

Az ittas állapotban elkövetett járművezetés és annak aktuális kérdései

dr. Szabó Flóra

Budapest, 2024.

1. Bevezetés

A kerék feltalálása, a gőz által hajtott mozdony, majd a robbanómotor megjelenése mind egy-egy fontos állomás a közlekedés fejlődésének történelmében. A közlekedés mára társadalmunk alapját képezi, abban részt vesz mindenki, aki autót, motorkerékpárt, buszt, vonatot vagy állatot vezet, biciklit hajt, esetleg rollerrel közlekedik, vagy éppen gyalogosként sétál az utcán. Erről a sokszínű képről könnyen egy sokszereplős társasjáték juthat az ember eszébe, ahol a játékos okkal várhatja el a többi játékosársától a játékszabályok maradéktalan betartását, azok megszegésétől való tartózkodást, hiszen végső soron ez szükséges a játék zavartalan lefolytatásához és annak élvezhetőségéhez.

Egy átlagos ember könnyen lehet, hogy azt sem tudja pontosan, hogy mit takar a KRESZ mozaikszó, mégis az élete során nagy valószínűséggel ebben a rendeletben szabályozott közlekedési szabályokkal találkozik a legsűrűbben, hiszen a közlekedés a mindennapi életünk szerves része, a közlekedésben résztvevők száma folyamatosan nő, a járművek technikai fejlődésével pedig a közúti járművek minőségi és mennyiségi növekedése is tetten érhető.

Aki a közlekedésben részt vesz – akár vezetőként, akár utasként – szükségszerűen kockázatot vállal, kockáztatja a saját, a mások, a közlekedésben részt vevők és akár a közlekedésben részt nem vevők testi épségét, életét, és anyagi javait is. Sok esetben ez a veszély kilép a veszély keretei közül és sértő, akár súlyos eredménnyel is járhat. Az autóvezetést, mint fokozott veszéllyel járó tevékenységet a polgári jog is megkülönbözteti az általános felelősségi szabályoktól, onnan kiemeli és a veszélyes üzemi felelősség körében szabályozza, jelezve ezzel, hogy a tevékenység kiemelt kockázattal jár.

A közlekedés és a vezetés kockázatos volta tehát minden jogágban egyértelmű, és ez nem kizárólag a közúti, hanem a vízi, a légi, és a vasúti közlekedésre is fokozottan igaz. A közlekedés, a járművezetés ugyanakkor szükséges és hasznos tevékenység, nem vitás, hogy a mindennapokat nagyban megkönnyíti. A mai felgyorsult világunkban, a technika rohamos és végeláthatatlan fejlődésével a biztonságos közlekedés megvalósulását célul tűző számos innováció került már bevezetésre, ez azonban amekkora könnyebbséget, legalább annyi megoldásra váró problémát is eredményezett. Emellett nem szabad elmenni a legfontosabb tényező, az emberi tényező mellett,

ugyanis a technikai fejlettség kiugró növekedése ellenére, hazánkban továbbra is a legtöbb járművet ember vezeti, így az emberi tényezőből adódó veszély-faktor továbbra is megkerülhetetlen.

A járművezetéssel járó veszélyt tovább növelve sokan alkohol fogyasztását követően is volán mögé ülnek.

Tanulmányom témájaként az ittas állapotban elkövetett járművezetést választottam. A Pesti Központi Kerületi Bíróságon bírósági titkárként töltött időszakom alatt a feladataim közé tartozott a Be. C. Fejezete szerinti büntetővégzések meghozatala, és megdöbbenve tapasztaltam, hogy a büntetővégzéses ügyek kiemelkedően nagy része ittas járművezetés miatt indult. Sokszor meghökkenem azon, hogy a fővárosban, ahol számos alternatív közlekedési mód rendelkezésre áll, sokan választják mégis azt, hogy ittas állapotban ülnek a volán mögé, fokozott veszélynek kitéve ezzel másokat, és természetesen magukat is.

A tanulmányomban elsőként bemutatom a bűncselekmény felépülését és jellemzőit, kitértek az ittas járművezetés szabályozási, szabálysértési rendszerére, a büntetőeljárás során felmerült kérdésekre, valamint áttekintem a téma aktuális problémáit, azokra megoldási javaslatokat is feltárok. Az írásom célja a közlekedési bűncselekmények körébe tartozó ittas járművezetés anyagi jogi szempontú bemutatása, a szabályozás specialitásának feltárása, valamint a jogalkalmazói szempontból releváns bírói gyakorlat ismertetése.

A munkám során elsősorban a témával kapcsolatban született szakirodalomra támaszkodtam, felhasználtam szakmai lapokat, folyóiratokat, jogi szakkönyveket és tankönyveket, továbbá a témával kapcsolatos internetes forrásokat is felkutattam, ezen túlmenően a hatályos jogszabályok és a releváns bírósági határozatok is segítségemre voltak.

Célul tűztem ki, hogy a jogi szakma által elvárt magas színvonalon, ugyanakkor mégis közérthető módon tudjam átadni a témát azért, hogy annak akár szakmabeli olvasója, akár a téma iránt érdeklődő laikus olvasója számára is érthető és informatív legyen. Szerettem volna egy olyan tanulmányt készíteni, amely nem kizárólag a jogszabályok elemzéséből és a szakirodalom tanulmányozásából áll, ellenben gondolatokat ébreszt, kérdéseket vet fel, valamint személyes véleményyt is tükröz, ugyanis így az olvasó maga is könnyen kialakíthatja a saját álláspontját az egyes felvetett kérdések vonatkozásában.

2. A hazai közlekedési büntetőjog alakulása

Mára társadalmunk szükségképpen alapjává vált a közlekedés. A közlekedés működőképességének és biztonságának védelme érdekében viszonylag korán szükségessé vált egy olyan szabályrendszer bevezetése, amely mindenki által kötelezően elviselendő és betartandó, amelynek célja a közlekedésből adódó veszély alacsony szinten tartása.¹

Az 1878. évi V. törvénycikk, ismertebb nevén a Csemegi-kódex a XXXIX. fejezetben, a társadalom elleni bűncselekmények között szabályozta a közforgalom elleni bűncselekményeket. Büntetni rendelte a vaspálya, a gőz- vagy más hajók, vagy az ezekhez tartozó tárgyak szándékos megrongálását, ha ezáltal az elkövető a vasúton vagy a hajón lévő személyeket vagy árukat veszélynek tette ki.² Ez a tényállás leginkább a mai büntető törvényünk (a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény) 232. §-ában rögzített közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény törvényi tényállásához hasonlít. A Csemegi-kódex a 437. §-ában a közveszélyű megrongálás gondatlan alakzatát is büntetni rendelte.³ A közlekedés – azon belül is a légi és a közúti közlekedés – fejlődése csak évekkel később ért el arra pontra, hogy önálló tényállás keretében kerüljenek szabályozásra a veszélyt előidéző magatartások.⁴

A technikai fejlődéssel járó fokozott veszélyeztetettség felismerése hívta életre a büntetőjogi védelem kiterjesztését célzó rendelkezéseket az 1948. évi XLVIII. törvényben (a továbbiakban: harmadik büntető novella, III. Bn.). Ennek körében új bűncselekményként került bevezetésre a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés, amelynek elkövetési magatartása a foglalkozási szabályok megszegése, a bírói gyakorlat azonban a foglalkozási szabályok körébe sorolta, annak hatálya alá vonta a járművek vezetésére vonatkozó szabályokat is. További újítása, hogy a légi és a közúti közlekedésre is kiterjesztette a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény alkalmazási körét, ekként a közlekedés veszélyeztetés tényállása ezt követően már az összes közlekedési ágazat biztonságos működéséhez fűződő érdeket védelemben részesítette.⁵

A közlekedés rendjének fokozottabb védelméről szóló 55/1953 (XII. 4.) MT rendelet legnagyobb újítása az volt, hogy az ittas járművezetést büntetendővé nyilvánította. Az 1. § azt rendelte büntetni,

¹ FÜLÖP Ágnes, FÜLÖP Natasa, MAJOR Róbert: *A KRESZ értelmezése a joggyakorlatban*, Budapest, HVG-ORAC Lap-és Könyvkiadó Kft., 2021. 17.

² A magyar büntetőtörvénykönyv a büntettekről és a vétségekről szóló 1878. évi V. törvénycikk 434. §.

³ U.o. 437. §

⁴ BELOVICS Ervin, MOLNÁR Gábor Miklós, SINKU Pál: *Büntetőjog II. Különös rész*, Budapest, Orac Kiadó Kft., 2023. 323.

⁵ U.o. 323–324.

aki szeszes ital hatása alatt lévő állapotban gépjárművet vezet, vagy vezetés közben szeszes italt fogyaszt, továbbá aki a gépjármű vezetését olyan személynek engedi át, aki szeszes italt fogyasztott.⁶

A Magyar Népköztársaság Büntető Törvénykönyvéről szóló 1961. évi V. törvény a fent részletezett jogfejlődési eredményeket összegezte, ugyanis a 258. §-ban rögzített foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés (4) bekezdése akként rendelkezett, hogy a járművek vezetésére vonatkozó közlekedési szabályok foglalkozási szabályoknak tekintendők ezen § alkalmazásában. A kvázi közlekedési bűncselekményeknek tekinthető deliktumok továbbra is a közbiztonság elleni bűncselekmények között kerültek elhelyezésre a jogszabályban. Külön tényállásban került rögzítésre a közúti, valamint a vasúti, légi, vagy vízi közlekedés veszélyeztetése. A jogszabály az ittas járművezetés tényállását változatlanul a közbiztonság elleni bűncselekmények körébe emelte, ott került szabályozásra. Ezt a bűncselekményt az követte el a tényállás szerint, aki szeszes ital hatása alatt levő állapotban vasúti, légi vagy vízi járművet, avagy közúton gépjárművet vezet, vagy a jármű, illetőleg a gépjármű vezetését olyan személynek engedi át, aki szeszes ital hatása alatt áll.⁷ Ebből látható, hogy az ittas járművezetés tényállásán belül került szabályozásra egyrészt a „hagyományos” értelemben vett ittas járművezetés, valamint ez a törvényi tényállás szabályozta azt az esetkört is, amit a mai büntető törvénykönyvünk már járművezetés tiltott átengedése elnevezéssel önálló törvényi tényállásként szabályoz.

Ezt követően a Büntető Törvénykönyv módosításáról és kiegészítéséről szóló 1971. évi 28. számú törvényerejű rendelet (1. Novella) eredményezett számottevő változást azzal, hogy a közlekedési bűncselekményeket a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés bűncselekményének törvényi tényállásából kiemelte, valamint önálló bűncselekményként rendelte szankcionálni a közlekedési szabályok megszegésével előidézett veszélyeztetést és közúti veszélyeztetést, ezzel kvázi megteremtve a közlekedési bűncselekmények önálló rendszerét.⁸ Megszüntette bűncselekményként való szankcionálását a közúti közlekedés szabályainak megszegésével gondatlanságból előidézett veszélyeztetés bűncselekmény vonatkozásában, azt a továbbiakban szabálysértésként szabályozta.⁹ Továbbá közös cím alá volta az összes közlekedési bűncselekményt a közbiztonság elleni bűncselekmények kapcsán.¹⁰

⁶ A közlekedés rendjének fokozottabb védelméről szóló 55/1953 (XII. 4.) MT rendelet 1. §.

⁷ BELOVICS i.m. 324–325.

⁸ U.o. 324–325.

⁹ U.o. 324–325.

¹⁰ U.o. 324–325.

A Büntető Törvénykönyvről szóló 1978. évi IV. törvény, vagyis a korábban hatályban volt Btk. önálló, külön fejezetben szabályozta a közlekedési bűncselekményeket a személy elleni bűncselekmények után elhelyezve, kiemelve ezzel a közbiztonság elleni bűncselekmények köréből és szemléltetve ezzel azt, hogy a közlekedési bűncselekmények az élet és testi épség – mint jogi tárgy – védelme vonatkozásában kiegészítő védelmet biztosítanak. A kiemelést főként a közlekedési bűncselekmények komplex jogi tárgyának fokozottabb védelme tette szükségessé, ugyanis a közlekedési bűncselekmények – főként azok szándékosan elkövetett alakzata – az élet és a testi épség veszélyeztetésén túlmenően a közlekedés biztonságát is veszélyeztették vagy sértették és ezen bűncselekmények száma különösképpen megszorodott a közlekedés fejlődésének eredményeként.¹¹

A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény (a továbbiakban: Btk.) több újítása közül az egyik, hogy önálló, külön törvényi tényállásban, a Btk. a 237. §-ában rendelte büntetni a bódult állapotban elkövetett járművezetést. Ezen bűncselekmény törvényi tényállásának elemei nagyrészt azonosak az ittas járművezetés bűncselekményének tényállási elemeivel, még az alap és a minősített esetek büntetési tételei is azonosan kerültek meghatározásra. Lényegi eltérés azonban, hogy a Btk. 237. § szerinti bűncselekmény a vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatt követhető el, a törvényi tényállás tehát kiemeli e körből a szeszes ital fogyasztásából származó alkoholt.¹²

3. Európai szabályozási minták

Mielőtt az ittas járművezetés hazai szabályozásának részletes bemutatására rátérnék, szükségesnek tartom áttekinteni, hogy ezt a bűncselekményt más európai uniós országok miként szabályozzák, ugyanis az ittas járművezetés nem kizárólag hazánkban, hanem az Európai Unió több tagállamában is előforduló jogsértés és bár a bűncselekmény tartalma minden országban hasonló alapelvekre épül, annak jogi szabályozása, valamint a szankciók alkalmazása tagállamonként jelentős eltéréseket mutat.

Nem csak Magyarországon, hanem az Európai Unió területén található közutakon is gyakoriak a közlekedési balesetek, amelyek nem egyszer halálos eredménnyel járnak. Ennek csökkentése érdekében az egyes tagállamok önállóan, valamint közösségi szinten az Európai Bizottság is

¹¹ BELOVICS i.m. 324–325.

¹² A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. év C. törvény 237. §.

igyekszik fellépni. A fellépés jogalapját az Európai Unió Működéséről szóló Szerződés 90. és 91. cikke teremtette meg, amely értelmében a Szerződések célkitűzéseit egy közös közlekedéspolitika keretében kell végrehajtani, a végrehajtás céljából szükséges többek között a közlekedés biztonságát javító intézkedések meghatározása is.¹³

Az Európai Unió átfogó közlekedési programjának megvalósítása érdekében született meg 2011. március 28-án az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” elnevezésű Fehér Könyv, amelynek egyik fő közlekedésbiztonsági célja az volt, hogy a közúti baleseti halálozást 2050-re szinte nullára csökkentse.¹⁴ A fenti a céllal összhangban az Európai Unió arra is törekedett, hogy 2020 évre a felére csökkenjen a közúti sérülések száma, a Fehér Könyvben továbbá rögzítésre került az is, hogy gondoskodni kell arról is, hogy az Európai Unió a közlekedésbiztonságban és a közlekedésvédelemben világelső legyen az összes közlekedési mód tekintetében.¹⁵ Ennek alapján tehát egyértelműen megállapítható, hogy az ittas járművezetés pönalizálása és ennek nyomán a generális prevenció elősegítése közösségi érdek is.¹⁶

Az Európai Bizottság a 2001/115/EC számú ajánlásában leszögezte, hogy az ittas járművezetések számát a gépjármű vezetésnél megengedett véralkohol szint csökkentésével – az ahhoz kapcsolódó megfelelő végrehajtási rendszerrel és nyilvánossággal együtt – megfelelően csökkenteni lehet.¹⁷ A legtöbb tagállam a jogszabályaiban már elfogadta, hogy a járművezetés kapcsán a megengedett legnagyobb véralkohol-szint 0,5 mg/ml, amely felett viszont a balesetek bekövetkezésének esélye már jelentősen megnő, így előlött a véralkohol-szint fölött a járművezetést tiltani kell.¹⁸ Ennél alacsonyabb – nevezetesen 0,2 mg/ml – megengedett véralkohol szint bevezetését tartotta indokoltnak a teherautó, a személyszállító, valamint a veszélyes árut fuvarozó gépjárművezetők esetében, továbbá a kevés vezetési tapasztalattal rendelkező sofőrök vonatkozásában, figyelemmel arra, hogy esetükben még magasabb a kockázati tényező.¹⁹ Az Európai Bizottság ajánlásától eltérően hazánkban, és egyes külföldi országokban is különböző jogi szabályozás figyelhető meg.

¹³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=celex%3A12016ME%2FTXT> (Megtekintés ideje: 2024. március 10.)

¹⁴ <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:HU:HTML> (Megtekintés ideje: 2024. március 10.)

¹⁵ <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:HU:HTML> (Megtekintés ideje: 2024. március 10.)

¹⁶ MÉSZÁROS Ádám: Az ittas járművezetés egyes kérdéseiről. *Miskolci Jogi szemle*, 9. évfolyam, 2014., 1. szám. 161.

¹⁷ <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2001:043:0031:0036:EN:PDF> (Megtekintés ideje: 2024. március 10.)

¹⁸ Uo.

¹⁹ Uo.

A Román Btk.-ban az ittas járművezetés és a bódult állapotban elkövetett járművezetés egy törvényi tényálláson belül, de külön bekezdésben került szabályozásra. A magyar jogszabályhoz hasonlóan a törvényi tényállás szituációs eleme az elkövetés helyszíne (közút), továbbá a bűncselekmény megvalósulásának feltétele az is, hogy engedélyhez kötött járművel történjen az ittas járművezetés. A véralkohol szintet 0,80 g/l-ben határozta meg a jogalkotó. Minősített esetként került szabályozásra az az eset, ha az elkövető személyszállítás, vagy veszélyes anyag szállítása során valósítja meg a bűncselekményt, valamint rendhagyó módon minősített eset az is, ha az ittas járművezetés a járművezetői engedély megszerzésére irányuló gyakorlati képzés vagy vizsga folyamata alatt történik, ezekben a minősített esetekben a büntetési tétel 2 évtől 7 évig terjedő szabadságvesztés.²⁰

Az Egyesült Királyságban külön törvény, a Road Traffic Act rendelkezik az ittas járművezetésről, a büntetési tétel nemét és mértékét azonban nem szabályozza. Az ittasság mértékét – hasonlóan a román Btk.-hoz – 0,80 g/l véralkohol szintben határozza meg, és külön nevesítve rendeli büntetni a bűncselekmény kísérletét is.²¹

A spanyol büntető jogszabályban a közlekedés biztonsága elleni fejezetben, egy tényállási pontban került szabályozásra az ittas járművezetés és a nagy sebességű gyorshajtás. A bódult állapotban elkövetett járművezetés nem képez önálló, külön törvényi tényállást, az az ittas járművezetéssel egy pontban került szabályozásra. Az ittasság meghatározásának foka eltér az eddig ismertetett országok gyakorlatától, Spanyolország esetében ugyanis 0,60 mg/l levegőalkohol, vagy 1,2 g/l véralkohol feletti érték esetén válik büntetendővé az ittas járművezetés.²²

A Finn Btk. az ittas járművezetést külön szakaszokban szabályozza, annak megfelelően, hogy az vízi, légi, vasúti, vagy közúti ágazatban, avagy nem gépi meghajtású járművel történik. A nem gépi meghajtású járművel történő ittas vagy bódult járművezetést kizárólag abban az esetben rendeli büntetni a törvény, amennyiben ezzel a magatartással az elkövető másokat veszélyeztet, tehát a mások veszélyeztetése – mint eredmény – a törvényi tényállás szükségképpeni eleme. A gépi meghajtású járművel és villamossal elkövetett ittas járművezetés alapesetében a törvény az ittasságot 0,5 g/l véralkohol, vagy 0,22 mg/l levegőalkohol szinthez köti. Ennek a

²⁰ https://legislationline.org/sites/default/files/documents/e5/Romania_Penal%20Code_am2017_en.pdf (Megtekintés ideje: 2024. március 10.)

²¹ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/52/contents> (Megtekintés ideje: 2024. március 10.)

²² https://legislationline.org/sites/default/files/documents/32/Spain_CC_am2013_en.pdf (Megtekintés ideje: 2024. március 10.)

bűncselekménynek a külön szakaszban szabályozott minősített esete valósul meg abban az esetben, amennyiben az ittasság foka az alapeseti szintet meghaladja (1,2 g/l véralkohol vagy 0,53 mg/l levegőalkohol). Minősített eset az is, ha az elkövető valamilyen alkoholtól eltérő bódító szert és alkoholt együtt fogyasztva vezetett akként, hogy a vezetéshez szükséges képessége jelentősen romlott és egyébként a cselekmény alkalmas mások veszélyeztetésére.²³

A német büntető törvény annyiban speciális, hogy a törvényi tényállás nem tartalmaz véralkohol, vagy levegőalkohol koncentrációra történő utalást, vagyis nem az objektíve mérhető számokhoz köti a kódex az ittasság fogalmát, hanem a jármű biztonságos vezetésére képes állapothoz, vagyis annak hiányához.²⁴

Litvániában – hasonlóan a román és a spanyol büntetőjogi szabályokhoz – egy törvényi tényálláson belül kerül szabályozásra az ittas és a bódult állapotban elkövetett járművezetés, így ugyanazon törvényhely szerint büntetendő az, aki alkohol, kábítószer, pszichotróp anyag vagy pszichoaktív szer hatása alatt vezet közúti járművet. A büntető törvény 218. cikkének 8. pontja deklarálja, hogy alkoholos befolyásoltság alatt álló személynek az minősül, akinek a vére 0,4 g/l vagy annál nagyobb mértékű alkoholt tartalmaz. A litván szabályok szerint azonban a bűncselekmény megvalósulásához nem elegendő az, hogy az elkövető ittas vagy bódult állapotban gépjárművet vezessen, a deliktum megvalósulásához szükséges ezen túlmenően még az is, hogy a járművezetés kapcsán az elkövető megszegje a közúti közlekedés biztonságára, illetve a gépjárművek üzemeltetésére vonatkozó szabályokat, vagy kisebb sérüléssel járó balesetet, esetleg jelentős vagyoni kárt okozzon.²⁵

Összességében tehát elmondható, hogy a fejlettnak tekinthető európai országok már rendre felismerték, hogy az ittas állapotban elkövetett járművezetés veszélyes a társadalomra, ezért azt valamilyen formában szankcionálni szükséges, az ittasság fogalma, annak mértéke, valamint a szankciók viszont tagállamonként eltérőek lehetnek. A tagállamok büntető törvénykönyveit, szabályozásait összevetve megállapítható, hogy az Európai Unió 27 tagállamából 17 országban szigorúbb véralkohol, illetve levegőalkohol értékek vonatkoznak a hivatásos és a kezdő

²³ https://legislationline.org/sites/default/files/documents/a4/Finland_CC_1889_am2015_en.pdf (Megtekintés ideje: 2024. március 10.)

²⁴ https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_stgb/englisch_stgb.html#p3047 (Megtekintés ideje: 2024. november 10.)

²⁵ <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalActPrint/lt?jfwid=rivwzvpg&documentId=a84fa232877611e5bca4ce385a9b7048&category=TAD> (Megtekintés ideje: 2024. november 10.)

autóvezetőkre. A kezdő sofőrök esetében 23 tagállamban a véralkohol-érték nem haladhatja meg a 0,2 g/l-t, ami gyakorlatilag – a bizonyíthatóság tekintetében – a zéró toleranciával egyenlő.²⁶

4. A hatályos közlekedési jogszabályok

Az egyes közlekedési szabályokat az ágazati igazgatási szabályok rögzítik. A tanulmányomban eltekintek a különböző ágazati szabályok részletes ismertetésétől és e helyen csak utalni kívánok arra, hogy a különböző közlekedési ágazatokra eltérő ágazati jogszabályok vonatkoznak, amelyek közül a legismertebb talán a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet (a továbbiakban: KRESZ).²⁷ Az ágazati közlekedési szabályok szándékos megsértését a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény szabálysértésként rendeli szankcionálni, míg abban az esetben, ha az elkövetési magatartás a közlekedés biztonságát közelebbről és többféle módon is veszélyezteti, akkor azt bűncselekményként a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény rendeli büntetni.²⁸

5. Regisztrált bűncselekmények száma az ittas és a bódult állapotban elkövetett járművezetés esetén

Az ittas állapotban történő járművezetés ismertetése előtt bevezetésként szükségesnek tartom felvázolni a bűncselekmény statisztikai alakulását, amelyet a könnyebb átláthatóság érdekében táblázatba rendezve mutatok be.

Év	Összes regisztrált bűncselekmény	Összes regisztrált közlekedési bűncselekmény	Összes regisztrált ittas vagy bódult állapotban elkövetett járművezetés
2009.	394 034	nincs adat	11 113
2010.	447 186	nincs adat	9 916

²⁶ <https://kozlekedesbiztonsag.kti.hu/hatalyos-veralkohol-ertekek-europaban/> (Megtekintés ideje: 2024. március 14.)

²⁷ A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet.

²⁸ VÖLGYESI Miklós: Előszó. In: SZENTPÉTERY Petronella: *Közlekedési büntetőjog*. Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., 2001. 15.

2011.	451 371	nincs adat	7 783
2012.	472 225	nincs adat	7 090
2013.	377 829	14 804	9 030
2014.	329 575	17 637	12 728
2015.	280 113	17 695	12 998
2016.	290 779	19 830	14 981
2017.	226 452	20 651	16 155
2018.	199 830	20 922	16 673
2019.	165 648	18 458	14 564
2020	162 416	18 975	14 556
2021.	154 012	17 663	12 429
2022.	167 774	20 570	12 407

Magyarországon a vagyon elleni és az egyéb bűncselekményeket követően a leggyakrabban előforduló bűncselekmények a közlekedési bűncselekmények. A statisztika²⁹ alapján egyértelműen megállapítható az is, hogy a közlekedési bűncselekmények közül az ittas járművezetés kiemelkedik, az tekinthető a legelterjedtebbnek.³⁰ A táblázatban rögzített statisztikai adatokból jól kivehető az is, hogy az összes regisztrált közlekedési bűncselekmények kiemelkedően nagy részét, sok esetben több, mint kétharmadát az ittas, illetve bódult állapotban elkövetett járművezetés teszi ki.

Leolvasható az is, hogy amíg 2016 és 2021 között az összes regisztrált bűncselekmény száma csökkenő tendenciát mutatott, addig a közlekedési bűncselekmények száma nőtt, csak két év volt, (2019 és 2021 évben) amikor csökkent a közlekedési bűncselekmények száma az azt megelőző év adataihoz képest, míg az összes regisztrált ittas, illetve bódult állapotban elkövetett járművezetés száma 2019-től kezdve folyamatosan csökkent. Az ittas és a bódult járművezetés kapcsán azonban a statisztikai adatokat némi fenntartással kell kezelni, az félrevezető lehet, hiszen ezen bűncselekmények kapcsán kiemelkedően magas a látencia. Sok esetben a bűncselekmény megvalósulására nem derül fény, hiszen könnyen előfordulhat olyan eset, hogy az elkövető balesetmentesen, közúti ellenőrzés nélkül hazajut, míg egy-egy összehangolt rendőrségi igazoltatási akció kapcsán pedig kiemelkedően sok ittas járművezető akadhat fenn a rendőrség ellenőrző hálóján. Az azonban mindenképp pozitívumnak tekinthető, hogy a statisztikai adatok alapján 2018

²⁹ https://www.ksh.hu/stadat_files/iga/hu/iga0003.html és <https://ugyeszseg.hu/wp-content/uploads/2023/10/bunozes-es-igazsagszolgalatas-2013-2022.pdf> (Megtekintés ideje: 2024. március 14.)

³⁰ <https://ugyeszseg.hu/wp-content/uploads/2023/10/bunozes-es-igazsagszolgalatas-2013-2022.pdf> (Megtekintés ideje: 2024. március 14.)

óta – a regisztrált – ittas és bódult állapotban elkövetett járművezetés száma évről-évre csökkenést mutat. Ezt a csökkenő tendenciát mindenképpen indokolt és szükséges lenne fenntartani, vagy még tovább csökkenteni, hiszen az egész társadalmunk közös érdeke, hogy csak azok vegyenek részt – a gépjármű vezetőjeként – a közlekedésben, akik alkalmasak a jármű biztonságos vezetésére, különös tekintettel arra, hogy semmilyen tudatmódosító szer hatása alatt nem állnak, és képesek felelősségteljes döntéseket hozni az utakon, mindezt úgy, hogy másokat eközben nem veszélyeztetnek.

6. Az alkoholról

Az alkohol, más néven etil-alkohol, vagy ethanol ma Magyarországon talán a legnagyobb népszerűségnek örvendő tudatmódosító szer. Az alkohol legálisan hozzáférhető pszichoaktív szer, kábító és tudatmódosító hatású, általános sejtmérge, amelynek a fogyasztása kihatással van a központi idegrendszerre és a keringésre is, de önmagában a szervezet egészére nézve is mérgező hatású vegyület.³¹ Az alkohol fogyasztásának hatásai rendkívül összetettek és változatosak, mivel az alkohol más-más koncentrációban eltérő fiziológiai és pszichológiai reakciókat válthat ki a szervezetben. Az alkoholfogyasztást követően a májban jelenlévő alkohol-dehidrogenáz (vagyis ADH) nevű enzim lebontja az alkoholt és azt acetaldehiddé alakítja, amely egy erősen mérgező vegyület.³² A lebontási kapacitás segít meghatározni azt, hogy egy személy mája mennyi idő alatt képes a szervezetből lebontani, eltávolítani az elfogyasztott alkoholt. Az alkohol lebontási kapacitása egyénenként eltérő, de az átlagos emberi máj általában körülbelül 8-10 gramm alkoholt képes lebontani óránként, ami nagyjából egy pohár sörnek vagy egy deciliter bornak felel meg.³³ Az alkohol lebontási sebességét több tényező is befolyásolja, például a genetikai háttér, az életkor, a nem, a testsúly és a rendszeres alkoholfogyasztás is. Amit viszont a máj nem képes lebontani, az felhalmozódik a szervezetben, és különböző élettani hatásokat vált ki, például mérgezést.³⁴

A máj tehát képes egy bizonyos mennyiségű alkoholt lebontani, így a lebontás folyamata során a vérben lévő alkoholtartalom folyamatosan csökken. Ezt a lebontási kapacitást figyelembe véve néhány ország nem követeli meg a zéró tolerancia alkalmazását, inkább az egyén személyes felelősségvállalását előtérbe helyezve engedélyezi a mérsékelt alkoholfogyasztást. Azok az országok, amelyek nem alkalmaznak zéró toleranciát, igyekeznek megtalálni az egyensúlyt a

³¹ MATYÁS Imre: Az ittas járművezetés története, szabályozásnak alakulása és aktuális kérdései. *Jogelméleti Szemle*, 2023., 4. lapszám. 150.

³² <https://www.niaaa.nih.gov/publications/alcohol-metabolism> (Megtekintés ideje: 2024. november 10.)

³³ Uo.

³⁴ Uo.

közlekedés biztonsága és az egyén személyes szabadsága között. Ez különösen azokban az országokban jellemző, ahol a kulturális hagyományok is befolyásolják az alkoholfogyasztás társadalmi elfogadottságát.³⁵

A BH2018. 105. I. határozat is kiemelte, hogy köztudomásúnak tekinthető, hogy az ittasság indokolatlanul megnöveli a járművezető merészségét, az érzékelési képességét pedig korlátozza, veszélyérzetét csökkenti. Alkoholfogyasztását követően a vérben a véralkohol koncentráció megemelkedik, amely növekedés során az alkohol élénkítő hatása érvényesül jobban, majd ezt követően, amikor a véralkohol-szint csökkenni kezd, akkor az alkohol nyugtató hatása jut inkább szerephez.³⁶ Számos kutatás középpontjában állt már az alkoholfogyasztás és a bűnözés kapcsolata, egyértelművé vált ugyanis, hogy az alkohol okozta mámoros állapot a társadalmi normák ignorálását felerősíti, mivel az alkohol kikapcsolja az agy prefrontális kérgének működését, amely a döntéshozatalért, a törvények és a társadalmi normák betartásáért felel.³⁷ A bűncselekmények elkövetése jellemzően az alkoholfogyasztást követő első, élénk fázisban történik.³⁸

Ma Magyarországon az alkoholfogyasztás komoly problémát jelent. Az Egészségügyi Világszervezet (WHO) adatai alapján a World Population Review által készített lista szerint a világon Magyarországon a legmagasabb (21,2 százalék) az alkoholfogyasztási zavar, illetve az alkoholizmus aránya, vagyis a teljes népesség 21,2 százalékát érinti ez a probléma. Az eredmények alapján hazánkban a férfiak 36,9 százaléka alkoholfüggő, amely a világon a második legmagasabb arányt jelenti (hazánkat csak Oroszország előzi meg), míg a nők 7,2 százaléka tekinthető alkoholfüggőnek, ami így a világon a negyedik legmagasabb érték.³⁹

Ebből kifolyólag az ittas állapotban elkövetett bűncselekmények kockázata is magas, ami pedig további társadalmi problémákat gerjeszthet. Az alkoholfogyasztást követően, alkohol által befolyásolt állapotban elkövetett bűncselekmények jellemzően két területen jelentkeznek: egyrészt

³⁵ <https://jech.bmj.com/content/72/1/54#block-system-main> (Megtekintés ideje: 2024. november 13.)

³⁶ MÁTYÁS i.m. 150.

³⁷ Edward SINGERLAND: *Drunk How We Sipped, Danced, and Stumbled Our Way to Civilization*. Little, Brown Spark, First Edition, 2021. 22.

³⁸ DERES Petronella: *Erőszakos bűnözés, különös tekintettel az alkohol hatása alatt elkövetett erőszakos bűncselekményekre*. PhD. értekezés, Miskolc, 2007, 123.

³⁹ bit.ly/3JO6HBO (Megtekintés ideje: 2024. március 16.)

az erőszakos cselekmények terén, másrészt pedig az alkohol hatása alatt elkövetett közlekedési balesetek vonatkozásában.⁴⁰

7. Az ittas járművezetés

A Büntető Törvénykönyv a közlekedési bűncselekményeket külön fejezetben, a XXII. fejezetben szabályozza, amely fejezet tíz közlekedési bűncselekményt ölel fel, a 240. §-ban pedig a fejezetre vonatkozó értelmező rendelkezések találhatók. A Btk. a 236. §-ban szabályozza a járművezetés ittas állapotban bűncselekményt.

7.1. A bűncselekmény védett jogi tárgya

Minden bűncselekménynek van jogi tárgya, ugyanis a jogalkotó által meghatározott védendő értéket vagy érdeket államhatalmi eszközökkel oly módon lehet ténylegesen védelemben részesíteni, hogy az azt támadó, illetve sértő magatartást a törvény bűncselekményként büntetni rendeli. Tehát a választott és védendő érdek vagy érték a bűncselekmény jogi tárgya, ez az, amit az adott bűncselekmény támad.⁴¹ A jogi tárgy elleni támadás a bűncselekmény megvalósulásának alapfeltétele, ugyanis, ha az elkövetési magatartás a védendő jogi tárgyat nem támadja, akkor bűncselekményről nem beszélhetünk, míg a jogi tárgy csekély mértékű sérelme, vagy a veszélyeztetés távoli volta a cselekmény társadalomra veszélyességének hiányát eredményezheti, amely – lévén hogy a társadalomra veszélyesség a bűncselekmény definíciójának része – büntethetőséget kizáró ok megállapításához vezethet.⁴²

A közlekedési bűncselekményekről – ekként az ittas állapotban elkövetett járművezetésről is – elmondható, hogy jogi tárgyuk kettős, egyrészt a közlekedés rendjének és biztonságának védelme, közvetlenül pedig az élet, a testi épség és az egészség védelme. A jogi tárgy, ekként a védett érték kettősségével, komplexitásával magyarázható az, hogy a jogalkotó a közlekedési bűncselekményeket szigorúbb büntetési tétellel rendelte büntetni, mint a foglalkozás körében elkövetett szándékos veszélyeztetés bűncselekményének alap- és minősített esetét.⁴³

⁴⁰ MÁTYÁS i.m. 151.

⁴¹ Völgyesi Miklós: Előszó. In: Szentpétery Petronella: *Közlekedési büntetőjog*. Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., 2001.

⁴² Uo. 19.

⁴³ BELOVICS i.m. 325.

Az talán köztudomású ténynek tekinthető, hogy az alkoholfogyasztás, illetve a kábítószer vagy más bódító hatású szer fogyasztása a tudat beszűkülésével, elhomályosulásával járó tudatzavart állapotot idézhet elő. Ezzel kapcsolatban azonban szükséges megjegyezni, hogy a Btk. 18. §-a deklarálja, hogy a kóros elmeállapot miatti büntethetőséget kizáró okra vonatkozó rendelkezés nem alkalmazható arra, aki a bűncselekményt önhibájából eredő ittas vagy bódult állapotban követi el.⁴⁴ Az elkövető tehát a saját döntése következtében fogyaszt alkoholt, illetve más kábító hatású anyagot, így a saját tudatos döntésére vezethető vissza a tudatzavart állapot, ekként a beszámítási képesség hiánya is.⁴⁵ És ugyan a beszámítási képessége – az alkohol, illetve más bódultságot előidéző szer fogyasztásának következtében – hiányozhat, azonban mivel a bűnösségen alapuló felelősség elvét áttöri az önhiba megléte, így ennek eredményeként az elkövető felelősségre vonható abban az esetben is, ha az elkövetéskor a beszámítási képessége hiányzott.⁴⁶ Természetesen más a megítélése annak, amikor az elkövető tudta nélkül kevernek valamilyen bódító hatású szert az ételébe vagy az italába, amelyet az elkövető elfogyaszt anélkül, hogy tudomása lenne róla, hogy abban mi is van. Ebben az esetben a bűnösséget kizáró ok – ekként a büntethetőséget kizáró ok – megállapítható, így a Btk. 17. § alkalmazásának nincs akadálya.⁴⁷

7.2. Az elkövetési magatartás

„Aki ittas állapotban vasúti vagy légi járművet, gépi meghajtású úszólétesítményt vagy közúton, illetve közforgalom elől el nem zárt magánúton gépi meghajtású járművet vezet, vétség miatt két évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.”⁴⁸ Így hangzik a Btk. 236. § (1) bekezdésében szabályozott járművezetés ittas állapotban vétségének törvényi tényállása, azonban ez a korábbi büntető törvénykönyvben még máshogyan volt szabályozva.

Mint ahogy a tanulmányom bevezető részében kifejtettem, a korábbi Btk. – az 1978. évi IV. törvény – szintén büntetni rendelte az ittas állapotban elkövetett járművezetés vétségét, amelyet a 188. §-ban szabályozott 'járművezetés ittas vagy bódult állapotban' néven, a bűncselekmény törvényi tényállása azonban eltérést mutat a 2012. évi C. törvény 236. §-ához képest. Az eltérés lényege abban áll, hogy a korábbi büntető törvénykönyvünk normaszövege az ittasságnál a szeszes italtól

⁴⁴ Btk. 18. §.

⁴⁵ KARSAI Krisztina: *Nagykommentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez.* 2023. (<https://uj.jogtar.hu/#doc/db/346/id/A13Y1369.KK/ts/20230901/lr/chain25721>)

⁴⁶ Uo.

⁴⁷ KARSAI Krisztina: *Nagykommentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez.* 2023. (<https://uj.jogtar.hu/#doc/db/346/id/A13Y1369.KK/ts/20230901/lr/chain25721>)

⁴⁸ Btk. 236. § (1) bekezdés.

befolyásolt állapotot követelte meg. A korábbi, 1978. évi IV. Btk.-hoz fűzött miniszteri indokolás szerint a szeszes italtól befolyásolt állapot alatt olyan állapotot kell érteni, amikor is az elkövető vérének véralkohol-koncentrációjának fokából és azokból a klinikai tünetekből, amik az ittassággal rendszerint együtt járnak, együttesen arra lehet következtetni, hogy a jármű vezetője nincs a jármű biztonságos vezetésére képes állapotban.⁴⁹

Az új Btk.-hoz kapcsolódó törvényjavaslat indokolása szerint azért vált szükségessé a tényállás normaszövegének módosítása, mivel a korábbi szövegezés szerinti szeszes italtól befolyásolt állapot megállapíthatósága a gyakorlatban bizonyítás-elméleti problémákhoz vezetett, ugyanis az elkövető bizonyos időpontban fennálló – és szeszes ital fogyasztásából származó – befolyásoltságát kellett bizonyítani a bűncselekmény megállapíthatóságához.⁵⁰

A befolyásoltság törvényi tényállásba történő beemelése sokszor értékelési bizonytalanságot eredményezett a gyakorlatban. A probléma ugyanis abban állt, hogy a befolyásoltság közvetlenül, egzakt módon nem volt mérhető, arra kizárólag a szakértői módszerekkel történt mérést követően rendelkezésre álló adatokból (amely során a szervezetből kerül kimutatásra az alkohol mennyisége bizonyos módszerek révén) lehetett következtetést levonni, ami pedig egy következtetési folyamatnak tekinthető, ezért olykor bizonytalanságot eredményezett.⁵¹ Hozzá kell tenni, hogy bár viszonylag könnyen meghatározható az alkohol szervezetre és vezetési képességre gyakorolt hatása, mechanizmusa, azonban nem zárható ki, hogy egyes elkövetők esetében ezek egyedi különbségeket, egyéni eltéréseket is mutatnak, ami azonban nincs összhangban a büntetőeljárás során megkövetelt és a bűnösség megállapításához szükséges 'minden kétséget kizáró'-sággal.⁵²

A régi Btk. hatályba lépése után a véralkohol-koncentráció és a fennálló klinikai tünetek egymáshoz való viszonya nyomán eltérő bírói gyakorlat alakult ki az ittasság megítélése kapcsán.⁵³ Előfordult, hogy annak eldöntésekor, hogy a terheltet befolyásolta-e az alkohol a jármű vezetésében, a fennálló klinikai tünetekre helyezték inkább a hangsúlyt. Erre kiváló példa a BH1984. 302. számú eseti döntés, amelyben a Legfelsőbb Bíróság kimondta, hogy születhet döntés arról, hogy az elkövető szeszes italtól befolyásolt állapotban vezette-e a járművet, pusztán a terhelt klinikai tünetei, magatartása, illetve az ittasságának külvilágban történő megnyilvánulási formája alapján úgy is,

⁴⁹ A Büntető Törvénykönyvről szóló 1978. évi IV. törvény módosításáról szóló T/5060. számú törvényjavaslat indokolása.

⁵⁰ A Büntető Törvénykönyvről szóló 1978. évi IV. törvény módosításáról szóló T/5060. számú törvényjavaslat indokolása.

⁵¹ Uo.

⁵² Uo.

⁵³ FRANCZIA Barbara: *Az ittas járművezetés jogalkalmazási dilemmái az új Btk. tükrében*. JURA, 2013/2. 51–56.

hogy esetében nem volt megfelelő véralkohol vizsgálat.⁵⁴ Ezzel szemben ebben az időszakban születtek olyan bírósági döntések is, amelyek az ittaság megítélésének alapjául az elkövető véralkohol koncentrációját vették, a klinikai tünetek csak másodlagosak voltak.⁵⁵

Egyértelművé vált, hogy kizárólag a fennálló klinikai tünetek alapján, önmagában nem lehet következtetést levonni az ittaság fennállására, mivel a klinikai tünetek megbízhatatlanságuk és egyénenként eltérő különbözőségük okán nem adnak megfelelő alapot arra, hogy dönteni lehessen abban a kérdésben, hogy az elkövetőnél fennállt-e az ittas állapot.⁵⁶

Ezért szükséges volt az új Büntető Törvénykönyv kapcsán az ittas állapot meghatározását módosítani, amely a bírói gyakorlat és az Európai Bizottság ajánlásának⁵⁷ szem előtt tartásával került kimunkálásra, méghozzá oly módon, hogy meghatározásra került egy olyan mérhető alkohol-koncentráció (véralkohol, illetve levegőalkohol-koncentráció), ami már nagyobb valószínűséggel vezet az elkövető befolyásoltságának kialakulásához, az független az egyes elkövetők egyéni adottságaitól.⁵⁸ Az új Btk. és a módosult tényállás okán a bizonyítási eljárás során már nem azt kell bizonyítani a bűnösség megállapításához, hogy a bűncselekmény megvalósulásához szükséges alkohol-koncentráció a járművezetés során fennállt-e, hanem azt kell a vizsgálat tárgyává tenni, hogy az elkövető szervezetében volt-e olyan mennyiségű alkohol, ami a törvényi tényállásban rögzített alkohol-koncentrációt elő tudta idézni.⁵⁹

Az ittas járművezetés elkövetési magatartása tehát a tényállásban szabályozott járművek ittas állapotban történő vezetése. Az elkövetési magatartás vizsgálatát megelőzően először az ittas állapot fogalmát szükséges tisztázni.

7.2.1. Az ittas állapot

A Btk. hatálybalépésekor – egészen 2013. december 31. napjáig – a törvény még akként definiálta az ittas állapot fogalmát, hogy a jelenlegi értéknél – tehát a 0,50 gramm/liter véralkohol-, illetve a 0,25 milligramm/liter levegőalkohol-koncentrációnál – nagyobb értéket eredményező szeszes ital

⁵⁴ BH1984. 302

⁵⁵ FRANCZIA i.m. 51–56.

⁵⁶ FRANCZIA i.m. 51–56.

⁵⁷ 2001/115/EK ajánlás.

⁵⁸ T/6958. számú törvényjavaslat a Büntető Törvénykönyvről.

⁵⁹ Uo.

fogyasztásából származó alkohol van az elkövető szervezetében.⁶⁰ Ez a törvényi megfogalmazás azonban jogértelmezési nehézségeket vetett fel, ugyanis nem volt egyértelmű, hogy a normaszövegben található 'eredményező' szónak pontosan mi is a tartalma, kétséges volt, hogy ezt a törvény pontosan milyen értelemben használja. Ezzel kapcsolatban kétféle értelmezés alakult ki, a kérdés lényege abban állt, hogy az 'eredményező' szó arra utal-e, hogy a szervezetben bizonyos értéket meghaladó értékű alkoholszint van, vagy pedig azt jelenti, hogy a szervezetben meghatározott mennyiségű alkohol van.

Az egyik értelmezés lényege szerint az 'eredményez' szó jelentése az, hogy a bevitt alkohol meghatározott véralkoholszintet eredményez, hoz létre. Ezen értelmezés szerint az alkohol, amelyet elfogyasztott az elkövető, a vezetés ideje alatt már a meghatározott alkoholszintet 'eredményezte', ekként az 'eredményező' szó arra enged következtetni, hogy volt egy folyamat, ami az alkohol elfogyasztásától, egy bizonyos alkoholszint eléréséig tartott.⁶¹

A másik értelmezés szerint az 'eredményezés' arra utal, hogy az eredményként elért alkoholszint 'eredményezi' az elkövető ittasságát, ekként befolyásoltságát. E szerint az értelmezés szerint a vezetéskor elég, ha az elkövető szervezetében olyan alkoholszint van, ami a meghatározott alkoholszint elérésére alkalmas. Ez az alkoholszint a vezetést követően, később is létrejöhét, jellemzően a vérvétel idején. Ebben az esetben az ittasság megállapításához elegendő az, ha a vezetéskor az elkövető szervezetében alkohol van jelen, olyan mennyiségben, ami csak később eredményezi a törvényi alkoholszintet.⁶² Ezt a törvényszöveg nyelvtani értelmezéséből fakadó vitás kérdést döntötte el a Kúria a 3/2013. (VII. 8.) BK véleményében, amikor kimondta, hogy az az értelmezés fogadható el, amely szerint a meghatározott alkoholszintnek már a vezetéskor fenn kell állnia. Ekként fogalmazott a Kúria:

„az ittas járművezetés bűncselekménye (Btk. 236. §) – az egyéb feltételek mellett – akkor állapítható meg, ha az elkövető vérében levő véralkohol-, illetve levegőalkohol-koncentráció a vezetéskor meghaladja a törvényben írt mértéket.”⁶³

Ezt követően a jogalkotó az egyes büntetőjogi tárgyú és ehhez kapcsolódó törvények módosításáról szóló 2013. évi CLXXXVI. törvény 118. § (4) bekezdésével módosította a Btk. 240. § (3)

⁶⁰ A Büntető Törvénykönyvről szóló 1978. évi IV. törvény 240. § (3) bekezdés.

⁶¹ BELOVICS i.m. 355.

⁶² Uo. 355.

⁶³ 3/2013. (VII. 8.) BK vélemény az ittas járművezetés megállapíthatóságáról.

bekezdését, a 2014. január 1. napjától hatályos szöveg szerint a Btk. 236. §-a szerinti járművezetés ittas állapotban és a Btk. 238. §-ában szabályozott járművezetés tiltott átengedése bűncselekmény vonatkozásában „ittas állapotban lévő személy az, akinek a szervezetében 0,50 gramm/liter véralkohol-, illetve 0,25 milligramm/liter levegőalkohol-koncentrációnál nagyobb érték előidézésére alkalmas szeszes ital fogyasztásából származó alkohol van.”⁶⁴ Tehát az ’értéket eredményező’ szövegrész helyébe az ’érték előidézésére alkalmas’ szövegrész lépett, valamint a jogalkotó törölte az ezrelékre való utalást is. Ennek okán a Kúria 3/2013. (VII. 8.) BK véleménye a továbbiakban nem alkalmazandó, azt a büntetőjogi és büntető eljárásjogi tárgyú büntető kollégiumi vélemények felülvizsgálatáról szóló 2/2023. (VII. 5.) BK vélemény már nem tartotta fenn.

A módosítás eredményeként már nem kétséges, hogy a Btk. 240. § (3) bekezdésében rögzített alkoholkoncentráció előidézésére alkalmasság akkor is megállapítható, ha az a jármű vezetésekor még ténylegesen nem következett be. Vértétel útján történő alkoholszint-meghatározással lehet azt bizonyítani, hogy a szükséges mennyiségű alkohol már a vezetéskor is az elkövető szervezetében volt, ugyanis nem vitatható az, hogy a vezetéskor már a szervezetben lévő alkohol okozta a későbbi – vértételkori – alkoholszintet.⁶⁵ A fentiek okán ezért továbbra sem lehet mellőzni a vezetéskori alkoholszint megállapítását az ittas járművezetés bűncselekménye miatt indult büntetőeljárásokban.⁶⁶

Bár az Országos Igazságügyi Orvostani Intézet az alkoholos állapot és alkoholos befolyásoltság orvosszakértői vizsgálatáról és véleményezéséről szóló 13. módszertani levele (1994. november 30.) kifejezetten az alkoholtól befolyásolt állapot megállapítására vonatkozó módszereket tartalmaz, de azok az ittas állapot meghatározására is megfelelően alkalmasak.⁶⁷ A módszertani levél mára már hatályát veszítette, azonban annak több eleme is a kiválóan alkalmazható a gyakorlat számára az ittas állapot megítélése kapcsán. Amennyiben az ittas járművezetőt nem érik tetten, majd később azzal védekezik, hogy a vezetéskor nem volt ittas állapotban, később ivott csak alkoholt, vagyis ráírással hivatkozik, akkor a módszertani levélben rögzített vizsgálatok alapján lehet dönteni az elkövető vezetéskori ittas állapotáról.⁶⁸ A módszertani levél az alkoholos befolyásoltság véleményezéséről szóló 3.1. pontban rögzíti, hogy véralkohol-koncentráció vizsgálatával történik az alkoholos befolyásoltság megállapítása, míg a klinikai tünetek kizárólag kiegészítő adatként

⁶⁴ Btk. 240. § (3) bekezdés.

⁶⁵ BELOVICS i. m. 356.

⁶⁶ KARSAI (<https://uj.jogtar.hu/#doc/db/346/id/A13Y1369.KK/ts/20230901/lr/chain25721>)

⁶⁷ KARSAI (<https://uj.jogtar.hu/#doc/db/346/id/A13Y1369.KK/ts/20230901/lr/chain25721>)

⁶⁸ Országos Igazságügyi Orvostani Intézet 13. módszertani levele az alkoholos állapot és alkoholos befolyásoltság orvosszakértői vizsgálatáról és véleményezéséről.

szolgálhatnak. Tartalmazza azokat a határértékeket, amelyeket célszerű figyelembe venni, ezek szerint:

- 0,2 ‰ (20 mg ‰) = az alkoholfogyasztás nem bizonyítható,
- 0,21-0,50 ‰ (21-50 mg ‰) = ivott, de alkoholosan nem volt befolyásolt,
- 0,51-0,80 ‰ (61-80 mg ‰) = igen enyhe,
- 0,81-1,50 ‰ (81-150 mg ‰) = enyhe,
- 1,50-2,50 ‰ (150-250 mg ‰) = közepes,
- 2,51-3,50 ‰ (251-350 mg ‰) = súlyos,
- 3,51 ‰ felett (351 mg ‰) = igen súlyos fokú alkoholos befolyásoltság.⁶⁹

A módszertani levél tartalmazza azt is, hogy az, hogy a – laboratóriumi – vizsgálattal kapott értékek és a klinikai tünetek összehasonlítása nem felel meg egymásnak, az nem feltétlenül a klinikai tünetek kétségeségét jelenti, hanem jelentheti az ittas személy alkoholtűrő képességét is. Súlyosabb klinikai tünetek esetén pedig lehetséges az is, hogy az elkövető valamilyen gyógyszert fogyasztott, amely az alkohollal együtt súlyosabb klinikai tüneteket eredményezett.⁷⁰ A módszertani levél a klinikai tünetek megbízhatatlansága okán a véralkoholszintet ajánlja és tartja megfelelőnek a befolyásoltság megállapítására.⁷¹

Mivel az ittaság orvosszakértői véleményezését jelenleg sem szakmai irányelv, sem módszertani levél nem segíti, – ugyanis a 13. számú Módszertani Levél már hatályát veszítette, bár ettől függetlenül az abban foglaltak egy része ma is megállja a helyét – új módszertani levél készítése szükséges a Módszertani Leírás⁷² szerint. A Módszertani Leírás kizárólag ajánlás jellegű és a Btk. fogalma szerinti ittaság kapcsán tartalmaz olyan kijelentéseket, amelyek alkalmazandóak a kisebb fokú ittaság vizsgálata esetén is. A Módszertani Leírás ajánlásokat tesz mind az élő, mind a halott személytől történő mintavétel kapcsán, valamint foglalkozik az igazságügyi orvosszakértő eljárásával, a kirendelés tartalmi kellékeivel és a „ráívás” kérdésével is. Ennek alapján élő személy esetén az ittaság megállapítására a kilélegzett levegő etilalkohol tartalma, valamint a vér- és vizeletminta vizsgálata alapján vonható következtetés, ezen túlmenően bármilyen további biológiai mátrix vizsgálata mellékes és másodlagos, és kizárólag akkor indokolt, ha vérminta vételére nincs

⁶⁹ Országos Igazságügyi Orvostani Intézet 13. módszertani levele az alkoholos állapot és alkoholos befolyásoltság orvosszakértői vizsgálatáról és véleményezéséről.

⁷⁰ Uo.

⁷¹ Uo.

⁷² 29200-115/16/2020. ált. számú Módszertani Leírás Az ittas állapot véleményezése kapcsán végzett igazságügyi orvosszakértői tevékenységről
(<https://nszkk.gov.hu/content/modszertani-leirasok/4-2020-korlevel/melleklet-4-2020-korlevel.pdf>)

lehetőség.⁷³ A ráívás körében utal arra, hogy amennyiben annak gyanúja felmerül, úgy igazságügyi orvosszakértő kirendelése szükséges, mivel – figyelemmel az alkohol anyagcsere szabályira – orvosszakértői eszközökkel lehet következtetést vonni arra, hogy valóban történt-e ráívás. Ha a vizelet alkoholkoncentrációja meghaladja a vér alkoholkoncentrációját, úgy alappal lehet következtetést vonni arra, hogy az utolsó alkoholfogyasztás a mintavételt megelőzően legalább 90 perccel korábban történt, ha pedig a véralkohol koncentrációja haladja meg a vizeletalkohol koncentrációját, úgy nem cáfolható, hogy 90 percen belül történt az alkoholfogyasztás. Ha pedig a cselekményt követő több, mint 90 perc elteltével kerül sor a mintavételre, abban az esetben orvosszakértői eszközökkel az italfogyasztás időpontja nem cáfolható.⁷⁴

7.2.2. A vezetés

Az ittas járművezetés bűncselekményének elkövetési magatartása a meghatározott járműveknek – az ittas állapotban történő – vezetése. A BH1982. 365. számú eseti döntés alapján a jármű vezetésén „a jármű haladásához nélkülözhetetlen vezetéstechnikai teendők elvégzését értjük.”⁷⁵ A vezetés fogalmi körébe vonható a jármű mozgásba hozatala, valamint a már mozgásba hozott járműnek az irányítása, az azt hajtó gép vagy berendezés működtetése.⁷⁶ Ez a két mozzanat – általában – a cél és eszköz viszonyában áll egymással, ugyanis a beépített erőgép, a motor üzembe helyezése jellemzően a helyváltoztatás, a haladás érdekében történik.⁷⁷ Ennek alapján nem állapítható meg a bűncselekmény elkövetése abban az esetben, ha a motort nem helyváltoztatás céljából, hanem például a fűtés vagy a rádió beindítása végett hozzák működésbe.⁷⁸ A törvényi tényállás megvalósulása szempontjából nincs jelentősége a megtett – vagy megtenni szándékozott – út hosszának.⁷⁹

Ehhez kapcsolódik az a jogeset, amiben a bíróság nem állapította meg halált okozó ittas járművezetés vétségében a felelősségét a lovaskocsi hajtójának, aki ittasan olyan kijelentést tett, amelynek hatására a lovak megindultak, és a bakon ülő sértett így a lovak közé esett és életét

⁷³ Uo.

⁷⁴ 29200-115/16/2020. ált. számú Módszertani Leírás Az ittas állapot véleményezése kapcsán végzett igazságügyi orvosszakértői tevékenységről
(<https://nszkk.gov.hu/content/modszertani-leirasok/4-2020-korlevel/melleklet-4-2020-korlevel.pdf>)

⁷⁵ BH1982. 365.

⁷⁶ BELOVICS i. m. 358.

⁷⁷ FÜLÖP Ágnes: *Az egyes közlekedési bűncselekmények elemzése*. In: Szentpétery Petronella: *Közlekedési büntetőjog*. Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., 2001. 135.

⁷⁸ Uo. 136.

⁷⁹ BELOVICS i. m. 358.

vesztette. Tényleges járművezetői tevékenység hiányában ugyanis a bíróság nem találta megállapíthatónak az ittas járművezetés bűncselekményét, ezért a terheltet a halált okozó közúti baleset okozása vétségében mondta ki bűnösnek.⁸⁰

A BH1977. 90. számú eseti döntés figyelemre méltó a jármű vezetésére vonatkozó kérdés körében, ugyanis kimondta, hogy amennyiben egy adott gépi meghajtású jármű mozgása nem rendeltetésszerű energiaforrás által van biztosítva, akkor abban az esetben a jármű irányítását, illetve kezelését akkor lehet 'vezetés'-ként titulálni, amennyiben annak a haladási sebessége olyan mértékű, hogy az alkalmas a közlekedés biztonságának tényleges veszélyeztetésére pl. a lejtőn történő gurulás esetén.⁸¹

Szükséges megemlíteni azt is, hogy a nem rendeltetésszerűen mozgásban lévő jármű – pl. az elromlott jármű vontatása – esetén is megvalósulhat az ittas járművezetés bűncselekménye, amennyiben az elért sebesség révén alkalmas a közlekedés biztonságának veszélyeztetésére, valamint kizárólag a motor sikertelen beindítása miatt maradt el a jármű rendeltetésszerű használata.⁸²

Vezetésként értékelte viszont a bíróság a légi közlekedésben annak a terheltnek a tevékenységét, aki a pilótaülésben olyan tevékenységet végzett, ami kihatott a légi jármű mozgására.⁸³

A BH1984. 211. számú eseti döntés pedig a vízi közlekedés kapcsán utalt arra, hogy a gépi meghajtású vízi járművek vonatkozásában a vezetés fogalmi körébe tartozó részselekmények elkülönülhetnek egymástól, az több személy egybehangolt tevékenységét feltételezheti. Ekként a vízi jármű irányítása, a gépek kezelése, valamint a biztonságos közlekedés feltételeinek megteremtése és nyomon követése nem kizárólag egy, hanem több személy együttes és összehangolt tevékenységét feltételezi, így azok a részselekmények mind a 'vezetés' fogalmi körébe sorolhatók, de bizonyos hajótípusok esetében fennállhat annak is a lehetősége, hogy a hajó vezetése kizárólag egy személy tevékenységét igényli.⁸⁴

⁸⁰ Uo. 358–359.

⁸¹ BH1977.90.

⁸² KARSAI (<https://uj.jogtar.hu/#doc/db/346/id/A13Y1369.KK/ts/20230901/lr/chain25721>)

⁸³ BH.1984. 220.

⁸⁴ BH1984. 211.

Az ittas járművezetés tényállásához több szituációs elem – így a sajátos eszköz és a sajátos hely, továbbá egy eredmény jellegű elkövetési mód – is kapcsolódik.⁸⁵ Ezek közül először az elkövetési hely fogalmát szeretném körüljárni.

7.3. Az elkövetési hely

A Btk. 236. §-a a tényállásban rögzíti az elkövetési helyet is, ahol az ittas járművezetés bűncselekménye megvalósulhat. A bűncselekmény elkövetési helye a gépi meghajtású járművek vonatkozásában a közút, illetve a közforgalom elől el nem zárt magánút. A korábbi büntető törvény (az 1978. évi IV. Btk.) a gépi meghajtású közúti járművek esetében még kizárólag a közúton való elkövetést rendelte büntetni, a közforgalom elől el nem zárt magánúton történt ittas járművezetés szabálysértésként került értékelésre.⁸⁶

A 2012. évi C. törvény miniszteri indokolása kifejtette, hogy amiatt vált szükségessé a közforgalom elől el nem zárt magánúton történt ittas járművezetés bűncselekményi szintre emelése, mert egyre gyakoribbá vált a közforgalom elől el nem zárt magánutakon – így főként a benzinkutak szervizútjain, valamint a bevásárlóközpontok parkolóiban – az ittas járművezetés, így ennek fokozott társadalomra veszélyessége okán indokolt volt ezen cselekmény büntetőjogi szankcionálása.⁸⁷ A közút definícióját a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 32. § (1) bekezdése, illetve a KRESZ 1. számú függelék I. pont a) alpontja határozza meg. A KRESZ 1. számú függelékének I/a) pontja szerint az „út a gyalogosok és a közúti járművek közlekedésére szolgáló közterület (közút), illetőleg magánterület (közforgalom elől el nem zárt magánút)”.⁸⁸ A bűncselekmény elkövetésének helye továbbá a vasúti, a vízi, illetve a légi közlekedési útvonal ezen járművek esetében.⁸⁹ A Btk. értelmező rendelkezései között, a 240. § (1) bekezdésében található szabályozás szerint az ittas járművezetés egyes minősített eseteiben – így amennyiben a bűncselekmény legalább súlyos testi sértést, vagy halált okoz – a nem közúton és nem közforgalom elől el nem zárt magánúton történt ittas járművezetés is bűncselekménynek minősül és büntetőjogilag szankcionálható.⁹⁰ A nem gépi meghajtású úszólétesítmény (mint például csónak vagy windsurf), illetve közúton nem gépi meghajtású jármű (emberi erővel hajtott kerékpár) ittas

⁸⁵ FÜLÖP Ágnes: *Az egyes közlekedési bűncselekmények elemzése*. In: Szentpétery Petronella: *Közlekedési büntetőjog*. Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., 2001. 149.

⁸⁶ 1978. évi IV. törvény 188. § és FÜLÖP Ágnes: *Az egyes közlekedési bűncselekmények elemzése*. In: Szentpétery Petronella: *Közlekedési büntetőjog*. Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., 2001. 230.

⁸⁷ DOMOKOS Andrea, HARANGOZÓ Attila: *Büntetőjog II.*, Patrocinium, Budapest, 2019. 230.

⁸⁸ KRESZ 1. számú függelék I/a) pont.

⁸⁹ KARSAI (<https://uj.jogtar.hu/#doc/db/346/id/A13Y1369.KK/ts/20230901/lr/chain25721>)

⁹⁰ Btk. 240. § (1) bekezdés.

állapotban történő vezetése nem valósítja meg a bűncselekményt, a Btk. 240. § (3) bekezdése alapján azonban alkalmas lehet a büntetési alakzat megvalósítására abban az esetben, ha a minősített esetként a (2) bekezdésben szabályozott valamely káros következményt idézi elő, pl. súlyos testi sértést, halált stb.⁹¹

7.4. A bűncselekmény eszköze

Előljáróban szükségesnek tartom megjegyezni, hogy vita tárgyát képezi és kérdésesnek tekinthető, hogy az ittas járművezetés bűncselekménye kapcsán egyáltalán beszélhetünk-e elkövetési eszközről. A jogirodalom egy része a bűncselekmény eszközének tekinti a vasúti járművet, a légi járművet, a gépi meghajtású úszólétesítményt, valamint a gépi meghajtású járművet. A közlekedési és közlekedésgazgatási szakjogász képzés keretében tartott büntetőjogi előadások alkalmával oktatóink felhívták a figyelmet arra, hogy ha a fenti járművek az ittas járművezetés bűncselekményének eszközei lennének, úgy a Btk. 72. § (1) bekezdésének a) és c) pontja alapján azok kötelező elkobzásáról kellene rendelkeznie a bíróságnak. Oktatóink álláspontja szerint ezek a járművek nem a bűncselekmény eszközei, hanem a bűncselekmény megvalósulásának szükségképpen alapfeltétele, ami az elkövetési magatartástól elválaszthatatlan.⁹² Az előadások alkalmával kifejtették azt is, hogy a kötelező elkobzás az ittas járművezetés alapeseténél a bűncselekmény tárgyi súlyához képest aránytalan hátrányt jelentene, míg a minősített esetek vonatkozásában a jármű esetleges rongálódása folytán jelentős joghátrányt nem okozna.⁹³ Előadóink álláspontját én is osztom, ugyanis a Btk. 72. § (1) bekezdése kógens rendelkezés, vagyis a jogszabály kötelező jelleggel írja elő az adott dolog elkobzását, ami az ittas járművezetés kapcsán magát a járművet jelentené, így minden ittas járművezetés megvalósulása esetén kötelezően el kellene kobozni a járművet, ami – egy viszonylag csekélyebb tárgyi súlyú bűncselekmény esetén – rendkívül méltánytalan lenne. Ha azonban a járművet mégis a bűncselekmény eszközének tekintjük, akkor a Btk. 73. §-ának felhívásával a kötelező elkobzást mellőzni lehet abban az esetben, ha az a bűncselekmény súlyával arányban nem álló, méltánytalan hátrányt jelentene az elkövetőre vagy a tulajdonosra.

A tényállásból kitűnik, hogy a jogalkotó a vasúti, valamint a légi meghajtású járművek esetében nem tulajdonít jelentőséget annak, hogy az adott jármű milyen meghajtású, míg az

⁹¹ BELOVICS i. m. 358.

⁹² Bertényi Imre: Közlekedés büntetőjogi, büntetőeljárásjogi és kriminalisztikai ismeretek, Budapest, 2023. november 20., 27.

⁹³ Uo.

úszólétesítmények,⁹⁴ valamint a közúti járművek vonatkozásában a bűncselekmény csak akkor lehet tényállásszerű, ha a jármű gépi meghajtású, vagyis beépített erőgép hajtja. Ekként tényállásszerű a gépi meghajtású úszólétesítmény (pl. gépi meghajtású úszó járműhajó vagy munkagép, így kotrógép, úszó cölöpverő, vízi daru), gépi meghajtású közúti jármű (motorkerékpár, gépjármű, továbbá azok a motoros járművek, amelyek nem minősülnek gépjárműnek, így például lassú jármű, segédmotoros kerékpár, valamint az elektromos kerékpár is, akkor ha azt gépi meghajtású üzemmódban használják), valamint a villamos és a motor által hajtott, a mozgáskorlátozottak közlekedését lehetővé tevő kerekesezék ittas állapotban történő vezetése is.

7.5. A bűncselekmény alanya

A bűncselekmény alanya tettesként bárki lehet, aki ittas állapotban a törvényi tényállásban meghatározott járművet – vasúti vagy légi járművet, gépi meghajtású úszólétesítményt – vezet, illetve aki közúton, illetve közforgalom elől el nem zárt magánúton gépi meghajtású járművet ittas állapotban vezet. A tettessé válás szempontjából irreleváns, hogy az elkövetőnek van-e jogosítványa, vagy nincs, rendelkezik-e a járművezetés terén gyakorlattal, vagy nem, illetve, hogy a járművet időlegesen vezette-e vagy sem.⁹⁵

Bár a bírói gyakorlatban még nem merült fel, azonban elméletben nem zárható ki olyan eset, amikor az ittas járművezetés kapcsán megvalósulhat a társtettesi alakzat. Ha például a közúti jármű vezetésének egyes elkülönülő részselekményeit két személy elkülönülten, egymás között elosztva végzi – példának okáért az egyik a gázpedált nyomja, a másik személy pedig kormányozza a gépjárművet – és ezt szándékegységben, oly módon teszik, hogy a vezetéskor mindkettejük szervezetében a Btk. 240. § (3) bekezdésében meghatározott értéknél nagyobb érték előidézésére alkalmas szeszes ital fogyasztásából származó alkohol van, akkor a társtettség megállapítható, ilyen esetben mindkét személy a jármű vezetőjének minősül.⁹⁶

Korábban már utaltam a BH1984. 211. számú bírósági határozat 'vezetés' körében kifejtett gondolatmenetére, itt azonban szükséges kiemelni a határozat azon részét is, amely a bűncselekmény alanyával foglalkozik. Mivel a biztonságos hajóvezetés némely esetben kizárólag több személy egybehangolt munkájával lehetséges, ezért ilyen módon a hajónak több 'vezetője' is

⁹⁴ A víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény 87. § 38. pontja szerint úszólétesítmény: „víziközlekedésre, vízen való munkavégzésre és azokkal összefüggő tevékenység folytatására alkalmas úszóképes eszköz, szerkezet, berendezés”.

⁹⁵ BELOVICS i.m. 359.

⁹⁶ DOMOKOS, HARANGOZÓ i. m. 59.

lehet. A hajón szolgálatot teljesítő matróz hagyományos értelemben irányítási és vezetési funkciót nem lát el, feladata a hajó elindulásához és kikötéséhez kapcsolódik. A Legfelsőbb Bíróság azonban kimondta, hogy a matróz a hajó rögzítése, kikötése és eloldása kapcsán ténylegesen olyan tevékenységet lát el, amely a hajó biztonságos vezetésének fogalmi körébe tartozik, attól elkülöníteni nem lehet, a matróz közreműködése nélkül a hajó biztonságos közlekedése nem lenne biztosítható. Mindezek alapján a Legfelsőbb Bíróság okfejtése szerint, mivel a hajón szolgálatot teljesítő matróz ténylegesen a hajó vezetésének fogalmi körébe tartozó tevékenységet lát el, így mivel ezt a 'vezetési' tevékenységét ittas állapotban végezte, megvalósította az ittas járművezetés vétségét, bűnössége ekként megállapítható volt.⁹⁷

Az ittas járművezetéshez – a Btk. 238. §-a szerinti járművezetés tiltott átengedésének elkövetési magatartásának megfeleltethető cselekedet kivételével – kapcsolódhat felbujtás és bűnszegély is.⁹⁸ Felbujtó lehet az utas, aki rábíra a gépjármű vezetésére az ittas állapotban lévő személyt. Fontos kiemelni, hogy amennyiben a felbujtó által az ittas járművezetésre rábírt személy az ittas járművezetése okán sérülést vagy halált okoz, úgy a felbujtó felelőssége nem állapítható meg ezen minősített esetek vonatkozásában, figyelemmel arra, hogy a minősítő körülményekre az elkövetőnek csak a gondatlansága terjedhet ki, ezért a felbujtó felelőssége ebben az esetben a Btk. 236. § (1) bekezdése szerinti ittas járművezetés alapesetében állapítható meg.⁹⁹ Büntetőjogilag nem állapítható meg a felelőssége annak, aki a már ittas állapotban lévő személyt nem akadályozza meg abban, hogy járművet vezessen, ahogy az sem követ el bűncselekményt, aki szeszes itallal kínálja a jármű vezetőjét, ugyanis az alkoholos ital elfogyasztása ilyen esetben elhárítható és az elhárítás a vezetőnek a kötelezettsége is a KRESZ 4. § (1) bekezdés c) pontja értelmében.¹⁰⁰

7.6. A bűnösség

Az ittas járművezetés vétsége szándékos bűncselekmény, az elkövető tudatának át kell fognia, hogy a szervezetében szeszes ital fogyasztásából származó alkohol van, és tudnia kell azt is, hogy szeszes ital fogyasztását követően gépjárművet nem vezethet. Ez utóbbi szabály ismerete minden járművezetőtől elvárható, azt ugyanis a KRESZ is tartalmazza (a 4. § (1) bekezdés c) pontja szerint járművet az vezethet, aki a vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatt nem áll, és

⁹⁷ BH1984. 211.

⁹⁸ DOMOKOS, HARANGOZÓ i. m. 59.

⁹⁹ KARSAI Krisztina: Közlekedési Bűncselekmények (Btk. XIII. fejezet) In: Karsai Krisztina: *Anyagi büntetőjog Különös rész I.* Szeged, Iurisperitus Bt., 2013. 239.

¹⁰⁰ Uo. 239.

szervezetében nincs szeszes ital fogyasztásából származó alkohol¹⁰¹) a KRESZ ismeretéről pedig mindenkinek számot kell adnia, aki gépjárművezetői engedélyt szerez.¹⁰² Az elkövető büntetőjogi felelősségét kizárhatja egyrészt a tévedés (amennyiben az elkövető nem tud arról, hogy szeszes ital került a szervezetébe), másrészt kivételes esetben a végszükség szabálya is, amelyre kiváló példa az alábbi bírósági döntés.¹⁰³

A BH1993. 336. számú bírósági határozatban a bíróság a vádlottat az ellene ittas járművezetés vétsége miatt emelt vád alól büntethetőséget kizáró okból – mivel a vádlott végszükségben cselekedett – felmentette. A tényállás lényege szerint a vádlott a családjával húsvét hétfőn anyósa és apósa falusi házához utazott autóval, ahonnan csak másnap indultak volna haza, ezért annak tudatában, hogy a vádlottnak aznap már gépjárművet vezetnie nem kell, több alkalommal is szeszes italt fogyasztott. Az este folyamán a vádlott apósa balesetet szenvedett, kifordult a jobb bokája, aminek következtében nem tudott talpra állni, orvosi ellátása vált szükségessé. A vádlott tudta, hogy a községben nem működik orvosi ügyelet, körzeti rendőr sincs, a nyilvános telefonfülke sem működött, ezen túlmenően a vádlott az ismerősi köréből is segítséget próbált kérni, de az eredményre nem vezetett. A vádlott apósának közben egyre nagyobb fájdalmai jelentkeztek, ezért a vádlott – annak tudatában és annak ellenére, hogy korábban alkoholt fogyasztott – orvosi ellátás céljából apósát a közeli város kórházába szállította, amelynek során rendőri intézkedés alá vonták, a járművezetői engedélyét pedig a helyszínen elvették. A vádlott apósán azonnali műtétet kellett végrehajtani. A bíróság az eset össze körülményét mérlegelte és a közepes fokú alkoholos befolyásoltságú vádlott vonatkozásában megállapította, hogy cselekménye ugyan kimerítette az ittas járművezetés vétségét, azonban mivel apósát közvetlen és másként el nem hárítható veszélyből mentette, így végszükségben cselekedett, ekként – büntethetőséget kizáró okból – nem büntethető.¹⁰⁴

7.7. Stádiumok

Az ittas járművezetés immateriális (alaki) bűncselekmény, vagyis a törvényi tényállás nem tartalmaz eredményt, ekként az elkövetési magatartás annak tanúsításával befejezetté válik. Az ittas járművezetés tehát befejezett, ha az elkövető – ittas állapotban – a jármű mozgásához szükséges vezetéstechnikai feladatokat elvégzi és annak eredményeként a jármű az álló helyzetből megindul.

¹⁰¹ KRESZ 4. § (1) bekezdés c) pont

¹⁰² KARSAI Krisztina: Közlekedési Bűncselekmények (Btk. XIII. fejezet) In: Karsai Krisztina: *Anyagi büntetőjog Különös rész I.* Szeged, Iurisperitus Bt., 2013. 239.

¹⁰³ BELOVICS i. m. 359.

¹⁰⁴ BH1993. 336.

A megtett távolságnak a bűncselekmény megvalósulása szempontjából nincs jelentősége; befejezett a bűncselekmény akkor is, ha csupán csak pár méter megtételére került sor. Gépi meghajtású jármű esetén feltétel, hogy a jármű mozgásba hozatala a beépített erőgép révén történjen meg.¹⁰⁵ A bűncselekmény kísérlete valósul meg, abban az esetben, ha az elkövető tevékenységet fejt ki a jármű elindítása érdekében, a jármű azonban nem mozdul el.¹⁰⁶ Mivel az ittas járművezetés szándékos bűncselekmény, így a büntetőjogilag releváns kísérleti szak megállapításának nincs akadálya.¹⁰⁷ Az egyes bűncselekmények általában akkor rekednek kísérleti szakban, ha az elkövetési magatartás nem kerül teljes egészében kifejtésre, avagy a tényállásban rögzített eredmény nem áll be.¹⁰⁸ Az ittas járművezetés bűncselekményének kísérlete valósul meg, amennyiben az ittas állapotban lévő elkövető a jármű motorját beindítja, avagy erre irányuló eredménytelen próbálkozást eszközöl.¹⁰⁹

A BH1995. 382. számú eseti döntésben a bíróság kifejezésre juttatta, hogy a bűncselekmény megállapításának feltétele, hogy az ittas állapotban lévő elkövető a mozgásban lévő gépjárművet irányítsa, így a motor – helyváltoztatási szándékkal történő – beindítása a bűncselekmény kísérletének megállapítására alkalmas, amennyiben a jármű ténylegesen nem mozdul el.¹¹⁰ Az ittas járművezetés kísérletének minősül az is, amikor az ittas állapotban lévő elkövető a gépjárművét nem tudta beindítani, ezért megkért néhány arra haladó járókelőt, hogy tolják meg a gépkocsiját, amíg az elkövető a volánnál ülve a motor beindításával próbálkozott eredménytelenül, azonban az autóval kb. hatvan méter távolságot megtettek ilyen módon. Tehát elköveti az ittas járművezetés kísérletét az az ittas állapotban lévő vezető is, akinek a szándéka kiterjed a nem rendeltetésszerűen mozgásba hozott, vagyis megtolt gépjármű motorjának beindítására, arra vonatkozó kísérletet is tesz, az azonban eredményre nem vezet.¹¹¹

A Legfelsőbb Bíróság azonban nem látta megállapíthatónak az ittas járművezetés bűncselekményének kísérletét abban az esetben, amikor az ittas állapotban lévő elkövető a sértett személygépjárművét felnyitotta, majd a jogtalan használat céljából a gyújtás vezetékeinek rövidre zárásával igyekezett azt üzembe helyezni, eredménytelenül, ugyanis a jármű motorját beindítani

¹⁰⁵ KARSAI (<https://uj.jogtar.hu/#doc/db/346/id/A13Y1369.KK/ts/20230901/lr/chain25721>)

¹⁰⁶ DOMOKOS, HARANGOZÓ i. m. 231.

¹⁰⁷ FÜLÖP Ágnes: *Az egyes közlekedési bűncselekmények elemzése*. In: Szentpétery Petronella: *Közlekedési büntetőjog*. Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., 2001. 148–149.

¹⁰⁸ Uo. 148–149.

¹⁰⁹ KARSAI Krisztina: *Közlekedési Bűncselekmények (Btk. XIII. fejezet)* In: Karsai Krisztina: *Anyagi büntetőjog Különös rész I.* Szeged, Iurisperitus Bt., 2013. 238–239.

¹¹⁰ BH1995. 382.

¹¹¹ BH1984. 340.

nem tudta, a jármű üzembe helyezéséig sem jutott el. A Legfelsőbb Bíróság hivatkozott indokolásában a BH1988. 130. számú döntésre, amelyben az került rögzítésre, hogy kísérletet valósít meg az, aki ittas állapota okán nem tudja az autó motorját üzembe helyezni, azonban a próbálkozás eredményeként a gépjármű elmozdult az eredeti helyéről. A bíróság a két eset közötti különbséget annak kapcsán látta, hogy az első esetben a vádlott még a gépjármű motorját sem tudta beindítani, a jármű pedig egyéb módon sem került mozgásba, így a cselekménye nem jutott el a kísérleti szakig.¹¹²

Abban az esetben is megállapíthatónak látta a bíróság az ittas járművezetés kísérletét, amikor az ittas állapotban lévő elkövető a közútra rátolva beindította a motorkerékpárját, arra éppen fel kívánt ülni, azonban az intézkedő rendőrök ebben őt megakadályozták.¹¹³

Az ittas járművezetés előkészülete nem büntetendő, ezért nem valósít meg bűncselekményt az az ittas állapotban lévő személy, aki a motor beindításának szándékával beül a volán mögé, illetve a motorkerékpár nyergére, az indítókulcsot behelyezi, azonban azt nem fordítja el, valamint akkor sem kerül kísérleti szakba a bűncselekmény, ha az ittas állapotban lévő személy nem közúton, illetve nem közforgalom elől el nem zárt magánúton vezeti a gépjárművet, és az oda való kihajtást ténylegesen meg sem kísérelte.¹¹⁴

7.8. Minősített esetek

A Btk. a 236. § (2) bekezdésében négy lépcsőben szabályozza az ittas járművezetés minősített eseteit, amelyek az ittas járművezetéssel okozott sérülés súlyosságához, a halálos eredményhez, illetve a passzív alanyok számához igazodnak.¹¹⁵ A minősített esetek vonatkozásában az ittas járművezetés vétsége büntetté minősül. Az egyes minősített esetek büntetési tételei az eredmény súlyosságához igazodnak, akként, hogy a legenyhébb minősített esethez nyolc napon túl gyógyuló – súlyos – testi sértés megállapítása szükséges.¹¹⁶ Konkretizálva: súlyosító körülménynek minősül, ha a bűncselekmény súlyos testi sértést, maradandó fogyatékoságot, súlyos egészségromlást, tömegszerencsétlenséget, halált, kettőnél több ember halálát, vagy halálos tömegszerencsétlenséget

¹¹² BH1989. 171.

¹¹³ BJD 2830.

¹¹⁴ KARSAI (<https://uj.jogtar.hu/#doc/db/346/id/A13Y1369.KK/ts/20230901/lr/chain25721>)

¹¹⁵ DOMOKOS, HARANGOZÓ i. m. 59–60.

¹¹⁶ 79. BK vélemény a járművezetés ittas állapotban vétségével és a járművezetés bódult állapotban vétségével összefüggésben elkövetett szabálysértések értékelésének szempontjairól.

okoz.¹¹⁷ A minősített esetek felsorolását megvizsgálva megállapítható, hogy a nyolc napon belül gyógyuló, ún. könnyű testi sértést nem minősített esetként, hanem az alapeset keretén belül rendeli szabályozni a jogalkotó. Ennek alapvető oka az, hogy már maga az ittas járművezetés is magas fokú veszélyt jelent, annak súlyosságát az azzal összefüggésben keletkező kisebb, nyolc napon belül gyógyuló sérülések nem tudják már fokozni. Ebből az is következik, hogy mivel a könnyű testi sértést az alapeseten belül kell értékelni, így azt maximum a büntetés kiszabásánál lehet súlyosító körülményként figyelembe venni.¹¹⁸

7.8.1. Súlyos testi sértés

A testi sértés fogalmával az Országos Igazságügyi Orvostani Intézet 16. számú módszertani levele foglalkozott. E szerint a sérülés egy olyan folyamat, amelyet valamilyen külső behatás indít meg és amely miatt a szervezet sejtjeiben és szöveteiben alaki eltérés, illetve működési zavar keletkezik. Alaki eltérés lehet az anyaghiány vagy a folytonosság-megszakítás. Sérülésnek tekinti a bírói gyakorlat azt, ha testet érő külső behatás okán kóros elváltozás jön létre, akár a test külsején, akár a test belsején.¹¹⁹

Az ittas járművezetés bűncselekményének legenyhébben – három évig terjedő szabadságvesztés büntetéssel – büntetendő minősített esete a súlyos testi sértés, mint eredmény bekövetkezése. Súlyos testi sértésről akkor beszélhetünk, ha az okozott sérülés vagy betegség tényleges gyógytartama a nyolc napot meghaladja, azonban az nem annyira elhúzódó, hogy súlyos egészségromlásként minősüljön.¹²⁰ A sérülés, betegség gyógytartamának meghatározása orvosszakértői feladat, megállapításánál a tényleges gyógytartam az irányadó, amely az orvostudomány szerint „az az időtartam, amely alatt a sérülés, egészségkárosodás, betegség elsődlegesen nem teljes egészében, de ténylegesen meggyógyul.”¹²¹

Az orvostudomány megkülönböztet többféle – köztük anatómiai, funkcionális és tényleges – gyógytartamot. Anatómiai értelemben akkor tekinthető gyógyultnak egy sérülés, amikor a megsérült szövetek anatómiai egysége helyreállt, a tényleges gyógytartam pedig a büntetőeljárást

¹¹⁷ Btk. 236. § (2) bekezdés.

¹¹⁸ KARSAI Krisztina: Közlekedési Bűncselekmények (Btk. XIII. fejezet) In: Karsai Krisztina: *Anyagi büntetőjog Különös rész I.* Szeged, Iurisperitus Bt., 2013. 240.

¹¹⁹ Országos Igazságügyi Orvostani Intézet 16. számú módszertani levele a testi sérülések és egészségkárosodások igazságügyi orvosszakértői véleményezéséről. (Egészségügyi Közlöny 7/1998. (VI. 19.).

¹²⁰ KARSAI Krisztina: Közlekedési Bűncselekmények (Btk. XIII. fejezet) In: Karsai Krisztina: *Anyagi büntetőjog Különös rész I.* Szeged, Iurisperitus Bt., 2013. 57.

¹²¹ DOMOKOS, HARANGOZÓ i. m. 63.

befolyásoló fogalom, amely az orvosszakértő mérlegelése alapján megállapított – a funkcionális és az anatómiai gyógyulást is figyelembe vevő, egyedi esetekben meghatározott – gyógyulási időtartam. Az esetek nagy részében a tényleges időtartam azonos az anatómiai gyógyulás időtartamával. A tényleges gyógytartam tehát orvosszakértői értelemben a büntető-ítélkezési gyakorlatot szolgáló definíció, amely az orvosszakértő által elvégzett mérlegelés eredménye.¹²²

7.8.2. Maradandó fogyatékoság

A maradandó fogyatékoság és a súlyos egészségromlás megállapítása szintén orvosszakértői kérdés. Az Országos Igazságügyi Orvostani Intézet 16. számú módszertani levele értelmében a szakértő feladata a sérülés maradandóságának vizsgálata során annak értékelése, hogy a sérülés konkrétan milyen következménnyel járt, illetve, hogy előidézett-e maradandó fogyatékoságot, vagyis az anatómiai tényezők ilyen esetben kiemelt fontossággal bírnak.¹²³ A maradandó fogyatékoság jelenthet egyaránt testi vagy szellemi fogyatékoságot, és fontos kiemelni azt is, hogy az elkövetéskor fennálló testi, illetve szellemi állapothoz viszonyítva kell vizsgálni a bekövetkezett maradandó fogyatékoságot.¹²⁴ A testi épség és az egészség az az alapállapot, amiben a sértett volt akkor, amikor a bűncselekmény passzív alanyává vált, tehát a beteg ember és a fogyatékos ember is büntetőjogi védelemben részesül, esetükben is megállapítható a bűncselekmény elkövetésének minősített esete.¹²⁵

A maradandó fogyatékoság olyan minősítő eredmény, amely esetében a sértett létrejött fogyatékosága a gyógyulás utáni végleges állapotát jelenti és azt attól függetlenül kell megítélni, hogy a fogyatékoság utóbb esetlegesen megszüntethető kezelés, rehabilitáció vagy valamilyen orvosi beavatkozás révén, tehát a testi sértés közvetlen hatásának, eredményének van kizárólag jelentősége¹²⁶ és annak ellenére is fennáll a maradandó fogyatékoság, ha a testi eltorzulás kizárólag esztétikai okból jelent maradandó fogyatékoságot.¹²⁷

¹²² Országos Igazságügyi Orvostani Intézet 16. számú módszertani levele a testi sérülések és egészségkárosodások igazságügyi orvosszakértői véleményezéséről. (Egészségügyi Közlöny 7/1998. (VI. 19.)

¹²³ Országos Igazságügyi Orvostani Intézet 16. számú módszertani levele a testi sérülések és egészségkárosodások igazságügyi orvosszakértői véleményezéséről. (Egészségügyi Közlöny 7/1998. (VI. 19.).

¹²⁴ KARSAI (<https://uj.jogtar.hu/#doc/db/346/id/A13Y1369.KK/ts/20230901/lr/chain25721>)

¹²⁵ DOMOKOS, HARANGOZÓ i. m. 63.

¹²⁶ VIDA Mihály: Az élet, a testi épség és az egészség elleni bűncselekmények (Btk. XV. fejezet) In: Karsai Krisztina: *Anyagi büntetőjog Különös rész I.*. Szeged, Iurisperitus Bt.. 2013. 57–58.

¹²⁷ BH1982. 178.

Megvalósul a minősített eset, ha az okozott – maradandó fogyatékoságnak minősülő – állapot vagy betegség véglegessé válik, ha a sértett elveszíti valamelyik végtagját, testrészét, vagy szervét (például csonkolás révén), ha valamilyen érzékét (látás, hallás, szagolás, ízlelés, beszéd) vagy szellemi képességét veszti el, ha a meglévő szerveinek a használhatósága csökken, illetve ha a sérülés, főleg az arcon, vagy nagyobb testfelületen durva és feltűnő hegesedéssel gyógyult,¹²⁸ de a bírói gyakorlat megállapíthatónak látta a maradandó fogyatékoságot abban az esetben is, amikor a sértettnek a bűncselekmény következtében három foga kitört.¹²⁹

A BH2003. 179. számú bírói határozatban a maradandó fogyatékoság megállapításra került azon sértett vonatkozásában is, aki a bűncselekmény következtében izomsérülést szenvedett, majd az emiatt szükségessé vált műtéti beavatkozás a combizomzat sérvedését – ekként maradandó fogyatékoságot – eredményezett. Ebben az esetben is megerősítésre került, hogy nincs jelentősége annak, hogy az okozott maradandó fogyatékoság a későbbiekben megszüntethető újabb műtéti beavatkozás révén, a maradandó fogyatékoság, mint minősítő eredmény megállapításának nem volt akadálya.¹³⁰

Egy közlekedési bűncselekmény kapcsán a Kúria kifejtette, hogy az, hogy maradandó fogyatékoság nélkül gyógyult volna a sértett sérülése abban az esetben, ha magát műtéti beavatkozásnak veti alá, abba azonban a sértett nem egyezett bele, ez olyan – az elkövetőtől független – közreható ok (vagyis *concausa*), amely az okozati összefüggést nem szakítja meg. A sértett ugyanis nem köteles magát a műtéti beavatkozásnak alávetni, mivel betegként megilleti az önrendelkezési jog, azon belül is az ellátás visszautasításának joga az egészségügyről szóló 1997. évi CLIV. törvény (a továbbiakban: Eütv.) 15. § (1) és (2) bekezdése és a 20. § (1) bekezdése alapján.¹³¹

7.8.3. A súlyos egészségromlás

A súlyos egészségromlás mind a test bántalmazása, mind az egészség sértése útján létrejöhet.¹³² Rendszerint azon – többnyire krónikussá váló vagy gyógyíthatatlan – betegségek körét jelenti, amelyeket egy sérülés szövődménye, elmaradó, avagy elhúzódó gyógyulás, sérülésszerű eredetű

¹²⁸ VIDA Mihály: Az élet, a testi épség és az egészség elleni bűncselekmények (Btk. XV. fejezet) In: Karsai Krisztina: *Anyagi büntetőjog Különös rész I.*. Szeged, Iurisperitus Bt.. 2013. 57.

¹²⁹ BH1987. 263.

¹³⁰ BH2003. 179.

¹³¹ BH2017. 287.

¹³² BALOGH Ágnes: *Az egészség védelme a büntetőjogban* (PhD-értekezés) 2006. 38–39.

betegségek (például sérüléssel elmezavar, epilepszia) avagy már meglévő alapbetegségek állapotának rosszabbodása idézhet elő.¹³³ Vagyis az az átmeneti kóros állapot, amely az adott sérülés okán alakult ki, hosszasan, tartósan fennáll, a sérülést megelőző állapothoz képest romlást jelent, és egy bizonyos idő elteltével többnyire defekt állapot következik be, azonban kivételes esetben maradék nélküli gyógyulás is történhet.¹³⁴ A hat hónapi, vagy ezt meghaladó tartamú gyógyulási idővel járó sérüléseket, illetve betegségeket a joggyakorlat általában súlyos egészségromlásnak tekinti,¹³⁵ azonban rövidebb gyógytartam esetén sem zárható ki, figyelemmel a bekövetkezett egészségkárosodás súlyára és természetére, a fokozott fájdalomérzetre, illetve a testi és/vagy pszichés terhelésre.¹³⁶ Az egységes bírói gyakorlat súlyos egészségromlásként értékeli, ha a terhes nő a sérülése következtében méhmagzatát elveszti, ezen következmény az egyéb khatások megvizsgálásától és mérlegelésétől függetlenül, önmagában súlyos egészségromlásnak tekinthető.¹³⁷

A maradandó fogyatékoság és a súlyos egészségromlás elhatárolása sokszor nem egyszerű feladat, ugyanis a két minősítő körülmény között nem lehet éles határvonalat húzni, a maradandó fogyatékoság előidézésével együtt sokszor súlyos egészségromlás is keletkezik.¹³⁸ A megkülönböztetés alapja a védeni rendelt jogi tárgy, a testi épség és az egészség elhatárolásában keresendő, ugyanis amennyiben a testi épségben következik be a sérelem, abban az esetben maradandó fogyatékoságról beszélhetünk, amennyiben pedig az egészséget éri tartós vagy súlyos sérelem, úgy a súlyos egészségromlás megállapításának van helye.¹³⁹ Fontos kiemelni, hogy a két minősítő körülmény közül a joggyakorlat a súlyos egészségromlást tekinti kiegészítő jellegűnek, vagyis döntő jelentőséget a maradandó fogyatékoságnak tulajdonít, azonban a társadalomra veszélyességüket a jogszabály egyenértékűnek tekinti, figyelemmel arra, hogy büntetési tételük azonos (a Btk. 236. § (2) bekezdés b) pontja szerint egy évtől öt évig terjedő szabadságvesztés), azonban a két minősítő körülmény együttes fennállását súlyosító körülményként rendszerint nem értékeli a joggyakorlat.¹⁴⁰

¹³³ Uo. 38–39.

¹³⁴ DOMOKOS, HARANGOZÓ i. m. 66.

¹³⁵ BJD 6113

¹³⁶ VIDA Mihály: Az élet, a testi épség és az egészség elleni bűncselekmények (Btk. XV. fejezet) In: Karsai Krisztina: *Anyagi büntetőjog Különös rész I.*. Szeged, Iurisperitus Bt.. 2013. 58.

¹³⁷ 10/2007. BK vélemény a terhes állapotban lévő nő sérelmére elkövetett testi sértésről.

¹³⁸ BALOGH 38–39.

¹³⁹ BJD 5082.

¹⁴⁰ BALOGH 38–39.

7.8.4. Tömegszerencsétlenség, halálos tömegszerencsétlenség

A tömegszerencsétlenség és a halálos tömegszerencsétlenség minősített esetek definícióját nem találjuk meg a jogszabályban, azt a bírói gyakorlat munkálta ki. Eszerint tömegszerencsétlenségről beszélhetünk, amennyiben a cselekmény következtében egy ember legalább nyolc napon túl gyógyuló súlyos testi sérülést, vagy súlyosabb minősítésű testi sértést, és kilenc másik ember legalább könnyű testi sérülést szenved, vagyis mindösszesen tíz ember tényleges sérülésének be kell következnie a minősített eset megállapíthatóságához.¹⁴¹ A halálos tömegszerencsétlenség megállapíthatóságához pedig az szükséges, hogy egy személy meghaljon és további kilenc másik személy pedig valamilyen fokú sérülést szerezzen.¹⁴² Súlyosító körülményként értékelhető a tömegszerencsétlenség kapcsán a súlyosabb sérültek nagyobb száma, míg a halálos tömegszerencsétlenség esetén súlyosító körülmény a halálesetek, illetve a súlyosabb sérülések nagyobb száma.¹⁴³

A két minősített esetben nem azonos a büntetési tétele, közülük a halálos tömegszerencsétlenség a súlyosabb megítélésű, amelyet a jogalkotó öt évtől tíz évig terjedő szabadságvesztéssel rendel büntetni, míg a tömegszerencsétlenség esetén a büntetési tétel egy évtől öt évig terjedő szabadságvesztés.¹⁴⁴

7.8.5. Halál, kettőnél több ember halála

Az ittas járművezetés minősített esete továbbá az is, ha a bűncselekmény halált, vagy kettőnél több ember halálát okozza. Álláspontom szerint a halált, mint minősítő eredményt külön részletezni nem szükséges, tekintettel annak egyértelműségére. Szükséges itt megjegyezni, hogy az ittas járművezetőnek a minősítő eredményre kizárólag a gondatlansága terjedhet ki, ha ugyanis arra a szándéka is kiterjedne, abban az esetben már más (sértő) bűncselekményt kellene megállapítani. A kettőnél több ember halála, mint minősítő körülmény abban az esetben állapítható meg, amennyiben a cselekmény következtében legalább három ember halála bekövetkezik, és egyébként a cselekmény nem minősül halálos tömegszerencsétlenségnek.¹⁴⁵

¹⁴¹ DOMOKOS, HARANGOZÓ i. m. 71.

¹⁴² Uo. 71.

¹⁴³ KARSAI (<https://uj.jogtar.hu/#doc/db/346/id/A13Y1369.KK/ts/20230901/lr/chain25721>)

¹⁴⁴ Btk. 236. § b) és d) pont.

¹⁴⁵ KARSAI (<https://uj.jogtar.hu/#doc/db/346/id/A13Y1369.KK/ts/20230901/lr/chain25721>)

Az egyes minősített esetek áttanulmányozását követően szükséges kiemelni, hogy az adott minősített eset csak abban az esetben állapítható meg, és ekként az elkövető felelőssége csak akkor mondható ki a Btk. 236. § (2) bekezdése szerinti súlyosabban minősülő bűncselekményben, amennyiben az elkövető ittas járművezetése okozta a (2) bekezdésben rögzített minősítő körülményt, vagyis okozati kapcsolat fennállása szükséges az ittas járművezetés és a minősítő eredmény között.¹⁴⁶

Fontos még az is, hogy az elkövetőnek a minősítő eredményre kizárólag a gondatlansága terjedhet ki (Btk. 9. §), ekként ez vegyes bűnösségi konstrukció.¹⁴⁷ Jellemzően az ittas állapotban okozott baleset közvetlen kapcsolatban áll valamely speciális közlekedési norma megszegésével (így például az elkövető az alkoholos befolyásoltsága okán a sebességtúllépéssel, az elsőbbségadás megszegésével, az előzés szabályainak megszegésével, illetve általánosságban, a körütekintés és az elvárható figyelem elmulasztásával) ezen közlekedési szabály megszegésének alapja pedig az elkövető ittas állapota.¹⁴⁸

A minősített eset megállapításához szükséges okozati összefüggés tehát abban az esetben állapítható meg, amennyiben az elkövető az ittas állapota okán, abból kifolyólag sérti meg az egyedi közlekedési normát, és az a (2) bekezdés szerinti minősítő eredmény közvetlen oka.¹⁴⁹ Így amennyiben közlekedési szabályszegés nem valósul meg, vagy bekövetkezik közlekedési szabályszegés, de aközött és az elkövető ittas állapota között nincs okozati összefüggés, úgy a (2) bekezdésben szabályozott minősített eset megállapítására nincs lehetőség.¹⁵⁰ Vagyis az okozati kapcsolat fennállása akkor állapítható meg, ha az elkövető az ittassága folytán sérti meg valamely közlekedési magatartást előíró jogszabályt, amely a minősítő eredmény közvetlen okának tekintendő.¹⁵¹ Ha tehát az elkövető az ittas járművezetésen túlmenően más közlekedési szabályt nem sértett meg, a baleset pedig így is, ennek ellenére is bekövetkezett (például más személy szabályszegése vagy a gépjármű meghibásodása folytán), akkor az ittas járművezetés alapesete állapítható meg, figyelemmel az okozati összefüggés hiányára.¹⁵²

¹⁴⁶ KARSAI (<https://uj.jogtar.hu/#doc/db/346/id/A13Y1369.KK/ts/20230901/lr/chain25721>)

¹⁴⁷ KARSAI Krisztina: Közlekedési Bűncselekmények (Btk. XIII. fejezet) In: Karsai Krisztina: *Anyagi büntetőjog Különös rész I.* Szeged, Iurisperitus Bt., 2013. 240.

¹⁴⁸ KARSAI (<https://uj.jogtar.hu/#doc/db/346/id/A13Y1369.KK/ts/20230901/lr/chain25721>)

¹⁴⁹ KARSAI (<https://uj.jogtar.hu/#doc/db/346/id/A13Y1369.KK/ts/20230901/lr/chain25721>)

¹⁵⁰ KARSAI Krisztina: Közlekedési Bűncselekmények (Btk. XIII. fejezet) In: Karsai Krisztina: *Anyagi büntetőjog Különös rész I.* Szeged, Iurisperitus Bt., 2013. 240.

¹⁵¹ BH2004. 349.

¹⁵² KARSAI Krisztina: Közlekedési Bűncselekmények (Btk. XIII. fejezet) In: Karsai Krisztina: *Anyagi büntetőjog Különös rész I.* Szeged, Iurisperitus Bt., 2013. 240.

Ehhez kapcsolódóan a BH.2013. 33. számú bírósági határozat kifejezésre juttatta, hogy az alkohol szervezetre gyakorolt negatív hatásai köztudomású ténynek tekinthetők – ekként azt külön bizonyítani nem szükséges – az ittas állapotban realizált közlekedési szabálysértés jellemzően összefügg az ittasság és az alkoholos befolyásoltság tényével, ezzel ellentétes megállapításra abban az esetben van lehetőség, ha azt a konkrét ügy sajátos, egyedi körülményei, illetve az adott közlekedési szabályszegés sajátossága indokoltta teszi.¹⁵³ A megvalósított közlekedési szabályszegés jellegének alapvető jelentősége van annak megítélésében, hogy az elkövető ittassága és az általa okozott baleset között fennáll-e az okozati összefüggés. Az alkohol – köztudomásúan – az autóvezető veszélyérzetét csökkenti, érzékelési képességét korlátozza, így az olyan közlekedési szabálysértések esetén, ahol ezek felmerülhetnek, okkal lehet arra következtetni, hogy az elkövető az ittassága folytán okozta a közlekedési szabályszegést, a közúti balesetet, és annak eredményét is.¹⁵⁴

7.9. Egység és más bűncselekményekkel való találkozás (halmazati kérdések)

A Btk. 6. § (2) bekezdése szerint folytatólagosan elkövetett bűncselekményről beszélünk abban az esetben, „ha az elkövető ugyanolyan bűncselekményt, egységes elhatározással, azonos sértett sérelmére, rövid időközönként többször követ el.”¹⁵⁵

Mivel az ittas járművezetés elkövetési magatartása, a vezetés már eleve egy folyamatosan végzett tevékenységet takar, így a bírósági gyakorlat egységes abban, hogy folytatólagosság nem állapítható meg, ezért természetes egység megállapításának van helye abban az esetben, ha az elkövető egyazon ittas állapotában a járművet kisebb megszakításokkal, kisebb időtartamú megállásokkal vezeti,¹⁵⁶ vagy ha a rendőri intézkedést követően újra vezeti a járművet, ugyanis ez sem szakítja meg a magatartás folyamatosságát.¹⁵⁷ Ebből kifolyólag többrendbeli ittas járművezetés abban az esetben állapítható meg, ha az elkövető az ittas járművezetést követően kijózanodik, majd újra ittas állapotban vezet járművet.¹⁵⁸

Az ittas járművezető is köteles az általa okozott balesetben megsérült személynek segítséget nyújtani, így amennyiben ezen kötelezettségének nem tesz eleget, úgy az ittas járművezetés

¹⁵³ BH2013. 33.

¹⁵⁴ BH2012. 215.

¹⁵⁵ Btk. 6. § (2) bekezdés.

¹⁵⁶ BELOVICS i. m. 360.

¹⁵⁷ BH1992. 77. és BELOVICS i. m. 361.

¹⁵⁸ BELOVICS i. m. 361.

halmazata állapítható meg a segítségnyújtás elmulasztásának 166. § (3) bekezdés I. fordulata szerinti esetével.¹⁵⁹

Az egységes bírói gyakorlat az ittas járművezetés során megvalósított közúti veszélyeztetést halmazatban állapítja meg az ittas járművezetéssel.¹⁶⁰

Tekintettel arra, hogy az új Btk. hatálybalépésével az ittas és a bódult állapotban elkövetett járművezetés külön törvényi tényállásban került szabályozásra, így felmerült a két bűncselekmény találkozása esetén azok halmazati problematikája. Mivel mind a két bűncselekmény jogi tárgya azonos, ugyanazt a jogi érdeket védi – a közlekedés és a forgalom biztonságát, valamint az emberi életet, testi épséget, egészséget – így valódi alaki halmazatuk megállapítására nem kerülhet sor, az a bűncselekmény állapítható meg, ami a bűncselekmény elkövetése során kiemelkedőbb szerephez jutott. Amennyiben az elkövető ittas és bódult állapotban is van és ilyen állapotban vezeti a járművet, abban az esetben az ittas járművezetés bűncselekménye állapítható meg, a büntetés kiszabása körében kerülhet értékelésre az, hogy az elkövető egyébként bódult állapotban is volt.¹⁶¹ Ha az elkövető ittas és egyben bódult állapotban úgy vezeti a járművet, hogy azzal minősített eseti eredményt – vagyis súlyos testi sértést vagy ennél súlyosabb eredményt – okoz, abban az esetben ittas járművezetés minősített esete és a bódult állapotban elkövetett járművezetés alapesete állapítható meg halmazatban.¹⁶²

Az ítélkezési gyakorlatban nem volt egységes az ittas járművezetés és az azzal összefüggésben megvalósított közúti szabálysértés értékelése, ugyanis a gyakorlat egy része súlyosító körülményként értékelte, ha nem indult külön szabálysértési eljárás, ezzel szemben volt olyan gyakorlat is, amely figyelembe vette súlyosító körülményként, de előfordult olyan is, hogy kizárólag akkor értékelte így, ha a bírósági határozat meghozataláig nem született szabálysértési hatósági döntés. Ezt az ellentmondást igyekezett feloldani a 79. BK vélemény, amely rámutatott, hogy súlyosító körülményként azokat a szabálysértéseket lehet értékelni, amelyek valóban összefüggenek az ittas járművezetéssel, és figyelmen kívül kell hagyni azt, hogy indult-e szabálysértési eljárás vagy sem. Az összefüggést kizárólag az időbeli és a személyi kapcsolat alapján nem lehet megállapítani, sok esetben ugyanis a bűncselekmény és a szabálysértés között csupán annyi a kapcsolat, hogy a szabálysértésre az ittas járművezetés miatt történő igazoltatás

¹⁵⁹ Uo. 361.

¹⁶⁰ BJD 8439.

¹⁶¹ BELOVICS i. m. 361.

¹⁶² KARSAI (<https://uj.jogtar.hu/#doc/db/346/id/A13Y1369.KK/ts/20230901/lr/chain25721>)

alkalmával derül fény, amely így önmagában nem fokozza a bűncselekmény tárgyi súlyát.¹⁶³ Viszont azokat a szabálysértéseket, amelyek az ittas járművezetés bűncselekményének tárgyi súlyát növelik – például a 'forgalmi jellegű' közlekedési szabálysértések vagy nyolc napon belül gyógyuló sérülés okozása – az ittas járművezetés elnyeli, ekként a szabálysértés súlyosító körülményként értékelhető önálló szabálysértési felelősség megállapítása helyett, figyelemmel arra is, hogy a tartalmi összefüggés is fennáll. Párhuzamos – büntetőjogi és szabálysértési felelősség – megállapítására abban az esetben van lehetőség, ha a szabálysértés az ittas járművezetéssel nem hozható oksági összefüggésbe pl. nincs kötelező felelősségbiztosítása vagy lejárt a műszaki engedélye.¹⁶⁴

7.10. Az ittas állapotban elkövetett járművezetés speciális alakzata

A Btk. 236. § (3) bekezdése rendelkezik az ittas járművezetés speciális alakzatáról. Főszabály szerint a nem gépi meghajtású úszólétesítmény ittas állapotban történő vezetése, illetve közúton, vagy közforgalom elől el nem zárt magánúton nem gépi meghajtású jármű ittas vezetése nem valósít meg bűncselekményt, azonban mégis bűncselekménnyé minősül abban az esetben, ha ily módon a (2) bekezdésben szabályozott valamely minősítő, sértő eredményt okoz. Ebben az esetben a minősített esetre irányadó megállapított büntetési tétel lesz az irányadó.¹⁶⁵

7.11. Szabálysértési alakzat

Az ittas járművezetésnek létezik szabálysértési alakzata, amelyet a Szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény (a továbbiakban: Szabs. tv.) 217. §-a ittas vezetés megnevezéssel szabályoz.

Az ittas vezetés szabálysértést az követi el, aki vasúti vagy légi járművet, gépi meghajtású vízi járművet, úszó munkagépet, illetve nem gépi meghajtású vízi járművet úgy vezet, hogy szervezetében szeszes ital fogyasztásából származó alkohol van, vagy vasúti vagy légi jármű, gépi meghajtású vízi jármű, úszó munkagép, illetve közúton vagy a közforgalom elől el nem zárt magánúton gépi meghajtású jármű vezetését olyan személynek engedi át, akinek a szervezetében szeszes ital fogyasztásából származó alkohol van.¹⁶⁶ Ebből látható, hogy a jogalkotó két

¹⁶³ 79. BK vélemény a járművezetés ittas állapotban vétségével és a járművezetés bódult állapotban vétségével összefüggésben elkövetett szabálysértések értékelésének szempontjairól.

¹⁶⁴ KARSAI (<https://uj.jogtar.hu/#doc/db/346/id/A13Y1369.KK/ts/20230901/lr/chain25721>)

¹⁶⁵ Btk. 236. § (3) bekezdés.

¹⁶⁶ Szabs. tv. 217. §.

jogellenességi kört rendel a Szabs. tv. 217. §-a szerint szabálysértésként szankcionálni, egyrészt az alkohol hatása alatti vezetést (a közlekedés három ágazata – vasúti, vízi, légi közlekedés – vonatkozásában), másrészt pedig a jármű vezetésének tiltott átengedést (ez kiegészül továbbá a közúti gépjárművekkel).¹⁶⁷ A vasúti, légi jármű, valamint a gépi meghajtású úszólétesítmény vezetése esetén 0,50 gramm/liter ezrelék véralkoholnál, illetve a 0,25 milligramm/liter ezrelék levegőalkoholnál alacsonyabb érték eredményez szabálysértést, az ezt meghaladó érték esetén bűncselekmény megállapításának van helye. A nem gépi meghajtású vízi járművek vezetése vonatkozásában az alkoholértéket nem szabályozza a tényállás, az nem tényállási elem.¹⁶⁸ Az első elkövetési mód esetén tehát akkor állapítható meg a szabálysértés elkövetése, ha a járművet vezető személy szervezetében alkohol fogyasztásából származó alkohol jelenléte mutatható ki. A szabálysértési felelősséget már az egészen csekély mennyiségű alkohol elfogyasztása is megalapozza, a szabálysértés tényállásszerűségéhez ugyanis nem az alkoholos befolyásoltság fennállása szükséges, ahhoz elegendő az alkoholfogyasztás ténye, a felelősséget az alkohol jelenléte alapozza meg.

Hazánkban a zéró tolerancia elve érvényesül, vagyis a magyar jog a 0,0 ezrelékes tűréshatáron van, így csak az az alkoholszint nem von maga után legalább szabálysértési felelősség megállapítását, ami a kimutathatósági szint alatt, a mérési hibahatáron belül helyezkedik el. A szabálysértési felelősséget tehát a szervezetben lévő alkohol jelenléte alapozza meg.¹⁶⁹ Mivel a szabálysértés megvalósulásához az alkohol szervezetben való jelenléte szükséges, így a posztalkoholos állapot (azaz a másnaposság) is megalapozza a szabálysértési felelősséget.¹⁷⁰ Az alkoholos befolyásoltságot jelentő 0,80 ezrelékes érték a szabálysértés határa.¹⁷¹

Szankcionálására nem az általános szabályok szerint kerül sor, a Kötbír.¹⁷² 1. mellékletében szabályozott kötelező mértékű pénzbírságot, illetve helyszíni bírságot kell alkalmazni, valamint ezen túlmenően járművezetéstől eltiltásnak is helye van,¹⁷³ amelyet kötelező kiszabni abban az

¹⁶⁷ CSERÉP Attila, FÁBIÁN Adrián, RÓZSÁS Eszter: *Nagykommentár a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvényhez*, Budapest, Wolters Kluwer, 2022. (<https://uj.jogtar.hu/#doc/db/353/id/A13Y1437.KK/ts/20230701/lr/chain5298>)

¹⁶⁸ DOMOKOS, HARANGOZÓ i. m. 232.

¹⁶⁹ CSERÉP i. m. (<https://uj.jogtar.hu/#doc/db/353/id/A13Y1437.KK/ts/20230701/lr/chain5298>)

¹⁷⁰ CSERÉP Uo. (<https://uj.jogtar.hu/#doc/db/353/id/A13Y1437.KK/ts/20230701/lr/chain529>)

¹⁷¹ CSERÉP Uo. (<https://uj.jogtar.hu/#doc/db/353/id/A13Y1437.KK/ts/20230701/lr/chain5298>)

¹⁷² 63/2012. (IV. 2.) Korm. rendelet az egyes közlekedési szabálysértések miatt alkalmazandó szabálysértési pénzbírság, illetve helyszíni bírság kötelező mértékéről, valamint a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvénnyel összefüggő egyes kormányrendeletek módosításáról.

¹⁷³ Szabs. tv. 16. § (1) bekezdés.

esetben, ha hat hónapon belül már legalább kettő alkalommal felelősségre vonták kiemelt közlekedési, vagy közlekedéssel kapcsolatos egyéb szabálysértés miatt.¹⁷⁴

7.13. Egyéb joggyakorlati kérdések

Mint a legtöbb bűncselekmény kapcsán, így az ittas járművezetéshez kapcsolódóan is felmerültek különböző jogalkalmazási kérdések a gyakorlatban, amelyeket a tanulmányom korábbi részeiben már részben érintettem (például a jármű elkobzásának kérdése) így itt csak a további felmerült gyakorlati kérdéseket vázolom.

Elsőként a hitelesített mérőeszközzel és a hitelesítési hibahatárrol szükséges szót ejteni. Az ittas állapot kimutatására irányadó mintavételi szabályokat a 40/2018. (VI.29.) ORFK utasítás tartalmazza, annak 3. pontja szerint a rendőr az ittasságellenőrzést kizárólag kalibrált elektromos alkoholeszterrel vagy hiteles elektromos légalkoholmérő berendezéssel (hiteles mérőeszköz) hajthatja végre.¹⁷⁵ További szabályokat a nyomozás és az előkészítő eljárás részletes szabályairól szóló 100/2018. (VI.8.) Korm. rendelet (továbbiakban: Nyer.) tartalmaz. E szerint az ittas állapot megállapítását erre alkalmas, hitelesített eszközzel kell végezni, az érintett személy hozzájárulásával, és amennyiben a mérés eredménye alkoholfogyasztásra utal, úgy hiteles mérőeszközzel kell az ellenőrzést elvégezni, amelyhez szintén szükséges az érintett személy hozzájárulása.¹⁷⁶ Amennyiben a hiteles mérőeszköz alkalmazására nem kerülhet sor, úgy abban az esetben vér- és vizeletminta vétel iránt lehet intézkedni.¹⁷⁷

A rendelet tartalmazza azokat az esetköröket is, amikor szakértői vizsgálatra és az ehhez szükséges vizelet- és vérminta-vételre van szükség pl.: ha kábító hatású anyag fogyasztására utaló jel van, ha az ellenőrzött személy a közreműködést megtagadja, egészségi állapota miatt vele szemben mérőeszköz nem alkalmazható, ha kétségbe vonja a vizsgálati eredményeket, vagy ha maga kér véralkohol-vizsgálatot, de ide tartozik az az esetkör is, amikor az érintett személy a helyszínt elhagyta vagy feltételezhető, hogy a cselekmény elkövetését követően szeszes italt fogyasztott (ráívás esete).¹⁷⁸ A rendelet rögzíti azt is, hogy amennyiben a vizeletminta önkéntes biztosítása nem lehetséges, úgy kétszeri vérmintavételtől kell gondoskodni.¹⁷⁹ Ehhez kapcsolódóan kérdésként

¹⁷⁴ Szabs. tv. 23. § (3) bekezdés.

¹⁷⁵ 40/2018. (VI.29.) ORFK utasítás 3. pont.

¹⁷⁶ 100/2018. (VI.8.) Korm. rendelet 80. §, 81. §.

¹⁷⁷ 100/2018. (VI.8.) Korm. rendelet 81. § (3).

¹⁷⁸ 100/2018. (VI.8.) Korm. rendelet 82. § (1) bekezdés.

¹⁷⁹ 100/2018. (VI.8.) Korm. rendelet 82. § (3) bekezdés.

merült fel a mintavétel adására kötelezett személy jogállása, amelyre a Nyer. 83. §-ából és a Be. 58. §-ából vezethető le a válasz. A Nyer. 83. §-a értelmében:

„ha az ittas vagy bódult állapotban lévő büntetőeljárásban részt vevő személy alkohol, illetve kábító hatású anyag fogyasztásának megállapítása céljából szakértői vizsgálat indokolt, az ehhez szükséges minta biztosítását – vér-, illetve vizeletminta vételét – a nyomozó hatóság szemle elrendelésével végzi...”.¹⁸⁰

Ezt kiegészítve a Be. úgy rendelkezik, hogy egyéb érdekelt az, aki az őt érintő eljárási cselekménnyel összefüggésben a Be.-ben meghatározott jogosultsággal vagy kötelezettséggel rendelkezik; egyéb érdekelt különösen a szakértői vizsgálat, szemlével érintett személy.¹⁸¹ A fenti jogszabályok összevetéséből tehát az a következtetés vonható le, hogy a mintavétel adására kötelezett személy a büntetőeljárásban egyéb érdekeltként vesz részt.

A hiteles légalkohol-mérő eszköz által mért eredmény körében szükséges említést tenni a hitelesítési hibahatárról, ugyanis a mért eredményt a hibahatárral korrigálva kell figyelembe venni. Akkor tehát, amikor a mért eredmény 0,26 mg/l, illetve 0,27 mg/l, akkor abban az esetben az eljárás – bizonyítottság hiányában történő – megszüntetéséről, illetve felmentésről kell határozni, arra hivatkozással, hogy a hiteles légalkohol-mérő készülék kizárólag +/-5 %, illetve 0,02 mg/l mérési hibahatáron belül tekinthető hiteles mérőeszköznek.¹⁸²

7.14. Speciális járművek (elektromos kerékpár, elektromos roller)

A technikai fejlődésnek köszönhetően a rendelkezésre álló közlekedési módok kiszélesedtek, új közlekedési formák jelentek meg, amelyek számos jogi kérdést hoztak felszínre. Megjelentek a közlekedésben az elektromos autók, az elektromos kerékpárok, de még az elektromos rollerek is. Az elektromos autók esetében jogalkalmazási probléma az ittas járművezetés kapcsán jellemzően nem merült fel, ellenben a sokkal inkább eltérő megítélésű elektromos kerékpár és elektromos roller vonatkozásában.

¹⁸⁰ 100/2018. (VI.8.) Korm. rendelet 83. §.

¹⁸¹ Be. 58. § (1) bekezdés b) pont és (2) bekezdés e) pont.

¹⁸² Bertényi Imre: Közlekedés büntetőjogi, büntetőeljárásjogi és kriminalisztikai ismeretek, Budapest, 2023. november 20., 27.

A kerékpár definícióját a KRESZ 1. számú függelék II. pontjának r/1. pontja tartalmazza, amely szerint kerékpárnak minősül „olyan, legalább kétkerekű jármű, amelyet emberi erő hajt, és ezt legfeljebb 300 W teljesítményű motor segíti.” Kerékpárnak minősül tehát az elektromos kerékpár és az engedély nélkül vezethető. Az elektromos kerékpár jellemzője, hogy két féle módozatban használható: lehet hagyományos, emberi erővel hajtott kerékpárként közlekedni vele, ugyanakkor aktiválható annak egy olyan funkciója, amely során a beépített gép aktivizálódik és ekként a továbbiakban a kerékpárt nem kizárólag emberi erő, hanem ezen felül erőgép is hajtja. Kérdésként merült fel ennek okán a jogalkalmazókban, hogy elektromos kerékpárral megvalósítható-e az ittas állapotban elkövetett járművezetés bűncselekménye. És ha igen, járművezetéstől eltiltás alkalmazható-e ennek vonatkozásában? A joggyakorlat ebben a kérdésben viszonylag egységes álláspontra jutott, amely szerint az ittas állapotban elektromos kerékpárral elkövetett járművezetés akkor valósítja meg a Btk. 236. §-a szerinti deliktumot, amennyiben gépi, illetve gépi és emberi hajtás mellett használják.¹⁸³

További kérdésként merült fel az is, hogy amennyiben az ittas járművezetést elektromos kerékpárral, gépi hajtás mellett követik el, úgy a járművezetéstől eltiltást alkalmazni kell-e.

A Btk. 55. § (1) bekezdése a járművezetéstől eltiltás lehetséges alkalmazásának eseteit tartalmazza, míg a (2) bekezdésben azok az esetkörök kerültek szabályozásra, amikor a járművezetéstől eltiltás kiszabása kötelező. Mivel az ittas járművezetés – súlyos következményei miatt – a közlekedési bűncselekmények egyik legveszélyesebb formája, ezért elkövetése esetén a járművezetéstől eltiltás alkalmazása kötelező, az csak különös méltánylást érdemlő esetben mellőzhető.¹⁸⁴ A Btk. 55. § (2) bekezdésben foglalt eltiltási esetek tehát önálló esetkörök, vagyis az eltiltás alkalmazásának nem előfeltétele, hogy az elkövető az engedélyhez kötött járművezetés szabályait megszegje, elégséges ahhoz az ittas állapotban történő vezetés.¹⁸⁵

A Kúria is kiemelte a Bfv.II.1223/2014/5. számú határozatában, hogy a járművezetéstől eltiltás Btk. 55. § (2) bekezdésében szabályozott esetköre önálló esetkör, arra a Btk. 55. § (1) bekezdésében foglalt feltételek – vagyis, hogy engedélyhez kötött járművezetés szabályainak megszegésével kövesse el a bűncselekményt – nem vonatkoztathatók. Ennek okán a gépi üzemben használt elektromos kerékpárt ittasan vezető személyt a járművezetéstől el kell tiltani a Btk. 55. § (2)

¹⁸³ Bertényi Imre: Közlekedés büntetőjogi, büntetőeljárásjogi és kriminalisztikai ismeretek, Budapest, 2023. november 20., 27.

¹⁸⁴ 38/2007. BK vélemény a járművezetéstől eltiltás alkalmazásának szempontjairól.

¹⁸⁵ BH2021. 63.

bekezdésének kógens rendelkezése okán.¹⁸⁶ Ha azonban az ítéleti tényállásból nem állapítható meg egyértelműen, hogy az elektromos meghajtású kerékpárral elkövetett ittas járművezetés esetében a kerékpár motorteljesítménye alapján az kerékpárnak vagy segédmotoros kerékpárnak minősül, úgy abban az esetben járművezetéstől eltiltás nem alkalmazható.¹⁸⁷

Vitatott volt továbbá az elektromos roller megítélése, kérdésként merült fel a gyakorlatban, hogy az elektromos roller ittas állapotban történő vezetése megvalósítja-e az ittas járművezetés bűncselekményét. A fő kérdés tehát az volt, hogy járműnek minősül-e az elektromos roller. A Miskolci Járásbíróság ítéletében¹⁸⁸, majd a fellebbezési eljárás folytán eljárt Miskolci Törvényszék¹⁸⁹ is arra az álláspontra helyezkedett, hogy mivel az elektromos roller jogrendszerben elfoglalt helye tisztázatlan, ezért nem minősül járműnek – az azzal közlekedő személy gyalogosként vesz részt a forgalomban – így annak ittas állapotban történő vezetése nem valósítja meg az ittas járművezetés bűncselekményét. A Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Főügyészség felülvizsgálati indítványa folytán a kérdés a Kúria elé került, aki az első- és másodfokon eljárt bíróságokkal ellentétesen foglalt állást a kérdésben. A Kúria a Bfv.442/2022/5. számú határozatában levezette, hogy a közlekedési bűncselekmények vonatkozásában a jármű meghatározására a KRESZ által definiált járműfogalmat kell érteni. Bár az eljárt bíróságok két KÖHÉM¹⁹⁰ rendeletet is felhívtak a jármű fogalmának magyarázatára, a Kúria azonban rámutatott, hogy a hivatkozott rendeletek a saját szabályozási területük tekintetében határozták meg a jármű fogalmát, vagyis a rendeletek azt fejtették ki e körben, hogy melyek azok a járművek, amelyekre a forgalomba helyezés és forgalomban tartás műszaki követelményei, illetve a műszaki megvizsgálás vonatkozik. Büntetőjogi értelemben azonban járműnek az minősül, ami a KRESZ I. Függelék II. a) pontjában rögzített feltételeknek megfelel. A jármű definíciója ugyanakkor a KRESZ-ben meghatározott járműfajtákkal nem azonosítható, azok között egyenlőségjel nem tehető, amelyet jól mutat, hogy vannak olyan járművek, amelyek nem sorolhatók be egyik járműkategóriába sem. Ezek közül - taxatív felsorolással - a KRESZ maga határozza meg azokat, amelyeket a jármű fogalma alól kivonnak tekint, így pl. a talicskát és a gyermekkocsit. Mivel a roller és az elektromos roller közúti szállítóeszköznek minősül és a KRESZ nem vonja ki a jármű fogalma alól, így a roller és az elektromos roller járműnek tekinthető, az elektromos roller esetében pedig nem kétséges – mivel beépített erőgép hajtja – hogy gépi meghajtásúnak is tekinthető. Vagyis az elektromos roller gépi

¹⁸⁶ Kúria.Bfv.II.1223/2014/5.

¹⁸⁷ BH2013. 144.

¹⁸⁸ Miskolci Járásbíróság 33.B.892/2021/7. számú ítélete.

¹⁸⁹ Miskolci Törvényszék 7.Bf.382/2021/5. számú végzése.

¹⁹⁰ A közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KÖHÉM rendelet és a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KÖHÉM rendelet.

meghajtású jármű, ezért annak ittas vezetése megalapozza a Btk. 236 §-a szerinti büntetőjogi felelősséget.

8. Az ittas járművezetés megelőzési lehetőségei

A tanulmányomban felvázoltam az ittas járművezetés megvalósulásának módjait, formáit, és minősített eseteit, a bűncselekmény kapcsán felmerült jogi kérdéseket és problémákat is elemeztem, adós maradtam még viszont a lehetséges megoldási javaslatok felvázolásával. A korábban bemutatott statisztikai adatok szerint az ittas (és bódult) állapotban elkövetett járművezetés száma statisztikailag ugyan csökkenést mutat, az azonban még mindig magasnak tekinthető, főleg úgy, hogy akár egy ittas állapotban lévő személy volán mögé ülése is kiemelt veszélyt jelent a közlekedés biztonságára és az abban részt vevő személyek életére, testi épségére, egészségére. Az ittas járművezetők számának csökkentése mindenkor kiemelt társadalmi feladat kell, hogy legyen. Álláspontom szerint a kisebb városokban, falvakban komplikáltabb feladat az ittas járművezetés csökkentése, illetve felszámolása, ott ugyanis jellemzően nem áll rendelkezésre alternatív közlekedési mód, a gyaloglást az emberek kényelmi szempontból nem preferálják, ellenben robogóval vagy autóval gyorsan és 'észrevétlenül' haza tudnak jutni, főleg úgy, hogy a rendőri, polgárőri jelenlét általában nem számottevő.

A nagyvárosokban és a fővárosban véleményem szerint némileg könnyebb megoldást találni a problémára, ugyanis számos más, alternatív közlekedési mód választható ahelyett, hogy az ember ittas állapotban vezessen: hívhat különböző taxitársaságokat, sofőrszolgálatot, sétálhat, vagy választhatja a tömegközlekedést is. A nagyvárosokban kiemelt problémát az ittas rollerezők jelentenek, a bérelhető, közösségi rollerek ugyanis a városban számos helyen rendelkezésre állnak, így sokan ezt az olcsónak tekinthető közlekedési módot választják, hogy egy átmulatott éjszaka után hazajussanak, nem gondolva arra, hogy ezzel bűncselekményt valósítanak meg.

Bár véleményem szerint a legtöbb ember tisztában van azzal, hogy Magyarországon zéró tolerancia van, egy pohár sör után sem lehet volán mögé ülni, mégis azt gondolom, hogy az ismeretterjesztés, az edukáció az elengedhetetlen kulcsa annak, hogy a kedvező tendenciájú csökkenő statisztikát tovább csökkentsük. Kiemelten szükségesnek tartom az edukációt a fiatalok körében, ugyanis meggyőződésem szerint az elektromos rollert használók körében sok a fiatal, akik közül néhányan biztosan nem is tudják, hogy ittas állapotban elektromos rollert sem lehet vezetni.

Jó ötletnek tartanám – akár az iskolai tanórák esetében – az ezzel kapcsolatos ismeretek és felvilágosítás minél szélesebb körű terjesztését, felhívva a figyelmet arra is, hogy nem csak az első látásra ártatlannak tűnő vezetés kockázatát vállalják ilyenkor, hanem annak a veszélyét is, hogy ha ittasan balesetet okoznak, akkor az nem csupán a sértett vonatkozásában, de rájuk nézve is komoly, akár feldolgozhatatlan lelki traumát okozhat, nem is beszélve a kiszabott büntetés súlyosságáról.

9. Összegzés

Tanulmányomban bevezetésként bemutattam a hazai közlekedési büntetőjog szabályozásának alakulását, amelyből kitűnt, hogy a korábbi jogszabályokhoz képest számos újítást eszközölt a jogalkotó az ittas járművezetés kapcsán a Btk. hatálybalépésével, többek között a bódult és az ittas járművezetést külön tényállásban rendelte szabályozni, valamint definiálta az ittasság fogalmát is, amely később – a bizonyítási anomáliák kiküszöbölése érdekében – módosításra került, ezzel konkretizálva az ittasság definícióját.

Ezt követően szemügyre vettem, hogy az Európai Unió egyes tagállamai miként szabályozzák a büntető törvénykönyveikben az ittas járművezetést, amely során megállapítást nyert, hogy igen nagy eltérések vannak az unión belül is, egységes vagy közel azonos szabályozási rendszerről nem beszélhetünk, maximum a hasonlóság állapítható meg.

Az ittas járművezetés kapcsán felhívtam a figyelmet az alkohol káros hatásaira, az alkohol fogyasztását követően fellépő kedvezőtlen élettani hatásokra, majd az ittas járművezetés bűncselekményét mutattam be anyagi jogi szempontból, a releváns bírói gyakorlat tükrében.

Rámutattam a technikai fejlődés eredményeként felmerült jogi problémákra, ismertettem az elektromos közlekedési eszközök megjelenése okán keletkezett anomáliákat. Korábban az ezzel kapcsolatos kérdések megítélése jogalkalmazási nehézséget okozott, amely végső soron jogértelmezési eltéréshez vezetett, mostanra azonban úgy tűnik, hogy ezen közlekedési eszközök vonatkozásában is kezd egyértelművé és egységessé válni a joggyakorlat. Fontos azonban, hogy a jogalkotónak mindenkor lépést kell tartania a jogi szabályozás területén a technikai fellendüléssel, ugyanis a technika végeláthatatlanul gyors ütemben fejlődik.

A kiváló német kriminológus, Franz von Liszt úgy gondolta: „a legjobb kriminálpolitika a jó szociálpolitika”.¹⁹¹ Ennek fényében az ittas járművezetés számának csökkentése érdekében megoldási javaslatokat tártam fel, kiemelve és szem előtt tartva, hogy mindenekelőtt az ezzel kapcsolatos ismeretterjesztés az elsődleges társadalmi feladat. A cél ugyanis egy olyan széleskörű társadalmi szemléletformálás lenne, amelynek középpontjában az áll, hogy mindannyian felelősséggel tartozunk egymás biztonságáért az utakon. Az ittas járművezetés elleni küzdelemben az ismeretterjesztés, a tudatosítás és a prevenció kulcsfontosságú, hiszen csak így érhetjük el azt, hogy a büntetőjogi beavatkozás valóban az utolsó lehetőségként, a legszükségesebb esetekben kerüljön alkalmazásra, megőrizve ezzel az ultima ratio-s jellegét.

¹⁹¹

Pallo József: *Egyre jobban éget a seb... A túlsúlyosság csökkentésének lehetséges útjai*. Börtönügyi Szemle 2015/1. 24.

10. Irodalomjegyzék

Felhasznált irodalom:

- Fülöp Ágnes, Fülöp Natasa, Major Róbert: A KRESZ értelmezése a joggyakorlatban, Budapest, HVG-ORAC Lap-és Könyvkiadó Kft., 2021.
- Belovics Ervin, Molnár Gábor Miklós, Sinku Pál: Büntetőjog II. Különös rész, Budapest, Orac Kiadó Kft., 2023.
- Mészáros Ádám: Az ittas járművezetés egyes kérdéseiről. Miskolci Jogi szemle, 9. évfolyam, 2014., 1. szám.
- Szentpétery Petronella: Közlekedési büntetőjog. Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., 2001.
- Mátyás Imre: Az ittas járművezetés története, szabályozásnak alakulása és aktuális kérdései. Jogelméleti Szemle, 2023., 4. lapszám.
- Singerland, Edward: Drunk How We Sipped, Danced, and Stumbled Our Way to Civilization. Little, Brown Spark, First Edition, 2021.
- Deres Petronella: Erőszakos bűnözés, különös tekintettel az alkohol hatása alatt elkövetett erőszakos bűncselekményekre. PhD. értekezés. Miskolci Egyetem Deák Ferenc Állam- és Jogtudományi Doktori Iskola, Miskolc, 2007.
- Karsai Krisztina: Nagykomentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez. 2023. (<https://uj.jogtar.hu/#doc/db/346/id/A13Y1369.KK/ts/20230901/lr/chain25721>)
- A Büntető Törvénykönyvről szóló 1978. évi IV. törvény módosításáról szóló T/5060. számú törvényjavaslat indokolása.
- Francia Barbara: Az ittas járművezetés jogalkalmazási dilemmái az új Btk. tükrében. JURA, 2013/2.
- Bertényi Imre: Közlekedés büntetőjogi, büntetőeljárásjogi és kriminalisztikai ismeretek, Budapest, 2023. november 20.
- Országos Igazságügyi Orvostani Intézet 13. módszertani levele az alkoholos állapot és alkoholos befolyásoltág orvosszakértői vizsgálatáról és véleményezéséről.
- Domokos Andrea, Harangozó Attila: Büntetőjog II., Patrocinium, Budapest, 2019.
- Karsai Krisztina, Szomora Zsolt, Vida Mihály: Anyagi büntetőjog Különös rész I. Iurisperitus Bt. Szeged 2013.
- Balogh Ágnes: Az egészség védelme a büntetőjogban (Phd-értekezés). Pécsi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kar Doktori Iskola. 2006.
- Cserép Attila, Fábíán Adrián, Rózsás Eszter: Nagykomentár a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvényhez, Budapest, Wolters Kluwer, 2022. (<https://uj.jogtar.hu/#doc/db/353/id/A13Y1437.KK/ts/20230701/lr/chain5298>)
- Pallo József: Egyre jobban éget a seb... A túlsúlyfolság csökkentésének lehetséges útjai. Börtönügyi Szemle 2015/1.

Jogszabályok, határozatok:

- A magyar büntetőtörvénykönyv a büntettekről és a vétségekről szóló 1878. évi V. törvénycikk.
- A közlekedés rendjének fokozottabb védelméről szóló 55/1953. (XII. 4.) MT rendelet.
- A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. év C. törvény.

- A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet.
- BH1984. 302.
- T/6958. számú törvényjavaslat indokolással a Büntető Törvénykönyvről.
- A Büntető Törvénykönyvről szóló 1978. évi IV. törvény.
- 3/2013. (VII. 8.) BK vélemény az ittas járművezetés megállapíthatóságáról.
- BH1982. 365.
- BH1977.90.
- BH.1984. 220.
- BH1984. 211.
- A víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény.
- BH1984. 211.
- BH1993. 336.
- BH1995. 382.
- BH1984. 340.
- BH1989. 171.
- BJD 2830.
- 79. BK vélemény a járművezetés ittas állapotban vétségével és a járművezetés bódult állapotban vétségével összefüggésben elkövetett szabálysértések értékelésének szempontjairól.
- 2/2023. (VII. 5.) BK vélemény a büntetőjogi és büntető eljárásjogi tárgyú büntető kollégiumi vélemények felülvizsgálatáról.
- Országos Igazságügyi Orvostani Intézet 16. számú módszertani levele a testi sérülések és egészségkárosodások igazságügyi orvosszakértői véleményezéséről. (Egészségügyi Közlöny 7/1998. (VI. 19.).
- 29200-115/16/2020. ált. számú Módszertani Leírás Az ittas állapot véleményezése kapcsán végzett igazságügyi orvosszakértői tevékenységről.
- BH1982. 178.
- BH1987. 263.
- BH2003. 179.
- BH2017. 287.
- BJD 6113.
- 10/2007. BK vélemény a terhes állapotban lévő nő sérelmére elkövetett testi sértésről.
- BJD 5082.
- BH2004. 349.
- BH2013. 33.
- BH2012. 215.
- BH1992. 77.
- BJD 8439.
- 2012. évi II. törvény a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről.
- Az egészségügyről szóló 1997. évi CLIV. törvény.
- 63/2012. (IV. 2.) Korm. rendelet az egyes közlekedési szabálysértések miatt alkalmazandó szabálysértési pénzbírság, illetve helyszíni bírság kötelező mértékéről, valamint a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvénnyel összefüggő egyes kormányrendeletek módosításáról.
- 40/2018. (VI. 29.) ORFK utasítás.
- 100/2018. (VI. 8.) Korm. rendelet.
- A büntetőeljárásról szóló 2017. évi XC. törvény.
- 38/2007. BK vélemény a járművezetéstől eltiltás alkalmazásának szempontjairól.
- BH2021. 63.
- Kúria.Bfv.II.1223/2014/5.
- BH2013. 144.

- Miskolci Járásbíróság 33.B.892/2021/7. számú ítélete.
- Miskolci Törvényszék 7.Bf.382/2021/5. számú végzése.
- A közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet.
- A közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet.

Internetes források:

- <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=celex%3A12016ME%2FTXT>
- <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:HU:HTML>
- <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2001:043:0031:0036:EN:PDF>
- https://legislationline.org/sites/default/files/documents/e5/Romania_Penal%20Code_am2017_en.pdf
- https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_stgb/englisch_stgb.html#p3047
- <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/52/contents>
- https://legislationline.org/sites/default/files/documents/32/Spain_CC_am2013_en.pdf
- <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:HU:HTML>
- https://legislationline.org/sites/default/files/documents/a4/Finland_CC_1889_am2015_en.pdf
- <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalActPrint/lt?jfwid=rivwzvpgv&documentId=a84fa232877611e5bca4ce385a9b7048&category=TAD>
- https://legislationline.org/sites/default/files/documents/62/Lithuania_CC_2000_am2017_en.pdf
- <https://jech.bmj.com/content/72/1/54#block-system-main>
- https://legislationline.org/sites/default/files/documents/f3/Netherlands_CC_am2012_en.pdf
- <https://kozlekedesbiztonsag.kti.hu/hatalyos-veralkohol-ertekek-europaban/>
- https://www.ksh.hu/stadat_files/iga/hu/iga0003.html
- <https://ugyeszseg.hu/wp-content/uploads/2023/10/bunozes-es-igazsagszolgalatas-2013-2022.pdf>
- <https://www.niaaa.nih.gov/publications/alcohol-metabolism>
- <https://ugyeszseg.hu/wp-content/uploads/2023/10/bunozes-es-igazsagszolgalatas-2013-2022.pdf>
- bit.ly/3JO6HBO
- https://worldpopulationreview.com/country-rankings/alcoholism-by-country?fbclid=IwAR0y8Iqk2esc_gr-OLGigAbFn6VWQ9Kwbu8uI1GcijM-U4Tl1_esS02Fjw
- Európai Bizottság 2001/115/EK számú ajánlása.