

JOGI FÓRUM PUBLIKÁCIÓ

A járművezetéstől eltiltás, járművezetés az eltiltás hatálya alatt

Szerző:

dr. Kovács György

Kecskemét, 2023. október 27.

I. Bevezetés

Szokás mondani, hogy Magyarországon a focihoz mindenki ért. Ehhez a legtöbben azt is hozzáteszik, hogy a politikához is. Ahogy azonban a beszélgetés során a közlekedés körére térnek rá, azonnal kitűnik, hogy a közlekedési szabályokhoz szintúgy.

Kétségtelen, hogy a közlekedés, továbbá annak szabályai így vagy úgy, de mindenkit nap mint nap érintenek, és ehhez nem is kell feltétlenül járművet használni, elég hozzá, ha gyalogsként igyekeznek minket ledudálni a gyalogátkelőhelyen.

A jelen értekezésben a közlekedés egy speciális szeletét, a járművezetéstől eltiltás általános szabályait szeretném bemutatni. Teszem mindezt azért, hogy eljuthassunk a címben szereplő bűncselekmény korábbi, a szabálysértési törvényben szereplő rendelkezéseitől annak jelenlegi szabályozásáig.

Ennek során érintem a jelenleg hatályos járművezetéstől eltiltás büntetés kialakulásának főbb állomásait, a járművezetéstől eltiltás alkalmazását mikéntjét a szabálysértési jogban és a büntetőjogban, valamint felvázolom a járművezetés az eltiltás hatálya alatt bűncselekményét. Eközben kísérletet teszek arra, hogy főként gyakorlati példákon keresztül vázoljam fel a felmerülő kérdéseket, hogy azok a jogszabály szövegén túl könnyebben érthetővé váljanak.

II. A járművezetéstől eltiltásról általában

A fejezet címében szereplő jogkövetkezmény egy jogfosztó, jogkorlátozó rendelkezés, amely arra hivatott, hogy az arra nem alkalmas személyek ne vehessenek részt a közlekedésben. Összességében elmondható, hogy ez a szankció lényegében a közlekedés és a forgalom biztonságához fűződő társadalmi érdeket, közvetlenül pedig az ember életét, testi épségét és egészségét hivatott védeni.

Alapvetően ugyanis a közlekedési bűncselekményeket, szabálysértéseket sajnálatos módon olyan személyek is (jelentős számban) elkövetnek, akik soha nem rendelkeztek vezetői engedéllyel, megfelelő közlekedési ismerettel és tapasztalattal. A másik csoportot azok képezik, akik ugyan szereztek jogosítványt, azonban a közlekedésben tanúsított magatartásuk miatt az abban való

részvételre érdemtelené váltak. Természetes társadalmi érdek fűződik ekként ahhoz, hogy ezek a személyek ne vehessenek részt a közlekedésben.

A járművezetéstől eltiltás Magyarországon először a Büntető Törvénykönyv módosításáról és kiegészítéséről szóló 1971. évi 28. törvényerejű rendeletben szerepelt, annak az akkor hatályos Büntető Törvénykönyvet ¹ módosító 11. §-a ugyanis kimondta, hogy

„A járművezetéstől eltiltás

52/A. § A törvényben meghatározott esetekben járművezetéstől eltiltást kell, illetőleg lehet alkalmazni azzal szemben, aki a jogszabály szerint engedélyhez kötött jármű vezetésére vonatkozó közlekedési szabályok megszegésével vagy az azokban való járatlanság következtében követett el bűncselekményt.”

Látható, hogy az ekkor még egyébiránt mellékbüntetésként szereplő - 1972. január 1. napjától hatályos - rendelkezés kötelező és mérlegeléses esetkört is meghatároz. Mindez a mai szabályokkal - legalábbis ebben a vonatkozásban - hasonlóságot mutat. A mellékbüntetést határozott időre, hat hónaptól a tíz éves felső határig terjedően volt mód kiszabni.

Érdekességként említendő meg, hogy a hivatkozott kötelező esetkör a közúti veszélyeztetés bűncselekményére korlátozódott, így zéró tolerancia hiányában az ittas járművezetés (a bódult állapotban történő járművezetés bűncselekményét a törvény nem tartalmazta) megállapítása esetében sem került sor minden esetben járművezetéstől eltiltásra.

Mai szemmel nézve az is meglepő lehet, hogy a jogszabály nem tette lehetővé az úgynevezett kategóriára korlátozott járművezetéstől eltiltást, azaz ennek kiszabása esetén a terhelt szükségképpen az összes járműkategória vonatkozásában, teljeskörű eltiltás hatálya alatt állt. Mindennek a magyarázata az volt, hogy alapvetően a járműipar is gyermekcipőben járt az akkori Magyarországon, hiszen csupán az 1959. évtől lehetett „szabadon” gépjárművet vásárolni. Az egyre növekvő kereslet miatt 1964. január 1. napján megalakult a Merkur Személygépkocsi Értékesítő Vállalat, ettől kezdve csak ezen társaság közvetítésével lehetett autóhoz jutni. Összességében elmondható, hogy a járműválasztás szinte mindig a készlethez, és nem a valós igényekhez közelített,

¹ (1961. évi V. törvény a Magyar Népköztársaság Büntető Törvénykönyvéről)

a járművekre pedig nem volt ritka az években mérhető várakozási idő sem. Végeredményben a hatvanas évek végére pedig mindössze körülbelül 30.000 személygépkocsi volt forgalomban (amelyek döntő többsége a műszaki állapota miatt egyébként is használhatatlan volt). Ilyen feltételek mellett a büntetőjognak ebben az időben egész egyszerűen nem kellett reagálnia a kategóriára korlátozott eltiltás tekintetében.

Ezt követően az újabb Büntető Törvénykönyvről szóló 1978. évi IV. törvény 58. § (1) bekezdése² némileg árnyalta a járművezetéstől eltiltás esetköreit. Látható, hogy mindkét fordulat mérlegelés tárgyát kellett, hogy képezze az ítékezés során, azaz kötelezően alkalmazandó eltiltásról a jogszabály nem rendelkezett.

A korábbi Btk.-hoz képest eltérés mutatkozott abban is, hogy bármely bűncselekmény esetén helye volt a mellékbüntetés kiszabásának, azonban nyilvánvalóan csak akkor, ha a terhelt az engedélyhez kötött járművezetés szabályainak megszegésével követte el a bűncselekményt, illetve akkor, ha a bűncselekmények elkövetéséhez járművet használt. Ez utóbbi fordulat lényegében az úgynevezett mozgó bűnözést volt hivatott megjeleníteni, amely során a terhelt több esetben, egymástól akár távol eső helyszíneken bűncselekmények sorozatát követte el, a jármű használatával megkönnyítve a bűncselekmények végrehajtását, a helyszínről történő menekülést és a megszerzett javak elszállítását.

A hetvenes és nyolcvanas évek bírói gyakorlatát megvizsgálva az a következtetés adódik, hogy már ekkor megjelentek bizonyos alapelvek, amelyek a mai napig is alkalmazandóak.

Ilyen például az, hogy a terhelt arra az adott kategóriára tiltható el, amelynek vonatkozásában a bűncselekményt elkövette, vagy az, hogy a kötelező esetkörön kívül a mellékbüntetés alkalmazásának szükségességét az elkövetés összes körülményeinek (beleértve a közlekedési előéletét) együttes értékelése alapján kell eldönteni.

Kiemelést érdemel, hogy az eltiltás tartamának legrövidebb ideje egy év, felső határa pedig ugyancsak tíz év volt, továbbá a jogszabály lehetővé tette a végleges hatályú eltiltást is. Ezzel a

² A járművezetéstől el lehet tiltani azt, aki az engedélyhez kötött járművezetés szabályainak megszegésével követi el a bűncselekményt, vagy bűncselekmények elkövetéséhez járművet használ.

korábbi Btk.-hoz képest szigorodott ez a mellékbüntetés, hiszen annak alkalmazása esetén a terheltet szükségképpen legalább egy év időtartamra eltiltották a járművezetéstől.

A Btk. módosításával 2010. május 1. napjától a járművezetéstől eltiltás önálló büntetéssé vált, továbbá bevezették az úgynevezett beszámítás intézményét. Mindez azt jelentette, hogy amennyiben a terhelt érvényes vezetői engedéllyel rendelkezett, és azt a bűncselekménnyel kapcsolatosan még a járművezetéstől eltiltás kiszabását megelőzően visszavonták, ez az időtartam az eltiltás idejét csökkentette.

A hivatkozott büntetési nem ezt követően további korrekciókkal nyerte el mai jogszabályi formáját, az alábbiak szerint részletezve.

III. A járművezetéstől eltiltás a szabálysértési eljárásban

A szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény (továbbiakban: Szabs. tv.) a járművezetéstől eltiltást az intézkedések körébe sorolta.

Maga az intézkedés az eljárás alá vont személy megfosztja attól a lehetőségtől, hogy a közlekedésben járművezetőként részt vegyen. Ennek megfelelően a szankció, amint korábban már említésre került, egy jogfosztó, korlátozó jogkövetkezmény, amely a mindennapi életben jelentős hátrányokkal jár az elkövetők vonatkozásában, hiszen ellehetetleníti, vagy jelentősen megnehezíti például a munkahelyre való eljutást, a családtagok szállítását.

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.

Látható, hogy a jogszabály 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, azzal a 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. A szabálysértési törvény alkalmazása során sok esetben, így itt is a büntetőjogi szabályozások nyújtanak háttérrel, jelesül a járművezetéstől eltiltás alkalmazásának szempontjait tartalmazó 38/2007. BK vélemény, amelyet a későbbiek során fejtek ki részletesebben. Utalás szintjén meg kell jegyezni, hogy ennek alapján amennyiben járműkategóriára vonatkozik az eltiltás, az csak a szabálysértéssel érintett kategória lehet (azaz „B” kategóriába tartozó járművel elkövetett cselekmény esetén az eltiltást szintén csak erre a kategóriára lehet korlátozni).

Az intézkedés kötelező alkalmazási körét a Szabs. tv. 16. § (1a) bekezdése tartalmazza, ennek lényege szerint közveszély helyszínén a 7500 kilogrammot meghaladó járművek vezetőitől fokozott figyelmet várnak el az úton való haladásra, az előzésre és kikerülésre, valamint a lezárt útszakaszra történő behajtásra vonatkozó szabályok betartása kapcsán, ezek megszegése esetén így az eltiltás kötelező jellegű.

Ugyanígy kötelezően alkalmazandó akkor is, ha az eljárás alá vont személyt hat hónapon belül a Szabs. tv. közlekedési szabálysértései körében engedélyhez kötött járművezetés szabályainak megszegésével elkövetett szabálysértés miatt két alkalommal már jogerősen felelősségre vonták. Azaz ilyen esetben a következő ilyen jellegű szabálysértés elkövetése miatt vele szemben a szabálysértési hatóságnak járművezetéstől eltiltást kötelezően alkalmaznia kell.

Megjegyzendő, hogy az általános szabálysértési hatóság a Szabs. tv. rendelkezései alapján az illetékes rendőrkapitányság. Ebben a körben kiemelés érdemel, hogy alapvetően az eljárás alá vont személy lakhelye szerinti kapitányság jár el, kivéve a közlekedési ügyekben, ahol a szabálysértés elkövetési helye alapozza meg az illetékességet.

A kötelező esetkörökön túl az intézkedés feltételes alkalmazása, azaz az úgynevezett mérlegeléses esetkörben kiszabott intézkedések, és azok tartama is folyamatos emelkedést mutat.

A járművezetéstől eltiltás tartamának minimumát a jogszabály egy hónapban, míg leghosszabb tartamát egy évben határozta meg. Ebből az következik, hogy bármelyik esetben, azaz a kötelező és a mérlegeléssel megállapítandó alkalmazás során sincs kötelező mérték, azt minden eljárásban egyediesíteni szükséges az egy hónapos és egy éves időtartam korlátain belül.

Ennek kapcsán kiemelendő, hogy a szabálysértési hatóságok a közúti balesetek visszaszorításának érdekében jelenleg szinte minden elképzelhető közlekedési szabálysértés kapcsán rendelkeznek a

járművezetéstől eltiltás vonatkozásában is. Köznapi példával mindez azt jelenti, hogy az „ÁLLJ! Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblával védett út teljesen „üres” volta esetén is a jelzőtábla figyelmen kívül hagyása (azaz az úgynevezett „Stop” táblánál történő megállás elmulasztása belátható útszakasz és járműmentes védett út esetén) három, míg az irányjelzés elmulasztása - szintén a forgalomtól függetlenül - kettő hónapos járművezetéstől eltiltással honorálandó a pénzbírság kiszabásán túl. Ebből az adódik, hogy a szabálysértési hatóságok az ügyeket tipizálják, és lényegében egy bizonyos közlekedési szabályszegéshez általános jellegű, mintegy kötelező mértéket határoznak meg az eltiltás kapcsán.

Ez természetesen azzal jár, hogy ezekben a közlekedési ügyekben az eljárás alá vont személyek a szabálysértési hatóságok határozataival szemben meghallgatást kérnek, majd kifogást nyújtanak be, ezzel egyébként jelentősen növelve a bíróságra érkező szabálysértési ügyek számát. Az eljárás alá vont személy fő célja a legtöbb esetben nem a 10-20.000.- forintos pénzbírság elkerülése, hanem a járművezetéstől eltiltás mellőzése, hiszen ezzel az életvezetése jelentősen megnehezülne.

Érdemes belegondolni a fentiek tükrében, hogy a hivatkozott esetekben a hatóság az eltiltás indokaként rutinszerűen, a tényleges forgalmi viszonyoktól függetlenül tényként állapítja meg az elkövetett közlekedési szabályszegés nagyfokú baleseti veszélyességét, noha könnyen belátható, hogy ez, mármint a baleseti veszélyesség nem általánosítható, azt esetenként külön-külön lenne szükséges vizsgálni.

Amennyiben ehhez hozzávesszük, hogy egy parkolóhelyről történő hátramenet végrehajtása közben a védett úton haladó, forgalomban részt vevő járművel való ütközés szintén három hónapos járművezetéstől eltiltás intézkedés alkalmazását vonja maga után, adódik a kérdés, hogy ilyenkor is, (azaz minden tolatással történő forgalomba való csatlakozáskor) fennáll-e a nagyfokú baleseti veszélyesség, ugyanis a határozatokban a szabálysértési hatóság ugyancsak erre hivatkozik. Ha ezt elfogadjuk, akkor azt kell mondjuk, hogy lényegében a közúti járművezetés bármely szakasza nagyfokú baleseti veszélyességgel jár, mindezzel azonban ezt a fogalmat a szabálysértési hatóság kiüresíti. Szerencsésebb lenne tehát az, ha az egyes szabálysértések vonatkozásában a hatóság minden, a büntetés és intézkedés kiszabása körében értékelhető körülményt figyelembe venne.

Összességében azonban jelenleg a szabálysértési hatóságok szinte bármely közlekedési szabálysértés elkövetésekor alkalmazzák az eltiltást, amellyel szemben az eljárás alá vont személyek az esetek nagy részében meghallgatás kérnek, majd kifogással élnek.

A bíróságoknak ezen ügyekben lehetősége van a határozat megváltoztatásával a járművezetéstől eltiltás mérséklésére, kategóriára korlátozására, vagy annak mellőzésére. A gyakorlat abba az irányba mutat, hogy ez a bíróság előtti eljárásban általában meg is történik, azaz annak eredményeképpen a döntés a járművezetéstől eltiltás tartamának mérséklése, illetve mellőzése.

Megemlítendő, hogy a jogszabály lehetővé teszi azt, hogy a hatóságok a járművezetéstől eltiltást járműkategóriára, illetve járműfajtára vonatkoztassák. Ehhez képest elfogadott a szabálysértési hatóságok eljárásában az, hogy a határozatban „minden jármű vezetésétől” tiltják el az eljárás alá vont személyt. A megfogalmazás azonban pontatlan, helyesebb lenne - egyébként a közelmúltban érezhető javulás ebben a folyamatban - a közúti járművezetéstől, de talán még a minden közúti jármű vezetésétől való eltiltás kimondása is.

A Szabs. tv. 16. (2) bekezdése alapján a vezetői engedély visszaadása külön jogszabályban meghatározott feltétel teljesítésétől tehető függővé.

A jogszabályban írt feltétel lényegében az úgynevezett utánpézés sikeres teljesítése. Utánpézésen kell részt vennie annak a járművezetőnek ugyanis, akit a bíróság vagy a szabálysértési hatóság közlekedési szabálysértés miatt legalább 6 hónapra a járművezetéstől eltiltott³. Mindez tehát azzal jár, hogy az ilyen elkövető a vezetői engedélyt csak a sikeres utánpézés követően kaphatja vissza. Erre, azaz az utánpézési kötelezettségre az eljárás alá vont személy figyelmét a szabálysértési hatóság vagy a bíróság a határozatban fel kell hívja. Hangsúlyt kell helyezni arra is, hogy a vezetői engedélyt csak a sikeres utánpézés kaphatja vissza, azaz azt megfelelően teljesíteni szükséges.

Az elkövető részére emellett joghátrányt okoz az is, hogy a járművezetéstől eltiltás hatálya alatt a vezetésre egyúttal alkalmatlannak is minősül. Ez azzal jár, hogy ezen időtartamban a (közúti) járművezető képzésben sem vehet részt. Köznapi értelemben tehát ez azt jelenti, hogy az eltiltás

³ a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 18. (4) bekezdés a) pont

ideje alatt a járművezetői tanfolyamot nem kezdheti meg, a már megkezdett tanfolyamot pedig annak idejére felfüggeszteni szükséges. Ez utóbbi eset nyilvánvalóan megbeszélés tárgyát kell képezze, illetve komoly anyagi hátránnyal jár, ha a már befizetett összeget a tanfolyam felfüggesztésének hiányában az elkövető elveszíti.

Összefoglalva, amennyiben tehát a szabálysértési eljárás során járművezetéstől eltiltás kerül alkalmazásra, az erről rendelkező határozatban meg kell jelölni az eltiltás pontos tartamát (egy hónaptól egy évig terjedően), a közlekedési ágazatot (általában ez a közúti), az érintett járműkategóriát (amellyel a cselekményt elkövette), a vezetői engedély számát, az elvételtől vagy a leadástól eltelt idő beszámításával (amennyiben rendelkezik érvényes vezetői engedéllyel) és az esetleges utánképzési kötelezettségre való felhívást.

Mindemellett a határozatnak ki kell terjednie arra is, hogy amennyiben az eljárás alá vont személy az eltiltás hatálya alatt annak hatókörébe tartozó járművet vezet, úgy a járművezetés az eltiltás hatálya alatt bűncselekmény vétségét követi el.

A járművezetéstől eltiltás hatálya a Szabs tv. szerint a szabálysértési határozat jogerőre emelkedésével kezdődik.

A gyakorlatban nehézségeket okoz az, hogy az eltiltás lényegében nem a határozat jogerőre emelkedéséhez, hanem annak bejegyzéséhez köthető. Mindez azt jelenti, hogy ameddig a közlekedési igazgatási hatóság az eltiltást a nyilvántartásba nem jegyzi be, az a rendszerben nem látható. Ez azzal jár, hogy az elkövető jogerős szabálysértési határozattal elrendelt járművezetéstől eltiltás hatálya alatt is vezethet közúton gépi meghajtású járművet úgy, hogy igazoltatás esetén a járőrök számára az eltiltás (annak bejegyzésének elmaradása okán) nem látható.

Ezt igyekezett megelőzni a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény végrehajtásával kapcsolatos rendelkezésekről, valamint ahhoz kapcsolódó egyes rendeletek módosításáról szóló 22/2012. (IV. 13.) BM rendelet. Annak 7. § (2) bekezdésének értelmében ugyanis a járművezetéstől eltiltást elrendelő határozatot a jogerőre emelkedéstől számított nyolc napon belül meg kell küldeni közúti járművezetéstől történő eltiltás esetén a lakóhely (tartózkodási hely) szerint illetékes közlekedési igazgatási hatósághoz, illetve nem közúti jármű vezetésétől történő eltiltás esetén az engedélyt kiállító hatósághoz.

Mindez azonban korántsem működik ilyen gördülékenyen. A szabálysértési hatóságok és a bíróságok leterheltsége, az ügyintézők hiánya eleve szinte lehetetlenné teszi a nyolc napos határidő betartását, emellett a közlekedési igazgatási hatóságnál az irat beérkezését követően is szükségképpen további idő telik el a tényleges bejegyzésig.

Fentebb hivatkoztam a beszámításra, azonban azt még nem fejtettem ki. Ennek lényegét a Szabs. tv. 17. § (2) bekezdése tartalmazza.⁴

A járművezetéstől eltiltás kapcsán lényeges momentum, hogy azt akkor is lehet, és a fentebb vázoltak szerint bizonyos esetekben kell is alkalmazni, ha az eljárás alá vont személy nem rendelkezik érvényes vezetői engedéllyel. A szabálysértési eljárások vonatkozásában egyébiránt ez az általános, azaz az eljárás alá vont személyek vagy soha nem is szereztek jogosítványt, vagy azt az adott szabálysértés elkövetését megelőzően tőlük már bevonták. Az elkövetői kör így jórészt olyan személyekből tevődik össze, akik a közlekedési szabályokkal nem, vagy alig vannak tisztában, a járművezetés gyakorlati „oktatását” pedig mezőgazdasági területen, lassú járművekkel, illetve gyér forgalmú területen, parkolóban végezték el hozzátartozói segédlettel.

Érvényes vezetői engedély hiányában azonban alapvetően a beszámítás fel sem merülhet. A gyakorlatban mégis található erre példa.

Az irányadó tényállás szerint az eljárás alá vont személy T. község lakott területén belül, 2023. február 24. napján, a B. utcában, közúton közlekedett az X.0 forgalmi rendszámú személygépkocsival. Az intézkedés során megállapították, hogy az eljárás alá vont személy nem rendelkezik vezetői engedéllyel.

A feljelentésben szereplő tényállás alapján a bíróság az eljárás alá vont személyt engedély nélküli vezetés szabálysértése miatt pénzbírsággal sújtotta és négy hónap időtartamra eltiltotta a közúti járművezetéstől. A végzés az eljárás alá vont személy állandó lakhelyére címezve került megküldésre, majd azt a „nem kereste” jelzésre tekintettel a bíróság jogerősítette. A jogerős döntés alapján a járművezetéstől eltiltást a közúti közlekedési igazgatási hatóság a nyilvántartásba bejegyezte. Ezt

⁴ A járművezetéstől eltiltás 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, azt a hatóságnál leadta, vagy a vezetési jogosultságának azonnali felfüggesztését az engedély-nyilvántartásba a helyszínen bejegyezték.

követően az eljárás alá vont személy a kézbesítési vélelem megdöntése iránt terjesztett elő kérelmet, amelyben arra hivatkozott, hogy az eljárás során megadta a (egyébiránt a lakcímnnyilvántartásban is szereplő) tartózkodási helyét, egyben értesítési címét, amelyre kimondottan kérte az ügyben meghozott határozat kézbesítését.

A bíróság ezen kérelmet figyelmen kívül hagyta (azaz a fentiek szerint az eljárás alá vont személy másik címére kézbesített). Ennek okán a bíróság a kézbesítési vélelem megdöntése iránti kérelemnek helyt adott, egyúttal az érdemi végzés jogerősítő záradékát hatályon kívül helyezte, és az eljárás alá vont személy részére - az általa megadott címre - a döntést ismét megküldte, amely (újra) jogerőssé vált. Így az alapvetően 2023. március 24. napi jogerőhöz képest az érdemi végzés végül 2023. június 14. napján emelkedett jogerőre. Mindazonáltal az eljárás alá vont személy vonatkozásában a járművezetéstől eltiltás, egyben a vezetési jogosultság szünetelése a nyilvántartásban 2023. március 24. napjától a közlekedési igazgatási hatóság erről szóló határozatának visszavonásáig, 2023. május 25. napjáig bejegyzésre került.

A bíróság ezért az eljárás alá vont személy kérelmére a négy hónapos eltiltás tartamába beszámította a 2023. március 24. napjától 2023. május 25. napjáig terjedő időt arra való hivatkozással, hogy a vezetési jogosultság szünetelése a nyilvántartásba a jelzett időre bejegyzésre került.

A Szabs. tv. hivatkozott 17. § (2) bekezdésben szereplő, a vezetési jogosultság azonnali felfüggesztésének az engedély-nyilvántartásba a helyszínen történő bejegyzésének alkalmazása kapcsán az eljárt bíróság tévedett.

A vezetői engedélyt a jelenleg hatályos szabályozás szerint ugyanis a járművezetőnek nem kötelessége magánál tartania. A 2023. január 1. napjától hatályos módosítás alapján a vezetési jogosultság ellenőrzését végző hatóságok, lényegében a járőrök a vezetői engedély helyszíni elvételének megfelelő jogkövetkezményt képesek az intézkedés során, úgymond terepen bejegyezni a nyilvántartásba, amely a vezetési jogosultság azonnali felfüggesztése. Az egyes törvényeknek a polgárok biztonságát erősítő módosításáról 2020. évi XXXI. törvény indoklása értelmében azokban az esetekben, amikor a vezetői engedély helyszíni elvételének van/lenne helye, a jövőben azonnal, elektronikusan bejegyzik a felfüggesztést. Emellett, ha a vezetőnél van a helyszínen a vezetői engedély, akkor az okmányt elveszik. A két intézmény következményeiben ugyanazt eredményezi.

Mindebből az következik, hogy ez a körülmény csak abban az esetben eredményez beszámítást, amennyiben az eljárás alá vont személy rendelkezett érvényes vezetői engedéllyel. Jelen esetben nem ez volt a helyzet.

Ekként a bíróság a beszámítást helytelenül alkalmazta, bár az kétségtelen tény, hogy a vezetési jogosultság szünetelése a nyilvántartásban körülbelül két hónap időtartamban bejegyzésre került, tehát az eljárás alá vont személy ennek hátrányait elszenvedte.

IV. A járművezetés az eltiltás hatálya alatt szabálysértése

A Szabs. tv. 2021. május 14. napjáig a közlekedési szabálysértések közül csak a járművezetés az eltiltás hatálya szabálysértését rendelte elzárással is büntetni, így ezekben az ügyekben nem az általános szabálysértési hatóság, hanem a bíróság hozhatott érdemi döntést az előkészítő eljárást követően.

A Szabs. tv. 176. §-a szerint az a járművezetéstől eltiltott személy, aki a járművezetéstől eltiltás hatálya alatt annak érvényesülési körébe tartozó járművet vezet, szabálysértést követ el.

A szabálysértés védett jogtárgya a közlekedés rendje, a bírósági és a szabálysértési határozatok végrehajtásának kikényszerítése.

A fentebb írtak tükrében a cselekmény megvalósulásához érvényes eltiltásra van szükség, amely vagy szabálysértési vagy pedig büntetőeljárás során kerülhet kiszabásra. Mindebből következően alapfeltétel a szabálysértési hatóság vagy bíróság által hozott jogerős, eltiltást tartalmazó határozat.

Az esetek egy részben a feljelentéssel ellentétben az eljárás alá vont személy egyáltalán nem esett eltiltás hatálya alá, azaz vele szemben nem volt érvényes eltiltást kiszabó határozat. A félreértést az okozta, hogy alapvetően a nyilvántartás azt is tartalmazza, ha a járművezető vezetői engedélyét visszavonják (a bírósági eljárás befejezéséig), mégpedig megtévesztő módon az „eltiltás típusa” megnevezésű sorban, csupán a „megjegyzés” fül alatt található a szünetelés kifejezés. Ez, és a tényleges járművezetéstől eltiltás azonban két külön jogintézmény.

Kétségtelen, hogy a közlekedési igazgatási hatóság a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Kkir.) 32. §-ának a) pontja és 36. § (1) bekezdésének a) pontja értelmében közúti veszélyeztetés, közúti baleset során maradandó fogyatékossgot, halált, kettőnél több ember halálát vagy halálos tömegszerencsétlenséget okozó közúti baleset okozása, járművezetés ittas állapotban (Btk. 236. §), illetve járművezetés bódult állapotban bűncselekmény alapos gyanúja esetén a vezetési jogosultság szünetelését rendeli el.

Ez a hatóság törvényi kötelezettsége, mérlegelés nélkül végrehajtandó, mégsem azonos a járművezetéstől eltiltással, mivel azt a fentiek alapján jogerős határozattal kell elrendelni, míg önmagában az alapos gyanú miatt megindult eljárásban csupán a vezetési jogosultság szünetel.

Amennyiben pedig az eljárás alá vont személy érvényes járművezetéstől eltiltás hatálya alatt nem áll, úgy a cselekménye az engedély nélküli vezetés szabálysértését valósíthatta meg.

A másik feltétel, hogy ezen eltiltás hatálya alatt az eljárás alá vont személy az annak a hatókörébe tartozó járművet vezesse. Jelesül, ha vele szemben például csupán „AM” kategóriára korlátozott eltiltás volt érvényben, akként személygépkocsival, azaz „B” kategóriába tartozó járművel érvényes vezetői engedély birtokában szabályszerűen vehetett részt a közúti közlekedésben.

Tipikus elkövetési magatartás volt ennek okán a következő. A tényállás szerint az eljárás alá vont személy „B” járműkategóriára korlátozott eltiltás hatálya alatt közlekedett X. községben, lakott területen belül, a Z. utcában - közúton - a 3200 kilogramm össztömegű, X.-1.. forgalmi rendszámú tehergépkocsival.

A járművezető a védekezésében arra hivatkozott, hogy vele szemben „B” kategóriára korlátozott járművezetéstől eltiltás van érvényben, amelyről tudomással bírt. Éppen ezért vett részt a közlekedésben a kérdéses, forgalmi engedély szerint is tehergépkocsinak minősülő járművel, mivel „C” kategóriára is rendelkezik jogosítvánnyal.

Az eljárás alá vont személy ezen védekezése nem foghatott helyt. Az eltiltás hatóköre kétségtelenül a „B” kategóriába tartozó járműveket öleli fel. Mindebbe a tehergépkocsi valóban nem tartozik bele.

Az a tény viszont, hogy a forgalmi engedély a tehergépkocsi megjelölést tartalmazza, nem esik egybe a kategóriákat felsoroló jogszabályi rendelkezéssel.

A Kkir.2. melléklete szerint ugyanis a „B” kategóriába tartozik a 3500 kilogrammot meg nem haladó megengedett legnagyobb össztömegű gépkocsi. Mindebből az következik, hogy nem a forgalmi engedélyben szereplő tehergépkocsi megnevezés az irányadó, hanem a jogszabály által meghatározott kategória. Ez pedig a 3200 kilogrammos össztömeg okán kétséget kizáróan a „B”, azaz az eltiltás hatókörébe illő kategória, illetve jármű. Ekként az eljárás alá vont személy a járművezetés az eltiltás hatálya alatt szabálysértését elkövette.

Megjegyzendő, hogy a közlekedésben részt vevő, érvényes vezetői engedéllyel hosszabb ideje rendelkező eljárás alá vont személy esetében ebben a körben a tévedés fel sem merülhet, erre nézve bizonyítás nem folytatható.

Az eljárások során ezen felül védekezéseknek általában két fő formája volt megfigyelhető, az egyik, hogy az eljárás alá vont személy egyáltalán nem vezette a gépkocsit, illetve, hogy azt nem ő vezette. Ezt a fajta védekezést általában már az előkészítő eljárás során beszerzett tanúvallomásokból, kamera- vagy fényképfelvételekből sikerült cáfolni, amennyiben nem, és kétséget kizáróan nem volt az eljárás alá vont személy járművezetőként beazonosítható, úgy az eljárást a bíróság megszüntette.

A védekezések másik csapásiránya volt tudomásszerzés hiánya. Ez a gyakorlatban azt jelentette, hogy az eljárás alá vont személyt közlekedési szabálysértés miatt felelősségre vonták, a járművezetéstől eltiltották, azonban az eltiltást tartalmazó határozatot nem (vagy nem ő) vette át, így arról nem szerzett tudomást. Emiatt a továbbiakban is részt vett a közlekedésben, majd vele szemben ennek okán eljárás indult.

Az ilyen irányú védekezés megdöntése a bíróság által kiszabott járművezetéstől eltiltások tekintetében általában nem jelentett problémát, hiszen büntetővégzés meghozatalára irányuló eljárásban a kézbesítés a terhelt saját kezébe történik, amennyiben pedig tárgyaláson ítélték járművezetéstől eltiltásra, úgy szintén tudomással kellett róla bírnia.

Az illetékes rendőrkapitányság által kiadott eltiltást is tartalmazó határozatok, és azon belül is a „nem kereste” megjelöléssel visszaérkezett küldemények tekintetében sokkal érdekesebb volt a kérdés.

A Szabs. tv. értelmében ilyen esetben a küldemény kézbesítettnek minősül a kézbesítés második megkísérlésének napját követő ötödik munkanapon. Magyarán akkor is jogerőre emelkedik a járművezetéstől eltiltást kiszabó határozat, ha azt az eljárás alá vont személy ténylegesen (bizonyíthatóan) át sem vette.

Ez esetben megoldást jelenthetett a kormányhivatal megkeresése, amely hatóság ugyanis a vezetési jogosultság szüneteléséről szóló határozatot szintén tértivevényes küldeménnyel adta ki. Amennyiben ezzel sem lehetett célt érni (azaz ott is „nem kereste” volt a tértivevény megjelölése), akkor tulajdonképpen nem volt bizonyítható az, hogy a járművezető tudott-e az eltiltásról. A probléma az volt, hogy ezekben az esetekben az eljárás alá vont személy egyáltalán felelősségre vonható-e. A tényállás megvalósulásához alapvetően érvényes eltiltásra van szükség, ez a feltétel a „nem kereste” megjelölésű tértivevény mellett megvalósul, hiszen ezzel is kézbesített és jogerős lesz a rendőrségi határozat. A jogerős, érvényes eltiltást kiszabó határozat hatálya alá tartozó gépjármű vezetése esetén az eljárás alá vont személy a szabálysértést megvalósítja.

Ezekben az ügyekben azonban éppen a „nem kereste” jelzés miatti kézbesítési vélelem okán az esetek egy részében nem volt megállapítható kétséget kizáróan az, hogy az eljárás alá vont személy az eltiltásról tudomással bírt. Ekként az eljárás alá vont személy ténybeli tévedése egyéb bizonyítékok hiányában a felelősségre vonását kizárta a szabálysértés tekintetében, ezért a büntetethez való jog miatt a szabálysértési eljárást meg kellett szüntetni. Erre az esetkörre a bűncselekményi tényállás kapcsán még vissza fogok térni.

Ezekben az ügyekben további vizsgálatra érdemes az, hogy az esetek jelentős részében az eljárás alá vont személy soha nem rendelkezett vezetői engedéllyel, vagy azt korábban ellene indult büntetőeljárás során tőle elvették, illetve a hatóságnál azt leadta. Ekként, azaz, ha a fenti kézbesítési vélelemhez kapcsolódó esetkörben a járművezetés az eltiltás hatálya alatt szabálysértés vele szemben nem állapítható meg, ez az eljárás a bíróságon lényegében megszűnt. Tekintettel azonban arra, hogy a jármű vezetéséhez szükséges okmánnyal bizonyíthatóan nem rendelkezett, engedély nélküli vezetés szabálysértés miatt az eljárás alá vont személyt, immár egy új eljárásban nem a bíróság, hanem áttételt követően a szabálysértési hatóság elmarasztalhatja.

Kétségtelen, hogy a közlekedési szabálysértési eljárások közül a fentebb taglalt járművezetés az eltiltás hatálya alatt szabálysértése volt a legkiemeltebben kezelt, amelyet az is jelzett, hogy csak ezt rendelte a törvény szabálysértési elzárással is büntetni.

Az eljárás alá vont személyeknek volt azonban egy olyan köre, amely akár ezt a szabálysértési elzárással való fenyegetettséget is semmibe vette. A Szabs. tv. 10. §-a tartalmazza ugyanis a szabálysértési elzárást kizáró okokat, amelyek alapján a járművezető adott esetben egy 20 százalékos halláskárosodás (az egyik fül esetén) is fogyatékosnak minősül. Ez azzal a következménnyel járt, hogy ezt a személyt elzárással sújtani nem volt lehetséges, csupán pénzbírság volt kiszabható vele szemben, a feltételek fennállása esetén járművezetéstől eltiltás intézkedéssel egyidejűleg.

Jövedelem hiányában azonban ez nem bírt kellő visszatartó erővel, mint ahogy a járművezetéstől eltiltás intézkedés sem. Az intézkedés velejárója ugyanis, hogy több érvényes eltiltás fennállása esetén ezek az eltiltások nem adódnak össze, hanem párhuzamosan telnek, azaz volt olyan eljárás alá vont személy, aki akár 10-15 érvényes eltiltás hatálya alatt is újra és újra részt vett a közúti közlekedésben, több esetben kisebb közúti baleseteket is okozva. Megoldásként felmerült az, hogy a járművezetéstől eltiltások adódjanak össze, azonban valójában az intézkedés, illetve annak szigorítása önmagában nem járt volna eredménnyel ezen elkövetőkkel szemben.

A szabálysértési hatóságok és a bíróságok így ezen személyekkel szemben lényegében eszköztelennek bizonyultak. Mindezt volt hivatott megváltoztatni a 2012. május 14. napján hatályba lépett jogszabálmódosítás.

A 2021. évi XXXI. törvény 61. §-a ugyanis már bűncselekményként határozta meg az eltiltás hatálya alatt elkövetett engedély nélküli járművezetést. A törvényhez fűzött indokolás szerint „az engedély nélküli járművezetés a hatályos jogrend szerint szabálysértésnek minősül. Ez még abban az esetben is igaz, amikor az engedély nélküli járművezetést olyan személy követi el, akit szabálysértési vagy büntetőeljárásban éppen azért tiltottak el járművezetéstől, mert korábban súlyosan megszegte a közlekedési szabályokat, esetleg személyi sérüléssel járó vagy halálos balesetet okozott. Ez a magatartás a „Járművezetés az eltiltás hatálya alatt” szabálysértést valósítja meg, holott a szabálysértési hatóság, vagy a büntetőbíróság tiltó rendelkezésének nyílt semmibe vétele különösen jelentős társadalomra veszélyességgel bír, ami a bűncselekménnyé minősítést is indokoltá teszi.”

Mindezek alapján a Btk. a 239/A. §-szal egészült ki, amely a járművezetés az eltiltás hatálya alatt bűncselekményét tartalmazza. Ehhez tudni kell, hogy a Btk. a Szabs. tv. szerinti elzárást kizáró okként nem tartalmazza a fogyatékoságot. Ennek eredményeképpen a korábban visszaélészerűen eltiltás hatálya alatti járművezetők közül sokan - meglepetésükre - viszonylag rövid idő alatt a büntetés-végrehajtási intézetben találták magukat.

Nézzük azonban előtte röviden, hogy a járművezetéstől eltiltásnak a büntetőjogban milyen szabályai alakultak ki.

V. Járművezetéstől eltiltás a büntetőjogban

A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény (a továbbiakban: Btk.) az 55. §-ában⁵ rendelkezik a járművezetéstől eltiltás alkalmazhatóságáról. A korábbi szabályozástól eltérően a jogszabályban már önálló büntetésként szerepel, amely más büntetéssel együtt is kiróható.

A törvény alapvetően a mérlegelés körébe utalja a büntetés kiszabását, kivéve abban az esetben, ha a terhelt ittas járművezetés vagy a járművezetés bódult állapotban bűncselekményét követi el, ekkor ugyanis az eltiltás kötelező jellegű.

Az engedélyhez kötött járművezetés szabályainak megszegése fordulat alapján azokat a közlekedési szabályokat kell értékelni, amelyeket a járművezető betartani köteles. Mindezek okán a közlekedési bűncselekmények elkövetése esetén járművezetéstől eltiltásnak lehet helye. A gyakorlatban eltérő megoldások születtek azzal kapcsolatban, hogy a törvényben szereplő engedélyhez kötött kifejezés alkalmazható-e azokra a járművekre, amelyek vezetése nem engedélyköteles. Erre egyértelmű nem a válasz, azaz az elektromos kerékpárok és rollerek vezetéséhez - jelenleg - vezetői engedély nem

⁵ 55. § (1) A járművezetéstől azt lehet eltiltani, aki

- a) az engedélyhez kötött járművezetés szabályainak megszegésével követi el a bűncselekményt, vagy
- b) bűncselekmények elkövetéséhez járművet használ.

(2) A járművezetéstől el kell tiltani azt, aki járművezetés ittas állapotban vagy járművezetés bódult állapotban bűncselekményt követ el. Különös méltánylást érdemlő esetben a járművezetéstől eltiltás kötelező alkalmazása mellőzhető.

(3) A járművezetéstől eltiltás meghatározott fajtájú (légi, vasúti, vízi vagy közúti) és kategóriájú járműre is vonatkozhat.

szükséges. Ebből következően eltiltásra ezen járművekkel elkövetett közlekedési szabályszegések vonatkozásában főszabály szerint nem kerülhet sor.

Említés szintjén már szóba került a járművezetéstől eltiltás alkalmazásának szempontjait részletező 38/2007. Bk vélemény. Az ebben foglaltakat mind a szabálysértési, mind a büntetőeljárások során alkalmazni szükséges. A vélemény lényegében több fontosabb kérdéskörben igyekezett kimerítően állást foglalni. Ezek közül az egyik, hogy ezen büntetés (illetve a szabálysértési jogban intézkedés) kiszabása akkor indokolt, ha azt az adott ügy egyedi körülményei indokolják, továbbá meghatározta azt a személyi kört, akikkel szemben egyáltalán felmerülhet ennek szükségessége (ti., akik az engedélyhez kötött járművezetés szabályait megszegik, illetve akik a bűncselekmény elkövetéséhez járművet használnak), valamint megjelölte a foglalkozástól eltiltás elhatárolásának mikéntjét is.

Az eltiltás indokoltságának vizsgálata során számtalan tényezőt lehet és kell is figyelembe venni, ezek mindegyikét természetesen a kollégiumi vélemény sem sorolhatta fel, ezért azok közül a jelentősebbeket emelte ki. A könnyebb érthetőség kedvéért példán keresztül szeretném bemutatni, hogy melyek ezek.

A már hivatkozott parkolóhelyről történő hátramenet során okozott baleset tipikus velejárója a közlekedésnek. A terhelt rossz látási viszonyok közt kezdte meg az útestre történő hátramenetet akként, hogy mellette a várakozóhely mindkét oldalán két, úgynevezett dobozos tehergépkocsi volt leállítva. Ily módon egyik irányban sem tudott eleget tenni a meggyőződési kötelezettségének, ezért a kellő óvatossággal, 2-3 km/h sebességgel, lényegében araszolva haladt rá az útra. A terhelt gépkocsija körülbelül fele részben az úttesten volt, amikor az ott személygépkocsijával közlekedő sértett, vészfékezése ellenére nekiütközött.

Ebben az esetben is elsősorban azt kell megvizsgálni az okmánynyilvántartás alapján, hogy a terhelt rendelkezik-e érvényes vezetői engedéllyel. Amennyiben igen, úgy ellenőrizni kell közlekedési előéletét. A bűnügyi nyilvántartó rendszerben, továbbá a szabálysértési nyilvántartó rendszerben megtalálhatóak az erre vonatkozó adatok. Ha a terheltet korábban közlekedési bűncselekmény miatt már vonták felelősségre, úgy személyében fokozottabb a társadalomra való veszélyesség, ezért indokolt a közlekedésből eltiltással történő kizárása. A bűnügyi és szabálysértési előélet kapcsán megjegyzést érdemel, hogy differenciálni szükséges az elkövetett szabályszegések közt, azaz azt kell vizsgálni, hogy a terheltet pontosan milyen bűncselekmény vagy szabálysértés (szándékos vagy

gondatlan elkövetés, ittas járművezetés vagy közúti veszélyeztetés stb.) miatt vonták felelősségre. Ebben a körben a szabálysértések közt érdemes megjegyezni, hogy a nyilvántartó rendszer a közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése szabálysértését akkor is az „engedélyhez kötött járművezetés elkövetésének megszegésével” elkövetettnek jelöli meg, ha a közlekedési szabályokat az eljárás alá vont személy ténylegesen gyalogosként, vagy kerékpárosként szegte meg. Így, amennyiben ezzel kapcsolatban aggály merülne fel, a szabálysértési iratok (alaphatározatok) beszerzése szükséges.

A jelen szabályszegésnél a terhelt javára kell értékelni a forgalmi akadályokat, és azt, hogy a tőle elvárható gondossággal járt el. Figyelembe kell venni a forgalom erősségét, a látási viszonyokat és a terhelt személyi körülményei köréből azt, hogy az eltiltás alkalmazása mennyiben nehezítené meg a mindennapi életvitelét.

A példában szereplő, büntetlen és kifogástalan közlekedési előéletű terhelt vonatkozásában a járművezetéstől eltiltás nem indokolt, azonban, ha akként változtatjuk meg a tényállást, hogy a vezetői engedéllyel soha nem rendelkező járművezető kellő körültekintés nélkül, nagy sebességgel hajtott rá az úttestre, akkor a büntetés nem mellőzhető.

Az ittas járművezetés vagy a járművezetés bódult állapotban bűncselekmények esetében a törvény szerint az eltiltás kötelező jellegű. Ha a terhelt a fentebb hivatkozott, engedély nélkül vezethető elektromos rollerrel követi el az ittas járművezetés vétségét, akkor adódik a kérdés, hogy vele szemben milyen jogkövetkezményt lehet és kell alkalmazni.

A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (a továbbiakban: KRESZ) alapján az elektromos kerékpár használata során azt kell vizsgálni, hogy a jármű 300 watt alatti teljesítményű-e, és rendelkezik-e az emberi hajtáshoz is szükséges pedállal. Ezen kritériumok szerint az esetek többségében helyes megállapítás tehető azzal kapcsolatban, hogy ezen elektromos kerékpár kerékpárnak, vagy („feljavított motorral”) segédmotoros kerékpárnak tekinthető-e (amennyiben ez kétséget kizáróan nem dönthető el, úgy járművezetéstől eltiltásnak sincs helye). Mindazonáltal az eleve nem kérdés, hogy a kerékpár a KRESZ függeléke értelmében kétségkívül járműnek tekinthető. A KRESZ II. számú függelékének a) pontja alapján járműnek minősül a közúti szállító- vagy vontató eszköz, ideértve az önjáró vagy vontatott munkagép. A bírói gyakorlat az elektromos kerékpárok tekintetében is fennálló jogbizonytalanságot hosszú idő alatt oldotta fel.

Ennek eredményeképpen jelenleg egységesnek tekinthető az álláspont abban, hogy az elektromos kerékpár gépi meghajtású járműnek tekinthető, és mint ilyennel, az ittas járművezetés bűncselekménye megvalósítható.

Az elektromos rollerre vonatkozóan a KRESZ alapvetően nem tartalmaz rendelkezéseket. A II. számú függelék b) pontja szerint a gépjármű olyan jármű, amelyet beépített erőgép hajt. A mezőgazdasági vontató, a lassú jármű, a segédmotoros kerékpár és a villamos azonban nem minősül gépjárműnek. A hivatkozott elektromos kerékpár tekintetében is kialakult bírói gyakorlat értelmében gépi meghajtásúnak kell tekinteni azokat a közúti járműveket, amelyeket beépített erőgép hajt. Mindemellett az elektromos roller kétségtelenül közúti szállítóeszköz, hiszen eleve a rendeltetése is ez, másrészt pedig a KRESZ jármű fogalma alóli kivételek körébe ⁶ sem illik bele.

Összességében tehát az elektromos roller járműnek minősül, továbbá vitathatatlanul gépi meghajtású. Mindebből következően amennyiben a terhelt ittas állapotban vezet elektromos rollert közúton, akként az ittas járművezetés bűncselekményét elköveti.

Ez azonban még mindig nem ad választ arra vonatkozóan, hogy ezen jármű tekintetében az eltiltás alkalmazható-e és amennyiben igen, annak hatóköre mire terjedhet ki.

Az irányadó tényállás szerint a terhelt 2023. ...napján 14:00 óra körüli időben ittas állapotban (az általa kilélegzett levegő alkoholtartalma 0,45, illetve 0,40 mg/l volt) közlekedett T. belterületén, a P. utcában - közúton - egy 300 watt alatti összteljesítményű elektromos rollerrel.

A terhelt nem volt büntetve, a jelen bűncselekmény elkövetését megelőző két éven belül közlekedési szabálysértés miatt nem vonták felelősségre. Foglalkozására nézve tehergépkocsivezető, „A”, „B”, „C” és „D” kategóriára érvényes vezetői engedéllyel rendelkezik tíz éve, lényegében hivatásos gépjárművezetőként dolgozik, továbbá gyanúsított kihallgatása során előadta, hogy eltiltása esetén a munkahelyét elveszíti.

⁶ A mozgáskorlátozottak közlekedésére szolgáló, emberi erővel tolt vagy hajtott kerekesszék és a gépi meghajtású kerekesszék - ha sík úton önerejéből 10 km/óra sebességnél gyorsabban haladni nem képes, továbbá a gyermekocsi és a talicska - azonban nem minősül járműnek. (KRESZ II. Függelék a) pont második mondata.

A fenti okfejtés szerint az elektromos roller ugyan jármű, azonban egyik jelenlegi járműkategóriába sem illeszthető be. A Btk. értelmében az ittas járművezetés bűncselekménye esetén a járművezetéstől tiltás kötelező.

A Btk. 55. § (3) bekezdése, a 38/2007. Bk vélemény és a töretlen bírói gyakorlat szerint a járművezetéstől eltiltás járműfajtákra (vasúti, légi közúti, vízi járművekre) és kategóriákra is vonatkozhat. Mindez azt jelenti, hogy minden ügyben vizsgálni szükséges az elkövetés és a terhelt összes személyi körülményeit ahhoz, hogy ezen hatókör vonatkozásában alappal dönteni lehessen.

Ha a példa szerinti elkövetéskor a terhelt személygépkocsit használ, úgy a súlyosító körülmények hiánya esetén a „B” járműkategóriára korlátozott közúti járművezetéstől eltiltásnak lenne helye. A gyakorlat ugyanis egységes abban, hogy a terhelt attól a járműtől kerüljön eltiltásra, amellyel a bűncselekményt elkövette. Így a jelen ügyben a személygépkocsi a „B” kategóriába tartozó jármű, amely vonatkozásában a döntés aggálytalan.

Az elektromos roller esetében nem ez a helyzet. Tekintettel arra, hogy az a jogszabályban szereplő járműkategóriák egyikébe sem sorolható be, így csak a teljes körű járművezetéstől eltiltással lehet a kötelező jellegű eltiltásnak eleget tenni.

Figyelembe véve azonban azt, hogy a terhelt egészen a „D” járműkategóriáig bezárólag minden járműre érvényes vezetői engedéllyel rendelkezik, a járművezetéstől eltiltás a hosszú ideje kifogástalan közlekedési előéletű, enyhe fokban ittas és eleve engedély nélkül vezethető járművel elkövetett bűncselekmény esetében a büntetés céljain túlmutató, aránytalan hátrányt jelentene a terhelt részére. A jogszabály a járművezetéstől eltiltás mellőzésére csak egy lehetőséget tartalmaz, mégpedig az úgynevezett különös méltánylást érdemlő esetkört. Ez alapvetően nem a jelen helyzetre vonatkoztatható, hanem például olyan, a sajtóban is megjelent közelmúltbeli eseményekre, amikor másként el nem hárítható vészhelyzetben a terhelt ittas állapota ellenére járművet vezet (a gyors orvosi ellátásra szoruló hozzátartozót a kórházba szállítja). Összességében a példa szerinti elkövetés kapcsán az eltiltás kötelező jellege ellenére történő mérlegeléssel megállapítható, hogy mennyire eltúlzott lenne a terhelt számára a joghátrány. Ekként más törvényi lehetőség hiányában csupán ezt, a Btk. 55. § (2) bekezdés második mondata szerinti különös méltánylást érdemlő indokot lehet felhozni magyarázatul az eltiltás mellőzésére.

A hatályos jogszabályban a járművezetéstől eltiltás tartama 1 hónaptól 10 évig terjedhet, ezzel megteremtve a kellően differenciált büntetés kiszabását (ezt megelőzően ennek minimuma egy év volt), mindemellett lehetőség van a végleges hatályú eltiltásra is.

A BK. véleményben foglaltak alapján (is) a határozott idejű eltiltás tartamának megállapításakor minden ügyben figyelemmel kell lenni a fentebb már hivatkozott körülményekre, így például a vezetői engedély meglétére, a közlekedési előéletre, a szándékos vagy gondatlan elkövetésre.

A végleges hatályú eltiltás akkor szabható ki, amennyiben a terhelt a járművezetésre alkalmatlan. Ezt az alkalmatlanságot a gyakorlatban szakvéleménnyel lehet és kell alátámasztani, továbbá amennyiben arra lehetőség van, tíz év elteltével és újabb szakvélemény bemutatásával a terheltet ennek hatálya alól mentesíteni lehet.

Ahogy arról a szabálysértések bemutatása során is esett szó, az eltiltás tartamába be kell számítani a vezetői engedély leadásától, elvételétől, vagy a vezetési jogosultság azonnali bejegyzésétől számított időt. Ez a büntetőjogban a korábban felvázoltakkal lényegében megegyezik. A gyakorlat egységes abban, hogy például az engedély elvesztése esetén csak azt az időtartamot lehet beszámolni, amelyre a terhelt bizonyítani tudja, hogy ezt a körülményt a hatóság felé bejelentette (például a vesztésről szóló kormányablak által felvett jegyzőkönyv).

Korábban elterjedt terhelti magatartás volt az, hogy a jogosítványt ténylegesen például az ittas járművezetés bűncselekményének helyszínén a járőrnek nem adták át, és a későbbiekben sem adták le, hanem azzal továbbra is részt vettek a közúti közlekedésben. Mindennek az alapja az a tévhit volt, hogy a fizikailag birtokban lévő vezetői engedély jogosulttá tesz a járművezetésre. Természetesen ez korántsem volt/van így, ilyen esetben az engedély nélküli vezetés szabálysértést a járművezető aggálytalanul megvalósítja, hiszen a nyilvántartás a vezetési jogosultság szünetelését ekkor is tartalmazza.

A korábban már említettek szerint a büntetésként kiszabott járművezetéstől eltiltás azonos terhelttel szemben több alkalommal is kiszabható, amelyek párhuzamosan telnek. Ez azzal jár, hogy egy terhelttel szemben egy időben akár 3-4 érvényes eltiltás is hatályban lehet. Ezt a körülményt az újabb általa elkövetett közlekedési bűncselekmény esetén a büntetés kiszabása körében kell értékelni.

A beszámításhoz kapcsolódik, hogy ha a terheltet végrehajtandó szabadságvesztés büntetésre és járművezetéstől eltiltásra ítélik, akkor azzal az időtartammal, ameddig a terhelt ugyanezen cselekmény miatt a végrehajtandó szabadságvesztését tölti, az eltiltás tartama is meghosszabbodik. Ez azt jelenti, hogy például egy éves eltiltás esetén hiába tölt a terhelt másfél évet büntetés-végrehajtási intézetben, az eltiltás ez alatt az idő alatt nem telik le, hanem szabadulása napján (a feltételes szabadság ideje is beleszámít ezen időbe) indul újra, vagy folytatódik tovább.

Megjegyzendő emellett, hogy a járművezetéstől eltiltás hatóköre a Btk. területi hatálya alapján csak Magyarország területére terjed ki, így nincs szükség (és lehetőség sem) az eltiltás területi hatókörét szűkebb vagy tágabb keretek közt megadni. Ebből következően a külföldi állampolgárokkal szemben kiszabott eltiltás csak az országhatáron belül ellenőrizhető és szankcionálható. Természetesen ugyanez érvényes a magyar állampolgárokra is, azaz akár a külföldi, akár a magyar állampolgárok a határt átlépve már az adott ország jogszabályainak kötelesek eleget tenni.

Az eltiltás tényét a rendőrség jogosult ellenőrizni. Azaz amennyiben egy külföldi, járművezetéstől eltiltás hatálya alatt álló személy ismét Magyarország területére lép, és az eltiltás hatókörébe tartozó járművet vezet, csak akkor kerül ellene a büntetőeljárás megindításra, amennyiben a rendőrség ez a tényt (tipikusan igazoltatás során) megállapítja. A magyar állampolgárokra is ugyanez vonatkozik, azaz mint a legtöbb közlekedési szabályszegésnek, ennek is igen nagy a látenciája, az ellenőrzés pedig a rendőrség kapacitásának függvénye.

VI. A járművezetés az eltiltás hatálya alatt bűncselekménye

A Btk. 2012. május 14. napjával a korábbi szabálysértési tényállást a büntetőjogba emelte át. Ekként a Btk. 239/B. §-a tartalmazza a járművezetéstől eltiltás törvényi szabályait ⁷. A jogszabályhoz fűzött kommentár értelmében a bűncselekmény jogi tárgya a közlekedés biztonsága, valamint a szabálysértési hatóság és a büntetőbíróság tiltó rendelkezéseinek tiszteletben tartásához fűződő érdek védelme.

⁷ Btk. 239/B. § (1) Aki a járművezetéstől eltiltás hatálya alatt annak érvényesülési körébe tartozó járművet vezet, vétség miatt egy évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

(2) Aki a bűncselekményt büntetőeljárásban kiszabott járművezetéstől eltiltás hatálya alatt követi el, büntett miatt három évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

A jogszabály kettő esetkört tartalmaz, az egyik, a minősített eset az, amikor a terhelt büntetőeljárásban elrendelt járművezetéstől eltiltás hatálya alatt vezeti az annak hatókörébe tartozó járművet. A szabálysértési eljárást a törvény nem nevesíti, azonban a (2) bekezdése szerinti büntetőeljárás ellenkezőjéből való következtetés alapján az (1) bekezdésben foglalt alapeset a szabálysértési eljárásban kiszabott járművezetéstől eltiltásra vonatkozik.

A tényállás alapvető része, hogy a fentebb hivatkozott keretek között megállapítottan a terhelttel szemben érvényes eltiltás legyen hatályban a cselekmény elkövetésekor. Mindezt azt jelenti, hogy vele szemben szabálysértési vagy büntetőeljárásban jogerős járművezetéstől eltiltás intézkedés vagy büntetés került kiszabásra, mégpedig az adott cselekmény elkövetését megelőzően. A szabálysértési „alakzat” kapcsán már említés szintjén felmerült, hogy a terhelt tudattartamának vizsgálata ebben a körben lényeges momentum.

A jelen bűncselekmény csak szándékosan követhető el. Azaz a terheltnek tudomással kell bírnia arról, hogy vele szemben járművezetéstől eltiltás van érvényben. A büntetőeljárásban így a tudati tények bizonyítása kardinális kérdés. Ha a terhelt a cselekmény elkövetését, az eltiltásról történt tudomásszerzést beismeri, a további nyomozati cselekmények általában nem indokoltak. A terhelt tagadása esetében más a helyzet. Amennyiben ugyan a terhelt az eltiltás hatókörébe tartozó járművel részt vett a közúti közlekedésben, de arra hivatkozik, hogy erről az eltiltásról nem bírt tudomással, úgy ezt a védekezést megdönteni szükséges. Itt visszahivatkozom a fentebb már felvázolt lehetőségekre, azaz azt kell megvizsgálni, hogy az eltiltást kiszabó határozatot a terhelt milyen módon vette át. A szabálysértési eljárásban az úgynevezett gyorsított (bírószék elé állításos) eljárásban az elkövető részére személyesen átadásra kerül a döntés, ugyanígy a büntetővégzéses eljárásban is személyes átvétel szükséges a határozat jogerősítéséhez. Így amennyiben az említett két eljárásban szabták ki a terhelttel szemben az eltiltást, úgy a védekezése nem foghat helyt.

Az ügyek egy részében azonban nem ennyire egyszerű a helyzet. A szabálysértési eljárásban a „nem kereste”, de akár „a cím nem azonosítható”, „címezett ismeretlen”, „elköltözött” vagy „kézbesítés akadályozott” megjelöléssel visszaérkezett tértivevény alapján is jogerős határozat születhet. Emellett a büntetőeljárásokban, ha a döntés nem tárgyaláson emelkedik jogerőre, azaz a terhelt nincs jelen, akkor részére a kézbesítésnek sem kell saját kezébe történnie. Ha a kormányablak által kiadott, eltiltást tartalmazó határozatot sem személyesen vette át a terhelt, úgy a védekezése mérlegelést igényel.

Alapvetően vizsgálni kell azt, hogy tudnia kellett-e arról, hogy eleve van egy eljárás vele szemben. Ekként például egy ittas járművezetés bűncselekménye elkövetésekor a terhelt alappal számíthat arra, hogy ezen eljárás lezárultakor vele szemben döntés, mégpedig joghátrányt tartalmazó döntés fog születni. Ha a határozat „nem kereste” megjelölésű tértivevény alapján emelkedett jogerőre, úgy azt akként kell tekinteni, mint a terhelt vétkes mulasztását. Az ügyek jelentős részében ugyanis éppen azért, szándékosan nem veszik át a hatóságtól érkező iratokat, hogy az ne válhasson jogerőssé. Mindez azonban nem eredményezheti azt, hogy a terhelt mentesüljön a felelősség alól, ezért azt a bírói gyakorlat a már hivatkozott vétkes mulasztásként értékeli.

Ezekben az esetekben tehát a bizonyítékok mérlegelésével vizsgálni kell a terhelt tudattartamát, de általánosságban a kézbesítési fikció (szabálysértés esetében kézbesítési vélelem) megdöntéséig ez a fajta védekezés megcáfolható.

A szabálysértés körében taglaltak körében már jeleztem, hogy az eltiltás kezdete valójában nem az azt kiszabó határozathoz, hanem a közlekedési igazgatási hatóság általi bejegyzéshez kapcsolódik. Ez azt eredményezi, hogy ezen időszakban (a jogerő és a tényleges bejegyzés közti tartamban) a nyilvántartás nem tartalmazza az eltiltást, így közúti ellenőrzéskor eleve fel sem merülhet ezen bűncselekmény, hanem szükségképpen engedély nélküli vezetés szabálysértése miatt indul meg az eljárás. Ilyenkor a nyilvántartás ellenőrzése jelentőséggel bír, hiszen az előkészítő eljárás során eltelt időben már az eltiltás ténye is láthatóvá válik, ekként az ügy áttételének van helye, mivel bűncselekmény, mégpedig a járművezetés az eltiltás hatálya alatt bűncselekménye állapítható meg.

Ez a köztes időszak azonban, azaz a jogerő és a bejegyzés között szükségképpen időtartam minden alkalommal különös körülményt igényel a hatóságok részéről.

Megjegyzést érdemel, hogy amíg a tényállás a szabálysértések közé tartozott, addig évente jelentős számban érkeztek az előkészítő eljárást követően ezen ügyek a bíróságokhoz. Ugyanez nem mondható el a büntetőeljárások tekintetében, azaz érdemi csökkenés észlelhető a jelenleg bíróságra érkezett ügyek számában, miközben az ilyen irányú feljelentések száma lényegében változatlan. Ebből az a következtetés vonható le, hogy a fentebb vázolt védekezések, vagy valamely más, nem ismert ok miatt az ügyek a rendőrségi vagy az ügyészi szakban megrekednek.

A járművezetéstől eltiltás körében minden alkalommal vizsgálni kell ezen túl, hogy az az elkövetés idején fennálljon. Így ennek keretében azt kell ellenőrizni, hogy annak időtartama meddig terjed, és ebbe a tartamba az elkövetés időpontja beleillik-e.

Ekként például egy három hónapos, a „B” járműkategóriára korlátozott közúti járművezetéstől eltiltás a 2023. február 8. napi jogerőhöz képest 2023. május 7. napján lejár. Tekintettel arra, hogy a korábbi jogosítványt a közlekedésigazgatási igazgatási hatóság bevonta, a terheltnek 2023. május 8. napján ugyan lejár az eltiltása, egyben a vezetési jogosultságának szünetelése, azonban az engedélyt vissza kell szereznie ahhoz, hogy jogszerűen járművet vezessen (ennek elmulasztása esetén az engedély nélküli vezetés szabálysértését valósítja meg). Ezt a terhelt az ország területén bármely közlekedési igazgatási hatóságnál, de tipikusan a lakóhelye szerint illetékes kormányablakban teheti meg.

Az alább felvázolt problémát egy további példán keresztül mutatom be.

Az eljárás alá vont személlyel szemben szabálysértési eljárásban a T. Rendőrkapitányság 2021. szeptember 9. napján jogerős 001... számú határozatával engedély nélküli vezetés szabálysértés miatt 50.000.- forint pénzbírság mellett kettő hónap járművezetéstől eltiltást szabott ki. Elkövetési idő: 2021. augusztus 5. napja.

A terhelt ezen eltiltásról tudva, annak hatálya alatt 2021. szeptember 15. napján, T. község lakott területén belül, a B. utcában, közúton vezette az X.-1.. forgalmi rendszámú személygépkocsit.

A terhelttel szemben a nyilvántartásba való bejegyzés hiánya miatt először engedély nélküli vezetés miatt szabálysértési eljárás indult, majd az ügy áttételre került. A helyes minősítést követően a terheltet gyanúsítottként 2022. augusztus 17. napján hallgatták ki. Ezek után, mivel a büntetővégzés meghozatalára irányuló eljárásban a határozat a kézbesítés sikertelensége miatt nem emelkedett jogerőre, előkészítő ülés kitűzésére, majd a terhelt védekezése miatt tárgyalásra került sor. Több tárgyalási napot követően az Sz. Járásbíróság a terheltet a 2023. szeptember 20. napján kelt és aznap jogerős határozatával bűnösnek mondta ki járművezetés az eltiltás hatálya alatt vétségében, ezért őt 220.000.-forint pénzbüntetésre és 1 év közúti járművezetéstől eltiltásra ítélte.

Látható, hogy a szabálysértési alaphatározat 2021. szeptember 9. napján emelkedett jogerőre, míg az elkövetés napja 2021. augusztus 5. napja volt.

Az Szabs. tv. 25. §-a alapján az olyan hátrányos jogkövetkezmények alól, amelyeket jogszabály a szabálysértés miatti felelősségre vonáshoz fűz, az eljárás alá vont személy a büntetést vagy intézkedést megállapító határozat jogerőre emelkedését követő két év elteltével mentesül.

Ennek értelmében az elkövető a jogerőhöz, jelen ügyben a 2021. szeptember 9. napját követő kettő éven túl ennek hátrányos jogkövetkezményei alól mentesül. Kétségtelen tény, hogy a járásbíróság ítélete ezen kettő éves időtartamon túl született, alapja pedig a T. Rendőrkapitányság 2021. szeptember 9. napján jogerős járművezetéstől eltiltást tartalmazó határozata volt.

A kérdés tehát az, hogy a járásbíróság ezen kettő éves határidőn túli döntése vajon jogszabálysértő-e.

A szabálysértési törvényben leírt mentesülés a büntetőjogi előélethez hasonlítva eltérő jellegű. A szabálysértéseket a szabálysértési nyilvántartási rendszerben, az úgynevezett SZNYR-ben rögzítik és tárolják a szabálysértési hatóságok, továbbá a bíróságok. A Szabs. tv. egyébiránt konkrétan a súlyosító körülmény megnevezést nem tartalmazza, de az enyhítőt igen. Ebből következően a Szabs. tv. 21. § (2) bekezdés első mondatában foglaltakat, miszerint büntetés kiszabásakor és az intézkedés alkalmazásakor figyelembe kell venni a szabálysértés elkövetésének időpontját megelőző két éven belül az eljárás alá vont személy szabálysértés miatt történt felelősségre vonását, súlyosító körülménynek kell tekinteni. A nyilvántartásban az eljárás alá vont személy korábbi, azaz a jogszabály értelmében a két éven belül indult, továbbá a jogerősen befejezett ügyei szerepelnek.

Mindebből az következik, hogy a hivatkozott Szabs. tv. 25. §-a éppen ezt tartalmazza, azaz azt, hogy a kettő éves időtartam letelte után az SZNYR-ben nyilvántartott szabálysértéseket törölni kell. Ez azért lényeges, mert bizonyos foglalkozások végzéséhez jogszabály írja elő a személy kifogástalan szabálysértési előéletét. Így tehát lényegében egy közlekedési szabálysértés a jogerőre emelkedését követő kettő éven túl nem szerepelhet a nyilvántartásban, amennyiben pedig technikai okokból mégis bejegyezve marad, akként figyelembe venni nem lehet.

A Szabs. tv. 25. §-a a hátrányos jogkövetkezmények fordulatot használja, a járművezetéstől eltiltás pedig vitathatatlanul ilyen. Ebből következően a Szabs. tv. 25.§-ának nyelvtani értelmezése alapján az intézkedést tartalmazó határozat jogerőre emelkedését követő kettő éven túl figyelembe venni nem lehet.

Mindez egyúttal azt is jelentené, hogy a járművezetés az eltiltás hatálya alatt vétsége sem lenne megállapítható, hiszen a fentiekben már bemutatásra került, hogy a bűncselekmény elkövetéséhez elengedhetetlen az érvényes eltiltás. Az is tény azonban, hogy az elkövetéskor ez az eltiltás hatályos volt, azaz csupán a kettő éves mentesülési idő az, amely a szabálysértési felelősség alóli felmentést jelenti a terhelt számára.

A bűncselekmény törvényi szintre emelésekor a korábban is idézett, a jogszabály módosításához fűzött indokolás szerint a „szabálysértési hatóság, vagy a büntetőbíróság tiltó rendelkezésének nyílt semmibe vétele különösen jelentős társadalomra veszélyességgel bír”, illetve a későbbiekben mindezt ugyanez az indokolás: „kirívó társadalomra veszélyességként” aposztrofálta, mint amely miatt szükséges a tényállás bűncselekménnyé minősítése.

Mindebből az következik, hogy a jogalkotó szándéka nem irányulhatott arra, hogy a bűncselekmény vétségi alakzatának alapvető tényállási elemének hiányát okozza ezen mentesüléssel, hiszen ez egyrészt ellentétben állna a kirívó társadalmi veszélyességgel, másrészt a Szabs. tv. 25. §-ának eredeti rendeltetésével is.

Kiemelést érdemel, hogy a Btk. alapján a bűncselekmények általános elévülési ideje öt év. Amennyiben elfogadjuk azt, hogy a jelen Szabs. tv. szerinti mentesülés kettő éves időtartamán túl a szabálysértési határozat nem vehető figyelembe, úgy a járművezetés az eltiltás hatálya alatt vétsége miatt indult eljárás sem lenne folytatható, azaz tulajdonképpen az elévülési időn belül megszűnne a felelősségre vonás lehetősége. Ez pedig azt jelentené, hogy ez az általános elévülési idő ezen törvényhely vonatkozásában nem érvényesülne, ugyanakkor a(z elévülési) kivételek közé sem sorolta be a jogszabály.

A gyakorlatban ezzel az a visszaélés-szerű magatartás válna mindennapossá, hogy a terheltek és a védők addig húznák el különböző indítványokkal ezeket az ügyeket, ameddig a kettő éven túli mentesüléssel a terhelt a felelősségre vonást el nem kerüli.

A hivatkozott kettő éves mentesülési idő alól egyébiránt a szabálysértések esetében is van kivétel, jelesül a közúti közlekedési előéleti pontrendszer vonatkozásában. Azokban az esetekben ugyanis, ahol az elkövető a közlekedési szabályszegéssel olyan szabálysértést valósít meg, amelyért előéleti

pont kerül a nyilvántartásba, az ott a közúti közlekedési előéleti pontrendszerrel szóló törvény értelmében három éven keresztül szerepel.

Ez is azt az értelmezést erősíti, hogy a tárgyalt bűncselekmény esetén a kettő éves mentesülés nem a bűncselekmény alapjául szolgáló alaphatározatra vonatkozik.

Véleményem szerint a helyes megoldás az, ha a jogalkotó szándékát figyelembe véve a járművezetéstől eltiltást tartalmazó szabálysértési alaphatározatokat a jogerőre emelkedésüktől számított kettő éven túl is értékelné a bíróság, azaz, hogy a terhelt ezen okból a felelősségre vonást ne kerülhesse el.

A tényállás másik eleme a jármű vezetése, míg az érvényesülési kört fentebb már röviden elemeztem. Ez utóbbi lényege az, hogy a teljes körű közúti járművezetéstől eltiltás azt eredményezi, hogy a terhelt semmilyen engedélyhez kötött járművel nem vehet részt a közúti közlekedésben, míg a kategóriára korlátozás esetén csak az adott járműkategóriába tartozó járművek tilalmazottak.

Az előbbi tényállási elem, azaz a járművezetés rövid kifejtést érdemel. A terhelti védekezések iránya ugyanis arra is kiterjed, amikor vallomása szerint ugyan tisztában volt azzal, hogy vele szemben járművezetéstől eltiltás van érvényben, azonban éppen ezért nem kívánt a járművel közlekedni, csupán melegedni ült bele abba, és ebből az okból is indította be a gépkocsit.

A bírói gyakorlat alapján a járművezetés a jármű haladásához nélkülözhetetlen vezetéstechnikai teendők elvégzése. Ekként befejezett a bűncselekmény, amennyiben a terhelt a járművet vezetési szándékkal beindítja, és ennek eredményeképpen a járművel elindul. Ugyanúgy minősül az is, ha a terhelt egy lényegében üzemképtelen állapotú, vontatott járműben foglal helyet, és azt kormányozza.

A kifejtett terhelti védekezésre visszatérve, azaz arra, ha a járművet vallomása szerint ténylegesen vezetni nem, csupán a téli hideg okán való melegedésre használta, azonban ott végül elaludt, és vele szemben ekkor került sor rendőri igazoltatásra, az eset összes körülményeinek és a többi esetleges bizonyítéknak (az igazoltatás helyére történő megelőző közlekedésben való részvételt igazoló kamerafelvétel, tanúk, stb.) a mérlegelésével kell megítélni. Amennyiben kétséget kizáróan nem bizonyítható az, hogy a terhelt a gépkocsit vezetési szándékkal indította be, úgy vele szemben felmentésnek van helye. Ha azonban bizonyítható az igazoltatás előtti közlekedés, akkor a

bűncselekmény befejezett, illetve, ha az nyer bizonyítást, hogy a járművet tényleges vezetési szándékkal indította be, de ezt követően még a gépkocsi mozgásba lendülése előtt a terhelt elaludt, a járművezetés az eltiltás hatálya alatt bűncselekményének kísérlete állapítható meg.

A kérdéses bűncselekmény tipikusan önálló tettességet feltételez, de kivételes esetben létrejöhet a társtetteség is. Ehhez mindkét terhelttel szemben azonos érvényű eltiltásra van szükség, azaz mindkettejükkel szemben vagy szabálysértési, vagy büntetőeljárásban kiszabott eltiltás kell hatályban legyen. Emellett a járművezetéshez szükséges irányítási feladatokat is megosztva kell végezniük, azaz például az egyikük kormányoz, a másikuk a váltót kezeli.

Ki kell térni a járművezetéstől eltiltás érvényesülési körére is. Korábban már szó volt róla, hogy a bűncselekmény csak az engedélyhez kötött járművek vezetésével követhető el. Ebből következően kerékpárral, elektromos kerékpárral vagy elektromos rollerral nem követhető el. Megjegyzendő, hogy akkor sem követi el a bűncselekményt a terhelt, ha a saját tudata szerint az adott jármű, amelyet eltiltás hatálya alatt vezet, engedélyköteles, a valóságban azonban nem az.

Az sem közömbös amellett, hogy mely engedélyköteles járművek vezetésével követhető el a bűncselekmény. Ez a fentiek szerint az a járműfajta, illetve járműkategória, amelyekre a járművezetéstől eltiltás vonatkozik. Ekként amennyiben a terheltet korábban a „B” járműkategóriától tiltotta el a szabálysértési hatóság, úgy az eltiltás időtartama alatt az „AM” kategóriába tartozó segédmotoros kerékpárral részt vehet a közúti közlekedésben, természetesen csak akkor, ha arra rendelkezik érvényes vezetői engedéllyel (ellenkező esetben az engedély nélküli vezetés szabálysértését követi el).

Az alábbiakban újabb példán keresztül mutatom be a többszöri elkövetés joghatásait.

A terheltet az Sz. Járásbíróság 2022. november 24. napján jogerős B... számú ítéletével ittas járművezetés vétsége miatt 350.000.- forint pénzbírságra és egy év hat hónap időtartamra közúti járművezetéstől eltiltásra ítélte. Elkövetési idő: 2022. február 4. napja.

A terheltet a jelen vád tárgyát képező bűncselekmény elkövetését megelőző két éven belül összesen hat alkalommal vonták közlekedési szabálysértés miatt felelősségre (elkövetési idő: 2021. március 24., 2021. augusztus 19., 2021. november 10., 2021. december 6., 2022. január 2., illetve 2022. január 26. napja).

A terhelt a járművezetéstől eltiltásról tudva, annak hatálya alatt 2023. január 10. napján, Z. község lakott területén belül, az R. utcában, közúton vezette az X.-1.. forgalmi rendszámú személygépkocsit.

A terhelt ezt követően, ezen eltiltásról tudva, annak hatálya alatt 2023. március 2. napján, B. község lakott területén belül, a K. utcában, közúton vezette az X.-1.. forgalmi rendszámú személygépkocsit.

A járásbíróság az ügyészség vádirata alapján, azzal egyezően a terheltet a fenti tényállás alapján 2 rb. járművezetés az eltiltás hatálya alatt büntetőben bűnösnek mondta ki.

A fenti döntés téves.

A bíróság az ügyészi indítvány alapján a Btk. 6. § (1) bekezdése⁸ szerint állapította meg a bűnhalmazatot. Figyelemmel kellett volna azonban lennie arra, hogy a törvényi egység feltételei fennállnak, fennállhatnak-e. Mindez akkor valósulhat meg, ha az elkövető ugyanolyan bűncselekményt, egységes elhatározással, azonos sértett sérelmére, rövid időközönként többször követ el.

A bíróság feltehetően sértett hiányában arra az álláspontra helyezkedett, hogy a folytatólágosság ezen egyik fő ismérve hiányában a törvényi egységnek nincs helye. Vitathatatlan, ahogy fentebb már részletezésre került, hogy a jelen bűncselekménynek passzív alanya (sértettje) nincs. Mindazonáltal ezen feltétel hiánya a folytatólágosság megállapítását nem zárja ki.

Mindebből következően azt kell megvizsgálni, hogy a további feltételek a terhelt által megvalósított tényállásban fellelhetőek-e. A bűncselekmény azonossága kétségtelenül. A terhelttel szemben egy eltiltás van érvényben, amelyet büntetőeljárásban szabtak ki, és amely teljeskörű, azaz a terhelt a közúti közlekedésben engedélyhez kötött gépi meghajtású járművel nem vehet részt. Ezt a terhelt kétséget kizáróan megszegte. A terhelt emellett mindkét alkalommal ugyanazon eltiltás hatálya alatt vezetett személygépkocsit, azaz ez a kritérium teljesül.

Az egységes akaratelhatározás tekintetében, lényegében ugyanúgy, mint a büntetés kiszabása tekintetében, értékelni kell a terhelt közlekedési előéletét. A terhelt ugyan rendelkezett vezetői

⁸ Btk. 6. § (1) bekezdés: Bűnhalmazat az, ha az elkövető egy vagy több cselekménye több bűncselekményt valósít meg, és azokat egy eljárásban bírálják el.

engedéllyel, azonban azt, mivel a közúti közlekedési előéleti pontjainak száma a tizennyolcat elérte, a közúti közlekedési igazgatási hatóság visszavonta. A terhelt így az általa elkövetett közlekedési bűncselekmény (ittas járművezetés vétsége) elkövetésekor érvényes vezetői engedéllyel nem rendelkezett. Minderről tudomással bírt, mivel a nyilvántartó hatóság és a közúti közlekedési igazgatási hatóság tájékoztatta, továbbá vele szemben ezt követően is intézkedtek engedély nélküli vezetés szabálysértése miatt.

A terhelttel szemben szabálysértési eljárásban több alkalommal helyszíni- és pénzbírságot szabtak ki. Ennek eredményeképpen a vezetői engedélyét elvesztette. Mindezek ellenére a terhelt ezt követően újabb közlekedési bűncselekményt (ittas járművezetés vétsége) követett el, így összességében ebből az a következtetés vonható le, hogy az eljárás alá vont személy nyíltan szembehelyezkedik a mindenkire kötelező érvényű közlekedési szabályokkal.

Az egységes akaratelhatározás egységessége tehát nem abban áll, hogy a terhelt a járművel egyik esetben rokonlátogatásra, másik alkalommal üzletbe indult-e, hanem éppen a közlekedési szabályok semmibe vételében.

A jogszabály által megkövetelt utolsó feltételre, a rövid időközre egzakt meghatározás nem áll rendelkezésre, azonban az az egységes akaratelhatározástól nem független. Általában véve ugyanis minél rövidebb az egyes részselekmények között eltelt idő, annál valószínűbb, hogy a terhelt azokat egyúttal egységes akaratelhatározásból követte el.

A jeles ügyben a terheltet korábban a 2021. március 24., 2021. augusztus 19., 2021. november 10., 2021. december 6., 2022. január 2., illetve a 2022. január 26. napján elkövetett közlekedési szabályszegése miatt vonták szabálysértés miatt felelősségre. Ehhez képest rövid időn belül, 2022. február 4. napján közlekedési bűncselekményt követett el. Ezt követően valósította meg a tényállásban szereplő járművezetés az eltiltás hatálya alatt büntetést, mégpedig 2023. január 10., illetve 2023. március 2. napján. Az utóbbi kettő időpont közt kettő hónap sem telt el. A korábbi elkövetési időpontokat is figyelembe ekként véve kétséget kizáróan megállapítható, hogy a terhelt a vád tárgyává tett részselekményeket egységes akaratelhatározással, rövid időköz alatt követte el.

Mindezek alapján a terhelt által elkövetett bűncselekmény nem bűnhalmazat, hanem helyesen folytatólagosan elkövetett járművezetéstől eltiltás büntetése.

Egy másik, a fentihez hasonló eset kapcsán vizsgálható a bűncselekmény alapesetének és minősített esetének találkozása.

A terheltet a K. Járásbíróság a 2023. március 9. napján jogerős Bpk... számú végzésével ittas járművezetés vétsége miatt 192.000.- forint pénzbüntetésre ítélte, továbbá 8 hónapra a „B” járműkategóriára korlátozottan eltiltotta a közúti járművezetéstől. Elkövetési idő: 2022. október 30. napja.

A jelen vád tárgyát képező bűncselekmény elkövetését követően őt a K. Járásbíróság a 2023. október 3. napján jogerős B... számú határozatával járművezetés az eltiltás hatálya alatt büntette miatt 6 hónap, végrehajtásában 2 év próbaidőre felfüggesztett börtön fokozatú szabadságvesztés büntetésre és 1 év 6 hónapra közúti járművezetéstől eltiltásra ítélte. Elkövetési idő: 2023. május 17. napja.

A K. Járásbíróság a 2023. augusztus 18. napján jogerős Sze.. számú határozatával engedély nélküli vezetés szabálysértés miatt vele szemben 122.600.- forint pénzbírságot szabott ki, valamint 3 hónapra eltiltotta a közúti járművezetéstől. Elkövetési idő: 2023. augusztus 17. napja.

A terheltet ezeken túl közlekedési szabálysértés miatt további öt alkalommal (minden esetben 2023. évben) vonták felelősségre.

A vádlott mindezek tudatában, *2023. június 22. napján 19 óra 49 perc körüli időben* a büntetőeljárásban kiszabott járművezetéstől eltiltás hatálya alatt vezette K. település kapott területén, a Sz. körúton - közúton - az X..1.. forgalmi rendszámú, az eltiltás hatókörébe tartozó személygépkocsit.

Ezt követően a vádlott *2023. augusztus 23. napján 12 óra 01 perc körüli időben* a szabálysértési eljárásban kiszabott járművezetéstől eltiltás hatálya alatt vezette K. település lakott területén belül, az E. körúton - közúton - az X..1.. forgalmi rendszámú személygépkocsit.

A terhelttel szemben a büntetőeljárásban kiszabott járművezetéstől eltiltás a 2022. október 30. napjától eltelt idő beszámításával 2023. június 29. napján lejárt. A terhelt által így a 2023. június 22. napján elkövetett cselekmény a járművezetéstől eltiltás hatálya alatt bűncselekménye minősített esetét valósítja meg. Az ezt követően a szabálysértési eljárásban kiszabott eltiltás okán a terhelt későbbi cselekménye pedig az alapesetet.

A fentebb ismertetett eset kapcsán itt is megjegyzendő, hogy a folytatólágosság megállapítható. Ugyan nem a tényállásban szereplő kettő részcselekmény vonatkozásában, hanem a vád tárgyát képező bűncselekmény elkövetését követően jogerőre emelkedett cselekmény tekintetében.

A jelen ügyben az ügyészségi vádemelés napja 2023. szeptember 20. volt. Ehhez képest a 2023. május 17. napján elkövetett cselekmény során az ügyész 2023. július 17. napján emelt vádat.

A folytatólágosság törvényi egységét a vádemelés lezárja. Ebből következően azt kell vizsgálni, hogy az első, azaz a 2023. május 17. napján elkövetett cselekmény során történt 2023. július 17. napi vádemeléshez képest a jelen vádban szereplő cselekmény elkövetési ideje azon belül vagy kívül esik.

Tekintettel arra, hogy a 2023. június 22. napján elkövetett cselekmény ezen vádemelés előtt történt, így az a 2023. május 17. napján elkövetett részcselekménnyel - mivel az egyéb, fentebb tagolt feltételek fennállnak - törvényi egységet alkot.

Látható azonban, hogy a terhelt 2023. május 17. napi cselekményét már jogerősen elbírálták. Erre, és a folytatólágosságra figyelemmel tehát a jelen vád tekintetében a 2023. június 22. napi cselekményre nézve az eljárást - ítélt dologra figyelemmel - meg kell szüntetni, míg a már jogerős döntéssel szemben perújításnak van helye.

Az így a terhelttel szemben fennmaradó alapeseti vétséget a bíróságnak önálló bűncselekményként kell elbírálnia.

Érdekesség, hogy jelenleg az ügyészi álláspont szerint a többszöri elkövetés halmazatot eredményez, míg amennyiben az ilyen rövid időközönként elkövetett cselekmények kapcsán az ügyész egymás után úgy emel vádat, hogy az a törvényi egység megállapítását nem teszi lehetővé, a folytatólágosság kizárt. Magyarán ez azt eredményezheti, hogy a példában szereplő 2023. május 17. és 2023. június 22. napi elkövetés a 2023. június 20. napi vádemelés esetén önállóan, külön-külön lenne elbírálandó.

Tegyük fel, hogy a fentebb részletezett esetben hiányzik a - később perújítani szükséges - jogerős döntés. Ekként egymástól időben elkülönülő, büntető-, illetve szabálysértési eljárásban kiszabott járművezetéstől eltiltást követett volna el a terhelt, hiszen a 2023. június 22. napján még érvényben volt a büntetőeljárásban kiszabott eltiltása, míg a 2023. augusztus 23. napján elkövetett cselekménye idején a szabálysértésben alkalmazott eltiltás előírását szegte meg. Ekkor, mivel a terhelt által

elkövetett bűncselekmény azonosságának hiánya miatt a törvényi egység fel sem merülhet, az alapeset és a minősített eset egymással halmazatba kerülhet. A járművezetés az eltiltás hatálya alatt bűncselekménye ezek mellett a többi közlekedési bűncselekménnyel (tipikusan az ittas járművezetéssel) halmazatot alkothat.

Abban az esetben, ha a két (a büntető-, illetve a szabálysértési eljárásban kiszabott) eltiltás egymással egyidejűleg van érvényben, és a terhelt a cselekményével mindkettőt megszegi, akként csak a bűncselekmény büntetési alakzata állapítható meg. Mindazonáltal természetesen - és ez összhangban van a korábbi szabálysértési törvény alapján alkalmazottakkal - a kettő vagy több eltiltás hatálya alatti járművezetést a büntetés kiszabása során súlyosító körülményként kell figyelembe venni.

Kiemelést érdemel, hogy amennyiben a büntetőügyben a bíróság úgy dönt, hogy a járművezetéstől eltiltás hatálya alatt bűncselekménye nem állapítható meg, a terheltet felmenti. Ez a gyakorlatban általánosságban akkor fordulhat elő, ha a terhelt védekezése eredményre vezet a már részletezett tudomásszerzés vonatkozásában (magyarán nem bizonyítható az, hogy a terhelt az eltiltásról tudott), vagy bármilyen oknál fogva nem volt vele szemben érvényben járművezetéstől eltiltás (például nem engedélyköteles járművet vezetett, vagy az adott kategóriára rendelkezett érvényes vezetői engedéllyel).

Amennyiben ilyen esetben a bíróság a terhelt felmentése mellett úgy ítéli meg, hogy a vád tárgyát képező cselekmény szabálysértésnek (tipikusan engedély nélküli vezetés szabálysértésének) minősül, akként ezt a szabálysértést el kell bírálnia. Ennek során a bíróság kiszabhat járművezetéstől eltiltást, amely ugyan szabálysértés miatt került alkalmazásra, azonban vitathatatlanul büntetőeljárásban. Ebből következően, amennyiben a terhelt ezen eltiltás rendelkezéseit szegi meg, úgy vele szemben a büntetési alakzat állapítható meg.

A fentiekből is látható, hogy a „legfiatalabb” közlekedési bűncselekmény kapcsán a hatályba lépést követő viszonylagosan rövid idő alatt is több kérdés merült fel. Mindezeket a nehézségeket a közeljövőben a jogalkotó, illetve a bírói gyakorlat fogja feloldani, és reményeim szerint ezek értelmezésében a jelen tanulmány is némi fogódzót nyújt.

VII. Összegzés

Az értekezésem alapját ugyan a jogszabályok képezték, azonban a tapasztalat azt mutatja, hogy azok szövegét ismerni könnyebb, mint a bennük rejlő tartalmat megragadni. A törvények, rendelkezések ismerete természetesen elengedhetetlen a közlekedési szituációk és jogkövetkezmények megállapításakor. Mindazonáltal azok megítéléséhez, helyes eldöntéséhez a kellő tapasztalat is szükséges. Ennek okán igyekeztem több valós vagy kitalált szituáción keresztül bemutatni, közérthetőbbé tenni a járművezetéstől eltiltást, a járművezetés az eltiltás hatálya alatt korábbi szabálysértési „alakzatát”, továbbá annak büncselekményét. Tettem ezt azért, mert a puszta előírások önmagukban általában kevésnek bizonyulnak, az átlagos jogalkalmazó a mások, vagy a maga példáján hamarabb okul. Amennyiben pedig így van, a munka nem volt hiábavaló.

Felhasznált irodalom

Irodalomjegyzék

- Nagykomentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez (Szerk.: Karsai Krisztina. Gál Andor / Hegedűs István / Juhász Zsuzsanna / Karsai Krisztina / Mezőlaki Erik / Szomora Zsolt / Törő Sándor. (Wolters Kluwer jogtár, online verzió)
- 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)
- 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)

Jogszabályok, határozatok, kúriai vélemények, eseti döntések:

- A Magyar Népköztársaság Büntető Törvénykönyvéről szóló 1961. évi V. törvény
- A Büntető Törvénykönyv módosításáról és kiegészítéséről szóló 1971. évi 28. törvényerejű 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
- A közúti járművezetők utánpótlásáról szóló 139/1991. (X. 29.) 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
- 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
- A szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény végrehajtásával kapcsolatos rendelkezésekről, valamint ahhoz kapcsolódó egyes rendeletek módosításáról szóló 22/2012. (IV. 13.) BM rendelet

- A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény
- A büntetések, az intézkedések, egyes kényszerintézkedések és a szabálysértési elzárás végrehajtásáról szóló 2013. évi CCXL. törvény
- A büntetőeljárásról szóló 2017. évi XC. törvény
- Egyes törvényeknek a polgárok biztonságát erősítő módosításáról szóló 2020. évi XXXI. törvény és annak indokolása
- A közbiztonság erősítése érdekében egyes rendészeti igazgatási törvények módosításáról szóló 2021. évi XXXI. törvény, és annak végső előterjesztői indokolása
- 4/2004. Büntető jogegységi határozat
- 32/2007. Bk vélemény
- 38/2007. Bk vélemény
- 56/2007. BK vélemény
- BH1975.251.
- BH1976.532.
- BH1979.1.
- BH1978.229.
- BH1978.230.
- BH1982.365.
- BH1985.295.
- BH1995.382.
- BH2006.138.
- BH2022. 319.
- BH2023.176.

Internet

- <https://magyarjarmu.hu/gepjarmukereskedelem/kereskedelem/#>
- <https://www.police.hu/hu/a-rendorsegrol/statisztikak/kozlekedesrendeszet>