

# JOGI FÓRUM PUBLIKÁCIÓ

**Az engedély nélküli vezetés elmélete, gyakorlata és szankciói**

Szerző:  
**dr. Megyeri-Balog Valéria Renáta**

Gyula, 2024. november 27.

## I. Fejezet

### **1. A szabálysértések hazai szabályozásának rövid történeti áttekintése, különös tekintettel a közlekedési szabálysértésekre**

#### 1.1. Bevezetés

A társadalommá, majd állammá szervezett emberi közösségek mindenkor igyekeztek védelmet biztosítani a közösséget, illetve annak érték- és/vagy jogrendjét támadó cselekményekkel szemben. A társadalomra veszélyes magatartások azonban nem azonos mértékben fenyegetik a közösséget, annak tagjait, jogrendjét; ezért e cselekmények megelőzésében, illetve a már megvalósított cselekményhez kapcsolódó következmények alkalmazásának milyenségében és minőségében is különbségnek kell lennie. Ez a követelmény a polgári államok kialakulásával jelent meg markánsan, majd a XX. században, a modern államban teljesedett ki azzal, hogy a jogalkotó törvényileg is különbséget tett a társadalomra veszélyes és a társadalomra csupán enyhén fokban veszélyes magatartások között.<sup>1</sup>

A szabálysértés kialakulása, jogi szabályozása évszázados tevékenység eredménye, ami a büntetőjoggal van igen szoros összefüggésben. Miután „levált” a büntetőjogról, jogszabályt alkottak a szabálysértésekről, melyben konkrétan leírták a fogalmát, hatályát, a büntetési rendszerét, illetve a végrehajtását. A társadalomra veszélyesség szempontjából egy közösség tagjainak magatartását különbözőképpen lehet megítélni.<sup>2</sup> Az olyan cselekményeket, melyek társadalomra veszélyessége kiemelkedően nagy, az adott társadalom bűncselekményeknek minősíti.<sup>3</sup> A kisebb súlyú cselekmények, azaz a kihágások, illetve szabálysértések - melyekkel szemben a védelmet államigazgatási eszközökkel is biztosítani lehet<sup>4</sup> - az életviszonyok széles körét szabályozzák. E cselekmények szinte mindenkit érintenek, érinthetnek, hiszen mindannyian nap mint nap találkozhatunk antiszociális magatartású - pl. az utcán szemetelő - emberekkel vagy valamely közlekedési szabály súlyos vagy kisebb fokú megsértésével. Mégis, egy gyors hajtó személyt jellemzően

---

<sup>1</sup>TORMA András: *A szabálysértési jog történeti vázlata. In: Szabálysértési jog a gyakorlatban.* Miskolc, Bíbor Kiadó, 2002. 9.

<sup>2</sup>MUZSNAI Lajos - NYIRAI Péter - SZARKA Sándor: *Szabálysértési jog.* Miskolc, Miskolci Egyetemi Kiadó, 1995.24.

<sup>3</sup>NAGY Gábor: *A szabálysértések szabályozásának története Magyarországon. In: Fenyvesi Csaba - Herke Csongor (szerk.): Minúciák - Tanulmányok Tremmel Flórián professzor 60. születésnapjának tiszteletére.* Pécs, Pécsi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kara, 2001.176.

<sup>4</sup>NAGY Gábor: i.m. 176.

nem tekintünk bűnöző embernek, és nem várjuk azt sem, hogy az államapparátus teljes szigorral sújtson le az elkövetőre.<sup>5</sup>

A szabálysértési jog bár kétségtelenül hordozza a közigazgatási jogi szankciórendszer ismérveit, ugyanakkor azonban szorosan kötődik a büntetőjog fogalomrendszeréhez is. <sup>6</sup>A szabálysértések a társadalomra csekélyebb fokban veszélyesek, melynek tükröződnie kell a megvalósított magatartásokhoz kapcsolódó jogkövetkezményekben is. Az ilyen magatartásokat megvalósító személyekkel szembeni fellépés szabályait úgy kell meghatározni, hogy illeszkedjen az adott állam jogrendszerébe, és összhangban álljon a nemzetközileg elfogadott normarendszerekkel is.<sup>7</sup>

Magyarországon a szabálysértési jog egy sajátos „jogágak közötti jogág”, melynek sajátossága abban áll, hogy egyrészt magába olvasztja az ún. „bagatell büntetőjogi tényállásokat”, amelyek lényegében egy sajátos dekriminalizáció révén kerültek át a büntetőjogból a közigazgatási jogba, másrészt megtalálhatóak benne a közigazgatás-ellenes tényállások, harmadrészt pedig e két csoport között húzódik egy olyan tényállásokból álló széles sáv, amely kisebb-nagyobb mértékben, de mindkét csoport jellemzőit magán viseli.<sup>8</sup>

## *1.2. Előzmények: a kihágási büntetőjog*

A kodifikált jog története a XIX. századba nyúlik vissza, melynek első állomásaként a mezei rendőrségről szóló *1840. évi IX. tc.* említendő meg, ami a mező- és erdőgazdaságot, az állategészségügyet, az útügyet, a bányászatot, a tűzrendészetet, a munkabér-szerződéseket érintő kárt okozó, veszélyeztető cselekményeket foglalta egységbe. Meghatározta az ezen ügyekre hatáskörrel, illetékességgel rendelkező szerveket, személyeket. Elbírálásukra kiterjesztette a sommás eljárás (1836. évi 20. tc.) szabályait, megszabta a büntetési nemeket, a jogorvoslati formákat.<sup>9</sup>

---

<sup>5</sup> ÁRVA Zsuzsanna: *Fejezetek a közigazgatási büntetőbíráskodás elméletörténete köréből.* Debrecen, Debreceni Egyetem - Állam- és Jogtudományi Kar, 2008.6.

<sup>6</sup> SZALAI Éva - NAGY Marianna: *Az államigazgatási eljárás és a szabálysértési jogalapjai.* Budapest, Rejtjel kiadó, 1998.87.

<sup>7</sup> MUZSNAI L. - NYITRAI P. - SZÁRKA S.: i. m. 177.

<sup>8</sup> PALLO József: Új szabálysértési törvény - változó szemlélet. *Börtönügyi Szemle*, 2012/4. 4.

<sup>9</sup> MÁTHÉ Gábor: *A kihágás intézménye.* In: *Állam és igazgatás*, 1980/8. 679-680.

A kihágási büntetőjog kodifikációjának következő lépéseként az *1843-as* büntetőjogi *törvényjavaslatok* említhetők meg, amelyek azonban nem váltak érvényes joggá. A javaslat a bűncselekmények kettős felosztását tartalmazta: büntetteket és kihágásokat különböztetett meg. „A közfenyíték alá tartozó rendőrségi kihágásokról, s azoknak büntetéséről” a büntetőjogi törvényjavaslatokhoz csatolt ún. *Toldalék* szólt.<sup>10</sup> Mind a büntettek, mind a kihágásokra egyértelműen fogalmazódott meg a nullum crimen sine lege, nulla poena sine lege elve. A kihágások elkövetőit fogsággal, pénzbüntetéssel és bírói dorgálással büntette. Kihágást törvény, „kormány szintű rendelet” és szabályrendelet határozhatott meg. A törvénytervezet szerint a büntetések generális maximuma 600 Ft pénzbüntetés és 3 hónap elzárás. A Toldalék különös része (2-37. §.) az egyes kihágásokat és azok büntetését tartalmazta.<sup>11</sup>

A magyar jogfejlődésben nagy előrelépést jelent az *1878. évi V. tc.* a büntettekről és vétségekről (Csemegi-kódex), valamint az ehhez kapcsolódó *1879. évi XL. tc. a kihágásokról* (továbbiakban: Kbt.). A két törvény trichotomikus rendszert követve együttesen alkotta az első magyar kodifikált büntetőjogot.<sup>12</sup> A Kbt. két részből állt. Az általános rész (Általános határozatok) meghatározta a kihágást képező cselekmények fogalmát, a kihágási jogszabályok területi és személyi hatályát, az alkalmazható büntetések rendszerét, fajtáit stb. A különös rész (A kihágások nemeiről és azok büntetéséről) a kihágások tízféle nemét, és az ezekre kiszabható büntetéseket állapította meg. Kihágást nemcsak törvényben, hanem miniszteri rendeletben is meg lehetett állapítani. továbbá a kihágás miatt történt elmarasztalás nem került bele a bűnügyi nyilvántartásba, a kihágásért elítélt tehát nem büntetett előéletű.<sup>13</sup> A közlekedési bűncselekményekre vonatkozó rendelkezéseket a Kbt. különös részének IX. fejezete „A közegészség és a testi épség elleni kihágások” cím alatt tartalmazza.

---

<sup>10</sup> HOLLÁN Miklós-NAGY Judit: *A szabálysértési jog tankönyve*, Budapest, Dialog Campus, 2019.25.

<sup>11</sup> BÍRÓ Gyula: *A szabálysértés fejlődéstörténete hazánkban, különös tekintettel a közlekedési szabálysértésekre és az objektív felelősségre*, Acta Universitatis Szegediensis: acta juridica et poletica, 2010, 171-172., [https://acta.bibl.u-szeged.hu/7438/1/juridpol\\_073\\_169-189.pdf](https://acta.bibl.u-szeged.hu/7438/1/juridpol_073_169-189.pdf)

<sup>12</sup> BLASKÓ Béla: *Magyar büntetőjog – Általános rész*. Budapest, Rejtjel Kiadó, 2007. 57.

<sup>13</sup> KOVÁCS Kálmán: *A magyar büntetőjog és büntetőeljárás jog története 1848-tól 1944-ig*. Budapest, Eötvös Loránd Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kar, 1971.27-28.

A XX. század elejének büntetőjoga a ma szabálysértésként értékelt cselekményeket kihágásnak tekintette, aminek alapja a bűncselekmények súlya szerinti hármas felosztása volt:

- büntettek voltak azok a súlyos deliktumok, melyeket e törvény büntettnek nevezett és a bíróság halálbüntetéssel, fegyházzal, börtönbüntetéssel vagy 5 évet meghaladó államfogházzal rendelt büntetni,
- vétségek voltak azok a középsúlyos cselekmények, melyeket a törvény vétségnek nevezett és melyekre fogházat, pénzbüntetést vagy 5 év alatti államfogházat állapított meg,
- kihágásnak minősültek a „csekélyebb törvényszegések”, melyeket a törvény, miniszteri rendelet vagy szabályrendelet kihágásnak minősített és elzárással vagy 300 Ft-ot meg nem haladó pénzbüntetéssel fenyegetett.<sup>14</sup>
- A közigazgatás-ellenes magatartások túlnyomó részét a Kbt. -ban vagy azon kívül kihágássá nyilvánították és pénzbüntetéssel, vagy fogházzal büntették. A jogszabály mindig megjelölte a jogellenességi formát, és tagolt kihágási bíraskodási fórumrendszer alakult ki.
- Ezzel párhuzamosan, de jóval kisebb súllyal megjelentek az igazgatási szankciók is, amelyek jórészt a kihágási jog kiegészítőinek tekinthetők.<sup>15</sup> Kialakult egy önálló igazgatási jogellenességi forma is, melyet áthágásnak definiáltak – büntetési formája pénzbírság volt; ez azonban nem állandósult a hazai jogrendszerben.<sup>16</sup>

1950-ben a dichotómia váltotta fel a korábbi trichotómiát, ami a bűncselekményeket büntettre és kihágásra osztotta fel. A kihágások a legkisebb súlyú bűncselekményeket ölelték fel, és nagy részben bíróságok helyett a tanácsok végrehajtó bizottságai és a rendőrség járt el. Az 1950. évi I. tv. által bevezetett szocialista, tanácsrendszerre épülő államigazgatással háttérbe szorultak a polgári demokratikus jogállam vívmányai, s ezzel párhuzamosan a társadalmi viszonyok minden területén fokozódott az állami beavatkozás.<sup>17</sup> Ennek következtében a kisebb súlyú, társadalomra veszélyes magatartások megközelítésében is megerősödött az „igazgatási” szemlélet.<sup>18</sup>

---

<sup>14</sup> KINCSES Ildikó – KÁNTÁS Péter: *A szabálysértési jog*. Budapest, Complex Jogi és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft. Kiadó, 2006.20.

<sup>15</sup> FAZEKAS Marianna – FICZERE Lajos: *Magyar közigazgatási jog – Általános rész*. Budapest, Osiris Könyvkiadó, 2006. 548.

<sup>16</sup> BÍRÓ Gyula: i. m. 176.

<sup>17</sup> SZALAI É. - NAGY M.: i. m. 88.

<sup>18</sup> NAGY G.: i. m. 181.

### 1.3. A szabálysértési jog kialakulása és fejlődése

A magyar jogban a szabálysértés jogintézményét az 1953. évi 16. tvr. vezette be, mely megszüntette a rendőrség kihágási jogkörét, azt a bíróság és a helyi tanács hatáskörébe utalta, és bevezette a szabálysértés jogintézményét<sup>19</sup>, melynek III. fejezetében találunk közlekedéssel összefüggő szabályokat is.<sup>20</sup>

1955-ig párhuzamosan élt együtt a kihágás és a szabálysértés, majd az 1955. évi 17. tvr. megszüntette a kihágási bíraskodást, s a kihágások nagy része szabálysértéssé minősült át. A szabálysértést már nem a büntetőjog részének tekintették, hanem az államigazgatási jogba sorolták, és az eljárásokat az államigazgatási szervek (tanács vb., rendőrség) folytatták le.<sup>21</sup> A közlekedésrendészeti szabálysértések [55/1953. (XII. 4.) MT rendelet 2. §] a rendőrség hatáskörébe kerültek (2. § (2) bekezdés).

Az első önálló szabálysértési kódexünk a szabálysértésekről szóló 1968. I. törvény (Szabálysértési kódex) 1968. október 1-jén lépett hatályba, mely szerint valamely tevékenységet vagy mulasztást (a továbbiakban: cselekmény) törvény, törvényerejű rendelet, kormányrendelet vagy tanácsrendelet nyilváníthat szabálysértéssé (1. §). Az 1968. évi I. törvény Harmadik része, az Egyes szabálysértések alatt közlekedéssel összefüggő tényállásokat nem tartalmazott, azok ekkor a 17/1968. (IV. 14.) Korm. rendeletben voltak fellelhetők. A Kormányrendelet II. fejezet I. címe alatt a közlekedésügyi szabálysértéseket, II. címe alatt pedig a közlekedésrendészeti szabálysértéseket találjuk. A közlekedésrendészeti szabálysértések között szabályozta a jogalkotó a közúti közlekedési szabálysértéseket 1. alcím alatt (pl. engedély nélküli vezetés, áthaladási elsőbbség és előzés szabályának durva megszegése, szeszes ital fogyasztása gépjárművezetés közben, baleset helyszínének elhagyása stb.), 2. alcím alatt a vasúti szabálysértést, 3. alcím alatt a vízi közlekedési szabálysértéseket, 4. alcím alatt pedig a légi közlekedési szabálysértéseket.

---

<sup>19</sup> BÍRÓ Gyula: i. m. 176.

<sup>20</sup> Az elsőfokú rendőrhatalóság vezetője a közlekedés rendjére, a lakásbejelentési kötelezettségre, valamint a közrend és a közbiztonság fenntartására vonatkozó szabályok megszegőivel szemben - ha a feljelentés alapjául szolgáló szabálysértés csekély jelentőségű - pénzbírságot szabhat ki (1953. évi 16. tvr. 12. § (1) bekezdés).

<sup>21</sup> BÍRÓ Gyula: i. m. 176.

A Szabálysértési kódex 1971. évi majd 1974. évi módosításai a dekriminalizáció jegyében történtek. A büntethetőségi akadályok körébe beépült a jogos védelem és a végszükség; emelkedett a kiszabható pénzbírság generális minimuma és maximuma; ha az elkövetőt több, elzárással sújtható szabálysértés miatt vonták felelősségre, a halmazati büntetesként kiszabott elzárás 60 napra emelkedett.<sup>22</sup>

Az újabb állomás az 1978. évi IV. tv. (új Btk.): a garázdaság erőszak nélküli változata immár szabálysértés; a magánlaksértés és a becsületsértés alapesete szintén szabálysértésnek minősül; a szándékos vagyon elleni cselekmények értékhatára 500 Ft-ról 1.000 Ft-ra emelkedett; szabálysértési alakzata is lett a jármű önkényes elvételének; továbbá számos gazdasági bűncselekménynek és a vesztegetésnek. A közúti baleset gondatlan okozása már akkor is csak szabálysértés, ha a cselekmény könnyű testi sértést okoz<sup>23</sup>; továbbá az ittas vezetés szabálysértése is bekerült a Szabálysértési Kódexbe.

A dekriminalizációs folyamat nem állt meg, 1983. szeptember 1. napjával a bűncselekményt a szabálysértéstől elválasztó értékhatár tovább emelkedett. Módosultak a joghátrányok is. Új szabálysértés a „hatóság félrevezetése” és a „sajtórendészeti szabálysértés”.<sup>24</sup>

A szabálysértési kodifikációs folyamat egyik meghatározó állomása a 63/1997. (XII.12.) számú AB határozat<sup>25</sup>, amely az 1968. évi I. törvény néhány alapvető rendelkezésének hatályon kívül helyezésével felgyorsította a kodifikációt, illetve az Alkotmány értelmezésével meghatározta az új szabálysértési törvény kereteit.<sup>26</sup> A határozat nyomán felgyorsult a kodifikációs munka, mégis csak 1999. június 15-én fogadta el a parlament az 1999. évi LXIX. törvényt a szabálysértésekről (Sztv.), mely 2000. március 1-jén lépett hatályba, és az egyes szabálysértésekről szóló 218/1999. (XII.28.) Kormányrendelet, mely a szabálysértések különös részi tényállásainak túlnyomó többségét tartalmazza.<sup>27</sup>

---

<sup>22</sup> BÍRÓ Gyula: i. m. 177.

<sup>23</sup> BÍRÓ Gyula: i. m. 177.

<sup>24</sup> PAPP László: *A dekriminalizáció és a magyar szabálysértési jog*. In: Állam és igazgatás, 1983/10. 906.

<sup>25</sup> A nemzetközi kötelezettségvállalás mellett a kodifikáció sürgető szükségességét mondta ki az Alkotmánybíróság, amely 63/1997. (XII.12.) sz. AB határozatával három törvényhely tekintetében állapította meg az Sztv. alkotmányellenességét, s kötelezte az Országgyűlést arra, hogy 1998 decemberéig tegyen eleget a szükséges törvényalkotási feladatának. E határozat legfontosabb pontja a szabálysértési határozatok bíróság előtti megtámadhatóságát érintette: az AB álláspontja szerint az Sztv. a bírói utat csak egy alkotmányellenesen szűk körben nyitotta meg, ez az állapot pedig ellentétes az Alkotmány 50. § (2), továbbá 57. § (1) bekezdéseiben foglaltakkal. Ebben a határozatban mondta ki az AB, hogy a szabálysértési felelősség – legyenek bár az elkövetett jogsértések igazgatásellenesek vagy kriminális jellegűek – alapvetően „bűnfelelősség”, azaz természetes személy múltban elkövetett jogsértésére válaszol, s a felróhatóság alapján meghatározott – represszív jellegű – joghátrányt helyez kilátásba (KINCSES I. – KÁNTÁS P.: i. m. 23.).

<sup>26</sup> BÍRÓ Gyula: i. m. 177.

<sup>27</sup> FAZEKAS M. – FICZERE L.: i. m. 551.



Az Sztv. legitimálta a közigazgatási büntetőjogot, mint a közigazgatási jog és a büntetőjog határán álló jogterületet, mely kettős kötődése révén egyiknek sem része.<sup>28</sup> Az Sztv. szerkezetét tekintve 4 részből áll – ebben megegyezik a régi törvénnyel. Definiálja a szabálysértés fogalmát, amiben a büntetőjoghoz való viszonyításról nincs szó. A hatály, a szabálysértésért való felelősség, a büntethetőségi akadályok körében a korábbiakhoz képest alapvető változás nincs.<sup>29</sup> Itt tesz különbséget a beszámíthatóságot kizáró és korlátozó kóros elmeállapotban elkövetett szabálysértések elbírálása között, valamint az önhibából eredő ittas állapot mellé bekerült a bódult állapot tudatzavart jogilag kizáró körülménye. Megjelenik az „eljárás alá vont” kifejezés – korábban „elkövető” volt -, a szankciórendszerben pedig önálló büntetésként – hat tényállás vonatkozásában – az elzárás lehetősége, amiben csak bíróság dönthet. Az általános szankció a pénzbírság, melynek összege 3.000 Ft-tól 150.000 Ft-ig terjedhet. Az önkormányzati rendelet 30.000 Ft-ban állapíthatja meg a pénzbírság legnagyobb összegét, a helyszíni bírság pedig 3.000 Ft-tól 20.000 Ft-ig terjedhet.<sup>30</sup> Az Sztv. alapján jogellenes, tevékenységben vagy mulasztásban megnyilvánuló cselekményt törvény, kormányrendelet vagy önkormányzati rendelet nyilváníthat szabálysértésnek.<sup>31</sup>

Az egyes szabálysértéseket egyrészt az Sztv. III. része tartalmazza, melyben közlekedéssel összefüggő szabálysértésként a járművezetés az eltiltás tartama alatt nyer szabályozást a 156/A. § alatt, ami miatt az eljárás bírósági hatáskörbe tartozik. Ezen túl szabálysértési tényállásokat az egyes szabálysértésekről szóló 218/1999. (XII. 28.) Korm. rendelet határoz meg, melynek a Közlekedési szabálysértések elnevezésű III. fejezete az I. cím alatt közlekedésrendészeti szabálysértéseket (42-58.§-ok), míg II. cím alatt a közlekedésügyi szabálysértéseket (60-66. §-ok) tartalmaz. Míg a közlekedésrendészeti szabálysértések (így pl. az ittas vezetés, az elsőbbség és az előzés szabályainak megsértése, a közúti közlekedés rendjének megzavarása, engedély nélküli vezetés, vasúti szabálysértés, hajózási szabályok megszegése, légi jármű fedélzetén elkövetett szabálysértés stb.) miatt az eljárás kizárólag a rendőrség hatáskörébe tartozik (59.§), addig egyes közlekedésügyi szabálysértések miatt (pl. útügyi szabálysértés) a helyi önkormányzat képviselő-testülete hivatalának erre felhatalmazott ügyintézője, a közterület-felügyelő, valamint természeti és védett természeti

---

<sup>28</sup> FAZEKAS M. – FICZERE L.: i. m. 552.

<sup>29</sup> KÁROLYINÉ – KOVALIK – MÉSZÁROS – PAPP: *Új szabálysértési jogszabályok, magyarázatokkal*. I–II. kötet. Budapest, HVG-ORAC, 2002.15-22.

<sup>30</sup> NAGY G.: i.m. 190.

<sup>31</sup> 1999. évi LXIX. törvény 1. § (1) bekezdés

területen a természetvédelmi őr, helyi jelentőségű védett természeti területen az önkormányzati természetvédelmi őr helyszíni bírságot szabhat ki.

A 2012-ben elfogadott új szabálysértési törvény (2012. évi II. törvény, a továbbiakban: Szabs. tv.) megalkotásának célja egy olyan új szabálysértési eljárási rendszer kialakítása, amely hatékony és gyors eljárási lehetőségeket biztosít az egyes szabálysértési hatóságok számára. A hatékony és gyors eljárás mellett a törvény célja egy költséghatékony eljárás felépítése, amelyben a szabálysértés elkövetőjének már nem fűződik érdeke az eljárási cselekmények indokolatlan elhúzásához.<sup>32</sup> Ennek jegyében a jogalkotó az elkövetők felelősségre vonására széles körben lehetőséget nyújt még a helyszínen, de legkésőbb az elkövetéstől számított 30 napon belül, mivel elsődleges az elkövető meghallgatása nélküli határozathozatal.<sup>33</sup>

A törvény új végrehajtási rendelkezéseket tartalmaz a kiszabott büntetések jövőbeni költséghatékonyabb végrehajtása érdekében, amelyben nem kizárólag a szabálysértési elzárás, hanem a közérdekű munkára történő átváltoztatás dominál.<sup>34</sup> Jelentősen kevesebb lett a szabálysértési ügyben eljárásra jogosult hatóságok száma, illetve párhuzamos eljárások minimalizálása érdekében lecsökkent a szabálysértési tényállások száma, mellyel megszűnik a lehetősége a párhuzamos eljárások lefolytatásának.<sup>35</sup>

A 2012. április 15-én hatályba lépett Szabs. tv. hat részből áll. Az első rész az általános szabályok között meghatározza a szabálysértés fogalmát, a felelősség kérdéseit, az elévülést, a jogkövetkezményeket és a különleges rendelkezéseket; a második rész az eljárási szabályokat rögzíti, a harmadik részben találhatóak a végrehajtás szabályai; a negyedik rész a szabálysértési nyilvántartási rendszert; az ötödik rész az egyes szabálysértési tényállásokat rögzíti fejezetekre tagolva jogtárgyak szerint elkülönítve; míg a hatodik részben a záró rendelkezések találhatóak.

A közlekedéssel kapcsolatos szabálysértéseket a törvény XXVII. és XXVIII. fejezeteiben találhatjuk *Kiemelt közlekedési szabálysértések és Közlekedéssel kapcsolatos egyéb szabálysértések* elnevezés

---

<sup>32</sup> 2012. évi II. törvény indokolása

<sup>33</sup> 2012. évi II. törvény indokolása

<sup>34</sup> 2012. évi II. törvény indokolása

<sup>35</sup> BÍRÓ János: *A közlekedési szabálysértések fejlődéstörténete hazánkban, különös tekintettel az új szabálysértési törvényre és helyszíni szemlére*, Pécsi Határőr Tudományos Közlemények XIII. kötet, 2012.268., <https://www.pecshor.hu/periodika/XIII/biroj.pdf>

alatt, továbbá a XIII. fejezetben, szabálysértési elzárással sújtható szabálysértések között, bírósági hatáskörben 2012. április 15-től a 176. § alatt szabályozott járművezetés az eltiltás tartama alatt szabálysértést, melynek elnevezése 2013. szeptember 1-jétől járművezetés az eltiltás hatálya alatt-ra változott.

## ***2. A közlekedési szabálysértések közelmúltban bekövetkezett változásai***

A szabálysértési jog kialakulásának történetét követően röviden tekintsük át a 2012. évi II törvény (Szabs. tv.) hatályba lépése óta eltelt több, mint tíz év alatt a közlekedési szabálysértések területén bekövetkezett változásokat.

A Szabs. tv. hatályba lépésekor a XXVII. fejezetben található kiemelt közlekedési szabálysértések: ittas vezetés, az elsőbbség és az előzés szabályainak megsértése, a közúti közlekedés rendjének megzavarása, engedély nélküli vezetés, érvénytelen hatósági engedéllyel vagy jelzéssel való közlekedés, vasúti átjárón áthaladás szabályainak megsértése és megkülönböztető jelzést adó készülékkel kapcsolatos szabálysértés (Szabs. tv. 217-223. §). A XXVIII. fejezetben található közlekedéssel kapcsolatos egyéb szabálysértések: közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése, közúti közlekedési igazgatási szabályok megsértése, víziközlekedési szabályok megsértése, légi jármű fedélzetén elkövetett szabálysértés, a légiközlekedés biztonságát és védelmét szolgáló szabályok megszegése, szmogriadó szabályainak mozgó légszennyező forrásokkal való megsértése (Szabs. tv. 224-230.§). Az említetteken túl közlekedési szabálysértés a bíróság hatáskörébe tartozó, szabálysértési elzárással is sújtható, a Szabs. tv. 176. §-ába ütköző járművezetés az eltiltás tartama alatt szabálysértés.

2012. szeptember 1-jével módosult a Szabs. tv. 226.§-a szerinti *víziközlekedési szabályok megsértése* szabálysértés. A módosítás oka az, hogy a hajózási tevékenység végzésre jogosító engedélyeket a hajózási hatóság adja ki, és mivel az engedélyköteles hajózási tevékenység végzése során történt szabálysértések nem kriminális jellegű magatartást valósítanak meg, ezért indokolt, hogy közigazgatási hatáskör alá kerüljön a szabálysértés elbírálása. Mivel a vízi munkavégzés is engedélyköteles hajózási tevékenység, külön tényállásként történő fenntartása nem indokolt. A szabálysértési törvény 226. § (1) bekezdés d) pontjának hatályon kívül helyezése pedig azért

szükséges, mert a víziközlekedés igazgatását a hajózási hatóság végzi, így a víziközlekedés igazgatására vonatkozó szabályok megsértése tényállás nem értelmezhető.<sup>36</sup>

2013. szeptember 1-jétől a XXVIII. fejezet új tényállással bővült, mivel a jogalkotó a 225/A. § alatt beiktatta a *vasúti szabálysértést*, amit korábban az egyes szabálysértésekről szóló 218/1999. (XII. 28.) Korm. rendelet 55. §-a szankcionált. A szabályozás indoka az, hogy az abban szereplő magatartások más szabálysértési tényállás fogalmi körébe nem vonhatók be és a közlekedésbiztonságra veszélyt jelentenek, ezért továbbra is szankcionálni kell azokat. Szükséges a közösségi közlekedésre nagy veszélyt jelentő, a vasúti pályahálózatot működtető vasúti társaságok érdekeit súlyosan sértő elkövetési magatartások szabálysértéssé nyilvánítása.<sup>37</sup>Ezen túl a Szabs. tv. 176. §-a szerinti szabálysértés elnevezése „járművezetés az eltiltás hatálya alatt”-ra változott, mivel a tényállás címe és tartalma nem volt szinkronban.<sup>38</sup>

2017. január 1-jétől a Szabs. tv. 225/A. §-a alatti vasúti szabálysértés tényállása pontosításra került a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény értelmező rendelkezéseinek, valamint fogalom-meghatározásainak megfelelően. Mivel a Szabs. tv. nem tiltja az utasforgalom számára meg nem nyitott vasúti pályahálózatot, vasúti pályán, vasúti pálya tartozékán, kiszolgáló létesítményen a gyalogosan történő közlekedést, tartózkodást, ezért a vasútbiztonság, valamint a vasúti közlekedés hatékonyabb védelme érdekében szükséges a Szabs. tv. 225/A. § (1) bekezdés a) pont ilyen irányú kiegészítése is.<sup>39</sup>

A közlekedéssel kapcsolatos egyéb szabálysértések köre 2021. január 1-jétől a Szabs. tv. 229.§-ával kiegészül a *pilóta nélküli légi járművel végzett jogosulatlan tevékenység* szabálysértésével. A pilóta nélküli légi jármű (drón) használata lakott terület felett csak erre vonatkozó engedély esetén jogszerű. Engedély (eseti légtérkijelölés vagy más engedély) hiányában viszont a drónhasználat jogosulatlanak minősül, amely már önmagában veszélyeztetheti a magánélet háborítatlanságát, ezért szükséges megteremteni annak szankcionálását. Erre figyelemmel rendelkezik úgy a Javaslat, hogy közlekedési szabálysértést (pilóta nélküli légi járművel végzett jogosulatlan tevékenység) valósít

---

<sup>36</sup> Lásd a víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény módosításáról, valamint egyes törvények ezzel összefüggő módosításáról 2012. évi XCIV. törvény 13. §-ához fűzött indokolás

<sup>37</sup> Lásd az egyes rendészeti tárgyú törvények módosításáról szóló 2013. évi XCIII. törvény 182. §-hoz fűzött indokolást

<sup>38</sup> Lásd az egyes rendészeti tárgyú törvények módosításáról szóló 2013. évi XCIII. törvény 179. §-hoz fűzött indokolást

<sup>39</sup> Lásd az egyes belügyi tárgyú törvények módosításáról szóló 2016. évi CXVI. törvény 86. §-hoz fűzött indokolást

meg az, aki lakott terület felett a szükséges engedély nélkül használ pilóta nélküli légi járművet. Amennyiben az elkövető a jogosulatlan használat során más lakásáról, egyéb helyiségéről, vagy az ezekhez tartozó bekerített helyről jogosulatlanul hang- vagy képfelvételt is készít, ez a többletmagatartás már személyiségi jogsérelmet jelent, amely megalapozza a magánlaksértés szabálysértés tényállásának ezirányú módosításának indokoltságát.<sup>40</sup>

A közbiztonság erősítése érdekében egyes rendészeti igazgatási törvények módosításáról szóló 2021. évi XXXI. törvény 2021. május 14. napjától a közlekedési szabálysértések tekintetében két lényeges változást hozott. Az egyik az, hogy a Szabs. tv. 176. §-a alatt szabályozott *járművezetés az eltiltás hatálya alatt szabálysértést bűncselekménnyé* nyilvánította a jogalkotó, és azt a Btk. 239/B. §-a alatt szabályozta, melynek innentől kezdve vétségi és büntetti alakzata is van. A másik lényeges változás pedig az, hogy a korábban a Szabs. tv. 220. § alatt tilalmazott *engedély nélküli vezetés* szabálysértését a törvényhozó a Szabs. tv. 176.§-ába helyezte át a szabálysértési elzárással is büntethető szabálysértéseket tartalmazó XXIII. fejezetbe, aminek következtében az ezen cselekmények miatti eljárás a bíróság hatáskörébe került. A változás indokai a jogalkotó szerint a következőképp foglalhatóak össze: „...a gépjárművezetés még mindig veszélyes üzemnek számít. Ennek megfelelően még a személygépkocsi vezetésre jogosító engedély megszerzése is szigorú feltételekhez van kötve, míg a vasúti, vízi vagy légi járművek vezetésére csak nagyon alapos felkészülés után lehet jogosultságot szerezni. Az a személy, aki megfelelő képzettség hiányában vesz részt a forgalomban, rendkívüli veszélynek teszi ki mind magát, mind a környezetében lévőket. Ezért e magatartásnak rendkívül nagy a társadalomra veszélyessége. Hasonlóképpen nem tolerálható, hogy olyanok is részt vegyenek a forgalomban, akik ugyan a szükséges előképzettséggel rendelkeznek, de személyükben rejlő okok miatt a hatóság vezetési engedélyüket visszavonta.”

„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,

---

<sup>40</sup> Lásd a pilóta nélküli légi járművek üzemelésével összefüggő egyes törvények módosításáról szóló 2020. évi CLXXIX. törvény 21. § (2) bekezdéséhez fűzött indokolást

holott a szabálysértési hatóság, vagy a büntetőbíróság tiltó rendelkezésének nyílt semmibe vétele különösen jelentős társadalomra veszélyességgel bír, ami a bűncselekménnyé minősítést is indokoltta teszi.”

„Fentiekre figyelemmel a törvényhozó szabálysértési elzárás büntetés alkalmazását is lehetővé teszi az engedély nélküli járművezetés szabálysértés elkövetése esetén, Továbbá a kirívó társadalomra veszélyesség miatt bűncselekményként határozza meg azt az esetet, amikor az engedély nélküli járművezetést szabálysértési eljárásban vagy büntetőeljárásban kiszabott járművezetéstől eltiltás hatálya alatt követik el. A társadalomra veszélyességhez igazodva minősített esetként rögzíti, ha a cselekményt büntetőeljárásban kiszabott járművezetéstől eltiltás hatálya alatt követik el.”<sup>41</sup>

### **3. Az engedély nélküli vezetés története és jelenlegi helye a Szabálysértési törvényben**

A szabálysértési jog és a közlekedési szabálysértések fejlődésének áttekintése után most röviden nézzük meg, hogy az engedély nélküli vezetés szabályozása hogyan is alakult a jogfejlődés során.

Az engedély nélküli vezetés cselekményét Magyarországon elsőként *a magyar királyi belügyminiszter 1910. évi 57.000. számú rendeletének* a „Büntető rendelkezések” elnevezésű fejezete szankcionálta kihágásként, miszerint tizenöt napig terjedhető elzárással és kétszáz koronáig terjedhető pénzbüntetéssel volt büntetendő, aki gépjárművet a közúti forgalomban e rendelettel megszabott vezetői igazolvány, vagy az őt a gépjármű vezetésére jogosító érvényes nemzetközi útigazolvány nélkül vezetete (57.000/1910. B.M. sz. IV. fejezet 76. §, 79. §).

A következő jogforrásunk *a magyar királyi belügyminiszter és a magyar királyi kereskedelemügyi miniszter 250.000/1929. B.M. sz. rendelete*, mely szintén kihágásként tizenöt napig terjedhető elzárással rendelte büntetni azt, aki a közúti forgalomban gépjárművet az előírt vezetői igazolvány nélkül vezet, vagy vezetői igazolványát másnak átengedi, avagy a visszavont vezetői igazolványt a hatóságnak be nem szolgáltatja; továbbá azt is aki, mint a gépjármű valóságos és jogos üzemeltetője olyan egyént alkalmaz vezetőnek, akiről tudja, hogy megfelelő vezetői igazolványa

---

<sup>41</sup> Lásd a közbiztonság erősítése érdekében egyes rendészeti igazgatási törvények módosításáról szóló 2021. évi XXXI. törvény Általános indokolás 5.1.pontját

nincs, vagy azt tőle visszavonták (250.000/1929. BM. sz.118.§ j) és k) pontok). Látható, hogy itt már nem csak a vezetői engedély nélküli vezetést, hanem annak átengedését is szankcionálták.

1950-ben született a belügyminiszter és a közlekedés- és postaügyi miniszter 2500/1950. (XII.01.) *rendelete*, mely kihágásként 15 napig terjedő elzárással rendelte büntetni azt, aki

- a) közúti forgalomban gépjárművet érvényes gépjármű-vezetői igazolvány nélkül vezet, vagy vezetői igazolványát másnak átengedi, avagy a visszavont gépjármű-vezetői igazolványt a Gérh.-nak nem szolgáltatja vissza;
- b) a gépjármű vezetését olyan egyénre bízta, akinek megfelelő gépjármű-vezetői igazolványa nincs, akitől azt visszavonták, szesz, ital vagy más hasonlóan ható szer hatása alatt áll, vagy erre mutató állapotban van.<sup>42</sup>

A következő kiemelendő jogforrásunk a közúti közlekedés szabályairól szóló 2/1962. (IX. 29.) BM-KPM *együttes rendelet* volt, ami meghatározta a gépjárművezetés feltételeit, mely szerint a közúti forgalomban gépjárművet csak olyan személy vezethet, aki a gépjármű nemére és üzemének jellegére érvényes gépjárművezetői, ideiglenes igazolvánnyal vagy gyakorló igazolvánnyal rendelkezik<sup>43</sup>. A jogszabály a 46. § (1) bekezdésében kimondta, hogy a közúti forgalomban járművet csak az vezethet, aki a KRESZ-ben meghatározott feltételeknek megfelel; míg ugyanezen § (4) bekezdése azt is a jármű vezetése nem adható át olyan személynek, aki nem felel meg a KRESZ feltételeinek. A rendelet a 86. §-ában rögzítette, hogy aki a szabályokat megszegi, szabálysértés miatt a 37/1962. (IX. 29.) *Korm. rendelet* alapján vonható felelősségre. Ezen Kormányrendelet pedig immáron szabálysértés miatt háromezer forintig terjedő pénzbírsággal rendelte sújtani azt, aki megfelelő nemű és üzemű gépjármű vezetésére jogosító vizsga nélkül közúton gépjárművet vezet vagy a gépjármű vezetését vizsgálva nem rendelkező személynek átengedi.<sup>44</sup>

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

---

<sup>42</sup> 2500/1950. (XII. 1.) BM rendelet 205. § c), d)

<sup>43</sup> 2/1962. (IX. 29.) BM-KPM együttes rendelet Függelék első rész 2. cikk 1. pont

<sup>44</sup> 37/1962. (IX. 29.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdés c) pont

A szabálysértési kodifikáció nyomán megszületett az egyes szabálysértésekről szóló 218/1999. (XII. 28.) Korm. rendelet, amely most már mind a négy közlekedési ágazatban büntetni rendelte az engedély nélküli vezetést, az elkövető pedig százezer forintig terjedő pénzbírsággal volt sújtható (47. § (1) bekezdés). Újítása továbbá, hogy a közúti forgalomban történő elkövetésnél járművezetéstől eltiltás is alkalmazható volt, a rendőrség pedig helyszíni bírságot szabhatott ki (47. § (2) bekezdés).<sup>45</sup>

E jogforrást 2012-ben a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény váltotta fel, ami a tényállást a kiemelt közlekedési szabálysértések fejezetben helyezte el. Ekkor a cselekményt kötelező pénzbírsággal/helyszíni bírsággal rendelte büntetni a 63/2012. (IV. 2.) Korm. rendelet 3. melléklete, melynek összege az elkövetési magatartások, a cselekmény tárgyi súlya és társadalomra veszélyessége alapján került differenciálásra a következők szerint:

Elkövetési magatartás	Helyszíni bírság összege (Ft) 2012.09.01-től	Pénzbírság összege (Ft) 2012.09.01-től
az engedélyhez kötött jármű vezetője nem rendelkezik járművezetésre jogosító okmánnal	45 000	90 000
az engedélyhez kötött jármű vezetője nem rendelkezik járművezetésre jogosító kategóriával	35 000	70 000
az engedélyhez kötött jármű vezetését olyan személynek adja át, aki nem rendelkezik járművezetésre jogosító okmánnal	25 000	50 000
az engedélyhez kötött jármű vezetését olyan személynek adja át, aki nem	20 000	40 000

<sup>45</sup>BEJ CZINÉ dr. Gulyás Cecília: Az engedély nélküli vezetés szabálysértésének egyes elméleti és gyakorlati kérdései, Jogi Fórum, 2022, [https://www.jogiforum.hu/wp-content/uploads/2022/08/gulyas-cecilia\\_engedely-nelkuli-vezetes\\_cimlappal.pdf](https://www.jogiforum.hu/wp-content/uploads/2022/08/gulyas-cecilia_engedely-nelkuli-vezetes_cimlappal.pdf). 4-7.



rendelkezik járművezetésre jogosító kategóriával		
a járművezető utánpépzésen történő részvételének hiánya miatt szünetel a vezetési jogosultság	45 000	90 000

Amint az a fentebb említett jogforrások alapján látható, az engedély nélküli vezetés szabálysértése már régóta szankcionált magatartás volt. Az a jelenleg hatályos törvény szerint, 2021. május 14-e óta még szigorúbban büntetendő, mivel a korábbi fix bírságos körből átkerült a szabálysértési elzárással is büntethető szabálysértések közé, melynek indokát korábban a 2. pontban már kifejtettem.

## II. fejezet

### 1. Az engedély nélküli vezetés hatályos anyagi jogi szabályozása

A közlekedési szabálysértések és az engedély nélküli vezetés fejlődésének története, elhelyezkedése után térjünk rá a dolgozatom témájául választott engedély nélküli vezetés szabálysértésének tárgyalására.

A hatályos Szabs.tv az engedély nélküli vezetés szabálysértését a 176. §-ban szabályozza a következők szerint:

*(1) Aki vasúti járművet, légi járművet, gépi meghajtású vízi járművet, úszó munkagépet, illetve a közúti forgalomban gépi meghajtású járművet úgy vezet, hogy annak vezetésére hatósági engedéllyel nem rendelkezik, szabálysértést követ el.*

*(2) Aki vasúti jármű, légi jármű, gépi meghajtású vízi jármű, úszó munkagép, illetve a közúti forgalomban gépi meghajtású jármű vezetését olyan személy részére átengedi, aki annak vezetésére hatósági engedéllyel nem rendelkezik, szabálysértést követ el.*

#### 1.1. Fő jellemzők

A szabálysértés *jogi tárgya* komplex, elsősorban az összes közlekedési ágazat közlekedésének biztonságához, másodsorban pedig ezen ágazatok közlekedésében részt vevő személyek életének, testi épségének és egészségének védelméhez fűződő társadalmi érdek.

Az utaló tényállás háttérjogszabálya a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény a továbbiakban: Vtv.), a légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.), a vízi közlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény (a továbbiakban: Vkt.), valamint a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (a továbbiakban: KRESZ).<sup>46</sup>

A szabálysértés valamennyi közlekedési ágazatban elkövethető, azonban a vasúti, légi és vízi közlekedés területén a gyakorlatban igen ritkán merülnek fel ilyen esetek. Az engedély nélküli vezetés leggyakoribb helyszíne a közút. Tekintettel arra, hogy a KRESZ hatálya a Magyarország területén lévő

---

<sup>46</sup> CSERÉP Attila -FÁBIÁN Adrián -RÓZSÁS Eszter: *Nagykommentár a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről* szóló 2012. évi II. törvényhez 176. § 1. pont

közutakra és közforgalom előtt el nem zárt magánutakra terjed ki<sup>47</sup>, ezért a szabálysértés elkövetési helye is csak ez lehet.

A szabálysértés *elkövetője* bárki lehet, aki a tényállásban foglalt elkövetési magatartást megvalósítja, így az (1) bekezdés szerinti esetben a jármű vezetője, míg a (2) bekezdés esetében az, aki a járművel rendelkezni jogosult. A közúti közlekedésben *vezető* az a személy, aki az úton járművet vezet, vagy állatot hajt (vezet). A segédmotoros kerékpárt és a kerékpárt toló személy nem minősül vezetőnek. A gépkocsivezetés oktatása és az azt követő gyakorlati vizsga során vezetőnek az oktató minősül.<sup>48</sup> A járművel rendelkezni jogosult személy lehet a tulajdonos, az üzemeltető, vagy az a járművezető, akire a járművet rábízta. Elkövetőként kell felelősségre vonni a járművezetőt és a vezetést átengedő személyt egyaránt. A rendelkezni jogosult akkor is felel, ha az alapcselekmény elkövetője büntetési akadály miatt (mert például gyermek) nem vonható felelősségre.<sup>49</sup>

### 1.2. Az engedély nélküli vezetés szabálysértés tárgya

A szabálysértés tárgyát a vasúti, légi és vízi járművek, valamint a közúti gépjárművek vezetése képezi. A szabálysértés tárgyát képező járművek fogalmát és a járművezetés engedélyhez kötöttségét a háttérjogszabályok tartalmazzák.

a) A *vasúti jármű* fogalmát a Vtv. értelmező rendelkezése a 2. § 1.10. pontjában a következőképpen definiálja: „a vasúti pályán közlekedő vontató, vontatott vagy önjáró, saját kerekein a vasúti sínen közlekedő jármű. A vasúti pályán történő közlekedés esetén vasúti járműnek minősül a kételtű jármű is az alkalmazott forgalmi szabályok, valamint a vasúti járművezetőre vonatkozó képzési feltételek szempontjából. Az uniós vasúti rendszerben a vasúti jármű egy vagy több strukturális és funkcionális alrendszerből áll”.

A vasúti jármű vezetése a közlekedési hatóság által kiállított vasúti járművezetői *engedélyhez kötött* tevékenység. Engedélyt az kaphat, aki 20. életévét betöltötte, valamint teljesíti az alapvető oktatásra és vizsgára, az egészségi alkalmasságra és az általános szakmai készségekre vonatkozó,

---

<sup>47</sup> KRESZ 1. § (1) bekezdés

<sup>48</sup> KRESZ 1. függelék III/a) pont

<sup>49</sup> CSERÉP Attila -FÁBIÁN Adrián RÓZSÁS Eszter: *Nagykommentár a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvényhez* 176. § 4. pont

külön jogszabályban meghatározott feltételeket. Az engedély jogosultja a járművezető.<sup>50</sup> A vasúti közlekedés lebonyolításában részt vevő vasúti járművezetőnek a használt vasúti pályahálózat és a vezetni jogosult vasúti jármű tekintetében a foglalkoztató vasúti társaság által kiállított *vasúti járművezetői tanúsítvánnyal* kell rendelkeznie. A tanúsítványban külön-külön kell megjelölni a járművezető által önálló munkavégzés keretében használt infrastruktúrát, amelyen vezetni jogosult, és a vasúti járművet, amelyet vezetni jogosult. A tanúsítvány az abban meghatározott infrastruktúrákon és járműveken hatályos.<sup>51</sup>

b) A légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 71. § 6. pontja szerint a *légi jármű* bármely szerkezet, amelynek légkörben maradása a levegővel való kölcsönhatásból ered, amely más, mint a földfelszínre ható légerők hatása.

Az állami légi jármű és a pilóta nélküli állami légi jármű vezetéséhez szakszolgálati engedély szükséges.<sup>52</sup> A szakszolgálati engedély azt igazolja, hogy a légi jármű vezetője, továbbá a szakszemélyzet tagja az adott tevékenység ellátására szakmailag alkalmas.<sup>53</sup>

c) A *vízi jármű* fogalmát a vízi közlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény 87. § 42. pontja határozza meg, miszerint vízen való közlekedésre, szállításra, illetve más úszólétesítmény továbbítására szolgáló - úszómunkagépnek, úszóműnek és egyéb úszólétesítménynek nem minősülő - úszólétesítmény.

Úszólétesítményt a hajózási képesítésekről szóló miniszteri rendeletben és a hivatásos hajós képesítésekről szóló miniszteri rendeletben meghatározott képesítéssel rendelkező, egészségileg és a biztonságos munkavégzésre - kedvtelési célú hajó esetében vezetésre - alkalmas állapotban lévő személyzet működtethet. Úszólétesítményen képesítéshez kötött szolgálat csak a hajózási hatóság vagy a vizsgaközpont által kiadott, illetve honosított; továbbá nemzetközi szerződés alapján elismert képesítő okmány birtokában látható el.<sup>54</sup>A képesítés szabályai a hajózási képesítésekről szóló 15/2001. (IV. 27.) KöViM rendeletben találhatóak. Eszerint úszólétesítmény önálló vezetésére,

---

<sup>50</sup> A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 36/C. § (1) bekezdés

<sup>51</sup> A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 36/D. § (1)-(2) bekezdései

<sup>52</sup> A légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 52. § (1) bekezdés

<sup>53</sup> A légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 53. § (1) bekezdés

<sup>54</sup> A vízi közlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény 26. § (1), (2) bekezdései

valamint gépüzemének vezetésére jogosító képesítés megszerzésének előfeltétele az alapfokú iskolai végzettség, továbbá a betöltött 18. életév.<sup>55</sup> A képesítés megszerzéséhez vizsgát kell tenni. A számonkérhető ismeretanyagot, vizsgafeladatokat és a számonkérés módját a hajózási hatóság határozza meg.<sup>56</sup> A képesítő okmányba a megszerzett képesítés megnevezését, valamint annak korlátozásait be kell jegyezni.<sup>57</sup>

d) A *közúti gépjármű* olyan jármű, amelyet beépített erőgép hajt. A KRESZ fogalom meghatározása a gépjármű fogalma alól azonban a mezőgazdasági vontatót, a lassú járművet, a segédmotoros kerékpárt és a villamost kiveszi. Nem minősül járműnek, így gépjárműnek sem a gépi meghajtású kerekesszék, ha sík úton önerejéből 10 km/óra sebességnél gyorsabban haladni nem képes. A KRESZ gépjármű fogalmához képest azonban a szabályértés megvalósulásához a jogalkotó a *gépi meghajtású jármű* kifejezést használja, ami a bírói gyakorlat szerint jóval szélesebb kört ölel fel a gépjárműveknél. Így ide tartozik a gépjárműveken túl a motorkerékpár, a gépjárműnek nem minősülő motoros járművek, így a mezőgazdasági vontató, lassú jármű, segédmotoros kerékpár, az elektromos kerékpár, ha azt nem emberi erővel hajtott üzemmódban működtetik, a villamos és a mozgáskorlátozott közlekedésére szolgáló motoros kerekesszék.<sup>58</sup> Ezt tükrözi a Kúria BH2021. 63. számú eseti döntése is, miszerint az ítélkezési gyakorlat alapján a „gépi meghajtású jármű” fogalma lényegesen szélesebb járműkategóriát ölel fel a „gépjármű” KRESZ-ben meghatározott definíciójához képest. A Btk. alkalmazásában a KRESZ-ben a gépjármű fogalom alól kivont járművek is a gépi meghajtású járművek fogalom körébe vonhatók, így ezek közúton ittas állapotban vezetése megvalósítja az ittas járművezetés bűncselekményét [23].

Járművet közúton az vezethet, aki a jármű vezetésére jogszabályban meghatározott, érvényes vezetői engedéllyel vagy az engedély-nyilvántartásba bejegyzett érvényes vezetési jogosultsággal rendelkezik [KRESZ 4. § (1) bek a) pont.].

A vezetői engedély különböző kategóriákba és kombinált kategóriákba sorolt járművek vezetésére jogosít, melyeket a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet 1. és a 2. melléklete

<sup>55</sup> 15/2001. (IV. 27.) KöViM rendelet 3. § (2) bekezdés

<sup>56</sup> 15/2001. (IV. 27.) KöViM rendelet 3. § (5) bekezdés

<sup>57</sup> 15/2001. (IV. 27.) KöViM rendelet 1. számú melléklet III. fejezet 2. pont

<sup>58</sup> KARSAI Krisztina: *Kommentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez* Btk. 236. §-ához 2. pont

tartalmaz.<sup>59</sup>Az engedély nélküli vezetés szabálysértése a gépi meghajtású járművek közül csak azokkal követhető el, melyek vezetéséhez hatósági engedély szükséges. Ezen járművezetői kategóriákat és az azokkal vezethető járművek körét a 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet 1. és 2. számú melléklete tartalmazza. Míg az 1. sz. melléklet a 2013. január 18-ig kiadott nemzeti és nemzetközi kategóriákat, addig a 2. sz. melléklet a 2006/126/EK irányelvnek megfelelően a 2013. január 19-től kiadott nemzeti és nemzetközi kategóriákat tartalmazza taxatív módon. Az EU-ban elismert nemzetközi vezetői engedély kategóriák a következők: „AM” „A1”, „A2”, „A korlátozott”, „A”, „B1”, „B”, „BE”, „C1”, „C1E”, „C”, „CE”, „D1”, „D1E”, „D”, „DE” és „TR”. A nemzeti kategóriák a következők: „K”, „T”, „M”, „TR” és „V”.

A 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet speciális szabályokat tartalmaz a kezdő és a nemzetközi vezetői engedélyekre. Az első nemzetközi kategória megszerzésének napjától számított két évig a vezetői engedély kezdő vezetői engedélynek minősül, mellyel egyes kategóriáknál utas nem szállítható, míg más kategóriáknál pótkocsi nem vontatható.<sup>60</sup>Nemzeti kategória esetén a kezdő vezetői engedélyre vonatkozó rendelkezések nem alkalmazhatóak.<sup>61</sup>A nemzetközi vezetői engedélyt a közlekedési igazgatási hatóság kérelemre adja ki, mely csak a kiállítása alapjául szolgáló nemzeti vezetői engedéllyel együtt érvényes.<sup>62</sup>

Külföldi hatóság által kiállított és érvényes vezetői engedéllyel akkor lehet Magyarországon vezetni, ha az tartalmazza: az engedély jogosítottjának azonosítására alkalmas adatokat, a jogosított fényképét és aláírását, az engedély kiadásának és érvényessége lejártának időpontját, az engedély számát, a kiadó hatóság nevét vagy pecsétjét, és a „vezetői engedély” címfeliratot az engedélyt kibocsátó ország nemzeti nyelvén (nemzeti nyelvein), valamint az engedélyt kiadó ország nevét, illetve megkülönböztető államjelzését, feltéve, hogy a rovatok és a bejegyzések latin betűkkel történtek vagy ebben a formában meg vannak ismételve.

A külföldi hatóság által kiállított vezetői engedély akkor jogosít járművezetésre, ha

- a) az az ország, amelyben a vezetői engedélyt kiadták, csatlakozott
  - aa) az 1968. évi Bécsi Közúti Közlekedési Egyezményhez, vagy

<sup>59</sup> 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet 4. §

<sup>60</sup> 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet 6. §

<sup>61</sup> 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet 9. §

<sup>62</sup> 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet 10. § (1), (4) bekezdés

- ab) az 1949. évi Genfi Közúti Közlekedési Egyezményhez,
- b) az engedélyt más EGT-államban adták ki,
- c) azt nemzetközi szerződés vagy nemzetközi kötelezettségvállalás alapján az ország területén tartózkodó, átvonuló külföldi fegyveres erő vagy a Magyarországon felállított nemzetközi katonai parancsnokság állományának tagja részére a küldő államban adták ki, vagy
- d) ahhoz hiteles magyar nyelvű fordítást csatoltak és annak segítségével a járművezetési jogosultság tartalma megállapítható.

A külföldi vezetői engedély a Magyarország területén történő tartózkodás kezdetétől számított egy évig jogosít járművezetésre, ezt követően a külföldi vezetői engedélyt kérelemre magyar vezetői engedélyre kell honosítani.<sup>63</sup> A külföldi vezetői engedélyt a vezetőnek vezetés közben magánál kell tartania.<sup>64</sup>

### *1.3. Elkövetési magatartások*

A Szabs tv. 176. §-a szerinti engedély nélküli vezetés tényállása kétféle cselekményt rendel büntetni: a vasúti, légi, vízi jármű vagy közúti gépi meghajtású jármű hatósági engedély nélküli vezetését (1) bekezdés, valamint az előző járművek vezetésének tiltott átengedését (2) bekezdés.

Az (1) bekezdés szerinti elkövetési magatartás megnyilvánulhat abban, hogy az elkövetőnek egyáltalán nincs engedélye, nem rendelkezik jogosultsággal a vezetett járműre, a vezetési jogosultsága szünetelése ellenére vezet.<sup>65</sup>

Vezetés alatt a bírói gyakorlat a jármű elindítását, és a már mozgásba hozott jármű irányítását, gépezetének, meghajtó erejének működtetését érti. Annak nincs jelentősége, hogy hosszabb vagy rövidebb távolság megtétele volt-e az elkövető szándéka vagy célja [BID 3965]. Ha a jármű mozgását nem rendeltetésszerű energiaforrás biztosítja, a jármű kezelését, irányítását akkor lehet a járművezetés fogalmi körébe vonni, ha annak folytán a haladási sebessége - lejtőn gurulás esetén -

---

<sup>63</sup> 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet 17. §

<sup>64</sup> KRESZ 4. § (3) bekezdés

<sup>65</sup> CSERÉP Attila -FÁBIÁN Adrián -RÓZSÁS Eszter: *Nagykommentár a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvényhez* 176. § 3. pont

eléri azt a fokot, amely a közlekedés biztonságának a tényleges veszélyeztetésére alkalmas [BH 1977.90.]. Az engedély nélküli vezetés a jármű mozgásba hozatalával válik befejezetté, önmagában a motornak vezetési szándékkal történő beindítása - a jármű helyzetváltoztatása nélkül - „csak” kísérlet, mely azonban nem büntetendő a Szabs.tv. 2. § (3) bekezdésére figyelemmel.<sup>66</sup>

a) Az elkövető nem rendelkezik az előírt hatósági engedéllyel (igazolvánnyal, szakszolgálati engedéllyel, képesítő okmánnyal), ami az általa vezetett vasúti, légi, vízi jármű vagy közúti gépjármű vezetéséhez szükséges. Az engedély hiánya ténykérdés, aminél közömbös az ok, hogy miért nem szerezte meg az engedélyt.

b) A másik esetkörben az elkövető nem rendelkezik jogosultsággal arra a típusú vagy kategóriájú járműre, amit vezet. Ekkor tehát az elkövetőnek van jogosítványa, de nem arra a járműre, amit éppen vezet.

c) A harmadik körbe tartozik az az eset, amikor az elkövető a vezetési jogosultság ideiglenes szünetelése ellenére vezet gépjárművet.<sup>67</sup>A vezetési jogosultság szünetel, ha a rendőr a vezetői engedélyt a helyszínen elveszi (ittas vezetés, bódult vezetés, közúti veszélyeztetés, maradandó fogyatékoságot, halált, kettőnél több ember halálát vagy halálos tömegszerencsétlenséget okozó közúti baleset okozása miatt, vagy azért, mert kétséges a vezetői engedély valódisága), illetőleg, ha a közlekedési igazgatási hatóság azt határozattal bevonta. A közlekedési igazgatási hatóság a vezetési jogosultság szünetelésének elrendelésével korlátozza a közúti közlekedésben járművezetőként vagy járművezető jelöltként történő részvételét annak, aki az egészségi, pályaalkalmassági, képzési és vizsgáztatási előírásoknak nem felel meg, illetve járművezetésre közlekedésbiztonsági szempontból alkalmatlan, vagy akinek a vezetői engedélyét a közúti közlekedési előéleti pontrendszerrel szülő törvényben foglaltak szerint, az abban meghatározott ponthatár elérése vagy meghaladása miatt vissza kell vonni.<sup>68</sup> Szünetel a vezetési jogosultsága annak is, aki az utánpótlásos való részvételt nem igazolta, holott a járművezetéstől eltiltás lejártá után arra köteles lett volna.<sup>69</sup>

---

<sup>66</sup> KATONA Sándor: Kommentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez I. kötet, Budapest, HVG-ORAC 2017. 960.

<sup>67</sup> CSERÉP Attila -FÁBIÁN Adrián -RÓZSÁS Eszter: *Nagykommentár a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvényhez* 176. § 3. pont I.

<sup>68</sup> 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet 32. §, 36. § (1) bekezdés

<sup>69</sup> 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet 36. § (3) bekezdés c) pont



A 176. § (2) bekezdése szerint minősül a törvényben felsorolt járművek vezetésének átengedése olyan személynek, aki nem rendelkezik az előírt hatósági engedéllyel. A közúti közlekedés területén a vezetés átengedése általában nem tiltott magatartás, azonban a KRESZ 4 § (2) bekezdése tilalmazza azt, hogy az üzemben tartó a jármű vezetését olyan személy részére engedélyezze, illetve engedje át, aki az (1) bekezdésben meghatározott feltételeknek nem felel meg; ezek körében a KRESZ 4. § (1) bekezdés a) pontja tilalmazza az engedély nélküli vezetést. Az átengedés szándékos reálaktus, amely történhet kifejezett felszólítással, szóbeli megengedéssel, az indítókulcs átadásával is. A cselekmény akkor válik befejezetté, ha a megengedés folytán az átvevő személy a járművet elindítja, a vezetést ténylegesen megkezdi, és a jármű mozgásba lendült.<sup>70</sup>

#### 1.4. Bűnösség

Az engedély nélküli vezetés szabálysértése szándékosan és gondatlanul egyaránt elkövethető a Szabs. tv. 2. § (1) bekezdésére figyelemmel. Az (1) bekezdés szerinti szabálysértés esetén életszerűtlen az, hogy az elkövető ne legyen tisztában azzal, hogy milyen közlekedési ágazatban és milyen vezetésre jogosító engedéllyel rendelkezik. A gondatlanság akkor merülhet fel, mikor az elkövető nem tudja, hogy az adott jármű csak hatósági engedéllyel vezethető, mely problémakörrel később foglalkozom részletesebben a 2. pontban. A (2) bekezdés esetében a járművel rendelkező felelőssége azon alapul, hogy tudott vagy legalábbis tudnia kellett volna - a tőle elvárható gondosság tanúsítása esetén - arról, hogy az elkövetőnek nincs érvényes hatósági engedélye. Ez azt jelenti, hogy a járművel rendelkezni jogosult köteles meggyőződni arról, hogy a vezetést átvevő rendelkezik-e megfelelő hatósági engedéllyel, és az engedély az adott járműre érvényes-e.

A szabálysértési felelősséget kizárhatja a *tévedés*, melyre a Szabs.tv. 29. § (1) bekezdés h) pontja alapján a Btk. 20. § (1) bekezdése alkalmazandó. A gyakorlatban tipikusan az elektromos kerékpárok esetében gyakori a tévedésre való hivatkozás, miszerint az elkövetők nem tudták, hogy a vásárolt elektromos jármű használatához vezetői engedély szükséges, sőt a kereskedő kifejezetten az ellenkezőjéről tájékoztatta őket, miszerint az „csak” kerékpár, amihez vezetői engedély nem kell. Kivételesen a *végsszükség* is kizárhatja a felelősséget, amire analóg módon példa lehet az ittas

---

<sup>70</sup> CSERÉP Attila -FÁBIÁN Adrián -RÓZSÁS Eszter: *Nagykommentár a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvényhez* 176. § 3. pont II.

vezetésnél említett eset, amikor az elkövető a súlyos sérüléssel járó és azonnali műtét elvégzését igénylő, balesetet szenvedett hozzátartozóját - más lehetőség hiányában - a járművét (szeszes italtól befolyásolt állapotban) engedély nélkül vezetve kórházba szállítja [BH 1993.336.].

### *1.5. Egység-többség, elhatárolási kérdések*

Az engedély nélküli többszöri vezetés megítélése során az általános dogmatikai szabályok az irányadóak. Főszabály, hogy a több, időben elkülönülő járművezetés többrendbeli szabálysértést valósít meg. Amennyiben azonban a többszöri vezetésre csak néhány perc vagy legfeljebb 1-2 óra különbséggel kerül sor, a magatartás egységet alkot, ezért ilyenkor természetes egység megállapításának van helye.<sup>71</sup>

A Szabs. tv. 176. § (2) bekezdése szerinti engedély nélküli vezetés annyi rendbeli szabálysértésnek minősül, ahány személy részére a tiltott átengedés történt, akárcsak a járművezetés tiltott átengedése bűncselekmény esetében [BH 1985.368.III].

Az engedély nélküli vezetés során megvalósított egyéb közlekedési szabályszegések esetén azok halmazatban megállapíthatóak az engedély nélküli vezetés mellett, így például, ha az engedély nélküli járművezető a vezetés során a megengedett sebességet enyhén túllépi; lejárt műszaki érvényességű járművel közlekedik; megsérti az elsőbbség/előzés szabályait, a közlekedési szabályok megszegésével közvetlen veszélyhelyzetet vagy 8 napon belül gyógyuló sérülést okoz másnak, úgy az engedély nélküli vezetés mellett a közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértését; érvénytelen hatósági engedéllyel vagy jelzéssel való közlekedést, illetve a közúti közlekedés rendjének megzavarása szabálysértését is meg kell állapítani.

Ha a járművezetőnek van vezetői engedélye, de az a vezetéskor nincsen nála, akkor cselekménye 2023. január 1-je óta sem az engedély nélküli vezetést, sem más szabálysértést nem valósít meg a KRESZ 4. § (3) bekezdésének módosítására figyelemmel, kivéve a külföldi hatóság által kiállított

---

<sup>71</sup> KATONA Sándor: *Kommentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez* I. kötet, Budapest, HVG-ORAC, 2017.1073.

vezetői engedély esetében, amikor a közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése szabálysértést követi el a járművezető (Szabs. tv. 224.§).

Amennyiben a járművezető vezetői engedélye nem érvényes, mert annak az orvosi érvényessége lejárt, úgy a cselekmény szintén nem engedély nélküli vezetés, hanem egyes vélemények szerint a közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése, mások szerint a közúti közlekedési igazgatási szabályok megsértése szabálysértést valósítja meg. Az eltérés indoka az, hogy a lejárt érvényességű vezetői engedéllyel történő vezetés ütköztethető a KRESZ 4 § (1) bekezdés a) pontjába, továbbá a 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet 29. § (1) bekezdésébe is, így azok, akik a Szabs.tv. 224. §-a mellett érvelnek a cselekményt a KRESZ-be, míg akik a Szabs. tv. 225.§-a mellett voksolnak, ők a 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendeletbe ütköztetik a cselekményt. Békés vármegye területén kezdetben a szabálysértési hatóságok a cselekményt a Szabs.tv.224§-a, jelenleg azonban a 225.§-a szerint minősítik.

A külföldi vezetői engedély az itt tartózkodás kezdetétől számított egy évig jogosít járművezetésre, ezt követően kérelemre magyar vezetői engedélyre kell cserélni. A magyar állampolgárnak pedig a külföldi vezetői engedélyét a hazatérést követő hat hónapon belül kell magyar vezetői engedélyre cserélni. Ezen szabályok megsértése, azaz a határidőn túli külföldi vezetői engedély használata nem engedély nélküli vezetést, hanem a 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet 22. § (1) bekezdésébe ütköző és a Szabs.tv.225. § (1) bekezdése szerint minősülő közúti közlekedési igazgatási szabályok megsértése szabálysértés valósítja meg.

Ha a jármű vezetésének átengedése olyan személy részére történik, aki ittas vagy bódult állapotban van, vagy a vezetésre egyéb okból alkalmatlan, nem szabálysértést, hanem a járművezetés tiltott átengedésének bűncselekményét kell megállapítani. Amennyiben az átengedés olyan személy részére történik, aki nincs ittas állapotban ugyan, de a vezetéskor a szervezetében szeszes ital fogyasztásából származó alkohol van, a Szabs.tv. 217. § b) pontjában meghatározott ittas vezetés szabálysértése valósul meg.

Kérdésként merülhet fel a gyakorlatban, hogy a járművezetés az eltiltás hatálya alatt bűncselekmény mellett megállapítható-e a Szabs. tv. 176.§ (1) bekezdés szerinti engedély nélküli vezetés

szabálysértés, ha az elkövető nem rendelkezik vezetői engedéllyel, de az elkövetéskor egyszersmind járművezetéstől eltiltás hatálya alatt is áll. E körben kiemelendő, hogy a járművezetés az eltiltás hatálya alatt bűncselekmény a jogerősen kiszabott büntetőjogi, illetve szabálysértési szankció tartama alatt követhető el, melynek kezdő napja a határozat jogerőre emelkedésének a napja, befejező napja pedig a szankció végrehajtásának napja. Ebből következően nem bűncselekmény, hanem a Szabs.tv. 176. § (1) bekezdése szerinti engedély nélküli vezetés szabálysértése valósul meg, ha a vezetésre a büntető vagy szabálysértési eljárás alatt, de az ügydöntő határozat jogerőre emelkedése előtt, a jogosítvány helyszíni elvétele vagy a vezetési jogosultság szünetelése alatt kerül sor. Szintén a Szabs.tv. 176. § (1) bekezdése szerinti szabálysértés valósul meg, ha a vezetéskor az eltiltásnak a jogerőtől számított tartama már eltelt, de a jogosítvány visszaadására még nem került sor. Amennyiben a vezető vezetési jogosultsággal nem rendelkezett, és a szankció tartama alatt vezet, úgy bűncselekményt, míg annak leteltét követően már „csak” szabálysértést követ el. A járművezetés az eltiltás hatálya alatt bűncselekmény és az engedély nélküli vezetés szabálysértés egymás mellett nem állapítható meg.<sup>72</sup>

## **2. Az engedély nélküli vezetés megállapításának problémái a gyakorlatban**

### **2.1. Bevezetés**

Az engedély nélküli vezetés szabálysértése 2021. május 14. napjától került be a szabálysértési elzárással is büntethető szabálysértések közé, melynek elbírálása az ezt követően elkövetett cselekmények vonatkozásában a bíróság hatáskörébe került. Korábban a szabálysértés a kiemelt közlekedési szabálysértések között helyezkedett el a Szabs.tv.220.§-ában, és az eljárásokat a rendőség folytatta le. Ekkoriban a bíróság a kifogásos ügyekben találkozott az engedély nélküli vezetőkkel.

A szabálysértés megállapításához az eljárás során azt kell bizonyítani, hogy az eljárás alá vont személy a törvényben felsorolt engedélyhez között járműveket engedély nélkül vezette (Szabs.tv.176. § (1)

---

<sup>72</sup> KATONA Sándor: *Kommentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez I. kötet*, Budapest, HVG-ORAC, 2017.1071-1073.

bekezdés), illetőleg a törvényben felsorolt engedélyhez között járművek vezetését olyan személynek engedte át, aki azok vezetésére nem rendelkezik engedéllyel.

Bár látszólag egyszerű tényállásról van szó, a gyakorlatban azonban az eljárás alá vont személyek által használt közlekedési eszközök jogszabályban taxatívén meghatározott járműkategóriába<sup>73</sup> sorolása nem mindig könnyű feladat, különösen, ha a közelmúltban megjelent, és egyre inkább teret nyerő elektromos meghajtással rendelkező kerékpárokra, rollerekre és egyéb hasonló közlekedési eszközökre gondolunk. Napjaink közlekedésében a kulcsszó, a mikromobilitás, ami alatt a relatíve alacsony sebességű közlekedési eszközök igénybevételével történő, városon belüli egyéni közlekedést értjük.<sup>74</sup> A mikromobilitási eszközök hajtása történhet emberi erővel (pl. hagyományos kerékpár vagy roller), elektromos meghajtással (pl. segway, monowheel) és a kettő kombinációjával is (pl. pedelec). Kevés kivételtől eltekintve (pl. gyerekülés kerékpáron) a mikromobilitási eszközöket egy személy használja, utas nélkül. További jellemzőjük, hogy a mikromobilitási eszközök állhatnak saját tulajdonban vagy bizonyos időre bérelhetők.<sup>75</sup>

A közlekedés és az abban használt közlekedési eszközök robbanásszerű fejlődésével a jogalkotás sajnos nem tart lépést. Ezt igazolja az a tény, hogy bár az elektromos kerékpárok már a 2010-es évek elejétől, míg az elektromos roller és a segway a 2010-es évek végére számos nagyvárosban, így Budapesten is elterjedt, azóta pedig a kisebb városokban is egyre inkább teret hódít, ezen közlekedési eszközök jogi szabályozása azonban még mindig nem megoldott. Márpedig a biztonságos közlekedés elősegítése érdekében az említett eszközök által teremtett új helyzetre a jogalkotásnak és jogalkalmazásnak is haladéktalanul reagálnia indokolt, amit az ezen eszközökkel okozott sajnálatos, esetenként halált okozó balesetek is alátámasztanak.<sup>76</sup> A következőkben nézzük meg részletesebben, hogy az engedély hiányában történő vezetés, az adott típusú vagy kategóriájú járműre vonatkozó jogosultság hiányában történő vezetés, továbbá a vezetési jogosultság ideiglenes szünetelése ellenére történő vezetés hogyan jelenik meg a gyakorlatban és milyen további kérdéseket vet fel.

---

<sup>73</sup> Lásd 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet 2. számú melléklete

<sup>74</sup> AMBRUS István- OROSZ Noémi: *Száguldó elektromos rollerek és segway-ek nyomában - a 21. századi közlekedési eszközök egyes szabályozási problémái*. Magyar Jog, 2020/1.1., <https://szakcikkkadatbazis.hu/doc/6611716>

<sup>75</sup> MUNKÁCSY András - JÁSZBERÉNYI Melinda: *Fenntarthatóság és reziliencia a mobilitásban*. (Digitális Kiadás) Budapest, Akadémia Kiadó, 2002.

<https://doi.org/10.1556/9789634547938>, [https://mersz.hu/hivatkozas/m951feram\\_81\\_p4/#m951feram\\_81\\_p4](https://mersz.hu/hivatkozas/m951feram_81_p4/#m951feram_81_p4)

<sup>76</sup> AMBRUS István- OROSZ Noémi: i.m.2.

## 2.2. Vezetés engedély hiányában

Ebben a részben a leggyakoribb mikromobilitási eszközök alkalmazásával kapcsolatban felmerülő gyakorlati problémákat próbálom felvázolni a lehetséges megoldási javaslatokkal együtt, így szólok az elektromos kerékpárokról, az elektromos rollerekről és a segwayekről.

### 2.2.1. Az elektromos kerékpár a közlekedésben

Az elektromos kerékpár elnevezés megtévesztő, mivel az e körbe tartozó járművek igen sokféle és eltérő műszaki jellemzővel bírnak. Fogalmát, járműkategóriába sorolását 2024. novemberéig sem a KRESZ, sem más jogszabály nem határozza meg, jogalkotói elképzelések, tervezetek és ígéret a szabályozásra azonban időről időre felröppen.

Az elektromos kerékpár elnevezés gyűjtőfogalom, amibe minden olyan kerékpártípus bele tartozik, melyet elektromos motor hajt. Egy általam talált forrás szerint napjainkban 3 fajta létezik: a pedelec, az S-pedelec és az E-bike. Most nézzük meg röviden, milyen jellemzőkkel rendelkeznek az egyes típusok.

A *pedelec* lényege, hogy az elektromos rásegítés csak akkor működik, ha a kerékpáros pedálozik, annak befejezése után a rásegítésnek azonnal meg kell szűnnie, mely rásegítés maximum 25 km/h-s sebességig működhet, a meghajtó elektromotor teljesítménye nem haladhatja meg a 250 W-ot.

Az *S-pedelec* esetében a rásegítés bekapcsolását nem csak a pedálozás, hanem egy markolat elfordítása vagy gomb megnyomása is elindíthatja. A végsebesség jóval meghaladhatja a 25 km/h-t, egyes modellekkel már 100 km/h körüli tempó is lehetséges. A meghajtó motor teljesítménye bármekkora lehet, de jellemzően azok 500 W-1,5 kW-ig terjednek. További jellemzőjük, hogy található rajtuk pedál, és hagyományos kerékpárként is tökéletesen használhatóak.

Az *E-bike*ok pedálozás nélkül is mozgásba hozhatóak, a pedálozás megkezdése semmilyen befolyással nem bír az elektromos rásegítés működésére, egyes modelljei nem is rendelkeznek pedállal, a

meghajtó motor teljesítménye pedig egyes modelleknél meghaladja a 250 W-ot, külsőleg a robogókhoz hasonlítanak.<sup>77</sup>

A fentiekből látható, hogy az elektromos motorral felszerelt kétkerekű, látszólag kerékpárok - melyek jellemzően az idősebb korosztály körében népszerűek - között találunk olyan modelleket, amelyek a KRESZ értelmében kerékpárnak, míg olyanokat is, amelyek segédmotoros kerékpárnak, esetleg motorkerékpárnak minősülnek. Az elhatároláshoz a jelenleg hatályos KRESZ fogalom meghatározásából kell kiindulnunk. A KRESZ 1. számú függelék II. rész r)<sup>78</sup> és r/1.<sup>79</sup> pontjai határozzák meg a segédmotoros kerékpár és a kerékpár fogalmát.

Az Innovációs és Technológiai Minisztérium Hatósági Koordinációs Főosztályának (a továbbiakban: Minisztérium) egy bírósági megkeresésre 2019-ben kiadott állásfoglalása<sup>80</sup> szerint kerékpárnak elsődleges feltételként az a jármű tekinthető, amelyet emberi erő hajt. Másodlagos követelmény, hogy az emberi erejű hajtást valamilyen motor segítheti, melynek teljesítménye max. 300 W lehet. Az állásfoglalás hivatkozik az EU rendelet 2. cikk (2) bekezdés h) pontjára, miszerint az EU rendelet hatálya nem terjed ki a 250 W vagy annál kisebb legnagyobb folyamatos névleges teljesítményű, elektromos segédmotorral felszerelt, pedálhajtású kerékpárokra, amelyeknél a motor kikapcsolódik, ha a kerékpáros nem folytatja tovább a pedálok hajtását, illetve teljesítménye a jármű sebességének növekedésével fokozatosan csökken, majd mielőtt elérné a 25 km/h sebességet, a motor leáll. A Minisztérium szerint tehát az a jármű kerékpár, amely rendelkezik pedállal, és ahol a pedálozást segíti elő a segédmeghajtás, ami maximum 300 W lehet, továbbá ahol pedálozás hiányában a motor kikapcsolódik, s legfeljebb 25 km/h sebességnél a motor leáll. Az állásfoglalás szerint az ezen feltételeket nem teljesítő L1e járműkategóriába sorolt kétkerekű járművek segédmotoros kerékpárnak minősülnek hivatkozva az Európai Parlament és a Tanács 168/2013/EU rendeletére<sup>81</sup> (a továbbiakban: EU rendelet), ami az L1e járműkategóriát további két alkategóriára bontja, L1e-A (motoros kerékpárok) és L1e-B kategóriára (kétkerekű segédmotoros kerékpárok).

---

<sup>77</sup> [https://hu.wikipedia.org/wiki/Elektromos\\_ker%C3%A9kp%C3%A1r](https://hu.wikipedia.org/wiki/Elektromos_ker%C3%A9kp%C3%A1r),

<sup>78</sup> Segédmotoros kerékpár: a külön jogszabályban L1e járműkategóriába sorolt kétkerekű, L2e járműkategóriába sorolt háromkerekű jármű, továbbá az L6e járműkategóriába sorolt quad és mopedautó.

<sup>79</sup> Kerékpár: olyan, legalább kétkerekű jármű, amelyet emberi erő hajt, és ezt legfeljebb 300 W teljesítményű motor segíti. A kerékpáron a kerékpárt nem hajtó személy is szállítható erre alkalmas ülésen. A kerékpáron utánfutó vontatására alkalmas berendezés helyezhető el.

<sup>80</sup> Innovációs és Technológiai Minisztérium Hatósági Koordinációs Főosztály, HKF/28930-6/2019-ITM, Budapest, 2019.

<sup>81</sup> a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről szóló az Európai Parlament és a Tanács 168/2013/EU rendelete

Az L1e-A motoros kerékpárok elsődleges rendeltetésük szerint a pedálozást elősegítő segédmeghajtással felszerelt, pedálhajtásúnak tervezett kerékpárok, ahol a segédmeghajtás teljesítménye  $\leq 25$  km/h járműsebességnél megszűnik, továbbá a legnagyobb folyamatos névleges vagy hasznos teljesítmény  $\leq 1\ 000$  W.

Az L1e-B kétkerekű segédmotoros kerékpár pedig minden egyéb L1e kategóriájú jármű, amely nem osztályozható az L1e-A jármű feltételei szerint.

A Minisztérium értelmezése szerint, amennyiben egy járművet a meghajtó motorja képes úgy hajtani, hogy a kerékpáros nem hajtja a pedálokat, akkor az EU rendelet 2. cikk (2) bekezdés h) pontja nem érvényes rá, tehát nem kerékpár. Nem érvényes továbbá az ilyen járműre az L1e-A kategóriára (motoros kerékpár) vonatkozó feltétel sem, mivel ott is követelmény, hogy a motoros meghajtás csak a pedálozást elősegítő hajtás lehet, tehát az ilyen jármű kétkerekű segédmotoros kerékpár.

Amennyiben tehát az elektromos kerékpár pedállal rendelkezik, és a pedálozást max. 300 W<sup>82</sup> teljesítményű motor segíti, mely motor kikapcsolódik, ha a kerékpáros a pedálok hajtását nem folytatja tovább, illetve 25 km/h sebességnél a motor leáll, úgy a jármű minden kétséget kizáróan kerékpárnak minősül. Ezen értelmezés egyértelműen levezethető a jogszabályokból, a Minisztérium állásfoglalásából és ezt követi a rendőrség is, ami megjelent a [www.police.hu](http://www.police.hu) oldalon 2020-ban közzétett egyik cikkben is. E szerint a hagyományos kerékpárok mellett az előírásoknak jelenleg az olyan elektromos kerékpárfajta felel meg, melynél csak akkor működik az elektromos rásegítés, amikor pedálozik a vezető, és a rásegítés max. 25 km/h sebességgel működhet, aminek a pedálozás befejezése után azonnal meg kell szűnnie.<sup>83</sup> A fentebb ismertetett pedelec tehát minden kétséget kizáróan kerékpárnak minősül.

Amennyiben a vizsgált jármű rendelkezik pedállal, azonban a pedálozást elősegítő motor teljesítménye meghaladja a 300 W-ot, de az 1000 W-ot nem, úgy a jármű az EU rendelet alapján az L1e-A járműkategóriába tartozó motoros kerékpárnak, a KRESZ szerint segédmotoros kerékpárnak minősül. A hétköznapi értelemben vett S-pedelecek egy része tehát ide tartozik.

---

<sup>82</sup> az EU rendelet szerint 250 W

<sup>83</sup> ELEKTROMOS KERÉKPÁR, VAGY MÉGSEM? 2020. 04. 19., v - 11:41 Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Rendőr-főkapitányság - <https://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/baleset-megelozes/aktualis/elektromos-kerepar-vagymegsem>



A köznyelvben e-bike néven ismert járművek kerékpárként vagy segédmotoros kerékpárként történő elhatárolása jelenti a gyakorlat számára a legnagyobb „fejtörést”, hiszen ezek között találunk pedálos és pedál nélküli kivitelűeket, míg teljesítményüket tekintve 250 W (nálunk 300 W) alatti és azt meghaladó modelleket is, amelyeknél a motor a pedálozástól függetlenül működik. Ezen járművek kerékpárnak a Minisztérium és a rendőrség fentebb hivatkozott értelmezése szerint soha nem minősülhetnek, hiszen pedálozástól függetlenül képesek haladni. Vannak azonban az e-bikeok között olyan típusúak, melyek pedálosak és a motorteljesítményük 250 W alatti, így azok más nézetek szerint<sup>84</sup> megfeleltethetőek a KRESZ kerékpár fogalmának. Ezen értelmezés híveinek magyarázata szerint ugyanis a motor akkor is „segíti” a használót, ha annak döntése alapján éppen teljesen átvált az elektromos működtetésre az eszköz mechanikus tekerése helyett.<sup>85</sup> Álláspontom szerint a jogszabályokból a fentebb ismertetett minisztériumi és rendőrségi értelmezés olvasható ki, s ezt alkalmazza Békés vármegyében a bíróság is.

Miután a jogalkalmazó eldöntötte, hogy a kétkerekű elektromos motorral vagy robbanómotorral felszerelt „kerékpár” kerékpárnak vagy segédmotoros kerékpárnak minősül-e, arra a kérdésre kell választ adnia, hogy a jármű vezetéséhez szükséges-e vezetői engedély. Az egyértelmű, hogy a kerékpár vezetéséhez nem, a segédmotoros kerékpár vezetéséhez kell vezetői engedély, azonban nem minden esetben. A rendőrség fentebb említett 2020-as tájékoztatása szerint „azon elektromos vagy robbanómotoros kerékpár, amely motorjának a teljesítménye nagyobb, mint 300 W, illetőleg amely eszközt emberi erővel történő hajtás nélkül, kizárólag csak motor hajtja, az a jármű már segédmotoros kerékpárnak minősül. Annak vezetéséhez már vezetői engedély, bukósisak és felelősségbiztosítás szükséges, illetve a vezető utast sem szállíthat.” Ezt követte a rendőrség Békés vármegyében is, tehát ha egy járműről megállapították, hogy az segédmotoros kerékpár, úgy nem vizsgálták tovább annak műszaki jellemzőit, a vezetői engedéllyel nem rendelkező vezető szabálysértési felelősségét minden esetben megállapították engedély nélküli vezetés miatt.

Ez a gyakorlat azonban nem helyes, mert ha megnézzük a 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet 2. számú mellékletének a segédmotoros kerékpárok (robogók) vezetéséhez szükséges „AM” kategóriára

---

<sup>84</sup> Lásd.: AMBRUS István- OROSZ Noémi: *Száguldó elektromos rollerek és segway-ek nyomában - a 21. századi közlekedési eszközök egyes szabályozási problémái c. cikke*

<sup>85</sup> AMBRUS István- OROSZ Noémi i.m.4.

vonatkozó meghatározását, abból szembe tűnik, hogy a rendelet azokat a járműveket, amelyek legnagyobb tervezési sebessége 25 km/h-nál kisebb vagy azzal megegyezik kiveszi. Ebből viszont az következik, hogy a 25 km/h-nál nagyobb sebességgel haladni nem képes segédmotoros kerékpárok vezetéséhez nem szükséges vezetői engedély.

Mindezekre figyelemmel a Gyulai Járásbíróság az elektromos kerékpárokkal kapcsolatos jelenlegi gyakorlatában az engedély nélküli vezetés miatti felelősség eldöntésénél mindig vizsgálja azt, hogy a jármű rendelkezik-e pedállal, képes-e pedálozás hiányában is haladni vagy sem, továbbá azt is, mennyi a legnagyobb tervezési sebessége, hengerűrtartalma, illetve teljesítménye. A jármű legnagyobb tervezési sebessége akkor jut jelentőséghez, ha a jármű a KRESZ szerint segédmotoros kerékpárnak minősül, mivel ez még nem jelenti automatikusan azt - szemben a rendőrségi értelmezéssel -, hogy a vezetéséhez engedély is szükséges.

E kérdésben a bíróság gyakorlata sem volt mindig egységes, amit kiválóan tükröz a következő *jogeset* is. A Gyulai Járásbíróság meghallgatás nélküli eljárásban - megállapította annak az eljárás alá vont személynek a szabálysértési felelősségét engedély nélküli vezetés szabálysértés elkövetése miatt, aki úgy vett részt a közúti közlekedésben egy Z-Tech-35 típusú segédmotorkerékpárral kizárólag gépi üzemmódban, hogy vezetői engedéllyel soha nem rendelkezett.

Az eljárás alá vont személy tárgyalás tartása iránti kérelmében vitatta a szabálysértés elkövetését arra hivatkozva, hogy a tényállásbeli jármű egy kerékpár, ő azt ekként vásárolta használtan, továbbá telefonon neki a Z-Tech szakértője azt mondta, hogy ez egy kerékpár. Az eljárás alá vont személy által bemutatott a járműre vonatkozó tanúsítvány alapján a bíróság megállapította, hogy a Z-Tech NM50-6 típusú jármű L1e járműkategóriába tartozik, tehát segédmotoros kerékpárnak minősül, ezért a korábbi végzését hatályban tartotta.

A bíróság jogerős végzésével szemben az elkövető perújítási kérelmet terjesztett elő, melyhez mellékelte az Országos Rendőr-főkapitányság Rendészeti Főigazgatóság Közlekedésrendészeti Főosztályának 2019. április 18. napján kelt az egyes járművek közúti forgalomban való használhatósága tárgyú megkeresésére 29000/7879-1/2019.ált. szám alatt adott tájékoztatását és a Belügyminisztérium Közlekedési Igazgatási és Nyilvántartási Főosztály Közlekedési Igazgatási

Osztályának 2020. szeptember 28. napján BMKIO/8129-2/2020. iktatószám alatt kelt az „AM” kategóriába tartozó járművekkel kapcsolatos tájékoztatását. Ezen tájékoztatásokban foglaltak szerint a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet 2. mellékletében foglaltak szerint a jogalkotó az „AM” kategória alól kivette, és más nemzetközi kategória alá sem sorolta be azokat a segédmotoros kerékpárokat, melyek tervezési sebessége 25 km/h-nál kisebb vagy azzal megegyezik.

A bíróság a perújítási ügyben megállapította, hogy a Z-Tech NM50-6 típusú jármű L1e járműkategóriába tartozik, annak legnagyobb sebessége 25 km/h, hengerűrtartalma pedig 48 cm<sup>3</sup>. A Z-Tech Bike Kft. a bíróság megkeresésére úgy nyilatkozott, hogy a ZT-35 25 km/h maximális sebességgel, 48 cm<sup>3</sup> hengerűrtartalommal, 1,98 kW teljesítménnyel került forgalmazásra. Ezért a bíróság a 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet 2. mellékletének „AM” kategóriára vonatkozó rendelkezése és a csatolt iratok alapján megállapította, hogy az elkövető által vezetett Z-Tech-35 típusú segédmotoros kerékpár vezetése nem engedélyhez kötött, ugyanis az elkövető által használt segédmotoros kerékpár megfelel az „AM” kategóriánál meghatározott kivétel szabályozás szerinti műszaki feltételeknek, továbbá ezen járműfajtát a jogalkotó más nemzetközi kategória alá sem sorolta be. Mindezekre tekintettel a bíróság az alapügyben eljáró bíróság végzéseit hatályon kívül helyezte, és a Szabs.tv. 83. § (1) bekezdés a) pontja alapján a szabálysértési eljárást - mivel a cselekmény nem szabálysértés - megszüntette.

A fentebb ismertetett szabályok alapján láthatjuk, hogy az elektromos kerékpárok igen sokfélék lehetnek, melyek között vannak egyértelműen kerékpárnak minősülő típusok (lásd: pedelec). Vannak olyan modellek, amelyek segédmotoros kerékpárnak minősülnek (S-pedelec, e-bike egyes fajtái); olyanok (e-bike 250 W teljesítmény alatti motorral), amelyek egyes jogalkalmazók (pl.: rendőrség) szerint segédmotoros kerékpárnak, míg mások szerint teljesítményükre figyelemmel kerékpárnak minősülnek; illetőleg olyanok is, amelyek a legnagyobb tervezett járműsebességre figyelemmel már motorkerékpárnak minősülnek. Megjegyzem, hogy bár a jogalkalmazók a kerékpár definícióját eltérően értelmezik, azonban tekintettel arra, hogy 25 km/h végsebességig a segédmotoros kerékpár vezetéséhez sem kell vezetői engedély, akármelyik értelmezést is fogadjuk el, az engedély nélküli vezetés megítélése tekintetében ugyanarra a végeredményre jutunk, hiszen a pedelec mellett a max.

250 W teljesítményű e-bikeok is legfeljebb 25 km/h sebességgel tudnak haladni, tehát nem engedélyköteles járművek, azokra az engedély nélküli vezetés szabálysértése nem követhető el.

A bizonyítás a hatóság feladata, azonban a helyszíni információk alapján nem mindig dönthető el, hogy az ellenőrzött eszköz milyen járműnek minősül. Ilyenkor az eljárás során szükséges a közlekedési eszköz dokumentációjának beszerzése az elkövetőtől, ha rendelkezik azzal, vagy a gyártó, forgalmazó ezirányú megkeresése; a közlekedési hatóság felkeresése állásfoglalás kiadása iránt vagy végső esetben igazságügyi műszaki szakértő kirendelése. Álláspontom szerint, ha az előkészítő eljárást lefolytató szerv a jármű megítélése miatt állásfoglalást vagy szakvéleményt kér, úgy az eljárás alá vont személytől sem várható el, hogy tisztában legyen a jármű kategóriába sorolásával, aminek következménye az eljárás megszüntetése tévedés miatt.

### *2.2.2. Az elektromos roller és a segway a közlekedésben*

a) Az *elektromos roller* egy kormányból, egy fedélzetből és két kerékből álló szerkezet (közlekedési eszköz), melyet elektromos motor hajthat, de emellett emberi erővel is hajtható, és amelyről elmondható, hogy az egyes modellek egymástól eltérő mérettel, súllyal, teljesítménnyel rendelkeznek.<sup>86</sup>

A haza jogi szabályozás e tekintetben hiányos, így nem meglepő, hogy a vélemények eltérőek arra nézve, hogy egyrészt az elektromos roller jármű-e vagy sem, amennyiben pedig jármű, úgy milyen járműkategóriába tartozik.

Az elektromos roller jármű voltát tagadó érvelések lényege, hogy az elektromos roller azért nem jármű, mert a 168/2013/EU rendelet szerint csak az minősül járműnek, amelynek ülése van. Mivel a legtöbb rollernek nincs ülése, így ezen jogászok véleménye szerint az EU-s szabály miatt az nem is minősül járműnek.

A másik álláspontot képviselők szerint viszont az elektromos roller jármű, akik a KRESZ jármű fogalmából indulnak ki, mely szerint járműnek minősül a közúti szállító- vagy vontató eszköz, ideértve

---

<sup>86</sup> AMBRUS István- OROSZ Noémi: i.m. 3.

az önjáró vagy vontatott munkagépet is, melyen túl a KRESZ számos sui generis járműkategóriát definiál. Bár az elektromos roller a KRESZ-ben sui generis járműkategóriaként egyelőre nem került megjelölésre, a KRESZ általános járműfogalmába ugyanakkor beilleszthető, mivel közúti szállítóeszköznek tekinthető, ezért a jogalkalmazás során járműként történő értékelése indokolt.<sup>87</sup>

Amennyiben elfogadjuk azt, hogy az e-roller jármű, úgy a jelenlegi joghézag orvoslására megoldást jelenthet, ha az e-rollert a tulajdonságaiban hozzá legközelebb eső járműkategória, így a kerékpár vagy a segédmotoros kerékpár alá vonjuk.<sup>88</sup>A kerékpár és a segédmotoros kerékpár KRESZ szerinti definíciójából látható, hogy az elektromos roller a kerékpár műszaki adottságaitól, rendeltetésétől, használatától lényegesen nem tér el, ezért logikus, hogy - amennyiben az 300 W-ot meg nem haladó teljesítményű elektromos motorral van felszerelve - irányadóak lehetnek az elektromos rollerrel közlekedő személyekre a kerékpárosokra vonatkozó szabályok, míg a 300 W-ot meghaladó motorteljesítményű elektromos roller kerékpár helyett már segédmotoros kerékpárnak minősülhet.<sup>89</sup>

Ettől eltérő felfogás jelent meg azonban a *belügyminiszter BM/17105-4/2019. számú, 2019. november 21. napján kelt, országgyűlési képviselői kérdésre adott válaszában*, amely szerint "Az elektromos rollert a hatályos szabályozás alapján, külön eltérő rendelkezés hiányában csak segédmotoros kerékpárnak lehet megfeleltetni. A Rendőrség a jogszabályok alapján köteles eljárni".<sup>90</sup>Ezen értelmezés viszont - vitatói szerint - túlzottan megszorító és nem veszi figyelembe azt, hogy ugyanaz az eszköz a használó választása szerint képes lehet teljességgel emberi és ugyanígy kizárólagosan elektromos működésre is. A motor ugyanis akkor is „segíti” a használót, ha döntése alapján éppen teljesen átvált az elektromos működtetésre az eszköz mechanikus tekerése helyett. Ez utóbbi álláspont tükröződik a Kúria egyik eseti döntésében is, miszerint "[a]mennyiben az ítéleti tényállásból nem állapítható meg egyértelműen, hogy a terhelt által vezetett elektromos meghajtású kerékpár a motorteljesítményére való tekintettel kerékpárnak vagy segédmotoros kerékpárnak minősül, járművezetéstől eltiltás nem alkalmazható".<sup>91</sup>Az elektromos kerékpár tehát akkor is minősülhet a KRESZ szempontjából kerékpárnak, ha használója azt elektromos üzemmódban használja, feltéve,

<sup>87</sup> AMBRUS István- OROSZ Noémi: i.m. 3.

<sup>88</sup> AMBRUS István- OROSZ Noémi: i.m.3.o.

<sup>89</sup> AMBRUS István- OROSZ Noémi: i.m.4.o.

<sup>90</sup> Pintér Sándor belügyminiszter válasza Vadai Ágnes (DK) K/7930. számú kérdésére. Forrás: <https://www.parlament.hu/irom41/07930/07930-0001.pdf> (2019. november 21.)

<sup>91</sup> BH 2013.144.

hogy teljesítménye nem haladja meg a jelzett értéket. Az elektromos kerékpár ezen értelmezését pedig megfelelően alkalmazni lehet az e-rollerekre is.<sup>92</sup>

Azt, hogy az elektromos roller jármű, méghozzá gépi meghajtású jármű a *Kúria* egy friss, 2022-es *eseti döntésében*<sup>93</sup> egyértelművé tette. A Kúria álláspontja szerint a jármű fogalmának vizsgálatakor a KRESZ által meghatározott definíciót kell alapnak tekinteni, miszerint a jármű: közúti szállító- vagy vontatóeszköz, ideértve az önjáró vagy vontatott munkagépet is. A KRESZ meghatározza azon „járművek” körét is, amelyek meghajtásuk, sebességük alapján - noha egyébként a jogszabályi definíciónak megfelelnek - nem minősülnek járműnek. Ilyen a kerekesszék, a gyermekkocsi, a talicska. Aligha vitatható, hogy az elektromos roller személy szállítására szolgáló közlekedési eszköz, tehát a KRESZ meghatározásának megfelel, ugyanakkor az ugyanott meghatározott kivételek között nem szerepel [32]. A járműveket működtetésük alapján két csoportba lehet sorolni: gépi meghajtású és gépi meghajtás nélküli járművekre. A gépi meghajtású járművek tovább oszthatók (a nagyobb járműkört magába foglaló) gépjárművekre és a gépjárműnek nem minősülő motoros járművekre. Az állandóan követett bírói gyakorlat szerint gépi meghajtásúnak kell tekinteni azokat a közúti járműveket, amelyeket beépített erőgép hajt. Ez a járműkategória nem azonos a KRESZ 1. számú függelék II. pontjában írt „gépjármű” kategóriával, annál sokkal szélesebb értelmű, így ide tartozik a mezőgazdasági vontató, a lassú jármű, a segédmotoros kerékpár, és a villamos is. A Btk. értelmében azonban ezek is gépi meghajtású járművek, amelyeknek közúton szeszestől befolyásolt állapotban történő vezetése megalapozhatja a járművezetés ittas állapotban bűncselekményének megállapítását, tehát ez jóval tágabb járműkategóriát ölel fel (Bfv.II.623/2011/5., Bfv.II.547/2012/5., Bfv.II.1106/2012/5.). Az elektromos roller tehát jármű, gépi meghajtása pedig nem vitás [36].

A Kúria elektromos rollerekre vonatkozó értelmezése iránymutatást ad a bíróságok számára az engedély nélküli vezetés szabálysértés megítélése során is, hiszen ez alapján a járművezetés ittas állapotban bűncselekménnyel kapcsolatban alakuló bírói gyakorlat látszik körvonalazódni, ami az elektromos rollert az elektromos kerékpárral egyenértékűnek tekinti.

---

92 AMBRUS István- OROSZ Noémi: i.m.4.  
93 BH2022. 319.

A rendőrség és a belügyminiszter szűkítő értelmezése szerint az elektromos roller kerékpárnak csak akkor minősülhet, ha a vezető azt emberi erővel „is” hajtja, (ami megjegyzem nem túl életszerű, maximum, ha az akkumulátor lemerül), minden más esetben az csak segédmotoros kerékpárnak minősülhet, aminél a legnagyobb tervezési sebesség (25 km/h) alapján történhet annak eldöntése, hogy a vezetéséhez kell-e vezetői engedély vagy sem. A másik, fentebb vázolt értelmezés (az elektromos kerékpár akkor is kerékpár, ha használója azt elektromos üzemmódban használja, feltéve, hogy teljesítménye nem haladja meg a jelzett értéket) szerint, ha az e-roller motorja 300 W-os teljesítménynél nem nagyobb, úgy az kerékpárnak, míg azt meghaladóan segédmotoros kerékpárnak fog minősülni. E szerint az egyik csoport a sebesség, míg a másik a teljesítmény alapján döntené el mikor kerékpár és mikor segédmotor az e-roller.

Békés vármegyében tudomásom szerint ezidáig e-rollerrel történő engedély nélküli vezetés miatt szabálysértési felelősség megállapítására nem került sor, eljárás egy alkalommal indult ugyan, mely azonban a jármű műszaki jellemzőinek tisztázása végett visszaküldésre került az előkészítő eljárást lefolytató szerv részére, így érdemi döntés nem született az ügyben.

b) A segway az elektromos rollerhez hasonlóan szintén nem található meg a KRESZ járműkategóriái között, azonban a segway járműkénti minősítése szintén indokoltnak tűnik. A segway olyan önegyensúlyozó, kétkerekű, elektromos meghajtású eszköz, amely az emberek helyváltoztatásának elősegítésére szolgál.<sup>94</sup> Az e-roller és a segway közötti leglényegesebb különbség az, hogy míg az elektromos roller emberi erővel is hajtható, addig a segway nem, az pusztán elektromos meghajtással képes közlekedni, manuálisan, tehát lábbal hajtva nem lehet használni. Erre a lényegi működési sajátosságára tekintettel ezen közlekedési eszköz jogi megítélése egyszerűbbnek tűnik az a) pontban ismertetett e-rollernél, hiszen mivel kizárólag elektromos motor hajtja a járművet, ezért az semmiképpen sem minősülhet kerékpárnak, hanem alapvetően a segédmotoros kerékpár kategóriába sorolható.<sup>95</sup> Tekintettel ezen eszköz speciális működésére, mechanikájára és műszaki jellemzőire a jövőben indokolt lenne sui generis járműkategóriaként szabályozni. Amíg ez megtörténik, addig a joghézag kitöltésének lehetséges módja a segédmotoros kerékpárra irányadó szabályok átmeneti alkalmazása.<sup>96</sup>

---

<sup>94</sup> <https://hu.wikipedia.org/wiki/Segway>

<sup>95</sup> AMBRUS István- OROSZ Noémi: i.m.7.

<sup>96</sup> AMBRUS István- OROSZ Noémi: u.o.

Amint az a fentebb vázolt jelenlegi szabályokból és eltérő értelmezésükből kiolvasható, az elektromos meghajtással rendelkező járművek definiálása, kategóriába sorolása a jogalkalmazók számára sem könnyű feladat. Bár a joghézag kitöltésének egyik lehetséges módja az analógia alkalmazása, azonban ez, amint azt fentebb részleteztem, az eltérő értelmezésből adódóan eltérő megoldásokat eredményezhet, ami tovább növeli a jogbizonytalanságot, így álláspontom szerint kerülendő. A jogalkotó feladata az, hogy az elektromos meghajtású járműveket és az azokra alkalmazandó szabályokat megállapítsa, amit utána a jogalkalmazók már egységesen és következetesen tudnak alkalmazni, és megkövetelni azok betartását e járművek használóitól. Amíg ez nem történik meg, addig a jogalkalmazók véleményem szerint akkor járnak el helyesen, ha az eljárást a „kétes megítélésű járművek” esetében megszüntetik.

### *2.3. Vezetés az adott típusú vagy kategóriájú járműre vonatkozó jogosultság hiányában*

A szabálysértés elkövetésének másik lehetséges módja arra az esetre vonatkozik, amikor az elkövetőnek van hatósági engedélye (jogosítványa), de nem arra a járműre, amit éppen vezet. A gyakorlatban ezek ritkábban merülnek ugyan fel, de azért előfordulnak.

Példaként szolgál rá a következő, a bíróság elé kifogás formájában került *jog eset*, ahol a szabálysértési hatóság megállapította az eljárás alá vont személy szabálysértési felelősségét engedély nélküli vezetés és más szabálysértések elkövetése miatt, mert az eljárás alá vont személy, - aki „AM” és „T” kategóriára érvényes vezetői engedéllyel rendelkezett, - egy Piaggio gépi meghajtású háromkerékű járművet vezetett, amikor rendőri intézkedés alá vonták. A jármű jellemzői a következők: a jármű három kerékkel rendelkezik, az első tengelyén egy, a hátsó tengelyén kettő kerékkel, az zárt utas terű, a bal oldalon kormánykerék van kialakítva, a vezető három pedált kezel (tengelykapcsoló, fék, gáz). A műszaki ellenőrzés során egyéb hiányosságok is feltárára kerültek.

Az eljárás alá vont személy kifogásában az engedély nélküli vezetés szabálysértés elkövetését tagadta, mivel állítsa szerint a járműve egy lassú jármű, amire a vezetői engedélye megfelelő.

A bíróság a határozat felülvizsgálata során rögzítette, hogy mivel a feljelentés és a csatolt fényképfelvételek alapján egyértelműen nem lehetett eldönteni azt, hogy a Piaggio gépi meghajtású



jármű milyen járműkategóriába sorolható, és a közlekedési hatóság tájékoztatása szerint a kérdés megválaszolása különleges szakértelmet igényel, ezért az ügyben igazságügyi műszaki szakértő került kirendelésre. A *kirendelt igazságügyi műszaki szakértő* a jármű szemléjét követően szakvéleményében *megállapította*, hogy a *Piaggio APE Car L5e-B járműkategóriába tartozik*. A zárt utasterű, több személy szállítására kialakított kormánykerékkel és a személygépkocsikban szokásos kezelő szervekkel felszerelt kivitelű mopedauteók vezetéséhez „B” kategóriás vezető engedély szükséges.

A bíróság a felülvizsgálat során megállapította, hogy az eljárás alá vont személy úgy vezette a tényállásban rögzített Piaggio APE Car L5e-B járműkategóriába tartozó járművet, hogy az annak vezetéséhez szükséges „B” kategóriás vezető engedéllyel nem, csak „AM” és „T” kategóriára érvényes vezetői engedéllyel rendelkezett, ezért cselekménye bár diszpozíciószerű, azonban vele szemben büntethetőséget kizáró ok - tévedés - áll fenn. Indokolta ezt azzal, hogy mivel még a hatóságok (rendőrség, közlekedési hatóság) sem tudták egyértelműen megállapítani azt, hogy a tényállásban szereplő Piaggio gépi meghajtású jármű milyen járműkategóriába sorolható, hiszen a kérdés megválaszolására igazságügyi műszaki szakértőt rendeltek ki, ezért az egy átlagembertől nem várható el. Ezt erősítette az eljárás alá vont védekezése is, miszerint ő úgy tudta, hogy ez a jármű lassú jármű, aminek vezetésére rendelkezik engedéllyel, továbbá a jármű korábbi, közel egy éves használata alatt egyik hatóság sem jelzett problémát a vezetői engedéllyel kapcsolatban. Mindezek pedig a bíróság szerint azt támasztották alá, hogy a cselekmény elkövetésekor az eljárás alá vont személy tévedésben volt az általa használt jármű kategóriája tekintetében, ezért az engedély nélküli vezetés szabálysértés miatt felelősségre nem vonható.

Szintén ebbe az esetkörbe tartozik a bíróság előtt engedély nélküli vezetés szabálysértés miatt folyamatban volt azon ügy, melyben a bíróság megállapította annak az eljárás alá vont személynek a felelősségét, aki úgy vett részt a közúti forgalomban egy Malaguti Centro 125 típusú motorral, hogy arra érvényes vezetői engedéllyel nem rendelkezett.

Az eljárás alá vont, aki „B” kategóriás vezetői engedéllyel rendelkezett, tagadta a szabálysértés elkövetését, mivel védekezése szerint a Malaguti Centro 49 cm<sup>3</sup>-s motorkerékpárt vezetheti a meglévő engedélyével.

A bíróság a beszerzett adatok alapján azonban megállapította, hogy a motor nem egy 49 cm<sup>3</sup>-s motorkerékpár, hanem egy Malaguti Centro 125-ös típusú jármű, mely „A” kategóriás vezetői engedéllyel vezethető. Ezt támasztották alá az alábbiak: a motor alvázára szerelt adattábla egy másik, feltehetőleg Aprilia típusú segédmotoros kerékpárhoz tartozott, sebességmérő órája 120 km/h-ig volt kalibrálva, továbbá a jármű kipufogóberendezésének hangja és mérete, a légszűrőberendezésének nagysága, valamint, hogy arra gyárilag nem volt berúgókar szerelve.

Az eljárás alá vont védekezését a bíróság nem fogadta el, mert a „B” kategóriás vezetői engedéllyel rendelkező elkövetőnek minimális műszaki ismerettel, tudással rendelkeznie kellett, a motorkerékpár használata során tisztában kellett lennie azzal, hogy a motorkerékpár gyorsabban megy és nagyobb a teljesítménye, mint egy 49 cm<sup>3</sup>-s motorkerékpárnak, hiszen sebességmérő órája 120 km/h-ra volt kalibrálva. Az eljárás alá vont személy a tőle elvárható körültekintést és figyelmet elmulasztotta, ezért esetében a tévedés, mint büntethetőséget kizáró ok nem áll fenn, mert a tévedését gondatlanság okozta, a szabálysértési törvény pedig a gondatlan elkövetést is büntetni rendeli.

#### *2.4. Vezetés a vezetési jogosultság ideiglenes szünetelése ellenére*

Ezen esetkörbe, ahogy azt már korábban, az 1.3. pontban kifejtettem, azok az elkövetések tartoznak, amikor az elkövető rendelkezik vezetői engedéllyel, de a vezetési jogosultsága a jogszabályban meghatározott valamely oknál fogva szünetel, tehát ideiglenesen nem vezethet. Itt viszonylag ritkán merül fel probléma, mivel az elkövetők többnyire tisztában vannak vele, hogy a szünetelés alatt nem vezethetnek, néha azonban vitatják a felelősségüket. Ez történt a *Gyulai Járásbíróság* előtt indult egyik szabálysértési ügyben is, ahol a bíróság megállapította az eljárás alá vont felelősségét az engedély nélküli vezetés miatt, mert az eljárás alá vont 2022. április 23. napján úgy közlekedett az általa vezetett személygépkocsival, hogy érvényes vezetői engedéllyel nem rendelkezett, mivel azt a Békés Megyei Kormányhivatal a 2022. április 7. napján közölte és véglegessé vált BE-05/852-2/2022. számú határozatával a vezetési jogosultságát igazoló okmánya leadásától számított időponttól kezdődően 6 hónap időtartamra visszavonta, egyben vezetési jogosultságának szünetelését rendelte el, valamint utánpótlásra kötelezte.

Az eljárás alá vont személy azzal védekezett, hogy azt hitte, csak akkor nem vezethet, ha már leadta a vezetői engedélyét. Azt is előadta, hogy emlékezete szerint a határozatot 2022. április 21-én kapta kézhez, így még nem telt le az 5 nap, mert az ügyintéző is úgy tájékoztatta, hogy nyugodtan vezethet. A jogosítványára - általa meg nem jelölt okból kifolyólag - szüksége van, már részt vesz az utánpótlásán is.

A bíróság az eljárás alá vont védekezését nem fogadta el, mert az eljárás alá vont a vezetői engedély visszavonását tartalmazó határozatot 2022. április 7. napján igazoltan átvette, amely tartalmazta azt, hogy a vezetési jogosultság szünetelésének kezdő napja a határozat véglegessé válásának napja, de a 6 hónapra szóló eltiltás csak a vezetői engedély leadásának napjától indul. Továbbá azt is, hogy a határozat a közzététel - külön értesítés nélkül - véglegessé válik. Azaz, amikor 2022. április 7. napján az eljárás alá vont személy átvette a határozatot, vezetői jogosultsága szünetelésének az volt a kezdő napja, amit a határozat egyértelműen rögzített.

*Utánpótlásán való részvétel hiányában történő vezetés miatt* került sor annak az eljárás alá vont személynek a szabálysértési felelőssége megállapítására, aki 2018. november 23. napján Békéscsaba lakott területén úgy vett részt a közúti közlekedésben személygépkocsival, hogy angol vezetői engedéllyel rendelkezett ugyan, azonban a magyar vezetői engedélyét a Békéscsabai Rendőrkapitányság 2016. október 6. napján bevonta, majd a Békéscsabai Járásbíróság a 2016. október 26. napján jogerőre végzésével az eljárás alá vont személyt 2017. március 6. napjáig eltiltotta a járművezetéstől, és a vezetése szüneteltetve lett az utánpótlás igazolásáig.

Az ügy a bíróság elé kifogás miatt került, mivel az eljárás alá vont személy álláspontja szerint érvényes, az illetékes angol hatóság által kiadott vezetői engedéllyel rendelkezik, ezért az engedély nélküli vezetés szabálysértést nem követte el. Hivatkozott arra, hogy a magyar hatóság nem vizsgálhatja felül az angol vezetői engedély érvényességét, és nem jogosult annak elismerését megtagadni az Európai Unió Bírósága által hozott ítéletek alapján, továbbá számos Európai Unió jogforrást is megjelölt, amelyek az Európai Unió egyes tagállamaiban megszerzett vezetői engedélyek kölcsönös elismerését rögzítik (2006/126. EK. irányelv 2. cikk (1) bekezdése, 7. cikk (1) bekezdés, valamint a C-184/10. sz. Grasser-ügyben, C-321/07. sz. Schwarz-ügyben, C-476/01. sz. Kapper ügyben hozott EUB ítéletek).

A bíróság egyet értve a szabálysértési hatóság jogi indokolásával azt az alábbiakkal egészítette ki. A vezetői engedélyről szóló az Európai Parlament és a Tanács 2006. december 20-i 2006/126/EK Irányelve (továbbiakban: Irányelv) 2. cikk (1) bekezdése rendelkezik a kölcsönös elismerés elvéről, amely alapján a tagállamok az általuk kiállított vezetői engedélyeket kölcsönösen elismerik. Ugyanakkor az Irányelv 11. cikk (4) bekezdés 2. mondata kimondja, hogy a tagállam megtagadja egy másik tagállam által olyan személy részére kiállított vezetői engedély érvényességének elismerését, akinek a vezetői engedélyét az előbbi állam területén korlátozták, felfüggesztették vagy visszavonták., ami kivételt jelent a vezetői engedélyek kölcsönös elismerésének elve alól.

A kifogásban is hivatkozott következetes ítélkezési gyakorlat szerint az Irányelv 2. cikk (1) bekezdése valóban a kiállított vezetői engedélyek minden külön formai követelmény nélküli kölcsönös elismerését írja elő, azonban bizonyos esetekben - különösen közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos okból - megengedi a tagállamoknak, hogy a vezetői engedélyek korlátozására, felfüggesztésére, visszavonására, valamint érvénytelenítésére vonatkozó nemzeti rendelkezéseiket alkalmazzák.

Az eljárás alá vont személynek a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 18. § (4) bekezdés b) pontja alapján utánpépzésen kell részt vennie, és ameddig ennek a kötelezettségének nem tesz eleget, a vezetői engedélye visszavont állapotú az utánpépzés hiánya miatt. Fentiek alapján Magyarország megtagadhatja az Irányelv 11. cikk (4) bekezdés 2. mondata alapján az angol hatóságok által kiállított vezetői engedélyből eredő járművezetési jognak a saját területén való gyakorlását, mivel megállapítást nyert, hogy az említett vezetői engedély kiállításakor az eljárás alá vont személynek a korábbi vezetői engedélyét Magyarországon visszavonták.

Helyesen megjegyezte a bíróság azt, hogy a közúti járművezetők utánpépzéséről szóló 139/1991. (X.29.) Korm. rendelet 2. § rendelkezését figyelembe véve az utánpépzés esetén a közlekedési hatóság az arra kötelezett számára egyéniesített programot ír elő. Ennek során az utánpépzésre kötelezett nem vezetni tanul meg ismételten, hanem a feltáró foglalkozás alapján megállapított hiányosságok megszüntetésére legalkalmasabb programot végzi el. Ezért az utógondozás kiváltására nem alkalmas más országban az általános vezetési kompetenciák elsajátítására alkalmas tanfolyam elvégzése.

## 2.5. Vezetés átengedése engedéllyel nem rendelkező részére

Az engedély nélküli vezetés szabálysértése úgy is megvalósulhat, hogy a törvényben felsorolt járművek vezetésének átengedése olyan személynek történik, aki nem rendelkezik az előírt hatósági engedéllyel. Erre a problémakörre egy érdekes *jog esetet* kívánok ismertetni, amikor a rendőrség feljelentést tett egy gépjárművezető szakoktató ellen azért, mert a felügyelete alatt oktatásban részt vevő tanulóval úgy vett részt a közúti közlekedésben személygépkocsival, hogy a vezetési kartont nem íratta vele alá a vezetés megkezdése előtt. A rendőrség álláspontja szerint a szakoktató cselekménye a Szabs.tv. 176. § (2) bekezdése szerint minősül.

Az ügyben a *bíróság* megállapította, hogy a szakoktatóval szemben a KAV feljelentése alapján hatósági eljárás indult, melyben az Építési és Közlekedési Minisztérium Közúti Gépjármű-Közlekedési Hatósági Főosztálya a szakoktatót az engedélyezett szakoktatói tevékenységtől eltérő, szabálytalan szakoktatói tevékenység végzése miatt közigazgatási bírsággal sújtotta., mert a szakoktató a tanuló nevére hitelesített vezetési kartonra az ellenőrzéskor folyamatban lévő gyakorlati órát nem jegyezte be. A közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának a részletes szabályairól szóló 24/2005. (IV. 21.) GKM rendelet 6. § (2) bekezdése alapján ugyanis a vezetési gyakorlat tárgyat szakoktatói felügyelet mellett lehet gyakorolni, mely gyakorlásra a vezetési karton jogosít. Az oktatás akkor szabályos, ha a vezetési kartont a szakoktató szabályszerűen kitöltötte, és a tanuló azt az egyes gyakorlati órák megkezdésekor és befejezésekor saját kezűleg aláírta. Mivel a szakoktató a gyakorlati órát nem jegyezte be, ezáltal nem tett eleget a jogszabályban meghatározott kötelezettségének, emiatt őt a közlekedési hatóság a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 18. § (7) bekezdése alapján bírság fizetésére kötelezte.

A bíróság megállapította, hogy mivel a rendőrség feljelentésében foglalt szakoktatói mulasztást a közlekedési hatóság közigazgatási bírsággal szankcionálta, ezért ezen mulasztás szabálysértési eljárásban ismételten nem értékelhető a terhére, ami miatt a szabálysértési eljárást a Szabs. tv. 83. § (1) bekezdés f) pontjának 3. fordulata<sup>97</sup> alapján megszüntette. Hivatkozott a bíróság a Szabs. tv. 2. § (4) bekezdésében<sup>98</sup> foglaltakra, továbbá utalt arra is, hogy a szakoktató cselekménye egyébként sem

---

<sup>97</sup> A szabálysértési eljárást határozattal meg kell szüntetni, ha a cselekményt közigazgatási hatósági eljárás keretében jogerősen elbírálták.

<sup>98</sup> Nem állapítható meg szabálysértés, ha a tevékenységre vagy mulasztásra törvény vagy kormányrendelet - az eljárási bírság kivételével - közigazgatási eljárásban kiszabható bírság alkalmazását rendeli el.

alkalmas engedély nélküli vezetés megállapítására, mert a szakoktató rendelkezett a tanuló nevére kiállított, a közlekedési hatóság által hitelesített vezetési kartonnal, így a járművezetési gyakorlat oktatását megkezdhette, a gépjármű vezetését ennek birtokában a tanuló részére jogszerűen átengedhette.

### III. fejezet

#### 1. A büntetés kiszabás szempontjai az engedély nélküli vezetés szabálysértésénél

A szabálysértési eljárás során hasonlóan a büntetőeljáráshoz a bíróságnak először abban kell állást foglalnia, hogy a szabálysértési feljelentésben foglalt, majd az eljárás alá vont személlyel közölt cselekmény szabálysértés-e, azt az eljárás alá vont személy követte-e el, és amennyiben igen, azt kell eldöntenie, hogy az elkövetőt milyen joghátránnyal sújtja. Erre tekintettel a büntetés kiszabása a bíróságnak az a tevékenysége, amellyel a törvényben a cselekményre meghatározott büntetési keretek között, a megvalósított konkrét szabálysértésért, annak jogkövetkezményeként megállapítja a büntetés nemét és mértékét, továbbá meghatározza a végrehajtás módját.

A Szabs. tv. szankciói a bagatell büntetőjogi tényállásokra, a társadalomra kisebb mértékben veszélyes cselekményekre reagálnak, próbálják azokat megakadályozni, és visszatartani az elkövetőket és a potenciális elkövetőket az újabb szabálysértés elkövetésétől. A törvény a büntetés mindkét célját, az általános és a speciális prevenciót is szem előtt tartja. A szabálysértési szankciórendszer dualista, tehát a súlyosabb joghátrányt jelentő büntetéseket az enyhébb szankció jelentő intézkedések egészítik ki.<sup>99</sup> Ezt annyiban pontosítanám, hogy az enyhébb-súlyosabb szankció megítélése egyéntől függő, mivel tapasztalatom szerint a pénzbírság, mint büntetés és a járművezetéstől eltiltás, mint intézkedés közül sokszor a járművezetéstől eltiltás jelent nagyobb hátrányt az elkövetőknek.

A jogkövetkezmény kiszabása során figyelemmel kell lenni a nulla poena sine lege („nincs büntetés törvény nélkül”) elv érvényesülésének követelményét rögzítő Szabs. tv. 2. § (6) bekezdésében foglaltakra, miszerint *nem lehet szabálysértés elkövetése miatt olyan büntetést vagy intézkedést alkalmazni, amelyről jogszabály az elkövetés idején nem rendelkezett.* A nulla poena sine lege elv a büntetés mennyiségére és minőségére vonatkozó garanciális szabály. Azt jelenti, hogy kizárólag a törvényben meghatározott szankció alkalmazható, és csak a törvényben megszabott keretek között. Az a büntetés tekinthető törvényesnek, amelyet a jogalkalmazó az Általános Részben meghatározott

---

<sup>99</sup> BISZTRICZKI László - KÁNTÁS Péter: *A szabálysértési törvény magyarázata.* Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., 2017. 54-55.

büntetési nemeken és tételeken belül szabott ki az egyes szabálysértésekre, a büntetéskiszabási elvek alapulvételével [Szabs. tv. 21. §].<sup>100</sup>

A hatályos Szabs. törvény a büntetéskiszabás elveit a 21. §-ban határozza meg a következők szerint:

*(1) A büntetést és az intézkedést - e törvény, vagy törvény felhatalmazásán alapuló kormányrendelet eltérő rendelkezése hiányában - úgy kell megállapítani, hogy igazodjék a szabálysértés súlyához. Az eljárás alá vont személy személyi körülményeit annyiban kell figyelembe venni, amennyiben azok a szabálysértési hatóság vagy a bíróság rendelkezésére álló adatokból megállapíthatóak.*

*(2) Büntetés kiszabásakor és az intézkedés alkalmazásakor - e törvény, vagy törvény felhatalmazásán alapuló kormányrendelet eltérő rendelkezése hiányában - figyelembe kell venni a szabálysértés elkövetésének időpontját megelőző két éven belül az eljárás alá vont személy szabálysértés miatt történt felelősségre vonását. Enyhítő körülményként kell figyelembe venni az eljárás alá vont személy hatóságokkal való együttműködését.*

*(3) Ha e törvény szabálysértési elzárás büntetés kiszabását lehetővé teszi, a bíróság elzárás helyett az e törvényben meghatározottak szerint más büntetést is kiszabhat és más intézkedést is alkalmazhat.*

*(4) Ha e törvény a szabálysértési elzárás büntetés kiszabását nem teszi lehetővé, a szabálysértési hatóság - szabálysértési elzárás kivételével - az e törvényben meghatározottak szerint bármely büntetést kiszabhat, illetve bármely intézkedést alkalmazhat. Amennyiben az egységes jogalkalmazás kialakítása érdekében ez szükséges, a szabálysértési szabályozásért felelős miniszter rendelet megalkotásával gondoskodik arról, hogy a szabálysértési hatóságok és a helyszíni bíróság kiszabására jogosult szervek és személyek az e törvényben meghatározott jogkövetkezmények alkalmazása során értékelendő szempontokat azonos módon vegyék figyelembe.*

A Szabs. tv. a büntetőjoghoz hasonlóan fogalmazza meg a büntetéskiszabás egyik fontos alapelvét, az *egyénesítés* követelményét. Eszerint a jogalkalmazónak egyszerre kell vizsgálnia a cselekményt

---

<sup>100</sup> CSERÉP Attila - FÁBIÁN Adrián - RÓZSÁS Eszter: *Nagykommentár a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről* szóló 2012. évi II. törvényhez. 2. § 3. pont



(absztrakt és konkrét társadalomra veszélyesség, jogellenesség), illetve az eljárás alá vont személy személyi körülményeit, azaz vagyoni és családi helyzetét, és a vétkekesség fokát.<sup>101</sup>

Az (1) bekezdés a szabálysértés súlyához való igazodás követelményét rögzíti, azonban útmutatást nem ad hozzá. Azt mindig az eset összes körülményeinek ismeretében lehet eldönteni, hogy egy tényállásszerű magatartás mennyiben sérti vagy veszélyezteti a szabálysértés védett jogi tárgyát, amihez a következő szempontok és elvek vehetőek figyelembe.

a) A cselekmény súlyát alkotják:

- az elkövetési magatartás módja, jellege, annak társadalmi megítélése. Azt kell mérlegre tenni, hogy mekkora a fajsúlya annak a cselekménynek, ami egy nem feltűnő, egyszerű megítélésű, passzív magatartásból vagy enyhe mulasztásból áll, és mekkora az aktív, esetleg több mozzanatból álló, durva, agresszív magatartásnak. Kettős alakzatú cselekményeknél számít, hogy a szabálysértés milyen mértékben közelíti meg a bűncselekményi határt. Értékelési szempont kell legyen, hogy a magatartás egy alkalommal, rövid ideig tartó elkövetés volt-e, avagy hosszantartó cselekedetekből, illetve mulasztások sorozatából tevődik ki, azt milyen eszközzel követték el, esetleg többen.
- az elkövetési magatartás eredménye, a sérelem, a zavarás, a kár mértéke. Lényeges eleme a tárgyi súlynak, hogy van-e következménye a szabálysértésnek. Nem mindegy, hogy a cselekmény csak minimális sérelmet, illetve komolyabb érdek- és jogsérelmet idézett-e elő, mint ahogy az sem közömbös, hogy a veszélyhelyzet csupán potenciális vagy közvetlen volt. Keletkezett-e kár, és az jelentéktelen vagy tetemes.
- az elkövetés körülményei tekintetében fontos lehet az elkövetés helye (frekvenciált helyszín, forgalmas útszakasz, zsúfolt objektum, avagy kihalt utca, félreeső terep, üres objektum), valamint az elkövetés ideje (tartós elkövetés, csúcsforgalmi idő, avagy rövid ideig tartó elkövetés, kieső időpont),

b) A bűnösség fokára (szándékosság vagy gondatlanság fokára) elsősorban az elkövetés módjából, eszközéből, módszeréből következtethetünk. A szabálysértési jog mind a szándékos, mint a gondatlan

---

<sup>101</sup> CSERÉP Attila - FÁBIÁN Adrián - RÓZSÁS Eszter: *Nagykommentár a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvényhez* 21. §

elkövetést bünteti. Az kifejezetten büntetékiszabási szempont, hogy az elkövetőt durva szándékosság vagy enyhe gondatlanság terheli-e.

c) Az elkövető személyisége. Az elkövető személyi körülményeit is figyelembe kell venni, amennyiben azok a rendelkezésre álló adatokból megállapíthatóak. A büntetékiszabást befolyásolhatják az eljárás alá vont személy családi, vagyoni viszonyai, jövedelme, az eltartott kiskorú gyermekek száma. Legfontosabb azonban az eljárás alá vont személy szabálysértési előélete.

d) A súlyosító és enyhítő körülmények. A törvény egy súlyosító és három enyhítő körülményt jelöl meg, mint kötelező szempontot, de a joggyakorlat számos egyéb ilyen körülményt dolgozott ki. Súlyosító körülmény a bűnisméltés, azaz a szabálysértés elkövetésének időpontját megelőző két éven belüli ismételt elkövetés. Enyhítő körülményként kell értékelni - minden esetben - a tiszta priuszt, azaz, ha az eljárás alá vont személyt 2 éven belül nem vonták szabálysértés miatt felelősségre. Nyomatékos enyhítő körülmény a szabálysértéssel okozott kár megtérítése (a közlekedési szabálysértéssel okozott kár kivételével). Enyhítő körülményként kell értékelni a hatóságokkal való együttműködést. Ilyen a szabálysértés elkövetésének az elkövetés körülményeire és a felelősség vállalására kiterjedő beismerése, valamint a bizonyítási eljárás gyors és eredményes lefolytatásának elősegítése.<sup>102</sup>

Ezen túl a gyakorlat számos egyéb enyhítő és súlyosító körülményt is kidolgozott, melyeket a *Kúria 56/2007. BK véleményében* találunk, és amelyek a szabálysértési eljárásban is alkalmazandóak. Ezek közül a közlekedési szabálysértéseknél előforduló leggyakoribb *enyhítő körülmények* lehetnek: makulátlan közlekedési előélet, ahol a bűnügyi priusz is vizsgálendő; méltányolható indíték; az időmúlás; beismerő vallomás (a tettenérést kivéve); a közlekedési szabály gondatlan megszegése; megbánó magatartás; az eljárás alá vont vezetési tapasztalatlansága. A leggyakoribb *súlyosító körülmények* lehetnek: büntetett közlekedési előélet (ahol a közlekedési szabálysértések mellett a közlekedési bűncselekmények miatti felelősségre vonás is figyelembe veendő); többszörös közlekedési szabályszegés; szabálysértési eljárás hatálya alatti elkövetés; a közlekedési szabály szándékos, durva megszegése; az ugyanolyan vagy hasonló jellegű szabálysértések elszaporodottsága. A BK vélemény

---

<sup>102</sup>CSERÉP Attila -FÁBIÁN Adrián -RÓZSÁS Eszter: *Nagykommentár a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvényhez* 21. §

hangsúlyozza, hogy a bűnösségi körülményeket egymással egybevetve, összefüggésükben kell értékelni. Nem a számuk, hanem az adott esetben meglévő hatásuk a döntő a büntetés meghatározásánál. Felhívja a figyelmet továbbá a kétszeres értékelés tilalmára, miszerint a törvényhozó által tényállási elemként szabályozott, avagy a súlyosabb vagy enyhébb minősítést megalapozó körülményt nem lehet külön enyhítőként vagy súlyosítóként is értékelni.

Az egyéniesített büntetéskiszabás alól a Szabs.tv. 11. § (3) bekezdés alapján a Kormány kivételeket állapíthat meg, melyek az egyes közlekedési szabálysértések miatt alkalmazandó szabálysértési pénzbírság, illetve helyszíni bírság kötelező mértékéről szóló 63/2012. (IV. 2.) Korm. rendeletben jelennek meg. Ezek között szerepelt 2021. május 14. előtt az engedély nélküli vezetés is, ahol a helyszíni bírság 20 000 és 45 000 forint között, míg a pénzbírság 40 000 és 90 000 forint között mozgott az elkövetési magtartástól függően.

## ***2. Az engedély nélküli vezetés miatt kiszabható szankciók***

Miután áttekintettük a büntetés kiszabásának a szabálysértésekre vonatkozó elveit és céljait, a jogalkalmazási gyakorlat tükrében vizsgáljuk meg az egyes szankciófajták alkalmazását az engedély nélküli vezetésnél.

### ***2.1. Büntetések***

#### ***2.1.1. A szabálysértési elzárás***

A jogalkotó 2021. május 14. napjától az engedély nélküli vezetést szabálysértési elzárással is büntethető szabálysértéssé nyilvánította, mellyel megteremtette annak a lehetőségét is, hogy az eljárás alá vont személy e cselekmény esetén őrizetbe vehető, és a gyorsított bírósági eljárás lefolytatása céljából a bíróság elé állítható.<sup>103</sup>

Hatályos szabálysértési szankciórendszerünk legsúlyosabb büntetési neme a szabálysértési elzárás, melyet csak bíróság szabhat ki, és amelynek legrövidebb tartama egy nap, leghosszabb tartama hatvan

---

<sup>103</sup> Lásd Szabs.tv. 124. § (1) bekezdés

nap, halmazati büntetés esetén kilencven nap<sup>104</sup>, fiatalok esetén a büntetés 30 nap, halmazati büntetés esetén 45 nap.<sup>105</sup>

A szankció kiszabása során az előző pontban ismertetett általános szempontokon túl figyelemmel kell lenni a Szabs. tv. 10. § a) - d) pontjaiban foglalt kizáró okokra, továbbá arra is, hogy mellette közérdekű munka nem szabható ki.<sup>106</sup>

Az eddigi bírói gyakorlat során meggyőzően elmondható, hogy ritkán kerül sor szabálysértési elzárás kiszabására, melyek jellemzően a „gyorsított” ügyekben jelennek meg. E körben példaként említhető az a bírósági döntés, melyben az eljárás alá vont személlyel szemben engedély nélküli vezetés szabálysértés (Szabs. tv. 176. § (1) bekezdés) elkövetése miatt 8 nap szabálysértési elzárást szabtak ki és a járművezetéstől 12 hónap időtartamra eltiltották. A büntetés kiszabása körében a bíróság *súlyosító körülményként* értékelte azt, hogy az eljárás alá vont személy az elkövetést megelőző két éven belül 16 alkalommal (ebből 13 alkalommal közlekedési szabálysértés miatt) volt felelősségre vonva, melyek miatt korábban helyszíni bírsággal/pénzbírsággal sújtották, személygépkocsival utast is szállított és ittas volt. *Enyhítő körülményként* értékelte, hogy az eljárás alá vont személy korábban rendelkezett vezetői engedéllyel, vezetési tapasztalata van.

Egy másik ügyben magasabb, 15 nap tartamú szabálysértési elzárást szabott ki a *járásbíróság* az eljárás alá vont személlyel szemben és a járművezetéstől 12 hónap időtartamra eltiltotta. A büntetés kiszabása körében a bíróság *súlyosító körülményként* értékelte azt, hogy az eljárás alá vont személy az elkövetést megelőző két éven belül 6 alkalommal volt felelősségre vonva, személygépkocsival éjszaka, városi belterületen közlekedett úgy, hogy soha nem volt vezetői engedélye, életében nem vezetett még, a gépjármű lámpáját sem tudta felkapcsolni, semmilyen tapasztalata nincs az autóvezetésben, továbbá a vezetés előtt alkoholt is fogyasztott. Enyhítő körülmény ezen ügyben nem merült fel.

---

<sup>104</sup> Lásd: Szabs.tv. 9. § (1)-(2) bekezdései, 22. § (1) bekezdése

<sup>105</sup> Szabs. tv. 27. § (2) bekezdés a) pont

<sup>106</sup> Lásd Szabs. tv. 7. § (3) bekezdés

### 2.1.2. A közérdekű munka

A közérdekű munka önálló szankció, mely más büntetés vagy intézkedés mellett is kiszabható a szabálysértési elzárás kivételével (Szabs.tv. 7. § (3) bekezdés). Az alkalmazhatóságát kizáró okok megegyeznek az elzárásnál is megnevezettekkel (Szabs. tv. 10. §), fiatalkorú esetén további feltétel a 16. életév betöltése (Szabs. tv. 27. § (5) bekezdés). A büntetési nem lényege a közösség érdekében, a köz javára ingyenesen teljesítendő munkavégzésben áll. A büntetés jellege abban nyilvánul meg, hogy azt a szabadidőben kell végezni és ingyenesen. A büntetés minimuma 6 óra, maximuma 180 óra, melyet nem teljesítése esetén szabálysértési elzárásra kell átváltoztatni.

Az engedély nélküli vezetés esetén viszonylag ritkán kerül sor közérdekű munka kiszabására, példaként szolgálhat azonban rá a *járásbíró*ság azon döntése, melyben a bíróság az eljárás alá vont személyt 180 óra közérdekű munka büntetéssel sújtotta, valamint a járművezetéstől 12 hónap időtartamra eltiltotta. A büntetés kiszabása körében a bíróság *súlyosító körülményként* értékelte azt, hogy az eljárás alá vont személy az elkövetést megelőző két éven belül 21 alkalommal volt felelősségre vonva (ebből három alkalommal járművezetés az eltiltás hatálya alatt, egyszer engedély nélkül vezetés és háromszor közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése szabálysértések miatt); városi lakott területen belül személygépkocsit vezetett úgy, hogy soha nem volt vezetői engedélye. *Enyhítő körülményként* értékelte a bíróság azt, hogy az eljárás alá vont egy kiskorú gyermek eltartásáról gondoskodik.

### 2.1.3. A pénzbírság

Az engedély nélküli vezetőkkel szemben ez a leggyakrabban alkalmazott büntetési nem. A pénzbírság hasonlóan a Btk. pénzbüntetéséhez egy vagyoni hátrányt tartalmazó szankció, amelyet szabálysértés elkövetése miatt a pénzbírsággal sújtott elkövető az államnak köteles megfizetni. A bírság összege elzárással is büntethető szabálysértéseknél 5000 forinttól 300 000 forintig terjedhet kivéve, ha az elkövető fiatalkorú, illetve halmazati büntetés esetén. A fiatalkorú elkövetővel szemben kiszabható pénzbírság maximuma az engedély nélküli vezetésre, mint elzárással is büntethető szabálysértésre 100 000 forint, halmazati büntetéskor 150 0000 forint. Halmazati büntetés esetén a tételkeret a kiszabható pénzbírság felével emelkedik (Szabs. tv. 22. § (2) bekezdés), ami engedély nélkül vezetés esetén 450 000 forint lehet. Itt jegyzem meg, hogy amikor az engedély nélküli vezetést a kiemelt

közlekedési szabálysértések között helyezte el a jogalkotó, a cselekmény kötelező pénzbírsággal volt sújtandó, tehát a hatóságoknak nem volt lehetőségük a mérlegelésre. Ez a helyzet azonban mára megszűnt, a jogalkotó a bíróság számára lehetővé teszi az egyéniesítést. A pénzbírság szabályait a Szabs. tv. 11-13. §-ai között találjuk. A pénzbírság „előnyös” szankció, mivel az elkövetőnek választása szerint lehetősége van azt közérdekű munkával is megváltani, amennyiben nem tudja, vagy nem akarja azt megfizetni. Amennyiben azonban az elkövető a bírságot nem fizeti meg, és azt nem is dolgozza le, úgy azt szabálysértési elzárásra kell átváltoztatni.

Alacsony összegű, 30 000 forint pénzbírság kiszabására került sor az egyik járásbírósi végzésében, mivel a bíróság a büntetés kiszabása során enyhítő körülményként értékelte az eljárás alá vont személy részéről a cselekmény megbánását, az elkövetés körülményeit (a segédmotort a szerelőtől hozta el az eljárás alá vont, csak ki akarta próbálni azt hazáig, a megtett út rövidegét), az elkövető vezetői engedélyének megszerzése folyamatban van, és nagyobb nyomatékkal a makulátlan szabálysértési előéletét. Súlyosító körülményként pedig ezen szabálysértés országos szintű elszaporodottságát.

Egy másik, *járásbírósi* előtt folyamatban volt szabálysértési ügyben magasabb összegű bírság kiszabására került. Ebben a bíróság az eljárás alá vont személlyel szemben 150 000 forint pénzbírságot szabott ki és a közúti járművek vezetésétől 10 hónap időtartamra eltiltotta. A bíróság a büntetés kiszabása során enyhítő körülményként értékelte az eljárás alá vont személy megbánását, míg súlyosító körülményként a szabálysértési előéletét, különösen azt, hogy engedély nélküli vezetés szabálysértés miatt már korábban is elmarasztalták és más közlekedési szabálysértés miatt is felelősségre vonták; a kiemelt tárgyi súlyú közlekedési szabálysértésnek a közlekedés biztonsága vonatkozásában fennálló nagyfokú társadalomra veszélyességét, továbbá ezen szabálysértés országos szintű elszaporodottságát.

### **3. Intézkedések**

Az intézkedések a hatályos Szabs. tv. 8. §-ában találhatóak, melyek közül a tárgyalt szabálysértés vonatkozásában az alábbiak bírnak jelentőséggel:

- a járművezetéstől eltiltás és
- a figyelmeztetés.

Az intézkedések önállóan, egymás vagy büntetés mellett is alkalmazhatók, azonban figyelmeztetés mellett csak elkobzásra van törvényes lehetőség.<sup>107</sup>

### 3.1. A járművezetéstől eltiltás

A járművezetéstől eltiltás önállóan, illetve más büntetéssel együtt is alkalmazható szankciónem, melynek az engedély nélküli vezetésnél igen nagy gyakorlati jelentősége van, az esetek jelentős részében alkalmazásra kerül, mellőzése kivételesnek mondható.

A járművezetéstől eltiltás meghatározott járműkategóriára, illetve járműfajtára is vonatkozhat, kiszabására azonban csak olyan jármű esetében kerülhet sor, amelynek vezetéséhez hatósági engedély szükséges, tehát lovaskocsi, kerékpár „vezetésétől” nem tiltható el az elkövető. A járművezetéstől eltiltás olyan személyekkel szemben is alkalmazható, akik még nem rendelkeznek az adott járműhöz előírt vezetési jogosultsággal. Ilyenkor az eltiltás tartama alatt azt nem is szerezhetik meg.<sup>108</sup>

A törvény a járművezetéstől eltiltást elsősorban lehetőségként szabályozza, de vannak kötelező esetek is.<sup>109</sup> Az intézkedés tartama 1 hónaptól 1 évig terjedhet, az eltiltás hatálya pedig a szabálysértési határozat jogerőre emelkedésével kezdődik. A beszámítás a büntetőjogból ismert szabályozással egyező [Szabs.tv.17. § (2) bekezdés].

Az engedély nélküli vezetés esetén az eltiltás alkalmazása a bíróság mérlegelésétől függ, amikor a bíróságnak elsősorban azt kell vizsgálnia, hogy az elkövetőnek a közlekedésben való részvétele veszélyt jelent-e a közlekedés biztonságára vagy sem. E tekintetben a *Legfelsőbb Bíróság 38/2007. BK véleményét* emelném ki, ami bár a közlekedési bűncselekményekkel összefüggésben alkalmazott járművezetéstől eltiltásról foglalkozik, de nyilvánvalóan iránymutatást ad a közlekedési tárgyú szabálysértésekkel összefüggésben történő járművezetéstől eltiltás alkalmazásának szükségessége kapcsán is. E szerint a járművezetéstől eltiltás alkalmazása [a Btk. 55. § (1) bekezdésére alapítva] a büntetés kiszabás céljának megvalósulása érdekében akkor indokolt, ha a közlekedési bűncselekmény

---

<sup>107</sup> Szabs.tv. 8. § (2) bekezdés

<sup>108</sup> CSERÉP Attila -FÁBIÁN Adrián -RÓZSÁS Eszter: *Nagykommentár a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvényhez* 16. §

<sup>109</sup> Lásd Szabs.tv.16. § (1a) bekezdés, 23. § (3) bekezdés

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, illetve ha bármely bűncselekmény elkövetésével kapcsolatban az ún. mozgó bűnözés hatásos megelőzésére e büntetés kiszabása szükségesnek mutatkozik.

Ilyen szempont lehet az engedély nélküli vezetésnél *az elkövetési körülmények tekintetében* az alapvető közlekedési szabályok (elsőbbtség megadása, előzés, kanyarodás stb.) semmibe vételét jelző agresszív vezetés, vagy e szabályoknak tudatos és módjánál fogva durva megszegése; *az elkövető személyisége tekintetében*: ha az elkövető egész életvitelét a fegyelmezetlenség, a megbízhatatlanság, felelőtlenység, erőszakosság vagy önzés jellemzi, mely körben hangsúlyt kap a korábbi büntettség, különösen a közlekedési bűncselekmények elkövetése miatti elítélések, közlekedési szabálysértés miatti többszöri felelősségre vonás, a korábbi szabályszegések természete, a cserbenhagyásban vagy a segítségnyújtás elmulasztásában jelentkező súlyos etikai fogyatékoság.

Példaként említhető az a jogeset, amikor a *járásbíró*ság a pénzbírság mellett rövidebb tartamú, 2 hónap közúti járművek vezetésétől eltiltást alkalmazott. Ennek során *enyhítő körülményként* értékelte az eljárás alá vont személy bűnügyi és szabálysértési makulátlan előéletét, azt, hogy az eljárás alá vont személy a szabálysértést beismerte, tettét megbánta, továbbá, hogy két kisgyermek eltartásáról gondoskodik. *Súlyosító körülményként* vette figyelembe a kiemelt tárgyi súlyú közlekedési szabálysértésnek a közlekedés biztonsága vonatkozásában fennálló nagyfokú társadalomra veszélyességét, a szabálysértés országos szintű elszaporodottságát, továbbá nagy mértékben balesetveszélyesnek ítélte, hogy az eljárás alá vont személy soha nem rendelkezett érvényes vezetői engedéllyel és így vett részt a közúti forgalomban, még pedig úgy, hogy közben utast is szállított, illetőleg járművezetési gyakorlat hiányában anyagi káros balesetet is okozott.

Maximális tartamú eltiltást alkalmazott azonban a *járásbíró*ság azzal az eljárás alá vont személlyel szemben, aki néhány napos eltéréssel két alkalommal is engedély nélkül vezetett személygépkocsit úgy, hogy vezetői engedéllyel soha nem rendelkezett. A bíróság *enyhítő körülményként* értékelte az eljárás alá vont személy beismerését, jobb karjának elvesztéséből eredő fogyatékoságát, illetve makulátlan szabálysértési előéletét; *súlyosító körülményként* pedig azt, hogy az eljárás alá vont személy az ellene folyamatban lévő szabálysértési eljárás hatálya alatt követte el a második engedély



nélküli vezetést, a szabálysértés országos szintű elszaporodottságát, azt, hogy utast is szállított és anyagi káros balesetet is okozott.

Járműkategóriára eltiltást alkalmazott a *járásbíróság* azon eljárás alá vont személlyel szemben, aki „AM” kategóriás vezetői engedéllyel rendelkezett ugyan, azonban személygépkocsit vezetett. A bíróság az eljárás alá vont személyt a pénzbírság mellett a „B” kategóriába tartozó járművek vezetésétől 6 hónap időtartamra eltiltotta. A jogkövetkezmény meghatározása során a bíróság *súlyosító körülményként* értékelte a szabálysértés kiemelt tárgyi súlyát, balesetveszélyességét, azt, hogy a szabálysértést az eljárás alá vont személy egyenes szándékkal követte el, valamint a szabálysértés országos szintű elszaporodottságát. *Enyhítő körülményként* értékelte, hogy az eljárás alá vont személy a szabálysértés elkövetését megbánta, azt, hogy bizonyos szintű közlekedési ismeretek birtokában van, mivel 1992 óta rendelkezik „AM” kategóriára vezetői engedéllyel, továbbá a büntetlen előéletét és a makulátlan szabálysértési előéletét.

### **3.2. A figyelmeztetés**

A figyelmeztetés a legenyhébb jogkövetkezmény, egy nevelő jellegű intézkedés, ami az elkövető erkölcsi elítélését jelenti. Akkor alkalmazható, ha a szabálysértés - az eljáró hatóság értelmezése szerint - csekély súlyú, és az eljáró szabálysértési hatóság (beleértve a bíróságot is) úgy ítéli meg, hogy az elkövető „személyi körülményeire” (személyes tulajdonságai, megbánás, szociális helyzete, jövedelmi-vagyoni viszonyai, családi körülményei stb.) tekintettel a legenyhébb intézkedés is kellő preventív hatást fog elérni.<sup>110</sup>

A figyelmeztetés tartalmát a 20. § (2) bekezdése határozza meg, melynek két eleme van: az egyik a hatóság részéről az elkövető tudomására hozott rosszallás, vagyis annak kifejezésre juttatása, hogy a hatóság az elkövető cselekményét helyteleníti, és rámutat az elkövető felelősségére. A másik pedig az elkövető felhívása a hatóság részéről arra, hogy a jövőben tartózkodjék a szabálysértés elkövetésétől.

---

<sup>110</sup> CSERÉP Attila -FÁBIÁN Adrián -RÓZSÁS Eszter: *Nagykommentár a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvényhez* 20. §

E jogkövetkezményt alkalmazta a *járásbíró* azon eljárás alá vont személy vonatkozásában, aki egy Polymobil gyártmányú (maximális sebessége: 35 km/h) segédmotoros kerékpárral közlekedett úgy, hogy vezetői engedéllyel soha nem rendelkezett. A bíróság *enyhítő körülményként* értékelte azt, hogy az eljárás alá vont személy egy nagykorú, beteg hozzátartozó eltartásáról gondoskodik, az eljárás alá vont személy beismerését és a hatóságokkal való együttműködését, továbbá makulátlan szabálysértési és bűnügyi előéletét, míg súlyosító körülményként a szabálysértés országos szintű elszaporodottságát.

#### **4. Egyéb jogkövetkezmények**

Az engedély nélküli vezetésnek a szabálysértési szankciókon túl egyéb következményei is lehetnek, gondolok itt a helyszíni bírságolásra, a közlekedési előéleti pontokra, továbbá a járművezetéstől eltiltás egyes eseteiben az utánpótlási kötelezettségre, melyeket röviden az alábbiakban foglalkozok össze.

##### **4.1. A helyszíni bírság**

Szabálysértési törvényünk lehetővé teszi helyszíni intézkedés során a szabálysértés elkövetését elismerő személlyel szemben helyszíni bírság kiszabását,<sup>111</sup> melyet engedély nélkül vezetés során is gyakran alkalmaztak a hatóságok korábban, 2024 óta azonban ezen cselekmények miatt már nem bírságolnak, hanem az egyéb feltételek fennállása esetén bíróság elé állítást kezdeményeznek. A helyszíni bírság egy közigazgatási intézkedés, mert a szabálysértési felelősség megállapítása egyidejűleg történik meg azzal, hogy az elkövető elismeri a szabálysértés elkövetését, és a további jogorvoslati lehetőségről lemond. A jogintézmény sajátossága az elkövetés és a szankcionálás egyidejűsége.<sup>112</sup>

Amikor az engedély nélküli vezetés a kiemelt közlekedési szabálysértések között helyezkedett el, a cselekményt a jogalkotó kötelező helyszíni bírsággal rendelte sújtani, melynek mértékét a megvalósítás módjától függően 20 000 és 45 000 forint közötti összegben határozta meg.<sup>113</sup> 2021. május 14. napjától a cselekmény szabálysértési elzárással is büntethető, mellyel egyidejűleg a

---

<sup>111</sup> 2012. évi II. törvény 99. § (1) bekezdés

<sup>112</sup> CSERÉP Attila -FÁBIÁN Adrián -RÓZSÁS Eszter: *Nagykommentár a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvényhez* 99. § 2. pont

<sup>113</sup> 63/2012. (IV. 2.) Korm. rendelet 3. melléklet

cselekmény kikerült a 63/2012. (IV. 2.) Korm. rendelet hatálya alól, így a kiszabható helyszíni bírság összegére az általános szabályok vonatkoznak.<sup>114</sup> Ennek ellenére Békés vármegyében az a gyakorlat, hogy az engedély nélküli vezetőkkel szemben továbbra is a korábbi „fix” bírságokat alkalmazzák az intézkedő rendőrök, ami mellett meghatározott esetekben (lásd 4.2. pont) a cselekményhez rendelt közlekedési előéleti pontokról is tájékoztatják az elkövetőt a helyszíni bírság nyomtatvány megfelelő rovatában.

#### 4.2. A közúti közlekedési előéleti pontok

Hazánkban 2001. január 1-jétől vezették be a közlekedési előéleti pontok rendszerét a 2000. évi CXXVIII. törvénnyel, végrehajtási szabályairól a 236/2000. (XII.23.) Kormányrendelet rendelkezik. A törvény alapján a közúti közlekedési előéleti pontrendszer (a továbbiakban: pontrendszer) olyan rendszer, amely jogszabályban meghatározott szabályszegés elkövetése esetén kiszabható pontok e törvényben meghatározott számának elérése esetén a vezetői engedély ideiglenes visszavonását teszi lehetővé.<sup>115</sup>

A pontrendszerbe a közúti közlekedés biztonságára valóban veszélyt jelentő, meghatározott súlyú szabályszegéseket kell bevonni, melynek alkalmazása a közlekedési morál javulásához, a járművezetésre alkalmatlan személyek kiszűréséhez, ezáltal a közlekedésbiztonság további javulásához vezethet.<sup>116</sup>

Az engedély nélküli vezetés szabálysértése - mint a közúti közlekedés biztonságát fokozottan veszélyeztető szabálysértés - 2001. január 1-jétől a pontrendszer hatálya alá tartozó szabálysértések közé tartozik. Az elkövetési magatartások közül a „közúti forgalomban gépi meghajtású jármű vezetése más kategóriába tartozó engedéllyel, illetve a jármű vezetésének átengedése engedéllyel nem rendelkező részére” miatt jár pont, mivel csak vezetői engedéllyel rendelkező személy kaphat előéleti pontot.<sup>117</sup> A pontok száma a hatálybalépéskor 1 volt<sup>118</sup>, ami 2004. április 1-jétől 3-ra, 2008. január 1-jétől 4-re szigorodott, majd 2011. július 1-től 5 pontra emelkedett, s ez a jelenleg hatályos

---

<sup>114</sup> 2012. évi II. törvény 99. § (2) bekezdés

<sup>115</sup> 2000. évi CXXVIII. törvény 2. §

<sup>116</sup> BÍRÓ Gyula: *A szabálysértés fejlődéstörténete hazánkban, különös tekintettel a közlekedési szabálysértésekre és az objektív felelősségre*, Acta Universitatis Szegediensis: acta juridica et poletica, 2010. 181.

<sup>117</sup> 2000. évi CXXVIII. törvény 1. §

<sup>118</sup> 2000. évi CXXVIII. törvény 2. számú melléklet

büntetőpontok száma is.<sup>119</sup> Az előéleti pontokat a Belügyminisztérium Nyilvántartások Vezetéséért Felelős Helyettes Államtitkárság (Nyilvántartó) tartja számon. A bírósági határozattal elbírált cselekményhez rendelt pontok számáról az elkövetőt a Nyilvántartó tájékoztatja. Ha azonban a bíróság járművezetéstől eltiltást, meghatározott járműkategória, alkategória, kombinált kategória vezetésétől való eltiltást alkalmazott, akkor pontot nem lehet megállapítani.<sup>120</sup>

A vezetői engedély elvételének ponthatára 18, az elévülési idő a jogerőre emelkedést követően 3 év.<sup>121</sup> A pontok száma önkéntes utánpépzéssel csökkenthető, melyről a Nyilvántartó tájékoztatja a járművezetőt a 13 pont elérését követően.<sup>122</sup>

#### 4.3. Az utánpépzés

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény meghatározza a kötelező utánpépzés eseteit az alábbi módon.

*Utánpépzésen kell részt vennie annak a járművezetőnek,*

*a) akit a bíróság vagy a szabálysértési hatóság közlekedési szabálysértés miatt legalább 6 hónapra, illetve*

*b) akit a bíróság közlekedési bűncselekmény elkövetése miatt a járművezetéstől eltiltott, továbbá*

*c) akinek vezetői engedélyét a közúti közlekedési előéleti pontrendszer alapján az eljáró hatóság visszavonta.*

*A vezetői engedély csak abban az esetben adható vissza, ha az érintett személy igazolja, hogy az utánpépzésen részt vett.*<sup>123</sup>

Nem vonatkozik az utánpépzési kötelezettség a járművezetőre, ha az eltiltás csak járműkategóriára vagy járműfajtára terjed ki, és az a vezetői engedély visszavonásával nem jár; a vezetői engedélyét az eljáró hatóság kizárólag a 236/2000. (XII.23.) Korm. rendeletben a közigazgatási bírsággal sújtandó jogsértéshez tartozó 9 pont megállapítására alapozottan vonta vissza.<sup>124</sup>

---

<sup>119</sup>236/2000. (XII.23.) Korm. rendelet 1. számú melléklet

<sup>120</sup>2000. évi CXXVIII. törvény 3. § (4) bekezdés

<sup>121</sup>2000. évi CXXVIII. törvény 6. § (1) bekezdés, 7. § (1) bekezdés

<sup>122</sup>2000. évi CXXVIII. törvény 6. § (2) bekezdés

<sup>123</sup>1988. évi I. törvény 18. § (4)-(5) bekezdései

<sup>124</sup>1988. évi I. törvény 18. § (6) bekezdés

Az utánpézés részletes szabályait a közúti járművezetők utánpézéséről szóló 139/1991. (X. 29.) Korm. rendelet határozza meg. Ebből annyit emelnék ki, hogy az utánpézésre kötelezett az utánpézés programjának egyéniesített meghatározása céljából feltáró foglalkozáson vesz részt, melynek eredményétől függően a vizsgaközpont számára azt a programot jelöli ki, amely a feltárt hiányosságok megszüntetésére a legmegfelelőbb. Az utánpézés programját, az egyes programok tartalmát, időtartamát és a módszereket az 1. számú melléklet tartalmazza [2. § (1)-(2) bekezdés]. Amennyiben a járművezető a nyilvántartott pontjainak számát utánpézésen való önkéntes részvétellel kívánja csökkenteni, úgy feltáró foglalkozáson nem kell részt vennie, ekkor „a közlekedési szabályok megtartását célzó foglalkozás” programra<sup>125</sup> kerül besorolásra.<sup>126</sup> Az utánpézés teljesítéséről a vizsgaközpont igazolást ad ki [4. § (1) bekezdés].

---

<sup>125</sup> Lásd bővebben: 139/1991. (X. 29.) Korm. rendelet 1. számú melléklet III. program

<sup>126</sup> 139/1991. (X. 29.) Korm. rendelet 2. § (3) bekezdés

## **Záró gondolatok**

Dolgozatomban a történeti áttekintés és az elmélet ismertetése után megpróbáltam rávilágítani arra, hogy az engedély nélkül vezetés szabálysértésének megítélése során a legnagyobb jogalkalmazói kihívást az olyan újonnan megjelent és rohamosan terjedő közlekedési eszközök - mint amilyen különösen az elektromos roller és a segway - jelentik, amelyek tételes jogi szabályozás hiányában a jelenlegi jogszabályi környezetben nehezen helyezhetőek el. Amíg a jogalkalmazó szervek abban sem értenek egyet, meddig kerékpár és mikortól segédmotoros kerékpár az elektromos kerékpár, addig elég nehéz besorolni valamely meglévő járműkategóriába az újabb elektromos meghajtású eszközöket.

Alapvető jogbiztonsági probléma, hogy különösen az e-rollerek kapcsán igen szélsőséges értelmezések láttak napvilágot, miszerint azok még járműnek sem tekinthetőek, ezért a használóik gyalogosnak minősülnek. A másik véglet pedig az, amikor az ilyen eszközöket automatikusan segédmotoros kerékpárnak tekintik. Talán mindannyian érezzük, hogy a józan ész követelményének megfelelő megoldás valahol a kettő között keresendő, azaz a kisebb teljesítményű eszközöket indokolt lenne kerékpárnak, a nagyobbakat segédmotoros kerékpárnak tekinteni, de a leghatékosabb megoldás az lenne, ha önálló járműkategóriaként határozná meg ezeket a jogalkotás. A definiáláson túl szükséges a részletszabályok kidolgozása is, így meg kell határozni a szóban forgó eszközök használatának feltételeit, a felhasználók életkorát, a járművek megengedett végsebességét, azt, hogy szabályszerűen hol közlekedhetnek, milyen felszereltséggel kell őket ellátni, hol és hogyan parkolhatnak stb.<sup>127</sup>

Bár a hazai jogalkotás síkján újra és újra fellángolnak a hírek arról, hogy tervezik a KRESZ módosítását, amiben ezeket a mikromobilitási eszközöket szabályozni fogják, azonban erre 2024. novemberéig még ténylegesen nem került sor. A jogszabályalkotás során a valós hazai helyzet feltérképezésén túl érdemes lenne figyelembe venni a külföldön alkalmazott gyakorlatot is. Így például Ausztriában az elektromos rollert a 12. életévüket be nem töltött gyermekek csak 16. életévet betöltött személy felügyeletével használhatják, minden e-rollernek fékrendszerrel és megfelelő világítással kell rendelkeznie, járdán csak a max. 600W-os, illetve maximum 25 km/óra sebességű e-roller

---

<sup>127</sup> AMBRUS István- OROSZ Noémi: i.m.12.

használható, a többi a kerékpárúton közlekedhet, és rájuk a kerékpárosokra vonatkozó szabályok irányadók. Németországban az elektromos rollert a 14. életévét betöltött személy használhatja, a maximális sebesség 20 km/h, kötelező rájuk a felelősségbiztosítás, valamint minden e-rollert fékkel, világítással és csengővel kell felszerelni. Hasonló módon sebességkorlátozást alkalmaznak Belgiumban, Svédországban és Norvégiában is, míg Hollandiában az előzőeken túlmenően az e-rollerek engedélykötelesek, Spanyolországban pedig nem lehet azokat a járdán, továbbá alkoholos befolyásoltság, vagy egyéb bódító hatású szer hatása alatt használni.<sup>128</sup>

Míg a magyar szabályozás e téren hiányos, addig az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács uniós szinten egységes szabályokat javasol az elektromos rollerekre, melynek indoka az ezen eszközök használata közben az elmúlt években bekövetkezett számos baleset és haláleset. A javaslat lényege 20 km/h-s sebességkorlátozás, legalább 30,5 centiméter átmérőjű kerekek, a rollerek használóinak kötelező bukósisak viselése, a rollerhasználó 16. életévének betöltése, továbbá tilalom a jármű gyalogúton, illetve ittas állapotban történő használatára. A brüsszeli testület jelentése az elektromos roller használatának az elmúlt öt évben tapasztalt gyors elterjedésére, valamint az ezzel összefüggő halálesetek és súlyos sérülések számának emelkedésére reagál.<sup>129</sup> A testület javaslata véleményem szerint megfontolandó, különösen a sebességkorlátozás, a kötelező bukósisak viselése és az életkori határ bevezetése tekintetében. Álláspontom szerint ezen túl indokolt lenne még az elektromos meghajtású eszközökre egy „külön jogosítvány” bevezetése, ami az alapvető KRESZ szabályok mellett néhány gyakorlati órán keresztül megtanítaná a járművezető jelöket az eszközök alapvető használatára (elindulás, megállás, közlekedés nedves, csúszós úton, korlátozott látási viszonyok között stb.). Internetes hírportálon olvasható legújabb hírek szerint az elektromos rollereket két kategóriára bontanák, a motoros rollerekre és a nagy teljesítményű motoros rollerekre. A tervek szerint a kisebb teljesítményű rollerek az 1000 wattnál kisebb teljesítményű vagy 35 kilónál könnyebb, síkúton, önerőből 25 km/óra sebességnél nem gyorsabb, legalább kétkerekű, egy tengelyen kormányzott, vezetőjét állva szállító járművek. Ezeket az elképzelés szerint csak 12 éves kor felett lehetne használni, és csak olyan helyeken lehetne a járműveket használni, ahol kerékpározni is szabad. Az erősebb elektromos rollerek zöme a segédmotor-kategóriába tartozna, ami azt jelentené, hogy a már kötelező biztosítás mellett előírnák a bukósisak használatát is; a legnagyobb sebességük

---

<sup>128</sup> AMBRUS István- OROSZ Noémi: i.m.11.

<sup>129</sup> <https://index.hu/kulfold/2023/03/01/elektromos-roller-szabalyok>

40 km/óra lenne, amivel nem hajthatnának fel gyalog- és kerékpárútra, járdára és kerékpársávra, lakott területen kívül pedig szintén nem mehetnének a kerékpárúton.<sup>130</sup>

Utaltam rá, hogy az engedély nélküli vezetés egy látszólag egyszerű tényállás, azonban a közlekedési eszközök sokfélesége és az élet gyakran produkál furcsa eseteket, gondolok itt a II. fejezet 2.3. pontja alatt ismertetett Piaggio gépi meghajtású háromkerekű járműre, a 2.4. pontban szereplő érvényes angol és bevont magyar vezetői engedéllyel rendelkező vezető esetére vagy a 2.5. pontban nevesített gépjárművezető szakoktató történetére.

A büntetéskiszabás tekintetében részletesen kitértem a büntetést meghatározó tényezőkre, áttekintést adtam az engedély nélküli vezetés miatt „tipikusan” előforduló szankciókról egy-egy példával illusztrálva, melyből látható volt az, hogy szabálysértési elzárás kiszabására ritkán, jellemzően a „gyorsított” szabálysértési eljárásokban kerül sor, míg a leggyakoribb szankció a pénzbírság és a járművezetéstől eltiltás.

Vezetői engedélytől függetlenül véleményem szerint az lenne az ideális, ha mindenki csak úgy vehetne részt önállóan a közlekedésben, amennyiben az alapvető közlekedési szabályokat ismeri. Abban maximálisan egyet értek dr. Bíró Gyulával, hogy már az óvodában meg kell kezdeni a gyermekek oktatását, szabályos közlekedésre nevelését, amit az általános iskolában, majd a középiskolában tovább kell folytatni. Kétségtelen, hogy az alapvető közlekedési szabályokat mindenkinek meg kell tanulnia és be kell tartania, hiszen a közlekedésben valamennyien részt veszünk, és sajnos a közlekedésben elkövetett hiba akár az ember vagy emberek életébe is kerülhet.<sup>131</sup> Ebben a közlekedési tanulásban a szülők felelőssége is óriási, hiszen a gyermekek alapvetően a szüleik viselkedését másolják, az jelenti számukra a követendő mintát. Napi közlekedésem során sajnos szomorúan tapasztalom azt, hogy több esetben a szülő sem tartja be a közlekedési szabályokat, különösen a kerékpáros közlekedésre gondolok, amikor a reggeli csúcsban a belvárosban a kijelölt gyalogátkelőhelyen kerékpáron ülve hajt át a szülő, akit „természetesen” kerékpáron ülve követnek gyermekei is.

---

<sup>130</sup> [https://eduline.hu/campus\\_life/20240816\\_KRESZ\\_valtozas\\_elektromos\\_roller\\_uj\\_szabalyozas](https://eduline.hu/campus_life/20240816_KRESZ_valtozas_elektromos_roller_uj_szabalyozas)

<sup>131</sup> Bíró Gyula: *A közlekedés biztonságának javítása*, Belügyi Szemle, 2011/10., 18-19.



Össességében elmondható, hogy az engedély nélküli vezetőkkel szembeni hatékony fellépés a közlekedésbiztonság megteremtésének egyik eleme, amiben a jogszabályok és a minisztériumok mellett a közlekedési hatóságoknak, bíróságoknak is szerepe van a közlekedési szabályszegések miatt kiszabott szankciókon keresztül; a rendőrség által fogatosított fokozott közúti ellenőrzések szintén hozzájárulnak a közúti közlekedési balesetek csökkenéséhez, mint ahogyan a polgárőrség fokozottabb bevonása is a közlekedésbiztonság javításába és a baleset-megelőzésbe. Mindezek mellett pedig elengedhetetlen, hogy a közlekedés résztvevői ismerjék és be is tartsák a közlekedési szabályokat, ami mindannyiunk érdeke.

## Irodalomjegyzék

- AMBRUS István - OROSZ Noémi: *Száguldó elektromos rollerek és segway-ek nyomában - a 21. századi közlekedési eszközök egyes szabályozási problémái*. Magyar Jog, 2020/1.
- ÁRVA Zsuzsanna: *Fejezetek a közigazgatási büntetőbíráskodás elmélettörténete köréből*. Debrecen, Debreceni Egyetem - Állam- és Jogtudományi Kar, 2008
- BEJCZINÉ dr. Gulyás Cecília: *Az engedély nélküli vezetés szabálysértésének egyes elméleti és gyakorlati kérdései*, Kézirat lezárva: Siófok, 2022. július 16., Jogi Fórum,
- BISZTRICZKI László - KÁNTÁS Péter: *A szabálysértési törvény magyarázata*. Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., 2017
- BÍRÓ Gyula: *A közlekedés biztonságának javítása*, Belügyi Szemle, 2011/10.
- BÍRÓ Gyula: *A szabálysértés fejlődéstörténete hazánkban, különös tekintettel a közlekedési szabálysértésekre és az objektív felelősségre*, Acta Universitatis Szegediensis: acta juridica et poletica, 2010.
- BÍRÓ Gyula: *Kriminalisztika*. Debrecen, Debreceni Egyetem ÁJK, Lícium-ART Könyvkiadó Kft., 2015.
- BÍRÓ János: *A közlekedési szabálysértések fejlődéstörténete hazánkban, különös tekintettel az új szabálysértési törvényre és helyszíni szemlére*, Pécsi Határőr Tudományos Közlemények XIII. kötet, 2012.
- BLASKÓ Béla: *Magyar büntetőjog – Általános rész*. Budapest, Rejtjel Kiadó, 2007.
- CSERÉP Attila -FÁBIÁN Adrián -RÓZSÁS Eszter: *Nagykommentár a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvényhez*
- FAZEKAS Marianna – FICZERE Lajos: *Magyar közigazgatási jog – Általános rész*. Budapest, Osiris Könyvkiadó, 2006.
- HOLLÁN Miklós-NAGY Judit: *A szabálysértési jog tankönyve*, Budapest, Dialog Campus, 2019.
- KARSAI Krisztina: *Kommentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez*
- KATONA Sándor: *Kommentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez I. kötet*, Budapest, HVG-ORAC 2017.
- KÁROLYINÉ – KOVALIK – MÉSZÁROS – PAPP: *Új szabálysértési jogszabályok, magyarázatokkal. I–II. kötet*. Budapest, HVG-ORAC, 2002
- KINCSES Ildikó – KÁNTÁS Péter: *A szabálysértési jog*. Budapest, Complex Jogi és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft. Kiadó, 2006.

- KOVÁCS Kálmán: *A magyar büntetőjog és büntetőeljárás jog története 1848-tól 1944-ig.* Budapest, Eötvös Loránd Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kar, 1971.
- MÁTHÉ Gábor: *A kihágás intézménye.* In: *Állam és igazgatás*, 1980/8.
- MUNKÁCSY András - JÁSZBERÉNYI Melinda: *Fenntarthatóság és reziliencia a mobilitásban.* (Digitális Kiadás) Budapest, Akadémiai Kiadó, 2022.
- MUZSNAI Lajos - NYITRAI Péter - SZARKA Sándor: *Szabálysértési jog.* Miskolc, Miskolci Egyetemi Kiadó, 1995.
- NAGY Gábor: *A szabálysértések szabályozásának története Magyarországon.* In: Fenyvesi Csaba - Herke Csongor (szerk.): *Minúciák - Tanulmányok Tremmel Flórián professzor 60. születésnapjának tiszteletére.* Pécs, Pécsi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kara, 2001.
- PALLO József: *Új szabálysértési törvény - változó szemlélet.* Börtönügyi Szemle, 2012/4.
- PAPP László: *A dekriminalizáció és a magyar szabálysértési jog.* In: *Állam és igazgatás*, 1983/10.
- SZALAI Éva - NAGY Marianna: *Az államigazgatási eljárás és a szabálysértési jogalapjai.* Budapest, Rejtjel kiadó, 1998.
- TORMA András: *A szabálysértési jog történeti vázlata.* In: *Szabálysértési jog a gyakorlatban.* Miskolc, Bíbor Kiadó, 2002.