs. tv., a végrehajtási rendeletek, illetve a büntetések, az intézkedések, egyes kényszerintézkedések és a szabálysértési elzárás végrehajtásáról 2013. évi CCXL. törvény (Bv. tv.) ilyen jogkört nem ruházott, mégis, ha a szabálysértési elzárást kizáró ok fennállását feltételezzük a megtagadás okaként, akkor az több kérdést vet fel. Ebből a lényegesebb, hogy ha szemrevételezés útján eldönthető, hogy az elkövetőt szenvedélybetegsége miatt nem lehet befogadni az intézetbe, akkor a szabálysértési eljárásban korábban mindez miért nem merült fel. Amennyiben viszont elfogadjuk, hogy az elkövető állapota a büntetés-végrehajtás rendjét veszélyezteti, és ezt a szituációt a fogyatékos személyek jogairól és esélyegyenlőségük biztosításáról szóló 1998. évi XXVI. törvény fogalmai szerinti fogyatékoságnak tekintjük, akkor a gyakorlat szorul reformálásra. A szabálysértési elzárás végrehajtásának részletes szabályairól 57/2014. (XII. 5.) BM rendelet 2019. június 28. napján módosított 14. § (1) bekezdése egyértelműsíti,

hogy csak orvosi vizsgálat alapján lehet a befogadást arra tekintettel megtagadni, hogy az elkövető közösségbe nem helyezhető. Egyébiránt abban az esetben pedig, amennyiben az elkülönítés megoldható, ezt a lehetőséget is vizsgálni kell. Erre való tekintettel nyilvánvalóan sérelmes az, hogy egy egészségügyi képesítéssel nem rendelkező büntetés-végrehajtási dolgozó általi szemrevételezés elegendő ahhoz, hogy az elkövető büntetés-végrehajtási intézetbe való befogadását megtagadják.

A büntetések sorát befejezve, a Szabs. tv. által alkalmazott intézkedések következnek a szankciórendszerben. A Szabs. tv. sorrendjét ebben az esetben sem követem, tekintettel arra, hogy a közlekedés szempontjából kevésbé jelentős intézkedéseket csak vázlatosan szeretném érinteni.

#### **4. A kitiltás**

Az eljárás alá vont személyt ennek keretében sportrendezvényről, sportlétesítményből, vagy kereskedelmi létesítményből, illetve kereskedelmi tevékenység egyéb helyszínéről lehet, ez a rendelkezés a közlekedés szempontjából különösebb jelentőséggel nem bír.

#### **5. Az elkobzás**

A közlekedési szabálysértések tekintetében érdekes kérdés, hogy a Szabs. tv. 18. § (1) bekezdés a) pontja szerint el kell kobozni azt a tárgyat, amelyet a szabálysértés elkövetéséhez eszközül használtak.

A jogirodalomban, és időszakosan a gyakorlatban is léteznek, léteztek olyan irányzatok, amelyek közlekedési bűncselekmények, így például ittas járművezetés esetében is lehetségesnek tartják a gépjármű elkobzását azzal az alappal, hogy az az elkövetés eszköze. Összességében azonban ezt a jelenlegi praxis már nem követi, tekintettel arra, hogy a jármű ezekben az esetben nem az elkövetés eszköze, hanem annak alapfeltétele, ráadásul az elkobzás nem lenne arányos intézkedés egy szabálysértés elkövetése miatt, illetve vitás tulajdonjogi helyzetben (például a járművet eltulajdonították, lízingelik, stb.) ez további, nem kívánt nehézségeket okozna.

Ennek megfelelően a szabálysértési eljárásokban a közlekedési szabálysértések viszonylatában az elkövetés nem jellemző.

## **6. A figyelmeztetés**

Ez az intézkedés tulajdonképpen a jogalkalmazó legenyhébb eszköze a szabálysértés szankcionálására. A mindennapokban jelen lévő kisebb súlyú, ámde pönalizált közlekedési magatartások egy részével szemben a fentebb ismertetett büntetéskiszabási szempontok figyelembevételével, az egyéni és a generális prevenciónak is megfelel, ha a hatóság csupán a rosszallását fejezi ki, és felhívja az eljárás alá vont személyt arra, hogy a jövőben tartózkodjon szabálysértés elkövetésétől. Ezeket az esetköröket tételiesen a büntetéskiszabási körülmények szerteágazó volta miatt természetesen nem lehet behatárolni, általánosságban elmondható, hogy a kifogástalan szabálysértési előéletű, hatóságokkal együttműködő eljárás alá vont személyek, és a gondatlan, kisebb súlyú közlekedési cselekmények, vagy ezek találkozása esetén elegendő a figyelmeztetés alkalmazása.

A fiatalkorúakra vonatkozó rendelkezésekről jelen munkában egyebekben nem esik szó, ezen intézkedés, mint a velük szemben leggyakrabban alkalmazott szankció kapcsán annyit kell megjegyezni, hogy a Szabs. tv.-ben a fiatalkorúkra külön szabályok vonatkoznak. Velük szemben a Szabs. tv. a Kötbír.-ben alkalmazott kötelező mértékű bírságokkal kapcsolatban is korlátozásokat állít fel, illetve pénzbírságot vagy helyszíni bírságokat is csak a hozzájárulásuk esetén, közérdekű munkát pedig csak a tizenhatodik életévük betöltése után lehet kiszabni. A fiatalkorúak által elkövetett közlekedési szabálysértések miatt a szabálysértési hatóságok vagy a bíróságok jórészt figyelmeztetést vagy annak feltételeinek fennállása esetén önállóan járművezetéstől eltiltás intézkedést alkalmaznak, figyelemmel arra is, hogy meghallgatás nélküli eljárás keretében velük szemben csak intézkedés alkalmazható, és az ügyek jelentős része ebben az eljárási formában zajlik le.

A figyelmeztetés a hatóság rosszallásának kifejezésén túlmenően a jövőre nézve preventív funkcióval is bír. Ez az intézkedés ugyanis, mint minden más marasztaló döntés, a két éves határidőn belül az esetleges későbbi szabálysértési felelősségre vonások alkalmával, súlyosító körülményként esik a latba.

## **7. A járművezetéstől eltiltás**

A Szabs. tv. 16. § (1) bekezdése szerint az eljárás alá vont személy eltiltható, illetve az e törvényben meghatározott esetben az eljárás alá vont személyt el kell tiltani a járművezetéstől, ha a szabálysértést engedélyhez kötött járművezetés szabályainak megszegésével követte el. A törvény ezen szakasza az intézkedés alkalmazása kapcsán egy mérlegelési alapú, és egy kötelező esetkört is tartalmaz. Az általános büntetéskiszabási elveket a járművezetéstől eltiltás tekintetében is figyelembe kell venni, annyi különbséggel, hogy azt úgy kell kiszabni, vagy éppen alkalmazását mellőzni, hogy az eljárás alá vont személy számára a büntetés célján túlmutató hátrányt ne okozzon, mindeközben azonban a közlekedés biztonsága, és az abban résztvevők életének és testi épségéhez fűződő társadalmi érdek se sérüljön. Ennek során értékelni kell az eljárás alá vont személyi körülményeit, korábbi közlekedési magatartását, és az elkövetés körülményeit.

A büntetőjogi szabályozások itt is megfelelő háttérrel kell, hogy biztosítsanak a szabálysértések elbírálása kapcsán. Ennek érdekében figyelembe kell venni a következő, speciális büntetéskiszabási elveket is. A büntetőjogi rendelkezések vonatkozásában született meg a járművezetéstől eltiltás alkalmazásának szempontjait tartalmazó 38/2007. BK vélemény, amelyet a közlekedés körében elkövetett szabálysértések tekintetében is alkalmazni lehet, és szükséges. Ennek egyik lényeges megállapítása, hogy az intézkedés „akkor indokolt, ha a közlekedési bűncselekmény elkövetési körülményeiből vagy az elkövető személyiségéből arra kell következtetni, hogy az elkövetőnek a közlekedésben járművezetőként való részvétele a közlekedés biztonságát, mások életét vagy testi épségét veszélyezteti”.<sup>4</sup>

Általánosságban elmondható, hogy az intézkedést a fentiek figyelembevételével a szabálysértési hatóság korábban a súlyos vagy halmozatban elkövetett több közlekedési szabálysértés esetében alkalmazta, rendszerint büntetés kiszabása mellett, önállóan pedig a fentebb írtak szerint leginkább a fiatalkorúak esetében. A közelmúlt gyakorlata azonban már abba az irányba mutat, hogy lényegében bármely közlekedési szabálysértés esetében a pénzbírság kiszabása mellett a járművezetéstől eltiltás is alkalmazásra kerül, a cselekmény körülményeitől függően. Mindez azt jelenti, hogy a nem kirívó

---

<sup>4</sup> 38/2007. Bkv. I/A.

közlekedési szabályszegések (pl: követési távolság be nem tartása koccanásos balesettel) esetén is több hónapos eltiltás fenyegeti az eljárás alá vont személyeket.

A szabálysértési hatóságok az eltiltást így lényegében szinte kötelező jelleggel alkalmazzák, ennek során nem megfelelően értékelik az általános büntetékiszabási körülményeket, vagy éppen egyáltalán nem veszik figyelembe a személyi körülményeket. A kifogásos ügyek jelentős részében a bíróság ezt az intézkedést, éppen ezen ismereteket másként súlyozva mellőzi, vagy mértékét csökkenti, esetleg kategóriára korlátozza. A hivatkozott Bkv. ugyanis a kategóriára korlátozás lehetséges eseteit is tartalmazza, amelyek a szabálysértések vonatkozásában is mérvadók. Ennek lényege szerint, ha az elkövetővel kapcsolatban az összes körülmény figyelembevételét követően alappal feltehető, hogy csak az adott kategória tekintetében jelent veszélyt a közlekedés biztonságára, és a közlekedés résztvevőire, úgy elsősorban csak attól a kategóriától kell eltiltani. Amennyiben az eltiltás korlátozott, úgy ennek meg kell egyeznie a szabálysértéssel érintett kategóriával is, azaz a Bkv. elvei alapján egy személygépkocsival szabálysértést elkövetőt nem lehet például az „AM” kategória vonatkozásában eltiltani.

A gyakorlatban tipikus elkövetési magatartás a fentebb is írt, követési távolság miatti úgynevezett rácsúszásos baleset. Amennyiben azt egy egyébként kifogástalan közlekedési előéletű, vezetői engedélyére rászoruló, naponta közlekedő járművezető követi el, alaposan feltehető, hogy ezen intézkedés a büntetés céljain túlmutató hátrányokat okozna részére. Ugyanígy tipikus, ha az előző és balra bekanyarodó viszonylatában történik baleset a meggyőződési kötelezettség gondatlan elmulasztása miatt, ami szintén nem feltétlenül alapozza meg hasonló körülmények mellett az intézkedés arányosságát. Amennyiben mégis járművezetéstől eltiltás kiszabása válik szükségessé, úgy a fentiek értelmében vizsgálni kell, hogy van-e lehetőség azt csak az elkövetéssel érintett kategóriára korlátozni, azaz amennyiben személygépkocsival történik a szabályszegés, akkor az eltiltás hatókörét erre, azaz a „B” kategóriára szűkíteni.

Ezen túl garanciális szabály, hogy az intézkedést minimálisan egy hónap, maximálisan egy év időtartamra lehet elrendelni, azzal, hogy a 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.

A közúti esetkörnél maradva a beszámítás vonatkozásában sok esetben problémát jelent, hogy az eljárás alá vont személy egyáltalán rendelkezik-e érvényes vezetői engedéllyel. Amennyiben annak egészségügyi érvényessége járt csupán le, de az okmányé még nem, úgy az megalapozhatja a beszámítást. A közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Kkir.) 4. számú melléklete tartalmazza ugyanis a vezetői engedély egészségügyi érvényességének lejártát követően is vezethető járművek körét. Mindez azt jelenti, hogy például bármely nemzetközi kategóriában megszerzett vizsga alapján lejárt egészségügyi érvényesség mellett is vezethető többek között segédmotoros kerékpár vagy lassú jármű. Ebből következően az ilyen lejárt egészségügyi érvényességű irat elvételétől vagy leadásától számított időt is be kell számítani, hiszen a járművezető ezen járművek tekintetében a vezetői engedély hiánya folytán annak hátrányait elszenvedti.

Többször felmerülő kérdés emellett, amikor a járművezető az okmány elvesztésére vagy ellopására, illetve akadályoztatására hivatkozik. Ez esetben is a büntetőjogi szabályozás segíthet feloldani a problémát. A Bv. tv. 298. § (4) bekezdése alapján akkor lehet a beszámításnak alapja, amennyiben ezt a tényt a járművezető a hatóság felé bejelentette, ekkor a bejelentés napja, akadályoztatása esetén az akadály létrejöttének napja lesz egyben a beszámítás kezdőnapja. Mindez egyúttal azt is jelenti, hogy amennyiben a közlekedési igazgatási hatóság felé ez a bejelentés nem igazolható (jegyzőkönyv, az eljárás alá vont személy által a hatóság felé küldött elektronikus levél stb.), akkor a beszámításnak önmagában az eljárás alá vont személy nyilatkozatára alapítottan nincs helye.

A főszabály szerint az eltiltás az azt kiszabó határozat jogerőre emelkedésével kezdődik, tekintettel arra, hogy az esetek nagy részében az elkövetők egyáltalán nem rendelkeznek vezetői engedéllyel, vagy azt már korábban visszavonták. A másik ok ezzel kapcsolatban abban keresendő, hogy egy közlekedési szabálysértés során nem jellemző a vezetői engedély helyszínen történő elvétele, mivel a járőröknek ilyen elvételi kötelezettségük nincsen, szemben például bizonyos bűncselekményi alakzatok gyanújával.

Megjegyzést érdemel, hogy a jogszabály szövegével ellentétben az eltiltás nem a határozat jogerőre emelkedésével, hanem a gyakorlatban tulajdonképpen annak bejegyzésével veszi kezdetét. A szabálysértési hatóság vagy a bíróság által alkalmazott intézkedés meghozatala és jogerőre



emelkedése, illetve ezen döntésnek a közlekedési igazgatási hatóság felé történő továbbítása időben egymástól elválhatnak. Magyarán akár napok vagy hetek is eltelhetnek anélkül, hogy a jogerős eltiltás tényét a nyilvántartásba bejegyeznék, így ezen idő alatt a járművezető ezen eltiltás vonatkozásában felelősségre sem vonható. Éppen emiatt lényeges az eltiltást is tartalmazó jogerős határozatok lehetőség szerint azonnali továbbítása a közlekedési igazgatási hatóság irányába.

A törvény a járművezetéstől eltiltás kötelező eseteiről is rendelkezik. A Szabs. tv. 23. § (3) bekezdése szerint, akit ugyanis hat hónapon belül a Szabs. tv. közlekedési szabálysértései körében engedélyhez kötött járművezetés szabályainak megszegésével elkövetett szabálysértés miatt két alkalommal már jogerősen felelősségre vontak, a következő ilyen jellegű szabálysértés elkövetése miatt vele szemben a szabálysértési hatóságnak járművezetéstől eltiltást kötelezően alkalmaznia kell. A Szabs. tv. csak a kiemelt közlekedési szabálysértések és a közlekedéssel kapcsolatos egyéb szabálysértések tekintetében teszi kötelezővé az intézkedés alkalmazását a szabálysértési hatóság vonatkozásában. Ennek oka azon hatásköri rendelkezésekben keresendő, hogy a szabálysértések, közte a közlekedési ügyek tekintetében is az általános szabálysértési hatóság a rendőrkapitányság.

Ebből a szempontból továbbá előzményként nem vehet figyelembe venni, ha valakivel szemben hat hónapon belül helyszíni bírságot szabtak ki engedélyhez kötött járművezetés szabályainak megszegésével elkövetett közlekedési szabálysértés miatt, azt csak a büntetés kiszabása körében lehet súlyosító körülményként értékelni. Annak eldöntésére, hogy az előzményt képező ügyekben az eljárás alá vont személy a cselekményt az engedélyhez kötött járművezetés szabályainak megszegésével követte-el, az SZNYR-ben szereplő előélet ad támpontot. A nyilvántartás ugyanis tartalmazza, hogy az elkövető a szabálysértést az engedélyhez kötött járművezetés szabályainak megszegésével követte-e el. Emellett kötelezően kell alkalmazni az intézkedést akkor is, ha közveszély színhelyén, a 7500 kilogrammot meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsival, vontatóval, valamint e járműből és pótkocsiból álló járműszerelvényvel az úton való haladásra, az előzésre és kikerülésre, valamint a lezárt útszakaszra történő behajtásra vonatkozó szabályok megszegésével követik el a szabálysértést.

Fontos megemlíteni, hogy a hat hónapos, vagy azt meghaladó időtartamú teljeskörű (azaz nem kategóriára korlátozott) járművezetéstől eltiltás esetén az elkövetőt utánpótlásra kell kötelezni,

azaz a vezetői engedélyt csak a sikeres utáncépzést követően kaphatja vissza. Amennyiben a szabálysértési hatóság vagy a bíróság úgy ítéli meg, hogy a közlekedés biztonságának biztosítása érdekében hosszabb, hat hónapot elérő eltiltást alkalmaz, úgy a járművezetőt a szabálysértési határozatban értesíteni is kell arról, hogy vezetői engedélyét csak utáncépzéssel szerezheti vissza.

Az intézkedés elsődleges következménye a közlekedés biztonságának védelme érdekében az, hogy az elkövető ezen időtartamra kategóriára korlátozás esetében az abba a körbe tartozó járműveket, teljeskörű eltiltás esetében pedig általánosságban járművet nem vezethet, a járművezetésre egyébként az intézkedés hatálya alatt alkalmatlannak is minősül. Amennyiben az eljárás alá vont személy az eltiltás hatálya alatt vezet annak hatókörébe tartozó járművet, az a járművezetés az eltiltás hatálya alatt bűncselekmény vétségi alakzatát követi el, mindezt a figyelmet az intézkedés alkalmazásakor fel is kell hívni. Az alkalmazott intézkedést az elkövetőkkel szemben 2021. május 14. napját megelőzően akár többször, egymást követő szabálysértések esetében is el lehetett rendelni, azaz, például a járművezetés az eltiltás hatálya alatt szabálysértést hat hónapon belül 4-5 esetben elkövető személy egyszerre több érvényes eltiltással is rendelkezhetett. A járművezetéstől eltiltás intézkedések az ilyen esetekben egymás mellett, párhuzamosan álltak fenn, és időtartamukban egyidejűleg teltek, ezért a több érvényes eltiltást is a büntetés kiszabása körében kellett súlyosító körülményként értékelni újabb közlekedési (járművezetés az eltiltás hatálya alatt) szabálysértés elkövetése esetén, mindezt a gyakorlatot azonban a szabálysértés bűncselekménnyé minősítése okafogyottá tette.

A jogalkalmazók részére sokszor gondot jelent annak eldöntése, hogy például az elektromos vagy belsőégésű motorral ellátott kerékpárok vonatkozásában egyáltalán alkalmazható-e a járművezetéstől eltiltás.

A KRESZ 1. számú függelékének II. r/1. pontja alapján a kerékpár olyan, legalább kétkerekű jármű, amelyet emberi erő hajt, és ezt legfeljebb 300 W teljesítményű motor segíti.

A fenti szabályozás alapján a bizonytalanság abból adódik, hogy nem dönthető el kétséget kizáróan, hogy csak az elektromos rásegítésű kerékpár tekinthető kerékpárnak, vagy minden olyan jármű is, amelyik az emberi hajtóerő nélkül, kizárólag motorral is működtethető.

A Kkir. 2. számú melléklete határozza meg a segédmotoros kerékpár fogalmát, ez alapján a mindennapokban jellemző, kétkerekű jármű esetében a hengerűrtartalom belsőégésű motor tekintetében az  $50 \text{ cm}^3$ -t, elektromos motor esetében a névleges teljesítmény a 4 kW-ot nem haladhatja meg, azzal, hogy a legnagyobb tervezési sebességük 45 km/h (kivéve azokat, amelyek legnagyobb tervezési sebessége 25 km/h-nál kisebb vagy azzal megegyezik).

A kérdést bonyolítja, hogy az Európai Parlament és a Tanács 2013. január 15-i 168/2013/EU rendelete, amely egyébiránt a tagállamok számára közvetlenül alkalmazandó, az L1e-A, motoros kerékpár osztályba sorolja be a hazánkban kapható elektromos és robbanómotoros kerékpárokat. Az uniós rendelkezés szerint motoros kerékpároknak minősülnek a pedálozást elősegítő segédmehajtással felszerelt, pedálhajtásúnak tervezett kerékpárok, amelyek esetében a segédmehajtás teljesítménye 25 km/h-át elérő vagy meghaladó járműsebességnél megszűnik, valamint a legnagyobb folyamatos névleges vagy hasznos teljesítményük az 1 000 W-ot nem haladja meg.

Ezek szerint azon elektromos vagy robbanómotoros kerékpárt, amely motorteljesítménye nagyobb, mint 300 W, illetve amely járművet emberi erővel történő hajtás nélkül, kizárólag csak a motor hajtja, segédmotoros kerékpárnak kell tekinteni, ebből következően ezen járművek csak érvényes vezetői engedély birtokában vezethetők, vezetőivel szemben a járművezetéstől eltiltás is alkalmazható.

Amennyiben a fenti korlátokat a jármű nem lépi át, azaz emberi erővel hajtható, működtetését a 300 W teljesítményt meg nem haladó motor segíti, az eszköz kerékpárnak minősül, és engedély nélkül vezethető.

Mindazonáltal a rendőrségi és a bírósági gyakorlat eltérően értelmezi a fenti jogszabályi hivatkozásokat. A szabálysértési hatóság megindítja az eljárást ugyanis engedély nélküli vezetés szabálysértése esetében a példa kedvéért egy 250 wattos motorral felszerelt elektromos kerékpár vonatkozásában is arra hivatkozással, hogy az csak engedéllyel vezethető, mivel segédmotoros kerékpárnak minősül, amennyiben azt a pedál használata nélkül, csupán annak beépített erőgéppel hajtják meg.

Amennyiben az eljárás alá vont személy által használt jármű rendelkezik pedállal, ezáltal emberi erővel (is) hajtható, fel van szerelve továbbá egy 250 W legnagyobb teljesítményű elektromos motorral, ez esetben a bíróság megítélése szerint a kérdéses jármű a KRESZ értelmezését figyelembe véve kerékpárnak minősül, amelynek vezetése nem engedélyköteles.

Önmagában attól, hogy egy ilyen járművet úgy használnak, hogy annak pedálját nem tekerik, hanem azzal kizárólag a motor működtetésével, tisztán gépi üzemmódban haladnak, a jármű még nem „válík” segédmotoros kerékpárrá, ezáltal olyan járművé, amelynek vezetéséhez „AM” kategóriájú vezetői engedély szükséges. Ekként ezen szabálysértési ügyekben az eljárás bíróság általi megszüntetésére kerül sor.

Az elektromos roller esetében hasonlóan nagy a bizonytalanság, azonban az kétségtelen, hogy járműnek minősül, hiszen a KRESZ II. függeléke szerint közúti szállítóeszköz, azaz személyszállításra alkalmas, a KRESZ-ben leírt kivétele között pedig nem szerepel, mindazonáltal az sem vitatható, hogy beépített erőgép hajtja.

A beépített erőgéppel is ellátott kerékpárokhoz hasonlóan azonban az elektromos roller mint jármű besorolása nem lehetséges. Mindebből következően ezen jármű esetében sem állhatnak fenn az engedély nélküli vezetés szabálysértés elkövetésének feltételei, hiszen vezetése ezáltal nem engedélyhez kötött.

A jelenleg is számtalan verzióban létező elektromos és robbanómotoros kerékpárok és rollerek megítélése mindamellett számtalan vita tárgyát képezi (a büntetőügyekben is). Megoldást ebben a kérdésben a kerékpár vagy a roller fogalmának további pontosítása, esetleg külön a robbanómotorral vagy villanymotorral ellátott kerékpár mint járműfajta jogszabályi meghatározása, és például egységesen az „AM” járműkategóriába sorolása, illetőleg a valóban egységes és aggálytalanul alkalmazható joggyakorlat kialakítása jelentheti.

## V. A kifogásos eljárás

Az úgynevezett rendes szabálysértési eljárásban a szabálysértési hatóság előkészítő eljárását követően a bíróság főszabály szerint az előkészítő eljárás iratainak beérkezését követő 15 napon belül meghallgatás nélkül határozatot hoz. Ebben kizárólag az iratok alapján az eljárás alá vont személy felelősségét megállapítja, vagy vele szemben az eljárást megszünteti. Jelenleg erre egyetlen közlekedési szabálysértés esetében, az engedély nélküli vezetés esetében van lehetőség, mivel ez a közlekedési szabálysértés sújtható szabálysértési elzárással is. A bíróság tárgyalást akkor tart, ha az eljárás alá vont személy felelősségét megállapító határozattal szemben tárgyalás tartását kérték, vagy ha az eljárás alá vont személyt bíróság elé állítják (ez az úgynevezett gyorsított eljárás), illetve a meghallgatás nélküli eljárás helyett eleve tárgyalást tarthat, ha annak feltételei nem állnak fenn (tényállás nem kellőképpen tisztázott és az eljárás alá vont személy vagy a tanú, sértett, szakértő meghallgatása szükséges).

A fentebb röviden vázolt rendes eljáráshoz képest a szabálysértési hatóság marasztaló határozatával szemben az eljárás alá vont személy vagy képviselője annak közlésétől számítva nyolc napon belül kifogást nyújthat be. Ilyen esetben az illetékes rendőrkapitányság székhelye szerinti járásbíróság jár el a jogorvoslat során.

Megjegyzést érdemel, hogy ezen eljárás esetében szinte kizárólag közlekedési ügyek kerülnek a bíróság elé, más jellegű szabálysértés elenyésző számban jelenik csak meg.

A kifogás kérdésében a bíróság főszabály szerint tárgyalás tartása nélkül, az iratok alapján dönt, kivéve, ha a tárgyalás tartását kifejezetten kérték, vagy annak tartását a bíróság szükségesnek tartja. Kiegészítő szabály, hogy ha a bíróság a kérelemben foglaltakat kimeríti, vagy azt az eljárás alá vont személy javára meghaladja, akkor a kifejezett kérelem ellenére sem kell tárgyalást tartani.

Jellemzően ez utóbbi esetben az eljárás alá vont személy a pénzbírságot és járművezetéstől eltiltást tartalmazó rendőrkapitánysági határozattal szemben kéri tárgyalás tartását, a felelősségét elismeri, a pénzbírságot és annak mértékét is elfogadja, egyben indokát adja, hogy miért szeretné az intézkedés mellőzését. A bíróság a szabálysértési hatóság határozatát így tárgyalása tartása nélkül is

megváltoztathatja és a járművezetéstől eltiltás intézkedést mellőzheti. Mindez persze csupán lehetőség, de a praxis azt mutatja, hogy az iratok alapján történő döntés az elsődleges.

Az eljárás végén, akár tárgyalás nélkül, akár tárgyaláson a bíróság a szabálysértési hatóság határozatát végzésében hatályban tartja, az eljárás alá vont személy javára megváltoztathatja, ha a kifogásban olyan új tényt állítanak vagy olyan új bizonyítékra hivatkoznak, amelyet a szabálysértési hatóság a kifogással támadott határozat meghozatala során nem ismert, vagy megváltoztatja, ha a szabálysértési hatóság jogszabályt helytelenül alkalmazott.

A gyakorlatban sok esetben előfordul, hogy a szabálysértési hatóság a kifogás intézményét helytelenül alkalmazza, ezekre az alábbi közlekedési példák mutatkoznak. A rendőrkapitányságok bizonyos ügyekben meghallgatást egyáltalán nem tartanak, hanem a feljelentés és a szemle, helyszínrajz, vagy éppen a balesetben érintett járművek vezetőinek helyszínen rögzített, rendőri jelentésbe foglalt nyilatkozata alapján hoznak határozatot. Ezzel az ügydöntő határozattal szemben pedig nem a meghallgatás kérését, hanem a kifogást jelölik meg jogorvoslatként. Ebben az esetben két út áll a bíróság előtt, vagy visszateszi a szabálysértési hatósághoz az ügyet, hogy az az eljárás alá vont személy beadványát meghallgatás iránti kérelemnek tekintse, és e szerint járjon el, vagy pedig a kifogásos eljárásban tárgyalás tartásával mintegy helyrehozza ezt a hiányosságot. A fentebb hivatkozott kúriai elemzés egyértelműen az utóbbi mellett tette le a voksát, és a bírósági gyakorlat is ennek megfelelően alakul.

Másik, gyakran előforduló probléma a nem kellő bizonyítottság. A szabálysértési hatóságok gyakorta bizonyítékhiányosan, az ügyet nem kellő alaposággal kivizsgálva hoznak határozatot, amelyet a bíróságnak a kifogás kapcsán kell elbírálnia. Az ilyen, megalapozatlan döntésekkel szemben a Szabs. tv. nem adja meg a lehetőséget arra, hogy azt a bíróság hatályon kívül helyezze, bár vannak ezzel ellentmondó vélemények is:

„Az iratok alapján történő felülbírálat eredményeként a bíróság [...] a határozatot hatályon kívül helyezi és az elsőfokú hatóságot új eljárás lefolytatására utasítja, ha a tényállás megalapozatlan, és a megalapozatlanság tárgyalás tartásával nem orvosolható”.<sup>5</sup>

Mindezzel az a gond, hogy a Szabs. tv. a 108. § (2) bekezdés b) pontja szerint erre nem a megalapozatlanság okán van lehetőség, hanem akkor, ha a szabálysértési hatóság - a bíróság hatáskörébe tartozó szabálysértés kivételével - nem a hatáskörében járt el, illetve a hatáskörét túllépte.

Közlekedési ügyekben különösen gyakoriak azok esetek, hogy amikor a rendőrkapitányság a megszüntető határozatát éppen a megalapozatlanságra hivatkozva az ügyészi felülvizsgálatot követően visszavonja és új határozatot hoz, ekkor az ügyészség által elvártan vélt felelősséget megállapító határozat formájában, azonban további bizonyítás felvétele nélkül. A tévedés itt abban áll, hogy az ügyész általánosságban nem feltétlenül azt kifogásolja, hogy a hatóság nem vonta felelősségre az eljárás alá vont személyt, hanem azt, hogy nem szerezte be a lehetséges összes bizonyítékot, vagy éppen azokat figyelmen kívül hagyta, és ennek indokát nem jelölte meg. Ezt a szabálysértési hatóság általában helytelenül döntéskényszerként értelmezi, és az új határozatban még néhány, akár közvetett bizonyíték beszerzése és a tényállás tulajdonképpen változatlanul hagyása mellett az eljárás alá vont személy felelősségét egy huszárvágással megállapítja. Az eljárás alá vont személy ezt a határozatot vagy elfogadja, vagy, amennyiben azzal nem ért egyet, kifogást nyújt be. A jelen rendelkezések alapján ilyenkor a megalapozatlan szabálysértési hatóság általi határozattal szemben a bíróság a tényállást tárgyalás tartásával igyekszik felderíteni, amennyiben pedig ezek után a tényállás továbbra is oly mértékben hiányos marad, hogy az eljárás alá vont személy felelősségét az alapján nem lehet megállapítani, akkor az eljárást bizonyítottság hiányában megszünteti.

Szintén sok esetben előfordul, hogy a kifogás alapján eljáró járásbíróság azt észleli, hogy a szabálysértési hatóság a közlekedési cselekmények kapcsán helytelen minősítést alkalmazott. Gyakran előforduló eset, hogy a szabálysértési hatóság közúti közlekedési szabályok kisebb fokú

---

<sup>5</sup>Nagykommentár a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvényhez. Cserép Attila / Fábán Adrián / Rózsás Eszter. A Szabs. tv. 109. §-ához.

megsértése szabálysértését állapítja meg olyan balesetek tekintetében is, amelyek nyilvánvalóan súlyosabb megítélés alá esnek. Ilyenre példa a párhuzamos közlekedésre nem alkalmas úttesten, egymással szemben haladó két gépkocsi nappal, nyári melegben nagy sebességgel való ütközése, amikor személyi sérülés nem történt, és mindkét jármű bal oldali visszapillantó tükre letört, valamint az egyik gépkocsi oldala is sérült. Az ütközés erejétől mindkét tükröt visszacsapódott, és azt követően szakadt le, míg az egyik jármű bal oldala is behorpadt az ütközés következtében.

A szabálysértési hatóság, feltehetően a BH2004. 308 számú eseti döntésre hivatkozva minősítette a cselekményt közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése szabálysértésének, ehhez pedig a KRESZ 25. § (2) bekezdését, azaz a jobbra tartási kötelezettség megsértését hívta fel. Az iratokból ehhez képest jól láthatóan a személyi sérülés reális lehetősége is fennállt a nyári melegben, letekert ablakkal közlekedő gépkocsik esetén, az csupán a véletlennek köszönhetően maradt el, ráadásul az egyik gépkocsi bal első részével a másik gépkocsi vezetőoldali ajtaját is behorpasztotta, ami szintén a lehetséges sérülésveszélyre utal.

Csak utalásként, ehhez képest gyakori a szabálysértési hatóság részéről, hogy a járművezető és utas nélküli, várakozó gépkocsinak a parkolóhelyre történő beálláskor történő koccanáskor következetesen mindezt közúti közlekedés rendjének megzavarásaként értékelik, miközben egy kirívó esetben, mindkét gépkocsi kerekeinek kiszakadásával, és az egyik jármű kigyulladásával járó közúti baleset tekintetében is közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése szabálysértést állapítottak meg, mivel személyi sérülés nem történt.

Amennyiben a szabálysértési hatóság tehát a közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése szabálysértésnek minősített ügyben a pénzbírság kiszabása mellett nem alkalmazott járművezetéstől eltiltást, akkor a bíróságnak csak a megvalósított szabálysértés helyes minősítésére, és a közúti közlekedés rendjének megzavarása szabálysértése megállapítására van lehetősége, büntetés mellett intézkedést nem alkalmazhat, illetve a kiszabott büntetés mértékét nem növelheti akkor sem, ha az indokolt lenne. Ilyenkor ugyanis ezzel a bíróság a tárgyaláson felmerült új tény hiányában a súlyosítási tilalmat szegné meg. A közúti közlekedési előéleti pontok azonban nem esnek a súlyosítási tilalom körébe, mivel ez egy deklaratív, a szabálysértési jogon kívül eső aktus, ezért az eljárás alá vont személyre nézve ez nem minősül súlyosabb rendelkezésnek. Az ellenkező irányba történő, azaz az



eljárás alá vont személyre kedvezőbb határozat, azaz a büntetés mértékének csökkentése, vagy a büntetés mellett alkalmazott intézkedés mellőzése nem kizárt, ezért a bíróság ilyen tartalmú döntést hozhat.

A kifogásos eljárások témakörében felmerült az a probléma is, amikor egy közlekedési bűncselekmény tekintetében a bíróság és az ügyészség minden bizonyítékot ismer, azokat a bizonyítás részévé is teszik, ennek ellenére helytelen tényállást állapítanak meg. Egy konkrét közlekedési baleset során a vádlottat az ügyészség ittas járművezetés vétségével vádolta, de ezzel egyidejűleg vele és a baleset másik résztvevőjével szemben egy szabálysértési eljárás is folyt a közúti közlekedés rendjének megzavarása szabálysértés miatt. A büntetőeljárásban a vádlott az ittas járművezetés bűncselekménye kapcsán a bűnösségét elismerte, azonban a vádiratban a bűncselekményhez kapcsolódó közlekedési baleset tényállása helytelenül, iratellenesen került megállapításra. A megállapított tényállás szerint a vádlott ittas állapotban az általa vezetett járműszerelvényt a védett úton, míg a későbbi eljárás alá vont személy az útkereszteződéshez érve általa vezetett tehergépkocsival nem biztosított elhaladási elsőbbséget a vádlott számára, aki az ütközés elkerülése végett az általa vezetett jármű kormányát balra rántotta el, majd a gépkocsijával a menetiránya szerinti bal oldali útpadkára lehaladt és felborult.

Mindazonáltal a helyszínelő véleményét és a vádlott vallomását az esetről készült kitűnő minőségű kamerafelvétel és a helyszínrajz tényszerűen megcáfolta. Ezekből megállapítható volt, hogy helyesen a vádlott az ittaságából kifolyólag a későbbi eljárás alá vont személy közlekedési magatartását (aki az útkereszteződésben a járművével megállt, hogy elsőbbséget biztosítson a vádlott járműve részére) és a közlekedési helyzetet helytelenül felmérve az általa vezetett gépkocsi kormányát balra rántotta el, ekként a balesetért kizárólag ő lett volna felelőségre vonható.

A Szabs. tv. 37. §-a értelmében abban a kérdésben, hogy az eljárás alá vont személy követett-e el és milyen szabálysértést, a szabálysértési hatóságot és a bíróságot a büntetőeljárásban hozott határozat és az abban megállapított tényállás kivételével nem köti a más eljárásban, így különösen a polgári vagy a fegyelmi eljárásban hozott határozat és az abban megállapított tényállás.

A szabálysértési feljelentés követően a szabálysértési hatóság a fentiek alapján észlelte, hogy az eljárás alá vont személyt felelősség az ügyben ténylegesen nem terheli, ezért vele szemben az eljárást megszüntette. Ezt követően ügyészi felhívást követően a fenti tényálláshoz kötöttség miatt, mivel a büntetőeljárásban megállapított tényállás szerint nem a vádlott felelt a baleset bekövetkezéséért, az eljárás alá vont személyt felelősségre vonta, és vele szemben pénzbírságot szabott ki és járművezetéstől eltiltást alkalmazott. Az ezt követő kifogásos eljárásban a bíróság is a bűncselekményi tényálláshoz kötöttségre hivatkozott és a határozatot hatályban tartotta, noha a csatolt és a büntetőeljárásban is ismert bizonyítékokból az a következtetés adódott, hogy az eljárás alá vont személy ténylegesen semmilyen közlekedési szabályt nem szegett meg.

Ebben az esetben két lehetőség közül kell választani. A Szabs. tv. 37. §-a egyértelműen fogalmaz, a törvény konkrét szövege alapján a tényállás valóban kötött, a büntetőeljárásban hozott ítélet tényállása alapján az eljárás alá vont személyt felelősségre kell vonni. Ezzel az eljárás alá vont személyt tulajdonképpen egy olyan bírósági döntés alapján kell büntetni, amelyben ténylegesen csak tanúként vett részt, a határozat ellen pedig jogorvoslati joggal nem rendelkezik. Mi több, ezt a bírósági határozatot semmilyen módon nem is támadhatja meg, így az ennek alapján készült szabálysértési határozat is támadhatatlan lesz, a büntetőeljárás (a rendőrség, az ügyészség és a bíróság) sajnálatos hibáját nem lehet feloldani, és az eljárás alá vont személy jogorvoslati lehetőségei látszólagossá válnak.

A másik lehetőség, ha a Szabs. tv. tényleges szövegétől elvonatkoztatva, a jogalkotó vélhető szándékára tekintettel azt a következtetést vonjuk le, hogy az adott rendelkezés inkább azon esetre szól, ahol az eljárás alá vont személy maga is része a büntetőeljárásnak, mégpedig vádlottként. Tipikus elkövetési magatartás ugyanis, hogy a járművezető a cselekményével ittas járművezetés vétségét és az engedély nélküli vezetés szabálysértését is megvalósítja. Erre az esetre, azaz amikor a büntetőeljárásban a terhelt személye és a szabálysértési eljárásban az eljárás alá vont személy azonos, valóban elvárható, hogy a büntetőügyben megállapított tényállás szükségszerűen a szabálysértés elkövetésére is vonatkozzék, a gyakorlatban felmerült fentebb felvázolt problémára azonban ez nem alkalmazható, mivel a terhelt és az eljárás alá vont személy személye a két eljárásban eltérő.

A magam részéről amellet tesztem le a voksom a jogalkotó vélhető szándékára és arra való tekintettel, hogy a jogszabály értelmezése ne járjon az eljárás alá vont személy jogainak sérelmével, hogy a törvényben rögzített tényállási kötöttség a jelzett ügyben áttörhető, ellenkező esetben az eljárás alá vont személy tulajdonképpen jogorvoslati lehetőség nélkül marad.

A közlekedési szabálysértéseknél a kifogásos eljárások során további probléma, hogy a Szabs. tv. ugyan rendelkezik arról, hogy az eljárás megszüntetése esetén a szabálysértési költséget az állam viseli, de arról nem, hogy a képviselő díját ilyen esetben mi alapján lehet megállapítani. A büntetőjogban felhívott, védőkre vonatkozó végrehajtási rendeletek nem alkalmazhatóak, a Szabs. tv. ugyanis a védő kifejezést egyáltalán nem, de az ügyvéd megfogalmazást is csak egy helyen, a gyorsított eljárásnál tartalmazza. Ebből adódóan a büntetőjogban használatos védő és ügyvéd fogalom a szabálysértések vonatkozásában elválnak egymástól. A gyakorlat ebben az esetben ezt a kérdést úgy oldotta meg, hogy az eljárás alá vont személy, és a képviselő költségei, kiadása, díja tekintetében a meghatalmazás szolgál alapul. A büntetőjogi szabályozást véleményem szerint nem szerencsés háttérjogszabályként alkalmazni, azonban ennek ellenére ez az irányvonal is megfigyelhető. Az tényként állapítható meg, hogy vagy a Szabs. tv.-ben látszik szükségesnek a képviselő kérdéskörét rendezni, akár a büntetőjoghoz való közelítéssel, vagy, ha ez az út nem járható, akkor ehelyett a végrehajtási rendeletbe kell egy, a büntetőjogtól elkülönülő szabályozás a költségek tekintetében, mert a jelenlegi rendelkezések elkerülhetetlenné teszik még az alkalmazás tilalma esetén is a két jogterület összemosódását.

## **VI. A közigazgatási bírság**

„Az úgynevezett „közigazgatási bírságok” [...] ma már igen sok jogcímen kiszabhatók. [...]. Közös jellemzőjük, hogy törvényi szintű szabályozáson vagy felhatalmazáson alapulnak, általában objektív jellegűek (vétkességre tekintet nélkül kiszabhatók), valamint a befolyt bírságösszegek közvetve vagy közvetlenül reparációs célokat szolgálnak [...]”<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup>29/1998 (VI.17.) AB határozat. Indokolás, III. 2.2. pont 4. bekezdés

A dolgozat történeti részében is jelzett, a közlekedés szabályainak gyakori és súlyos következményekkel járó megszegése, az unió tagállamaival történő összevetésben rossz baleseti statisztika miatt a jogalkotó egy új, objektív alapú felelősségi alakzatot vezetett be 2008. május 1. napjától.

Ennek lényege szerint a hatóságnak csak azt kell vizsgálnia, hogy a járművel megsértették-e közlekedési szabályokat. Amennyiben igen, és az eredmény, azaz a szabályszegés megvalósult, úgy az elkövető vétkességének nincs jelentősége, a bírságot vele szemben ki kell szabni. Természetesen ezzel szemben kimentési okok vannak, azonban ezek meglehetősen behatároltak. Így a járművezető mentesül a bírság megfizetése alól, ha a járműve jogellenesen került ki a birtokából, és ezt a tényt a bírságolást megelőzően bejelentette, illetve akkor is, ha igazolja, hogy más személy vezette az adott időpontban a járművet, és ezzel a helyére ez a másik személy lép, vagy ha a szabályszegést más törvény lehetővé teszi számára.

A Kkt. 20. és 21. §-a tartalmazza a közlekedési szabályszegések legtöbbszörét, ezek egyrészt főként a szállítással, illetve másrészt a járművezetők („úrvezetők”) által elkövetett szabályszegésekkel kapcsolatosak. A Kkt.-ben meghatározott közlekedési szabályszegések esetén a bírságok összegét, mértékét a Kászbír. és a Közigbír. tartalmazza.

Érdekesség, hogy aki a 0,25 mg/l levegőalkohol-koncentrációnál kisebb érték előidézésére alkalmas szeszes ital fogyasztásából származó alkohollal a szervezetében közúton gépi, vagy a kerékpár kivételével nem gépi meghajtású járművet vezet, illetve hajt, a Kászbír. 11/D. melléklete szerinti bírságot köteles fizetni. Ennek megfelelően a bűncselekményi értékhatárt el nem érő ittasági fokban történő ittas vezetés a Szabs. tv.-ben meghatározott ittas vezetés szabálysértési tényállásától elkülönült, azt a jogalkotó közigazgatási bírsággal rendelte szankcionálni. Ezen döntés jogpolitikai okaira az anyaggyűjtés során nem találtam magyarázatot, de az megállapítható, hogy ezzel az ittas járművezetésnek a vezetett járművek fajtájától és az ittaság mértékétől függően büntetőjogi, szabálysértési és közigazgatási bírsággal sújtandó alakzata is van.

A zöldfelületek védelme, vagy a parkolás körében az önkormányzatok helyben is alkothatnak önkormányzati rendeletet, és ebben meghatározhatják, hogy mely magatartást nyilvánítanak

szabálysértésnek. Ebben a körben érdemes kiemelni, hogy az általános járművezetői védekezéssel szemben, miszerint nem állt zöldfelületen, mert ott nem található ténylegesen zöldfelület (hanem homok stb.), a bírságolás alapját az önkormányzati rendeletben meghatározott övezeti besorolások, vagy értelmező rendelkezések adják.

A bírságok kiszabása helyszíni eljárásban is történhet, amennyiben a szabályszegő nem vitatja a jogsértést, azzal lemond a fellebbezési jogáról, akkor az eljárás véget ér, ha a bírság összegét megfizeti. Ha a járművezető a szabályszegést nem ismeri el, vagy a fellebbezési jogáról nem mond le, akkor az elkövetés helye szerinti rendőrkapitányság kezdeményezi a rendes közigazgatási eljárás lefolytatását. Megjegyzést érdemel, hogy a közlekedési közigazgatási bírságok tekintetében a Kkt. is a Szabs. tv. elévülési rendelkezéséhez hasonló, azaz két éves elévülési időt határoz meg, így a jogsértés elkövetését követő két éven túl nincs helye bírság kiszabásának.

A Kkt. 21. §-a szerinti, az üzembentartóval szemben alkalmazandó közigazgatási bírság megállapításával kapcsolatos elsőfokú közigazgatási eljárás lefolytatására a vármegyék egy részében indult eljárásokban a Vas Vármegyei Rendőr-főkapitányság, míg a többi vármegyében történt helyszíni rögzítést követően a Szabolcs-Szatmár-Bereg Vármegyei Rendőr-főkapitányság jogosult, míg a másodfokú eljárásra a Budapesti Rendőr-főkapitányság rendelkezik hatáskörrel.

Az objektív felelősségi alapú közigazgatási bírság bevezetéséhez kapcsoló célkitűzésekhez visszakanyarodva az megállapítható, hogy a bírság hatásait a közlekedésben rövid időn belül érezni lehetett. Már a 2008. évben csökkent a közúti közlekedési szabálysértések, ezen belül is a gyorsajtások, illetve a személysérüléssel közúti balesetek száma, 2008. évben a 2007. évhez képest például közúti balesetben 262 emberrel kevesebb veszítette életét.

A balesetek okaiban napjainkig sem történt jelentős változás. Első helyen áll a gyorsajtás, másodikon az elsőbbségi jog meg nem adása, míg a harmadikon a kanyarodás szabályainak megszegése. Mindebből az következik, hogy a szabályszegések számának csökkenése nem eredményezi a balesettel okszerű összefüggésben lévő közlekedési szabályszegések átrendeződését.

## VII. A közúti közlekedési előéleti pontrendszer

A kormányzat a fentebb vázolt intézkedéseket megelőzően is törekedett a közlekedés biztonságának javítására. A nemzetközi összevetésben magas halálos kimenetelű balesetek száma, valamint a balesetek súlyossága miatt egy preventív jellegű, pontrendszerre alapuló intézkedést kívántak létrehozni. Ezen vezérelvek mentén fogadta el az országgyűlés a közúti közlekedési előéleti pontrendszerről szóló 2000. évi CXXVIII. törvényt (Kpt.) és a közúti közlekedési előéleti pontrendszerről szóló 2000. évi CXXVIII. törvény végrehajtásáról szóló 236/2000. (XII. 23.) Kormányrendeletet. A jogszabály alapjául szolgáló pontrendszer lényege szerint az érvényes vezetői engedélyhez a szabályszegések elkövetésekor, annak fényében, hogy azok milyen súlyúak, előéleti pontokat rendel hozzá.

A jogszabály létrehozott egy tulajdonképpeni trichotom rendszerű szabályszegés fogalmat, amely szerint a pontrendszer bíróság által elbírált (közlekedési bűncselekmény elkövetése), szabálysértési hatóság által elbírált (közlekedési szabálysértés elkövetése) és közigazgatási bírsággal sújtandó cselekmény elkövetése esetén alkalmazandó.

A törvény különbséget tesz a gondatlan és szándékos bűncselekmények, a szabálysértések és a közigazgatási bírsággal sújtandó szabályszegések között oly módon, hogy azokhoz különböző mértékű pontokat rendel hozzá. A pontrendszert a közlekedési szabályszegések visszaszorítására irányuló célkitűzések megvalósítása érdekében több alkalommal szigorították. A jelenleg hatályos rendelkezések szerint a szabálysértés vagy közigazgatási bírsággal sújtandó cselekmény esetén 1 pont, míg a legsúlyosabb, azaz a szándékos bűncselekmény elkövetése esetén 11 pont állapítható meg. Ezen előéleti pontok a három éves nyilvántartási időn belül összeadódnak, és 18 pont elérése a vezetői engedély visszavonását eredményezi.

A törvény hatálya kiterjed a vezetői engedéllyel rendelkező, illetve a járművezetéstől eltiltás, illetőleg a vezetői engedély visszavonásának hatálya alatt álló személyekre, továbbá azokra is, akik olyan járművet vezetnek, amelyre a vezetői engedélyük nem érvényes.

A Belügyminisztérium Nyilvántartások Vezetéséért Felelős Helyettes Államtitkárság (Nyilvántartó) a vezetői engedély nyilvántartás részeként vezeti a pontrendszer adatait. Feladata, hogy a járművezetőt értesítse az utáncépzés lehetőségeről, amennyiben a pontjainak száma elérte a tizenhármát. A gyakorlatban az önkéntes utáncépzés több esetben egyébiránt éppen azért nem jelent valós alkalmat arra, hogy a pontok számát csökkenthessék, mivel a tizenhármás ponthatár eléréséhez fúzódó felhívás a járművezető magatartása miatt egyszerűen elkésik. Tudniillik halmazati vagy több egymás utáni elkövetés esetén a felhívásnak nem lehet már relevanciája, hiszen az elkövető pontszáma eleve meghaladhatja a maximális 18 pontot, vagy a felhívásra okot adó cselekményt követően ismét, legalább összesen öt előéleti ponttal járó cselekményt követ el, így ezen lehetőségtől tulajdonképpen a saját hibája miatt elesik.

A járművezetők sok esetben hivatkoznak arra, hogy az értesítést nem kapták meg, vagy éppen arra, hogy azonnal utáncépzést kezdtek a pontjaik csökkentése érdekében, azonban azt még nem fejezték be, de időközben elérték vagy meghaladták a 18 pontot, ezért a vezetői engedélyüket a közlekedési igazgatási hatóság visszavonta. Az előéleti összpontok csökkentésére azonban addig van csupán lehetőség, amíg azok nem érik el, vagy meg nem haladják a 18 pontot, ezért amennyiben a járművezető az önkéntes utáncépzés teljesítése előtt éri el, vagy haladja meg a 18 pontos határt, az az ő felelősségi körébe esik. Ebből következően a vezetői engedélyt csak a visszavonást követően elkezdett utáncépzés elvégzése után megszerzett tanúsító igazolás birtokában lehet visszaadni a leadástól számított hat hónap eltelte után, így nincs jogi lehetőség az ügyfél által önkéntesen teljesített, de a visszavonás előtt megkezdett utáncépzés elismerésére sem.

A visszavont vezetői engedély leghamarabb a leadásától számított hat hónapot követően kapható vissza, amely időtartamba az engedély helyszíni elvételétől eltelt idő, illetve a visszavonás ideje is beszámít. A vezetői engedély visszaadásának következő feltétele az utáncépzésen való részvétel igazolása. Mindennek az a magyarázata, hogy a 18 pont eléréséhez vezető időben a járművezető több közlekedési szabályszegést követett el, ami feltehetően hibás szabályismeretre, magatartásbeli devianciára, vagy egyszerűen a szabályok nem megfelelő használatára vezethető vissza.

## VIII. Összegzés

A közlekedéssel kapcsolatos szabályszegések és szabálysértések gyakorlatilag a mindennapok részét képezik, elkövető pedig bárki lehet. Ahhoz képest azonban, hogy mennyire hétköznapiak, gyakoriak ezen jogsértések, épp annyira bonyolult, és nehezen átlátható a velük szembeni jogkövetkezmények rendszere. A jelen tanulmány célja ezért nem titkoltan az volt, hogy bizonyos mértékig felvázolja a közlekedési szabályszegések szankciórendszerét, ezen belül is főként a közlekedési szabálysértések, az alkalmazható büntetések és intézkedések körét, valamint a büntetés kiszabása kapcsán értékelhető körülményeket. A dolgozat fókuszpontjában ezért, terjedelmi okokból is a Szabs. tv. szankciórendszere állt, de a teljes képalkotás érdekében a közigazgatási bírság és egyéb jogintézmények is érintőlegesen szerepet kaptak.

A szabálysértési joggal töltött idő alatt megállapíthattam, hogy a legnagyobb problémák nem feltétlenül önmagában a fentebb felvázolt szankciórendszerrel, hanem sokkal inkább a nem megfelelő anyagi és eljárásjogi szabályozásból származó gyakorlattal van. Ebben a körben az általános szabálysértési hatóságok, de az ügyészség és a bíróság tagjai is folyamatos képzésre szorulnak, nincs olyan év, amelyben ne merülnének fel újabb és újabb, korábban nem tapasztalt kérdések az országos konferenciákon. Mindez egyrészt azt jelzi, hogy ez a jogterület további, pontosabb szabályozást kívánna meg, másrészt pedig nyilvánvalóan azt is, hogy folyamatosan fejlődik.

Munkámat azzal a kíváncsisággal zárom, hogy ez a fejlődés lehetőség szerint ne törjön meg, bízva abban, hogy ezen a területen hamarosan a jogi szabályozás is kellően átgondolt és szakszerű lesz.



## Felhasznált irodalom

### Jogszabályok, határozatok, kúriai vélemények, eseti döntések

- A mezei rendőrségről szóló 1840. évi IX. törvénycikk
- A magyar büntetőtörvénykönyv a büntettekéről és vétségekről szóló 1878. évi V. törvénycikk
- A magyar büntető törvénykönyv a kihágásokról szóló 1879. évi XL. törvénycikk
- A büntetőtörvénykönyv általános részéről szóló 1950. évi II. törvény
- A rendőrségi kihágási bíraskodás megszüntetése és a kihágási eljárásra vonatkozó egyes rendelkezések módosításáról szóló 1953. évi 16. törvényerejű rendelet
- A kihágás intézményének és a kihágási bíraskodásnak megszüntetéséről szóló 1955. évi 17. tvr.
- A szabálysértésekről szóló 1968. évi I. törvény
- Az egyes szabálysértésekről szóló 17/1968. (IV. 14.) Korm. rendelet
- A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet
- A Büntető Törvénykönyvről szóló 1978. évi IV. törvény
- A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény
- 63/1997. (XII. 12.) AB határozat
- A fogyatékos személyek jogairól és esélyegyenlőségük biztosításáról szóló 1998. évi XXVI. törvény
- A szabálysértésekről szóló 1999. évi LXIX. törvény
- Az egyes szabálysértésekről szóló 218/1999. (XII. 28.) Korm. rendelet
- A közúti közlekedési előéleti pontrendszerről szóló 2000. évi CXXVIII. törvény
- a közúti közlekedési előéleti pontrendszerről szóló 2000. évi CXXVIII. törvény végrehajtásáról szóló 236/2000. (XII. 23.) Kormányrendeletet
- BH2004. 308
- BH2006. 138
- A közúti árufuvarozáshoz és személyszállításhoz kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről szóló 57/2007. (III. 31.) Korm. rendelet
- 38/2007. Bkv.
- 56/2007. Bkv.

- A közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet
- 60/2009. (V. 28) AB határozat
- A közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságotással összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. (VII. 29.) kormányrendelet
- A közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet
- A szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. 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 63/2012. (IV. 2.) Korm. rendelet
- A szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény
- A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény
- 38/2012. (XI. 14.) AB határozat
- Az Európai Parlament és a Tanács 2013. január 15-i 168/2013/EU rendelete
- 2013. évi CLXXXVI. törvény egyes büntetőjogi tárgyú és ehhez kapcsolódó más törvények módosításáról
- A büntetések, az intézkedések, egyes kényszerintézkedések és a szabálysértési elzárás végrehajtásáról szóló 2013. évi CCXL. törvény
- a szabálysértési elzárás végrehajtásának részletes szabályairól szóló 57/2014. (XII. 5.) BM rendelet
- Bfv.II.1223/2014/5
- A közigazgatási szabályszegések szankcióiról szóló 2017. évi CXXV. törvény
- Bfv.II.460/2018/5.

## Irodalomjegyzék

- ANGYAL Pál: „A közigazgatásellenesség büntetőjogi értékelése” (Értekezések a Filozófiai és Társadalmi Tudományok Köréből, 3/12., 1931.
- BALOGH Ágnes: „Büntetőjog I. Általános rész”. Dialóg Campus Kiadó 2015., 173-182. oldalai.
- Kommentár a büntetések, az intézkedések, egyes kényszerintézkedések és a szabálysértési elzárás végrehajtásáról szóló 2013. évi CCXL. törvényhez. Szerkesztette: JUHÁSZ Zsuzsanna. JUHÁSZ Zsuzsanna / PALLO József / VÉGH Marianna. (Wolters Kluwer jogtár, online verzió)
- NAGY Ferenc-TOKAJI Géza: „A magyar büntetőjog általános része” Korona kiadó 1998., 346-355., 332-336., és 408-411. oldalai.
- Nagykomentár a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvényhez. CSERÉP Attila / FÁBIÁN Adrián / RÓZSÁS Eszter. (Wolters Kluwer jogtár, online verzió)
- NAGY Marianna: „Quo vadis Domine? Elmékedések a szabálysértések helyéről a 2012. évi szabálysértési törvény kapcsán”. Jogtudományi Közlöny 2012/5. 217-226. oldal
- NAGY Marianna: „A közigazgatás szankciórendszere” JAKAB András - KÖNCZÖL Miklós - MENYHÁRD Attila - SÜLYÖK Gábor (szerk.): internetes jogtudományi enciklopédia (közigazgatási jog rovat, rovatszerkesztő: BALÁZS István) <http://ijoten.hu/szocikk/a-kozigazgatas-szankciorendszere> (2019).
- Kúria Büntető Kollégium Joggyakorlat-elemző csoport: „Szabálysértési ügyek bírói gyakorlata. Összefoglaló vélemény.” 2015.EL.II.H.13.SZABÁLYSÉRTÉS-37.szám (1-64. oldal)
- GERENCSÉR Balázs Szabolcs-SEEREINER Imre: „Közigazgatási szankciótan”. Tansegédlet, PPKE 2018.
- „Összefoglaló az országos szabálysértési konferencia és workshopon megvitatott kérdésekről”. OBH - 2016.OBH.XX.O.2/26.
- „Összefoglaló a „Szabálysértési ügyszakban eljáró bírósági titkárok képzésére” a bíróságoktól érkezett kérdésekről és az arra adott válaszokról.” OBH - 2017.OBH.XX.O.5/40-I.
- „Összefoglaló a Szabálysértési képzés bírósági titkárok részére elnevezésű képzést érintően a bíróságoktól érkezett kérdésekről, témajavaslatokról”. OBH - 2017.OBH.XX.O.1/19.
- „Összefoglaló a „Szabálysértési ügyszakban eljáró bírósági titkárok képzésére” a bíróságoktól érkezett kérdésekről, témajavaslatokról.” OBH - 2018.OBH.XX.O.1/31

- Internet
- <https://ijoten.hu/szocikk/a-kozigazgas-szankcioendszere>
- [http://acta.bibl.u-szeged.hu/7438/1/juridpol\\_073\\_169-189.pdf](http://acta.bibl.u-szeged.hu/7438/1/juridpol_073_169-189.pdf)
- <https://kozigbirsag.police.hu>