

# JOGI FÓRUM PUBLIKÁCIÓ

**Az elsőbbségi jog megsértésével okozott balesetek  
büntetőjogi következményei**

Szerző:

**dr. Kenese Attila**

2014. szeptember

## Bevezető

Az emberi közlekedés - amióta csak létezik - egyfajta kockázat vállalással járó tevékenység. A benne résztvevő személyek mindenkor kockáztatják mind a maguk, mind a közlekedő járművek hatókörével érintett személyek életét, testi épségét, anyagi javait.

Az ókori történetírás szerint a viharba került gabonaszállítmányok hajósainak, amikor azok a tomboló vihar miatt vissza akartak fordulni Szicíliába, Pompeius a következőket üzentte: „*Vivere non necesse est, navigare necesse est*”.<sup>1</sup> (Élni nem muszáj, hajózni (viszont) kell.) Ez, a ma már szállóigévé vált üzenet, a maga egyszerűségével és tömörségével, kifejezi azt a társadalmi kényszerjelenséget, hogy közlekedés (helyváltoztatás, személy- és áruszállítás) nélkül nincs élet. Ugyanakkor ez a társadalmilag szükséges és hasznos tevékenység kockázatvállalással, fokozott veszéllyel jár és társadalmilag nem kívánatos jelenségek kísérik.

Mivel a közlekedés a társadalom számára elengedhetetlenül szükséges és hasznos, a közlekedésben résztvevő valamennyi személy érdekeit jogi normák védik, és az esetlegesen felmerülő kockázatokat az egyes ágazati igazgatási szabályok csökkentik. A jogalkotó az utóbbi szabályok szándékos megsértését szabálysértésként, míg a közlekedés biztonságát többféle módon is már közelebbről veszélyeztető, és az életet és a testi épséget sértő eredményű magatartásokat bűncselekményként rendeli büntetni. Ezek a bűncselekmények a közlekedési bűncselekmények, amelyek *Viski László* szavaival élve: „szükségképpen önálló, sajátos problémákkal rendelkező és ezeknek megfelelően speciális megoldásokat igénylő területét alkotják a büntetőjognak.”<sup>2</sup>

A közlekedési szituáció a közlekedés minden résztvevőjét potenciálisan veszélyeztetett helyzetbe hozza. Átlagosan 50 ezer kilométerenként van esélyük a közlekedés szereplőinek arra,

---

<sup>1</sup> Dr. Takács György: Jogászok-latinul

<sup>2</sup> Fejezetek a magyar büntetőjog különös része köréből, szerk.: Nagy Ferenc, 188.p.

hogy balesetet okozzanak, vagy baleset áldozatává váljanak.<sup>3</sup> E megdöbbentő tényen felül elmondható még, hogy a közúti közlekedéssel összefüggő bűncselekmények száma érzékelhető emelkedést mutat Magyarországon az utóbbi években, melyen belül kiugró szerep jut a közúti közlekedési balesetokozással összefüggő cselekményeknek.

A balesetek döntő többségét a személygépkocsi vezetők okozták, őket a kerékpárosok, a teherszállító járművek vezetői, az autóbuszvezetők és a motorkerékpárosok követik. A baleset okozók sorát a gyalogosok zárják.

A balesetek okait tekintve, azok sorrendje a következő:

1. a sebesség nem megfelelő alkalmazása,
2. az előzés szabályainak megsértése,
3. **az elsőbbség meg nem adása,**
4. az irányváltoztatás, haladás és bekanyarodás szabályainak be nem tartása,
5. a megállási kötelezettség elmulasztása,
6. a világítási szabályok megszegése,
7. a járművezető figyelmetlen, gondatlan vezetése,
8. a jármű előre észlelhető műszaki hibája és
9. a pálya hibája.

A fenti okokon kívül a balesetek egy - viszonylag csekélyebb számú - része a gyalogosok, illetve az utasok hibájából következik be. (A gyalogosok a balesetek többségét az úttestre való vigyázatlan, hirtelen lelépéssel, tilos jelzésen való áthaladással, tiltott helyen való áthaladással,

---

<sup>3</sup> Bánfi Ferenc: A közúti közlekedési balesetek kriminológiai kérdései, Rendészeti Szemle, 5/93:75.p.

álló jármű vagy járműoszlop előtti áthaladással, vagy haladás közbeni zavaró magatartással okozták.)

A statisztikai adatok azt bizonyítják, hogy a közlekedési balesetek több, mint 90%-a *emberi hibára* - szándékos vagy gondatlan mulasztásra - vezethető vissza. Ha ez így van - boncolgatja a problémát *Dr. Bánfi Ferenc* - nem kell mást tenni, csak az ember megnyilvánulásait megszüntetni, és a közlekedési balesetek mennyisége a jelenlegi töredékére redukálódik. Ha azonban a kérdés megoldása ilyen egyszerűen kivitelezhető lenne - folytatja a fejtegetést Bánfi - akkor már számos helyen prezentálták volna az eredményt.<sup>4</sup>

Ezen okfejtésre is figyelemmel érdemes nagyító alá venni a közlekedési bűncselekmények - azon belül is a közúti baleset gondatlan okozásának vétsége - gyakoriságának okait, amelyek mellett pedig mindenképp szükséges vizsgálni az egyik leggyakrabban előforduló és a gyakorlatban számos problémát okozó elsőbbségi jog kérdését is.

---

<sup>4</sup> Bánfi Ferenc: A közúti közlekedési balesetek kriminológiai kérdései, Rendészeti Szemle, 5/93:78.p.

## A közlekedési bűncselekmények fejlődéstörténetének főbb állomásai és általános jellemzői

A magyar büntetőjogban viszonylag önálló ágazatot alkot a közlekedési büntetőjog, melynek létét azonban még a mai napig is vannak, akik vitatják.<sup>5</sup> A közlekedési bűncselekmények a hatályos Büntető Törvénykönyv (2012. évi C. törvény) XXII. fejezetében helyezkednek el. Ez a fejezet - mint ahogy a közlekedési büntető ágazat is - jelentős átalakuláson ment keresztül az elmúlt évtizedekben, sőt az elmúlt években is, és a közlekedési bűncselekmények csak fokozatos önállósodási folyamat során különültek el a többi bűncselekménytől. Ez főként a bővülő műszaki, orvosi és gyakorlati ismereteknek köszönhető, amely jelentős segítséget nyújtott a jogágazat minőségi változásához. Ez a minőségváltozás érzékelhető módon kihatott a bíró jogalkalmazói munkájára is, azaz jelentősen korszerűsítette a joggyakorlatot.

A kezdetekben a büntetőjogunk *a közbiztonság elleni bűncselekmények* között szabályozta a közlekedés biztonságát sértő vagy azt veszélyeztető magatartásokat. A *Csemegi Kódex* a társadalom elleni bűncselekmény között, közforgalom elleni bűncselekmények címszó alatt a XXIX. Fejezetében rendelte büntetni e cselekményeket. A közlekedési bűncselekmények a 310. szakaszban szabályozott testi sértés<sup>6</sup>, és a 291. szakaszban meghatározott foglalkozás körében elkövetett gondatlan emberölés törvényi tényállásban<sup>7</sup> kerültek szabályozásra. A Csemegi Kódex szabályozásában a közlekedés körében elkövetett gondatlan bűncselekmények - amennyiben súlyos testi sértést eredményeztek - a 310. szakasz alá tartozó bűncselekményeknek minősültek. A gondatlan súlyos testi sértés fenti rendelkezései, bár egy tényállásban szabályozzák a közlekedési szabályok megszegésével kapcsolatos bűncselekményeket, látható, hogy megkülönböztetést tesznek

<sup>5</sup> A közlekedési büntetőjog önálló létére utal az is, hogy quasi kötelezően kell alkalmazni műszaki-és orvos szakértőt, akinek elengedhetetlen a szerepe a legtöbb ilyen bűncselekménynél.

<sup>6</sup> „310.§ (1) Aki gondatlanság által másnak súlyos testi sértést okozott. három hónapig terjedő fogházzal és kétszáz forintig terjedhető pénzbüntetéssel büntetendő.

(2) Ha azonban a súlyos testi sértés az azt okozónak saját hivatásában vagy foglalkozásában való járatlanságából, hanyagságából vagy azok szabályainak megszegéséből származott: egy évig terjedhető fogházzal és ötszáz forintig terjedhető pénzbüntetéssel büntetendő.”

<sup>7</sup> 291.§ „Ha azonban a halál az azt okozónak hivatásában, vagy foglalkozásban való járatlanságából, hanyagságából, vagy azok szabályainak megszegéséből származott, három évig terjedő fogházzal és száztól kétezer forintig terjedő pénzbüntetéssel büntetendő.”

az eredmény (súlyos testi sértés) beálltát okozó gondatlan magatartások között. Külön szerepel az az eset, ha a terhelt magatartása valamely foglalkozási, hivatási szabályok megszegésében, a foglalkozásban való járatlanságában áll.

Büntetőjogunk elsőként a vasút és a hajók elleni szándékos és gondatlan közveszélyű cselekményeket pönalizálta, majd később kerültek - a közlekedés fejlődésének eredményeként - önálló tényállásként a törvénykönyvbe a közúti és a légi közlekedés veszélyét előidéző magatartások.<sup>8</sup>

Az 1879. évi kihágási rendelkezések is szabályoztak már a közlekedéssel, a közlekedés biztonságával kapcsolatos bizonyos veszélyeztető tényállásokat.<sup>9</sup>

A motorizáció rohamos fejlődésére, és ezáltal a veszélyhelyzetek megemelkedésére válaszul az 1948. évi III. büntető novella a büntetőjogi védelmet kiterjesztette és új bűncselekményt alkotott. Meghatározta a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés tényállását, megkülönböztetve a tudatos szabályszegést, illetve gondatlanságból elkövetett veszélyeztetést. A bűncselekmény elkövetési magatartása a foglalkozási szabályok megszegése volt, a szabályszegéssel okozati kapcsolatban beálló közvetlen veszély pedig az elkövetési cselekmény eredménye. A bírói gyakorlat a foglalkozási szabályok hatálya alá vonta a járművek vezetésére vonatkozó szabályokat is. A novella 41. szakasza volt az első olyan rendelkezés, amely kifejezetten a közlekedés veszélyeztetése címen pönalizálta a közlekedés biztonságát szándékosan megzavaró és veszélyt előidéző cselekményeket.<sup>10</sup> Új rendelkezése volt még a novellának, hogy kiterjesztette a közlekedési bűncselekmények alkalmazási körét a légi és a közúti közlekedésre is. Ettől kezdve tehát a közbiztonság elleni bűncselekmények között elhelyezett közlekedés veszélyeztetésének tényállása valamennyi közlekedési ágazat biztonságához fűződő társadalmi érdeket védte, a személy elleni bűncselekmények között elhelyezett foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés

---

<sup>8</sup> Dr. Belovics Ervin, Dr. Molnár Gábor, Dr. Sinku Pál: Büntetőjog - Különös rész, 169.p.

<sup>9</sup> Fejezetek a magyar büntetőjog különös része köréből, szerk.: Nagy Ferenc, 187.p.

<sup>10</sup> Fejezetek a magyar büntetőjog különös része köréből, szerk.: Nagy Ferenc, 187.p.

pedig a személyek veszélyeztetését rendelte büntetni akkor is, ha az a közlekedés körében következett be. A személyek veszélyeztetése már gondatlan elkövetés esetén is bűncselekménynek minősült.<sup>11</sup>

A jogfejlődés következő állomása az 1956. évi 16. tvr. 10. §-ával módosított 55/1953. MT számú rendelet volt, ami bekerült a *Büntető Jogszabályok Hatályos Összeállításába (BHÖ)*. A BHÖ. 174/A. pontja büntettként rendelte büntetni

1. az ittas járművezetést,
2. gépjármű vezetésének ittas személy részére történő átengedését,
3. a lábfék-hibás gépjárművel közlekedést.

A BHÖ 174/C-176. pontjai, valamint 374-377. pontjai szintén közlekedési bűncselekményeket fogalmaztak meg, a 174/B. pont (1) bekezdése bizonyos magatartásokat szabálysértésnek minősített.

Az 1961. évi V. törvény a személy elleni bűncselekmények között elhelyezett foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés tényállásában büntetni rendelte azt, aki foglalkozása szabályinak megszegésével egy vagy több ember életét, testi épségét vagy egészségét szándékosan vagy gondatlanságból veszélynek teszi ki. Rögzítette, hogy a járművek vezetésére vonatkozó közlekedési szabályok e tényállás alkalmazásában foglalkozási szabályok. A törvény a közlekedési bűncselekményeket továbbra is a közbiztonság elleni bűncselekmények között helyezte el, külön tényállásként szabályozva a közúti, továbbá a vasúti, a légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetését.<sup>12</sup>

Az 1971. évi 28. számú I. novella volt az első, amely megteremtette a közlekedési bűncselekmények önálló rendszerét. A foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés tényállásából

---

<sup>11</sup> Dr. Belovics Ervin, Dr. Molnár Gábor, Dr. Sinku Pál: Büntetőjog - Különös rész, 169.p.

<sup>12</sup> Dr. Belovics Ervin, Dr. Molnár Gábor, Dr. Sinku Pál: Büntetőjog - Különös rész, 169.p.



kikerült a közlekedési szabályok megszegésével előidézett veszélyeztetés, és a közúti veszélyeztetés vonatkozásában önálló bűncselekményként jelent meg. Valamennyi közlekedési bűncselekményt egyetlen közös cím alá vonta össze a törvényerejű rendelet, egységes közlekedési bűncselekményi tényállásokat alkotott, melyeket a közbiztonság és közrend elleni bűncselekmények elnevezésű fejezetben helyezett el.

Az 1978. évi IV. törvény és a *hatályos* Büntető Törvénykönyv is a közlekedési bűncselekményeket kivette a közbiztonság és közrend elleni bűncselekményeket magába foglaló fejezetből, és a kettős (komplex) jogi tárgyra figyelemmel már külön fejezetben, önállóan szabályozta azokat. Az e körben megvalósított - szándékos jellegű - cselekmények az élet és testi épség veszélyeztetésén túlmenően immár egy további igen jelentős társadalmi követelmény - a közlekedés biztonságához fűződő érdek - sérelmével is járnak.<sup>13</sup> Ez a megoldás - a többi bűncselekményektől eltérő számos speciális vonásra tekintettel - a közlekedési bűncselekmények viszonylagos önállóságát is jelzi, amely ugyanakkor nem jelenti az önálló közlekedési büntetőjog kialakítását.<sup>14</sup>

A közlekedési bűncselekmények azonban a büntetőjog szerves részét képezik, így a büntetőjog általános elvei és szabályai a közlekedési bűncselekményekre is vonatkoznak.

A 2013. június 30. napjáig és az azt követően hatályos büntető kódex egyrészt a kisebb társadalmi veszélyességű magatartásokat kizárta a közlekedési bűncselekmények köréből és azokat a szabálysértési elbírálás alá vonta, másrészt a súlyos társadalmi veszélyességű bűncselekmények esetén megteremtette a szigorú büntetőjogi felelősségre vonás feltételeit: új minősített eseteket vezetett be, továbbá magasabb büntetési tételeket állapított meg az elkövetési körülményekhez, főként pedig az okozott eredmény súlyosságához igazodva.

---

<sup>13</sup> Dr. Belovics Ervin, Dr. Molnár Gábor, Dr. Sinku Pál: Büntetőjog - Különös rész, 170.p.

<sup>14</sup> Fejezetek a magyar büntetőjog különös része köréből, szerk.: Nagy Ferenc, 188.p.

Rátérve a jelenleg hatályos 2012. évi C. törvény rendelkezésire (amely nem sokban változtatott az 1978. évi IV. törvény szabályain) megállapítható, hogy a közlekedési fejezetben négy közlekedési ágazat esik szabályozás alá: a közúti, a vasúti, a vízi és a légi közlekedés. Ezen ágazatok büntetőjogi védelmére nyolc bűncselekményi tényállást teremtett meg, amelyek a következők:

- a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény (232. §)
- vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetése (233. §)
- közúti veszélyeztetés (234. §)
- közúti baleset okozása (235. §)
- járművezetés ittas állapotban (236. §)
- járművezetés bódult állapotban (237. §)
- járművezetés tiltott átengedése (238. §)
- cserbenhagyás (239. §).

A fejezet nyolc tényállása öt csoportba osztható:

- Az első helyet a közlekedési szabályok hatálya alatt nem álló extraneus személyek által elkövethető, a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény elnevezésű tényállás foglalja el, mely a közlekedési rendszert a kívülről érkező „támadás” ellen védi.

- A második helyen két önálló törvényi tényállásban a járművezetők által elkövetett veszélyeztetési bűncselekmények állnak.

- A harmadik helyen a közúti közlekedési baleset okozásának gondatlan formáját találjuk.

- A negyedik helyen három tényállás az ittas és egyéb okból járművezetésre alkalmatlan járművezetőkkel kapcsolatos büntető rendelkezéseket tartalmazza.

- Az ötödik helyen a cserbenhagyás tényállásával zárul a közlekedés büntetőjogi védelmének rendszere.

Vannak olyan más - nem közlekedési - bűncselekmények, amelyek igen nagy gyakorisággal a közlekedés körében fordulnak elő.

Elsőként említhető a Btk. 165. §-ában meghatározott **foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés** („Aki foglalkozása szabályainak megszegésével más vagy mások életét, testi épségét vagy egészségét gondatlanságból közvetlen veszélynek teszi ki, vagy testi sértést okoz, vétséget követ el...”) A jogalkotó a Btk. 233. és 234. §-ának megalkotásával tulajdonképpen a foglalkozási szabályok közül kiemelte a közlekedési szabályokat, így aki valamely közlekedési ágazat szabályrendszere hatálya alatt áll, nem valósíthatja meg a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés bűncselekményét. A *specialitás elve* értelmében a vonatkozó közlekedési szabály megszegése alapján, a megfelelő közlekedési bűncselekményt kell megállapítani.<sup>15</sup> Ide tartozóként megemlíthető még a szinte kizárólagosan a közlekedés körében megállapításra kerülő élet, testi épség elleni bűncselekmény, a Btk. 166. §-ában foglalt **segítségnyújtás elmulasztása** („Aki nem nyújt tőle elvárható segítséget sérült vagy olyan személynek, akinek az élete vagy testi épsége közvetlen veszélyben van, vétséget követ el...”). E tényállás a vétkes közömbösséget rendeli büntetni, jogi normává emelve a mások megsegítésére vonatkozó erkölcsi normát. Mindenki - még a járókelők is - kötelesek segítséget nyújtani egy esetleges közlekedési baleset helyszínén. Az, hogy a baleset okozója, illetőleg a vétlen jármű vezetője, az utasok, a járókelők nem esnek egy tekintet alá, azt mutatja, hogy a törvény súlyosabban rendeli büntetni annak a mulasztásban megnyilvánuló cselekményét, aki a veszélyhelyzetet maga idézte elő, azaz ő okozta a balesetet.

Előfordul még a közlekedési balesetek kapcsán az is, hogy a büntetőjogi felelősség megállapítása nem is közlekedési bűncselekmény alapján történik. A Btk. 164. §-ában meghatározott **testi sértés gondatlan alakzata** valósul meg a járművek utasai, illetve a gyalogosok által okozott balesetek esetében - tekintettel a Btk. 242.§-ában írt rendelkezésre, miszerint a gyalogosokra és az utasokra vonatkozó szabályok nem tekinthetők közlekedési szabálynak. (Így például gondatlan testi sértés állapítható meg annak a gyalogosnak a terhére, aki tilos jelzésen lép az útestre és őt egy motorkerékpáros elüti, aminek következtében a motorkerékpáros súlyos sérüléseket szenved.) A közlekedési bűncselekmények alanyi körének eme szűkítésének az az oka,

---

<sup>15</sup> A közlekedés menetét segítő, járműkarbantartást, javítást végző, a forgalom irányításában részt vevő személyek foglalkozási szabályai általában nem minősülnek közlekedési szabályoknak, így ezen személyek szabályszegése nem közlekedési bűncselekményt, hanem foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetést valósít meg.

hogy a közlekedési bűncselekmények - kialakulásukra is figyelemmel - a foglalkozási szabályok közül specializálódott közlekedési szabályok megszegőit rendeli büntetni.

A felsorolt közlekedési bűncselekmények jellegzetes *közös jogi tárgya* a közlekedés biztonsága. Mindez egyben általában a közlekedésben résztvevő személyek életét, testi épségének védelmét, továbbá a járművek és a közlekedés szempontjából számításba veendő tárgyak sérthetlenségét is jelenti. Az élet, testi épség és a vagyon a közlekedés biztonsága mellett azonban e deliktumok kizárólagos, önálló jogi tárgyává nem válik.<sup>16</sup> A közlekedési bűncselekmények védett jogi tárgya tehát *kettős*: a közúti közlekedés rendjéhez, biztonságához fűződő érdek, valamint az élet és a testi épség védelme. Többes jogi tárgyú cselekményeknél találkozunk azzal a jogelméleti megoldással, hogy azok közül *elsődleges*, illetve *másodlagos* jogi tárgyat jelölnek ki. A kijelölés a bűncselekmény Büntető Törvénykönyvben megjelenő rendszertani meghatározottsága alapján történik. Az elsődleges jogi tárgy kijelölésének gyakorlati jelentősége az, hogy általában az azt ért sérelmek számához igazodik a cselekmények rendbelisége is. Ezek alapján a közlekedési bűncselekmények elsődleges jogi tárgya a közlekedés biztonsága, másodlagos jogi tárgya az emberi élet és a testi épség védelme.

A jogi tárgy tartalmi meghatározása alapvető a konkrét bűncselekmény értelmezésénél. Ezen belül elsődlegesen az a materiális bűncselekmények eredmény fogalmával mutat szoros tartalmi kapcsolatot, és segít azok meghatározásában. A bűncselekmény megvalósulásának feltétele, hogy jogi tárgyat támadjon. Ennek hiányában nem állapítható meg bűncselekmény elkövetése, illetve a védett érdek sérelmének csekély mértéke vagy veszélyeztetésének távoli volta eredményezheti a cselekmény társadalomra való veszélyességének hiányát, vagy olyan cselekmény voltát, amely büntethetőséget kizáró ok.<sup>17</sup>

A közlekedési bűncselekmények jellemzője, hogy azokat túlnyomó részt (köztük a Btk.235.§ szerinti a közúti baleset okozása bűncselekményt) materiális, azaz *eredmény-*

<sup>16</sup> Fejezetek a magyar büntetőjog különös része köréből, szerk.: Nagy Ferenc, 189.p.

<sup>17</sup> A bűncselekményi egység-többség kérdései is alapvetően a védett jogi tárgy - vagy tárgyak - száma, egymáshoz való viszonya alapján válaszolhatóak meg.

**bűncselekmény**ként fogalmazta meg a jogalkotó. A Btk.236.§ szerinti járművezetés ittas állapotban, a Btk.237.§ szerinti járművezetés bódult állapotban, a Btk.238.§ szerinti járművezetés tiltott átengedése és a Btk.239.§ szerinti cserbenhagyás **immateriális bűncselekmények**.

A Btk.232.§ szerinti közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény, a Btk.233.§ szerinti vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetése, valamint a Btk.234.§ szerinti közúti veszélyeztetés bűncselekményének alapeseti tényállásában megfogalmazott eredmény, valamilyen **veszélyeztető helyzet** kialakulása.

A XXII. Fejezetében szabályozott nyolc közlekedési bűncselekmény közül háromnak - a Btk. 233.§-ában meghatározott vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetésének, a Btk. 234.§-ában meghatározott közúti veszélyeztetésnek és a Btk. 235.§-ában meghatározott közúti baleset okozásának - a bűncselekményt megfogalmazó törvényi tényállás diszpozíciója keretes jellegű.<sup>18</sup> A **keretes szerkesztésű diszpozíciót** az jellemzi, hogy a bűncselekmény törvényi tényállásában valamely más, a büntetőjog területén kívüli - jelen esetben jellemzően a közlekedési igazgatás területére tartozó - jogszabályra, jogszabálycsoportra, esetlegesen a jogszabályok alapján kiadott hatósági rendelkezésekre történő utalás van. E normaszerkesztési módot célszerűségi szempontok indokolják azért, hogy az adott életviszonyokat szabályozó jogszabályok gyakori változása miatt elkerülhető legyen a büntetőjogi szabályok gyakori módosítása; továbbá e szerkesztési móddal lehetőség nyílik a büntetőjogi norma viszonylag rövid megfogalmazására. A keretdiszpozícióval leírt bűncselekmények elkövetési magatartása általában a büntetőjogon kívüli norma rendelkezésének vagy rendelkezéseinek a megszegése. A keretdiszpozícióval leírt bűncselekmények egy részénél az is tapasztalható, hogy az elkövetési magatartás ilyen formában történő megfogalmazásán túl, azok büntetőjogi többletelemet tartalmaznak: azokhoz más jogág által védett életviszonyokat szabályozó normasértések mellett, sajátos szituációs ismérvek - elkövetői kör, elkövetési mód, hely, eszköz - is kapcsolódnak. A hivatkozott három bűncselekmény esetén az elkövetési magatartás meghatározása **a közlekedési igazgatási szabályok megszegésére való utalással** történik. Ezért a bűncselekmény

---

<sup>18</sup> E három közlekedési bűncselekményen kívül azonban fellelhető még a Btk.232. és 239.§-ában is egyfajta íratlan mögöttes szabályként az adott igazgatási jogszabály.

elkövetésének a megállapításához, a megszegettnek tekintett közlekedési szabály részletes és büntetőjogi szempontú elemzése elengedhetetlen.

Szükséges e pontnál elidőzni, és figyelmet fordítani a **Btk. 2. §**-ára. A büntetőtörvény időbeli hatályával kapcsolatban a Btk. 2. §-a azt a rendelkezést tartalmazza, hogy a bűncselekményt az elkövetés idején hatályban levő törvény rendelkezései szerint kell elbírálni; amennyiben azonban a cselekmény elkövetése és az ügy elbírálása között olyan új büntető törvény lép hatályba, amelynek értelmében a cselekmény már nem bűncselekmény vagy az enyhébb elbírálás alá esik: az újabb büntetőtörvény alkalmazásának van helye. Minden más vonatkozásban azonban az új büntetőtörvénynek nincs visszaható ereje. Sajátosan alakul a gyakorlat, amikor a Btk. Különös Részében foglalt egyes tényállásokat kitöltő keretrendelkezések a cselekmény elkövetése és annak elbírálása közötti időben változnak. A korábbi években egységes volt az az álláspont, hogy miután a keretrendelkezések nem büntető jogszabályok, megváltozásukra a Btk. 2. §-a nem vonatkozik, és a büntetőjogi felelősséget a változás nem befolyásolja.

Ebben a kérdésben ellentétes álláspontot képviselő döntések jelentek meg. Ha a keretkitöltő rendelkezésekben olyan mérvű változás következett be, amely a kötelezettség megszűnésével vagy a tilalom teljes feloldásával az eddigi büntetőjogi védelmet megszünteti, akkor ez már a büntetőtörvény megváltozásának tekintendő, és az ilyen tartalmú rendelkezésnek visszaható ereje van. Mivel ezeknek a jogszabályoknak a keretkitöltő rendelkezései a keretrendelkezéssel meghatározott törvényi tényállás egyes elemeit konkretizálják, ezért e vonatkozásban - a Btk. 2. §-ának alkalmazása szempontjából - büntető jogszabálynak tekintendők.<sup>19</sup> Ettől eltérő az az álláspont, amely értelmében, ha a cselekmény elkövetése és elbírálása között hatályba lépő új igazgatási jogszabály szerint a magatartás már nem tiltott, legfeljebb büntethetőséget megszüntető okról (Btk.25.§-a) lehet szó. E nézet szerint akkor, amikor a büntetőtörvény keretrendelkezésként írja körül a bűncselekményt, az ennek kereteit kitöltő ún.

---

<sup>19</sup> 1988. évi 382. számú Bírósági Határozat

igazgatási jogszabályok alkalmazása szempontjából mindenkor a cselekmény elkövetése idején hatályos jogszabályok rendelkezései az irányadók, és nincs jelentősége annak, hogy a cselekmény elkövetése és az ügy elbírálása közötti időben újabb - akár a terhelt javára szóló jogkövetkezményekkel járó - jogszabály lép életbe. Ennek az a jogszabályi alapja - érvel a Legfelsőbb Bíróság egyik döntésében -, hogy a büntetőjogi keretrendelkezést kitöltő igazgatási jogszabály tekintetében a visszamenő hatály kérdése fel sem merülhet, a Btk. 2. §-a pedig kizárólag a büntetőtörvény tekintetében teszi lehetővé visszamenőleges hatállyal az elbírálás idején hatályban levő büntető törvény alkalmazását, feltéve, ha az az elkövetőre nézve felmentést, az eljárás megszüntetését vagy a magatartásának enyhébb elbírálását eredményezheti.<sup>20</sup>

A Legfelsőbb Bíróság **1/1999. Büntető Jogegységi Határozatában** e kérdésben akként foglalt állást, hogy

*„Ha a Btk. Különös Részének valamely rendelkezése ún. keretdiszpozíció, és az annak keretét kitöltő jogszabályi rendelkezésekben a bűncselekmény elkövetése után olyan mérvű változás következik be, amely a kötelezettség megszüntetésével vagy a tilalom feloldásával az addigi büntetőjogi védelmet megszünteti, e változás - a meghatározott időre szóló jogszabályok kivételével - a Btk. 2. §-ának második mondatára figyelemmel az elbíráláskor hatályban lévő büntetőjogi szabályozás visszaható hatályú alkalmazását alapozza meg.”*

Az akkor még Legfelsőbb Bíróság e jogegységi döntésével kimondta az 1978. évi IV. törvény 2.§ alkalmazhatóságát az ún. keretdiszpozíciókra is, azonban ezek közül kivette az időszakos szabályokat (például: útelzárásokra vonatkozó szabályokat), melyekre ez a szakasz nem alkalmazható. E döntés természetesen változatlanul irányadó az új, 2012. évi C. törvény alkalmazása esetén is.

---

<sup>20</sup> 1992. évi 445. számú Bírósági Határozat

A közlekedési bűncselekmények sajátossága, hogy megvalósulásuk legtöbbször ***gondatlan bűnösséggel*** megy végbe. Az ún. többlépcsős, közlekedési szabályszegéssel megvalósuló tényállásokban a bűnösséget mind a szabályszegés, mind a közvetlen veszélyhelyzet, mind a ténylegesen bekövetkezett súlyosabb eredmény tekintetében külön kell vizsgálni.<sup>21</sup>

A közlekedési fejezet végén a 191. §-ban szabályozott értelmező rendelkezések (1) bekezdésében a törvény kiterjesztő jellegű előírást rögzít. Eszerint

*„a közúton elkövetett bűncselekményekre megállapított rendelkezéseket kell alkalmazni akkor is, ha a közúti járművezetésre vonatkozó szabályok megszegése nem közúton okoz sérülést vagy halált.”*

Az értelmező rendelkezések 240. § (2) bekezdésében megfogalmazott szabálya szerint a Btk.

*„A 233-235. § alkalmazásában nem tekinthetők közlekedési szabályoknak a gyalogosokra és az utasokra vonatkozó rendelkezések.”*

A törvény tehát a vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetése (233. §), a közúti veszélyeztetés (234. §) és a közúti baleset okozása (235. §) esetén az elkövetők körét kizárólag a járművezetőkre korlátozza.

---

<sup>21</sup> Fejezetek a magyar büntetőjog különös része köréből, szerk.: Nagy Ferenc, 189.p.



## A közúti baleset okozásának helye és szerepe a büntetőjogban

A közúti baleset okozásának törvényi tényállását az új Btk. XXII. fejezetében, azon belül annak 235. §-a alatt szabályozta a törvényhozó. Ez a bűncselekmény gondatlan jellegű vétség.

A közúti baleset fogalmát a Btk. közvetlenül nem határozza meg, csak a törvényi tényállás megvalósulásához szükséges elemeket sorolja fel, amely elég e bűncselekmény megállapíthatóságához. *Dr. Viski László Közlekedési büntetőjog* című művében így fogalmaz:

*„közúti közlekedési baleset minden olyan váratlan esemény, amelynél a közúti forgalommal összefüggésben valaki meghal, megsérül, egészségében károsodik vagy dologi kár keletkezik.”*

A Btk. más fejezeteiben meghatározott bűncselekmények közül a foglalkozás körében elkövetett gondatlan veszélyeztetés tényállásától történő elhatárolás alapja az, hogy a közúti baleset okozása a közúti közlekedés szabályainak a gondatlan megszegésével követhető el, az előbbi veszélyeztetés pedig a foglalkozás szabályainak a megsértésével.

A bíróság foglalkozás körében elkövetett gondatlan veszélyeztetés minősített esetében állapította meg annak a darus gépkocsivezetőnek a felelősségét, aki a tervezett útvonalon a magas gémmelés mellett történő közlekedés veszélytelenségéről nem győződött meg, s így mulasztása folytán olyan helyzetbe hozta a daru gépját, hogy az az elektromos vezetékert érintette és ennek következtében halálos áramütés érte a terhet lengés ellen kézzel biztosított sértettet. Rámutatott a bíróság arra, hogy az elkövető nem a KRESZ rendelkezéseinek a megszegésével, hanem a speciális foglalkozási szabályok meg nem tartásával idézte elő a halálos következménnyel járó üzemi balesetet.<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> 1984. évi 88. számú Bírósági Határozat

El kell tudni különíteni a vizsgált bűncselekményt más közlekedési bűncselekményektől is. Mivel a közlekedési szabály tudatos megszegésével előidézett veszélyhelyzet nem feltétlenül jár együtt a szándékos veszélyeztetés megállapíthatóságával, így kiesnek a közúti baleset gondatlan okozása bűncselekményi köréből azok az esetek, amikor az elkövető más vagy mások életének, testi épségének a veszélyeztetését szándékosan idézi elő - amely egyben megkívánja a közúti közlekedési szabályok megszegésének szándékosságát is -, és ebben a helyzetben következik be más vagy mások súlyos testi sérülése vagy halála.<sup>23</sup>

Ha az elkövető a rá kötelező közúti közlekedési szabályok megszegésével gondatlanságból okozott balesettel gondatlanságból a vasúti közlekedés biztonságát is veszélyeztette: a közúti baleset gondatlan okozása vétségének alap- vagy minősített esetével halmazatban megállapításra kerülhet a közlekedés biztonsága ellen gondatlanságból okozott vétség alapesete.<sup>24</sup>

A közúti baleset okozása vétségét - mint erről fentebb már szó volt - elkövetőként az valósítja meg, aki a közúti közlekedési szabályok hatálya alatt áll. Így ha a közúti baleset a gépkocsiban ülő utas magatartására vezethető vissza: a cselekmény - az eredménytől függően - élet vagy testi épség elleni bűncselekménynek minősül.<sup>25</sup>

---

<sup>23</sup> Fejezetek a magyar büntetőjog különös része köréből, szerk.: Nagy Ferenc, 208.p.

<sup>24</sup> 1981. évi 1. számú Bírósági Határozat

<sup>25</sup> 1978. évi 227. számú Bírósági Határozat

## A közúti baleset gondatlan okozása törvényi tényállásának elemei

A közúti baleset okozásának törvényi tényállását a Btk. XIII. fejezetében, azon belül annak 187. §-a alatt szabályozza a törvényhozó:

**„235. § (1) Aki a közúti közlekedés szabályainak megszegésével másnak vagy másoknak gondatlanságból súlyos testi sértést okoz, vétség miatt egy évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.**

### **(2) A büntetés**

**a) három évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény maradandó fogyatékossgot, súlyos egészségromlást vagy tömegszerencsétlenséget,**

**b) egy évtől öt évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény halált,**

**c) két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény kettőnél több ember halálát okozza, vagy halálos tömegszerencsétlenséget**

**okoz.”**

A közúti baleset gondatlan okozásának törvényi tényállása a bűncselekmény törvényi ismérveinek összességét tartalmazza, anyagi jogi értelemben a büntethetőség feltételeit foglalja össze. Az (1) bekezdésben az *alap törvényi tényállás* szerepel, míg a (2) bekezdés a súlyosabb megítélés alá eső *minősített eseteket* foglalja magában.

Ez egy kerettényállás. Az elkövetési magatartásként meghatározott közlekedési szabályokat elsősorban a KRESZ, ezen felül pedig a közúti járművek forgalomba helyezésének vagy a

forgalomban tartásának a műszaki feltételeiről szóló, valamint a közúti igazgatással kapcsolatos jogszabályok határozzák meg.<sup>26</sup>

A bűncselekmény védett *jogi tárgya* kettős: a *közúti közlekedés rendjéhez, biztonságához* fűződő érdekek, valamint *az élet és a testi épség védelme*. Általános (és elsődleges) tárgya - mint minden bűncselekménynél - a társadalmi viszonyok összességének védelmét ellátó jogrend, míg a különös tárgya az életviszonyok egy szűkebb köre: a társadalmi rend egy szelete (a közúti közlekedés rendje) és az állampolgárok személye.

Sajátosan ez a bűncselekmény *gondatlan eredmény-bűncselekmény*. *Passzív alanya* - melyet a más vagy mások törvényi kitétel juttat kifejezésre - a járművezetőn kívül egy vagy több személy, akinek az elkövető gondatlanságból büntetőjogi értelemben nyolc napon túl gyógyuló, súlyos sérülést vagy betegséget okoz. Ha kizárólag a szabályszegő járművezető sérül meg, a közúti baleset gondatlan okozásának vétsége nem állapítható meg, mivel e bűncselekmény megvalósulásához más vagy más személyek legalább súlyos testi sérülésének kell bekövetkeznie. Az önvészélyeztetés nem pönalizált.

A bűncselekmény törvényi minősítésénél a *büntetőjogi gyógytartamot* kell alapul venni. Ez egy normatív kategória, amely nem azonos egy adott sérülés tényleges gyógyulási idejével. A biológiai típusú sértő eredmények végső soron jogi kategóriák, amelyek jogalkalmazói értékelést igényelnek.

A tényleges gyógytartam általában az anatómiai gyógyulás időtartamával, amennyiben nem, akkor funkcionális gyógyulásról beszélhetünk (például a rehabilitációs kezeléseknél), amely a tényleges gyógytartamnál hosszabb, és a sérülés következményei elsődleges orvosi ellátása befejeződésének időpontjáig tart.<sup>27</sup>

<sup>26</sup> Ezeknek a mögöttes igazgatási szabályoknak a száma több százra tehető.

<sup>27</sup> Dr. Belovics Ervin, Dr. Molnár Gábor, Dr. Sinku Pál: Büntetőjog - Különös rész, 106.p.

A biológiai típusú sértő eredmények szakmai elveit az Országos Igazságügyi Orvostani Intézet által *a testi sérülések és egészségkárosodások orvos szakértői véleményezéséről* kiadott 16. számú, *a koponya és agysérülésekről* kiadott 18. számú és *a traumákhoz kapcsolódó pszichés kórképekről* kiadott 19. számú módszertani levelei rögzítik. Ez azonban nem jelenti azt, hogy a jogi értékelés a szakértői megállapítás függvénye. A jogalkalmazói értékelés szükségességére mutatott rá a Legfelsőbb Bíróság, amikor kimondta, hogy

*„... a cselekmény jogi minősítése minden esetben kizárólag a bíróság feladata. Természetesen a sérülésnek a minősítésre kiható következményei tisztázása orvos szakértő bevonása nélkül nem lehetséges, végső soron azonban a szakvélemény és az irányadó körülmények együttes vizsgálata után, azok gondos értékelésével a bíróságnak kell állást foglalnia...”*<sup>28</sup>

Általában nyolc napon túl gyógyulnak a test felszínén, nagyobb területen összefolyó vérömlenyek, a testüregbe hatoló sérülések, a csonttörések, a közepes és súlyos fokú agyrázkódás.<sup>29</sup>

Ha a közúti baleset okozása bűncselekményének tárgyi elemeit vizsgáljuk, érdemes különvéve, egymásután áttekinteni azokat. Tárgyi elemként vizsgálandó az *emberi cselekmény, a cselekmény következményei és az okozati összefüggés, illetve az elkövetés módja, helye, ideje, továbbá annak eszköze.*

A közúti baleset gondatlan okozása bűncselekményének **elkövetési magatartása** a közúti közlekedés szabályainak a megszegése. Ezeket a szabályokat elsősorban a 1. és 2. számú Függetlennel kiegészített - többször módosított és kiegészített 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet (a továbbiakban KRESZ) határozza meg. (A KRESZ rendelkezései kötelezőek, az azokhoz fűzött értelmezések nem.) Előfordulhat olyan eset is, amikor a magyar állampolgár által külföldön

---

<sup>28</sup> 1988. évi 341. számú Bírósági Határozat

<sup>29</sup> Dr. Belovics Ervin, Dr. Molnár Gábor, Dr. Sinku Pál: Büntetőjog - Különös rész, 107.p.

elkövetett közlekedési bűncselekményét bírálják el, ilyenkor már az adott külföldi állam hatályos közlekedésigazgatási szabályait kell - a Btk. rendelkezéseit alapul véve - alkalmazni.

A KRESZ szabályai mellett számos igazgatási szabályra is figyelemmel kell lenni az elkövetési magatartás értékelésekor. Ezek a szabályok magukba foglalnak általános és speciális rendelkezéseket egyaránt. Az általános szabályok a vezetés személyi feltételeire, a járművekre és a járművezetésre vonatkoznak. Az általános szabályok mellett külön rendelkezések határozzák meg a járművek sebességére, kivilágítására, az *elsőbbségadásra*, az irányváltoztatásra, a bekanyarodásra, a tolatásra, az előzésre, a párhuzamos közlekedésre, a megkülönböztetett jelzéseket használó járművek közlekedésére, a gyalogosokkal szemben tanúsítandó magatartásra, stb. vonatkozó szabályokat.<sup>30</sup>

Szükségszerű tárgyi eleme e bűncselekménynek az elkövetési magatartás következtében beálló **következmény**, azaz az eredmény, amely a védett közúti közlekedés rendjéhez, biztonságához fűződő érdek, valamint az élet és a testi épség sérelmével alakul ki. A törvényhozó a törvényi tényállásban eredményt is értékeli, a bűncselekmény megvalósulása csak ennek bekövetkezése estében állapítható meg.

Mivel a közúti baleset okozása *materiális bűncselekmény* - éppen az eredmény-bűncselekmények tulajdonságából adódóan -, a szabálysértés és a bűncselekmény elhatárolása szempontjából az okozott sérülés gyógytartamának van jelentősége. A bűncselekmény megállapítására csak abban az esetben kerülhet sor, ha a közlekedési szabályok megszegésével okozati összefüggésben az elkövető gondatlansága folytán legalább egy személy nyolc napon túl gyógyuló sérülést szenved. **Súlyos sérülésnek** a nyolc napon túli büntetőjogi gyógytartamú sérülések (terjedelmes, többes vérömlenyek, roncsolt szélű, anyaghiányos sérülések, nagyobb ín, izület és

---

<sup>30</sup> Dr. Belovics Ervin, Dr. Molnár Gábor, Dr. Sinku Pál: Büntetőjog - Különös rész, 182.p.

idegsérülések, közepes, súlyos fokú agyrázkódás, ficamok, bármely csontrepedés, törés, stb.) tekintendők.

Az **okozati összefüggés** a tárgyi oldal másik rend szerinti ismérve a közúti baleset gondatlan okozása vétségének. Ennek vizsgálata nélkülözhetetlen a bűncselekmény megállapításakor, mivel erre - mint már erről szó volt - csak abban az esetben kerülhet sor, ha a közlekedési szabályok megszegésével okozati összefüggésben az elkövető gondatlansága folytán legalább egy személy nyolc napon túl gyógyuló súlyos sérülést szenved. Le kell azonban szögezni azt, hogy a büntetőjog-tudományok művelői változatos álláspontokat fogalmaztak meg a mulasztás okozatosságának a problémájára, amely az eredménytényállások vonatkozásában felmerült. Figyelemmel arra, hogy ez a bűncselekmény egyaránt elkövethető aktív és passzív magatartással is, így ezt a kérdést itt is érinteni kell. Két eltérő megközelítés érdemi ismertetése rávilágíthat a probléma lényegére.

*Földvári József* úgy fogalmaz, hogy az okozati összefüggés vizsgálatára csak az eredményt értékelő tényállások azon estében van szükség, amikor az elkövető aktív magatartással idézte elő a következményeket.<sup>31</sup> A passzív elkövetés esetében a mulasztás és a következmény közötti kapcsolatot vizsgálni kell ugyan, de ez a kapcsolat nem okozati kapcsolat, mivel a mulasztás nem tekinthető az eredmény okának. Mindezek *Földvári* szerint sem zárják ki annak lehetőségét, hogy a mulasztót büntetőjogi felelősségre vonjuk, csak ezt - vallja - nem az okozati összefüggésre kell alapoznunk. Véleménye szerint a mulasztás esetében a büntetőjogi felelősség alapja az okfolyamatba való beavatkozás szükségessége. A mulasztótól elvárható lett volna az, hogy beavatkozzék a tőle függetlenül zajló folyamatba és a beavatkozása alkalmas lett volna az eredmény bekövetkezésének a megakadályozására. A mulasztó nem okozta az eredményt, de okozhatta volna annak elmaradását, és ez utóbbi miatt vonjuk büntetőjogi felelősségre.<sup>32</sup>

---

<sup>31</sup> *Földvári József: Magyar büntetőjog - Általános rész, 107.p.*

<sup>32</sup> *Földvári József: Magyar büntetőjog - Általános rész, 111-112.p.*

*Békés Imre* álláspontja szerint a mulasztás okozatossága jogi-normatív okozatosság.

Véleménye szerint a mulasztás jogi szempontból okozatos, ha a jogilag nem kívánatos eredményre vezető természetes okfolyamat valamely cselekvéssel való megszakítása s így az eredmény elhárítása a tettesnek jogilag releváns kötelessége volt, de ő ezt a kötelességét megszegte. A mulasztással való eredményokozás esetében a cselekvési kötelesség megszegése nem fejezi ki az objektív gondossági kötelesség megsértését; következésképpen nem állítható, hogy a tettes nem hárította el az eredményt, tehát gondosságsértően viselkedett. A cselekvési kötelesség megszegése az eredmény bekövetkezése mellett a mulasztás csak diszpozíciószerűvé, de nem egyszersmind jogellenessé teszi. A mulasztás pedig akkor diszpozíciószerű *Békés Imre* szerint, ha az eredmény bekövetkezett és a cselekvésre kötelezett a megkövetelt magatartást nem fejtette ki.<sup>33</sup> (Ebből következően a magatartás akkor nem diszpozíciószerű, ha az eredményt elhárítani képes cselekvés teljesítése lehetetlen.) Elgondolását tovább hangsúlyozza azzal, hogy amennyiben a cselekvési kötelesség teljesítése lehetséges volt, ám a tettes e kötelezettségét megszegte - a kötelesség megszegése ellenére azonban ugyanabban az időben ugyanaz az eredmény következett volna be (azaz az eredmény objektíve elkerülhetetlen), nem a mulasztás okozatosságát, hanem annak büntetőjogi jogellenességét kell tagadnunk. Ugyanígy a jogellenességet kell tagadnunk, ha a gondosságsértés hiányzik, azaz az eredmény lehetőségének előre látása kizárt.<sup>34</sup>

Összegezve álláspontját *Békés* kifejti, hogy a gondatlan bűncselekmények diszpozíciószerűségének megállapítása szempontjából a *conditio sine qua non* módszertanát akkor alkalmazzuk helyesen, ha a diszpozíciószerű cselekmények körét nem korlátozzuk az aktív magatartásokra, hanem kiterjesztjük az eredményt okozó mulasztásokra is. Kifejti továbbá, hogy a büntetőjog világában a kauzalitást nem lehet ontológiai korlátai közé szorítani, mert a bűncselekmény nem „természeti” tény, hanem társadalmi jelenség. A okozati összefüggés a büntetőjogban funkcionális fogalom, funkciója pedig nem egy természeti folyamat kifejezése,

<sup>33</sup> *Békés Imre*: A gondatlanság a büntetőjogban, 328.p.

<sup>34</sup> *Békés Imre*: A gondatlanság a büntetőjogban, 329.p.



hanem annak a primér felelősségi mozzanatnak a jelzése, amelynek folytán valaki egy jogilag nemkívánatosnak ítélt - azaz diszpozíciószerű - eredmény bekövetkezése esetén (nem pedig annak egyszerűen mechanikai előidézése miatt) tárgyilag felelőssé tehető.<sup>35</sup> Önmagában azonban a kauzalitás nem konstituálja sem a jogellenességet, sem pedig a bűnösséget.

Az elkövetés *módja, helye, ideje és eszköze* esetleges tárgyi elemei egy bűncselekmény törvényi tényállásának. Az **elkövetés módját** ez a törvényi tényállás nem értékeli, ebből az következik, hogy az elkövetési magatartás bármilyen módon történő tanúsításával a bűncselekmény megvalósul.

Az elkövetés *helye és ideje* sem nyert értékelést a közúti baleset okozásának törvényi tényállásában. Az **elkövetés helye** vonatkozásában - anyagi jogi szempontból - az elkövetési tevékenység kifejtésének helye az irányadó.<sup>36</sup> Ennek vizsgálatánál figyelemmel kell lenni - mint minden közlekedési bűncselekménynél - a Btk. 191. § (1) bekezdésében megfogalmazott szabályra is. Eszerint a rendelkezés szerint - mint arról már fentebb is szó volt - a közúton elkövetett bűncselekményekre megállapított rendelkezéseket akkor is alkalmazni kell, ha a közúti járművezetésre vonatkozó szabályok megszegése nem közúton okoz sérülést vagy halált. A közúton kívüli területeken általában azok a közlekedési szabályok az irányadók, amelyek a baleset közvetlen veszélyének az elkerülését szolgálják. Ilyenek lehetnek a járművezetés általános személyi feltételeire, a járművek alapvető műszaki követelményeire, az elindulásra, a sebességre, az irányváltoztatásra, a követési távolságra, stb. vonatkozó rendelkezések.<sup>37</sup>

Az **elkövetés ideje** viszont a törvényi tényállás utolsó elemének a megvalósulási idejével azonos. Ez utóbbit a vizsgált bűncselekménynél - mint materiális bűncselekménynél - az eredmény bekövetkezése adja.

---

<sup>35</sup> Békés Imre: A gondatlanság a büntetőjogban, 330.p. Erről részletesebben lásd: A felelősség kérdése; egyes felelősség-felfogások bemutatása c. 8.1. fejezetet.

<sup>36</sup> Földvári József: Magyar büntetőjog - Általános rész, 113.p.

<sup>37</sup> Dr. Belovics Ervin, Dr. Molnár Gábor, Dr. Sinku Pál: Büntetőjog - Különös rész, 196.p.

Az **elkövetés eszköze** is esetleges eleme a törvényi tényállásnak, ez ennél a bűncselekménynél szintén nincs külön értékelve.

Aki magatartásával a közúti közlekedés szabályait megszegi ugyan, de ezzel másnak vagy másoknak az életét, testi épségét vagy egészségét gondatlanságból közvetlen veszélynek teszi ki vagy könnyű testi sértést okoz, *a közúti közlekedés rendjének megzavarása szabálysértést* valósítja meg. Ennek pontos tényállását *a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről* szóló 2012. évi II. törvényben találjuk:

*„219. § (1) Aki a közúti közlekedés szabályait megszegi és ezzel másnak vagy másoknak életét, testi épségét vagy egészségét gondatlanságból közvetlen veszélynek teszi ki vagy könnyű testi sértést okoz, szabálysértést követ el.*

*(2) Az (1) bekezdés alkalmazásában nem tekinthető közúti közlekedési szabálynak a gyalogosra és az utasra vonatkozó rendelkezések.”*

*(3)*

**Könnyű sérülésnek** a nyolc napon belüli büntetőjogi gyógytartamú sérülések (olyan sérülések, amelyeknek szélei maguktól összefekszenek és nem fertőzöttek, a bőrfelszín és a nyálkahártyák hámsérülései, a felszínes repesztett sebek, zúzódások, 1-2 fog sérülése vagy elvesztése, a gyorsan múló vegetatív tünetekkel járó enyhe fokú agyrázkódás, stb.) tekintendők. Ez a szabálysértési alakzat a könnyű testi sértés eredményén kívül tartalmaz egy *veszélyeztetési magatartást* is. Abban az esetben, ha ez a magatartás olyan helyzetet, állapotot idézett elő, amely a szabálysértés tárgyának a megvalósítását valószínűsíti, veszélyeztetésről beszélünk. A szabálysértési tényállásban körülírt magatartás tanúsítása önmagában, következményeitől függetlenül szabálysértésnek minősül.

E bűncselekmény *alanya* tettesként kizárólag az lehet, aki a közúti közlekedés szabályainak a hatálya alatt áll. A törvény tehát a közúti baleset okozása elkövetőinek körét kizárólag a járművezetőkre korlátozta. Az alany vizsgálatakor figyelemmel kell lenni a Btk. 240. § (2) bekezdésében megfogalmazott szabályra. A KRESZ-nek a gyalogosokra és az utasokra vonatkozó rendelkezéseinek a megszegésével előidézett baleset a közúti baleset okozása keretében nem értékelhető. Ha a személyi sérüléssel járó baleset oka a gyalogos magatartása, felelősségének megállapítására az általános szabályok szerint kerülhet sor. E magatartás rendszerint kimeríti a Btk. 164. § (9) bekezdésébe ütköző gondatlanságból elkövetett testi sértés, vagy a 160. § (4) bekezdésébe ütköző gondatlan emberölés törvényi tényállását. Ha a közúti baleset a gépjárműben ülő utas magatartására vezethető vissza: cselekményének eredményétől függően általában szintén az élet vagy a testi épség elleni bűncselekményekért, avagy a közlekedés biztonsága elleni büntettért vonható felelősségre.

Nem feltétele a bűncselekmény megállapításának, hogy az elkövető megfelelő gépjárművezetői engedéllyel rendelkezék. Elegendő, ha a járművel, annak vezetőjeként a közúton a közlekedésben ténylegesen részt vesz.<sup>38</sup>

Közúti járművezetőnek kell tekinteni azokat a személyeket elkövetőként, akikre közvetlenül kiterjednek a KRESZ-nek a járművezetőkre vonatkozó rendelkezései. Nincs jelentősége tehát annak, hogy a járművezető megfelelő jogosítvány birtokában vagy annak hiányában vezeti a járművet, illetőleg a járművezető jogosítványát bevonták vagy a járművezetéstől eltiltás mellékbüntetés hatálya alatt áll. De ezen túlmenően minden olyan személy is alanya lehet a Btk. 235. § szerinti vétségnek, akire nézve a KRESZ rendelkezései kiterjednek.

Így a bíróság a *KRESZ 53. § (3) bekezdésében* foglalt megszegése folytán közúti baleset okozása vétségében találta bűnösnek azt az autóbusz kalauzt, aki akkor adott indulási jelet a

---

<sup>38</sup> Dr. Belovics Ervin, Dr. Molnár Gábor, Dr. Sinku Pál: Büntetőjog - Különös rész, 180.p.

vezetőnek, amikor az utasok felszállása még nem fejeződött be, és ennek folytán az egyik utas súlyosabb jellegű sérülést szenvedett.<sup>39</sup>

*Alany a büntethető* elkövető. A bűncselekmény alanya olyan természetes személy lehet, aki rendelkezik az alannyá válás feltételével, azaz a beszámítási képességgel. Ennek hiányában nem kerülhet sor a bűnösség megállapítására. A *beszámítási képesség* az embernek azon testi-pszichikai állapota, amelynél fogva képes cselekményét megfelelő társadalmi-erkölcsi értékelésben részesíteni és ezen értékelésnek megfelelően cselekedni.<sup>40</sup>

Az alanyi oldal vizsgálatát a bűnösség megnyilvánulási formájának elemzésével kell kezdeni. A közúti baleset okozása *gondatlanságból* elkövetett cselekmény. A Btk. 8. §-a azt is meghatározza, hogy ki követheti el a bűncselekményt gondatlanságból:

*„8. § Gondatlanságból követi el a bűncselekményt, aki előre látja magatartásának lehetséges következményeit, de könnyelműen bízik azok elmaradásában, vagy cselekménye lehetséges következmények lehetőségét azért nem látja előre, mert a tőle elvárható figyelmet vagy körültekintést elmulasztja.”*

A közúti baleset okozásának alap- és minősített tényállásában megfogalmazott eredményt az elkövető gondatlanságból idézi elő. A közlekedési bűncselekményeknél éppen ez a speciális: az értékelt testi sértésre vagy a halálra az elkövető szándéka soha nem terjed ki. Ha szándéka az eredményre mégis kiterjedne, akkor már a Btk. XV. fejezetében szabályozott bűncselekmények valamelyikének megállapítására kerülhetne sor.

---

<sup>39</sup> 1973. évi 219. számú Bírósági Határozat

<sup>40</sup> Földvári József: Magyar büntetőjog - Általános rész, 118.p.

A baleset bekövetkezését fogalmilag mindig megelőzi annak közvetlen veszélye. Az elkövetőt e veszély tekintetében is kizárólag gondatlanság terheli. Éppen ez utóbbi tényező határolja el e bűncselekményt a közúti veszélyeztetéstől.

Azt azonban le kell szögezni, hogy e gondatlanság csak a veszély előidézése, és az eredmény tekintetében áll fenn, a közúti közlekedés szabályainak megszegésére nem vonatkozik - azt mind szándékosan, mind pedig gondatlanul is megszegheti. Amennyiben viszont a közúti közlekedési szabályszegés az elkövetőnek nem róható fel, akkor e bűncselekményben való büntetőjogi felelősségének megállapítására sem kerülhet sor.

Így az úttesten éjszaka keresztben fekvő gyalogos elütéséért csak az esetben felelős a jármű vezetője, ha a baleset elhárítására vonatkozó kötelezettségének felróható okból nem tett eleget.<sup>41</sup>

A közúti baleset okozásánál a Btk.9.§-ában megfogalmazott **vegyes bűnösség** már a törvényi tényállás alapesetében sem kizárt, mivel a cselekmény alapesetében jelölt eredményre, a súlyos testi sértésre a bűnösség csak gondatlan lehet, amelyhez azonban gondatlan vagy szándékos elkövetési magatartás egyaránt társulhat. E szigorúbb jogalkotói értékelést az kompenzálja, hogy az eredményre megkívánt bűnösség, vagyis a gondatlanság határozza meg a cselekmény egészére vonatkozó bűnösségi értékelést. A közúti baleset okozása cselekmény az elkövetési magatartás esetleges szándékos megvalósítása mellett is gondatlan cselekmény, amely egyértelműen kifejezésre jut a minősítés - közúti baleset gondatlan okozásának vétségeként történő - megnevezésében.<sup>42</sup>

---

<sup>41</sup> Fejezetek a magyar büntetőjog különös része köréből, szerk.: Nagy Ferenc, 208.p.

<sup>42</sup> Enyedi László, Dr. Fülöp Ágnes, Dr. Melegh Gábor, Radványiné Novotny Olga, Dr. Varga Tibor: Közlekedési büntetőjog, 49.p.

A nyolc napon túl gyógyuló (súlyos) testi sérülés okozása az alapeset keretei között nyert értékelést.

a) Súlyosabban minősül a bűncselekmény és a minősített esetek között szerepel, ha az elkövető gondatlan magatartásával **maradandó fogyatékoságot, súlyos egészségromlást** vagy **tömegszerencsétlenséget** okoz.

A **maradandó fogyatékoság**, illetve a **súlyos egészségromlás** megállapítása az orvos szakértő feladata.

*Maradandó fogyatékoságról* akkor beszélhetünk, ha a sérülés előtti állapot, a sérülés élettani (funkcionális) gyógyulása után nem áll helyre, a korábbi állapothoz képest valamilyen tényleges hátrány jelentkezik: azaz ha a passzív alany elveszti valamely képességét, vagy szervét, illetve, ha az használhatatlanná válik.<sup>43</sup> A hátrány mind testi, mind szellemi fogyatkozásban megnyilvánulhat. Ez munkaképesség-csökkenésként is mérhető. A jogi minősítése szempontjából a cselekmény közvetlen kihatása az irányadó, függetlenül attól, hogy a fogyatékoság utóbb orvosi beavatkozással megszüntethető.<sup>44</sup> (A sértettől elvárt az alapellátásban való részvétel. Az e kötelezettség elmulasztása miatt kialakuló maradandó fogyatékoság az elkövetőnek büntetőjogilag nem róható fel.)

**Súlyos egészségromlásnak** minősül, ha a sérülés az egészség tartós károsodásával jár, függetlenül attól, hogy ez a korábbi egészségi állapothoz képest romlást jelentő helyzet a gyógyulási folyamat végén megszűnik-e. Ilyen például a 6 és 12 hónap vagy ennél hosszabb időn túl elhúzódó gyógytartam, vagy ennek következtében kialakuló szövődmények, álzület kialakulása. (Így például a terhes nő méhmagzatának elvesztése is súlyos egészségromlásnak minősül.<sup>45</sup>)

---

<sup>43</sup> Egy-két fog elvesztése még nem minősül maradandó fogyatékoságnak, de például a teljes fogsor, vagy három frontfog elvesztése már ilyenként értékelendő.

<sup>44</sup> 1982. évi 178. számú Bírósági Határozat

<sup>45</sup> BK 24 állásfoglalás

A súlyos egészségromlás tehát azokat a rendszerint krónikussá váló betegségeket jelenti, amelyeket előidézhet szövődmény, elhúzódó, vagy elmaradó gyógyulás. A passzív alany olyan szellemi, vagy fizikai állapota, amely jellegét tekintve tartós, krónikus, vagy gyógyíthatatlan.<sup>46</sup>

A két minősítő körülmény: a maradandó fogyatékoság és a súlyos egészségromlás együttesen is megállapítható. Ennek alapja az, hogy két állapot minőségileg más. A súlyos egészségromlás az egészségkárosodás időbeli elhúzódását, a maradandó fogyatékoság az egészségi állapot - annak kialakulási idejétől független - végleges, hátrányos megváltozását jelenti.

Hasonló súlyú eredményként értékeli a törvény, ha a bűncselekmény tömegszerencsétlenséget okoz. *Tömegszerencsétlenség* az olyan baleset, amelynek következtében legalább egy ember súlyos testi sérülést, nagyobb számú - legalább kilenc - személy pedig sérülést (legalább könnyű testi sérülést) szenved el.<sup>47</sup>

**b) Még súlyosabban minősül a közúti baleset gondatlan okozása, ha a bűncselekmény *halált* okoz.**

A halálnak, mint eredménynek az elkövetési magatartással okozati összefüggésben kell bekövetkeznie. Az élet megszűnése büntetőjogi szempontból az agyi halál beálltával következik be, azaz a szív és tüdőműködés megszűnéséhez (klinikai halál) csatlakozva megszűnik az agy működése (agy halál)<sup>48</sup>. A klinikai halál állapota a büntetés kiszabása körében értékelhető súlyosító körülmény.

---

<sup>46</sup> Dr. Belovics Ervin, Dr. Molnár Gábor, Dr. Sinku Pál: Büntetőjog - Különös rész, 108.p.

<sup>47</sup> Dr. Belovics Ervin, Dr. Molnár Gábor, Dr. Sinku Pál: Büntetőjog - Különös rész, 175.p.

<sup>48</sup> Az *Egészségügyi Világszervezet* 1968-ban, New Yorkban tartott kongresszusán elfogadott egy határozatot, amely az agyhalál alábbi klinikai tüneteit kívánja meg:

1. Mély kóma (eszméletlen kivüliség), teljes areflexia és atómia (mechanikus reflexek hiánya és az izomzat teljesen elernyed, petyhüdt volta);
2. Erős érző ingerekre sem reagáló idegrendszer;
3. Kétoldali pupillatágulat és fénymerevség;
4. Abszolút izometriás (egyenletesen egyenes) elektroencefalográfiás görbe háromszor 20 percen át.

c) Még súlyosabban büntetendő e gondatlan bűncselekmény, ha az *kettőnél több ember halálát* okozza, vagy *halálos tömegszerencsétlenséget* eredményez.

Az első esetben megfogalmazott minősítő körülmény legalább három ember ténylegesen bekövetkezett halála esetén állapítható meg. Három-négy ember halála még nem halálos tömegszerencsétlenség, ha mások nem sérültek meg, az eredmény azonban olyan rendkívül súlyos, amelyre tekintettel a legszigorúbb felelősség megállapítása indokolt.

*Halálos a tömegszerencsétlenség*, ha annak következtében legalább egy ember meghal és legalább kilenc másik személy megsérül.<sup>49</sup>

---

<sup>49</sup> Dr. Belovics Ervin, Dr. Molnár Gábor, Dr. Sinku Pál: Büntetőjog - Különös rész, 176.p.



## Az elsőbbségi jogosultság telepítése

A közúti közlekedés szabályait - köztük az elsőbbségi jogra vonatkozó rendelkezéseket - a *KRESZ* tartalmazza, amely *I-VI. Részre* tagozódik.

Az *I. Rész* „Bevezető rendelkezések” cím alatt tartalmazza a rendelet hatályát, a közlekedésben részt vevőkre vonatkozó általános rendelkezéseket, a járművezetés személyi feltételeit, a járművek közlekedésben való részvételének feltételeit és utal arra, hogy az alkalmazott fogalmak meghatározása az 1. számú Mellékletben található.

A *II. Rész* a „Közúti jelzések” között rendezi a rendőr, a jelzőőr jelzéseit, a gyalogos- és a járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülékeket, ismerteti az útvonaltípust, utasítást adó, a járművek forgalmára vonatkozó tilalmi, a megállási és várakozási tilalmat, a veszélyt jelző, a tájékoztatást adó táblákat, a közúti jelzőtáblákra vonatkozó közös rendelkezéseket, az útburkolati jeleket, a vasúti átjárót biztosító jelzőberendezéseket, egyéb közúti jelzéseket és az egyes közúti jelzésekre vonatkozó külön rendelkezéseket.

A *III. Részben* található a gyalogosok és a járművek utasaira vonatkozó szabályok.

*IV. Rész* öt fejezetből áll, ez tartalmazza a járműközlekedésre vonatkozó szabályokat

I. A járműközlekedésre vonatkozó szabályok (elindulás, haladás az úton, sebesség, követési távolság, elsőbbség az útkereszteződésben, irányváltoztatás, irányjelzés, hangjelzés, bekanyarodás, kitérés, megfordulás, hátramenet, előzés, kikerülés, párhuzamos közlekedés, közlekedés autópályán és autóúton, villamos pályával ellátott úttesten, vasúti átjáróban, lakó-

pihenő övezetben, megállás, várakozás, magatartás a megkülönböztető vagy figyelmeztető jelzéseket használó gépjárművezetőkkel, veszélyes anyagot szállító járművekkel, gyalogosokkal szemben).

II. A járművek kivilágítása (a forgalomban részt vevő, az álló járművek kivilágítása).

III. A járművek terhelése (személyszállítás, teherszállítás).

IV. Az egyes járműfajták közlekedésére vonatkozó külön szabályok (a közlekedésben való részvétel külön feltételei, megkülönböztető jelzéseket, figyelmeztető jelzést használó gépjárművek, útvonalengedélyhez kötött, veszélyes anyagot szállító járművek, mozgáskorlátozottak külön engedélye és jelzése, villamosok, trolibuszok és közhasználatú autóbuszok kerékpárok és segédmotoros kerékpárok, állati erővel vont járművek és kézikocsik).

V. Rendkívüli események (műszaki hiba, elromlott jármű vontatása, közúti baleset, a járművek eltávolítása).

Az V. Rész a vegyes rendelkezéseket (a járművet javító műhelyre, a járművek üzemen tartóira vonatkozó rendelkezések, állatok hajtása - vezetése -, az utak igénybevételével kapcsolatos egyéb szabályok),

a VI. rész a záró rendelkezéseket tartalmazza.

A KRESZ elsőbbségre vonatkozó rendelkezéseit a 9. § (4) bekezdésének b) pontja, 21. §-ának (7) bekezdése, 24. §-ának (1) bekezdése, 28. §-a, 29. §-ának (1) bekezdése, továbbá 36. §-ának (7) bekezdése, 38. §-ának (4) bekezdése, 42. §-ának (1) bekezdése, végül a 43. §-a tartalmazza.

A elsőbbségi jogosultság az esetek nagy részében a közlekedés különböző területeinek, útjainak egymáshoz való viszonyában nyer értelmezést.

*Elindulásakor* az úttest területe a kitüntetett, az arra való belépés miatt. *Útkereszteződésben* a keresztező úttestek jogi helyzetét - a jármű érkezési irányának vagy az elsőbbségre vonatkozó közlekedési jelzés tartalmának megfelelően - azok térbeli viszonya határozza meg. Az *irányváltoztatás*, így a bekanyarodás, a kitérés, a megszűnő forgalmi sávok forgalmának alá- és fölérendeltségét is a járművek térbeli helyzete, illetve helyváltoztatása határozza meg.<sup>50</sup> Beszélhetünk még elsőbbségi helyzetről a *villamospályával ellátott úttesteknél*, továbbá a *kijelölt gyalogos-átkelőhelyek* esetében. Kivételesen a jármű valamilyen speciális funkciója (*megkülönböztetett jelzést használó járművek*) is megalapozhatja az elsőbbségi jogosultságot.

A KRESZ a közlekedés résztvevőit térben, közlekedési környezetben úgy helyezi el, hogy a közlekedési szabályok betartása esetén azok nem is találkozhatnak. A térbeliség, mint rendező elv jelentősége, hogy segítségével jól meghatározhatóvá válik a jogosultság természetbeni és jogi terjedelme is, mégpedig a tér bizonyos részeihez kapcsolhatóan. Ezekben az esetekben az elsőbbségi jogot a jogosult jogilag kitüntetett helyen való tartózkodása alapozza meg.

Az elsőbbségi szabályokhoz fűzött értelmezések az elsőbbségi jogosultság terjedelmét bizonyos terekhez kapcsolják. A KRESZ magyarázata szerint: „*az elsőbbségadási kötelezettséget az útkereszteződés teljes területére kell érteni, az út egyik szélétől a másik széléig.*” E magyarázat a gyalogosok elsőbbségi jogát a kijelölt gyalogos átkelőhely területére korlátozza.

Az elsőbbségi jogosultság keletkezése, léte, illetve megszűnése **objektív** körülményekhez köthető. Ebből következően az elsőbbségi jogot telepítő elvtől független, szubjektív körülmények, úgymint az elsőbbségi jog szempontjából kitüntetett helyen közlekedő normaszegése, a jogosulti helyzetet nem szünteti meg.<sup>51</sup> A bírói gyakorlat is következetes ebben:

---

<sup>50</sup> Enyedi László, Dr. Fülöp Ágnes, Dr. Melegh Gábor, Radványiné Novotny Olga, Dr. Varga Tibor: Közlekedési büntetőjog, 108.p.

<sup>51</sup> Enyedi László, Dr. Fülöp Ágnes, Dr. Melegh Gábor, Radványiné Novotny Olga, Dr. Varga Tibor: Közlekedési büntetőjog, 109.p.

*„az elsőbbségadásra kötelezett jármű vezetőjét ez a kötelezettség a védett útvonalon közlekedő jármű sebességétől függetlenül terheli.”<sup>52</sup>*

Az elsőbbségi helyzetben közlekedő, másban megnyilvánuló szabályszegése sem szünteti meg az elsőbbségi jogosultságát és a közlekedési más résztvevőjének ezzel kapcsolatos kötelezettségét.

---

<sup>52</sup> 1997. évi 516. számú Bírósági Határozat

## Az elsőbbségi jogosultság értelmezése

A KRESZ 1. számú függelék III. b) pontja az **elsőbbség** fogalmát ekként definiálja:

*„továbbhaladási jog a közlekedés más résztvevőivel szemben. Azt a járművet<sup>53</sup>, amelynek elsőbbsége van, az elsőbbségadásra kötelezett nem kényszerítheti haladási irányának vagy sebességének hirtelen megváltoztatására. Azt a gyalogost, akinek elsőbbsége van, az elsőbbségre kötelezett nem akadályozhatja, és nem zavarhatja áthaladásában.”*

A közlekedési helyzetek döntő többségének a jogi értékelésénél az elsőbbségi jogot két oldalról kell vizsgálni. Az egyik oldalon az elsőbbségi jogosultságot, a másikon az azt biztosító kötelezettséget kell analizálni.

E helyen érdemes külön kitérni a közlekedés körében kimunkált meghatározó elvre. A KRESZ 3.§ (1) bekezdése c) pontjának háttéréül szolgáló ún. **bizalmi elv**-et a magyar jogirodalomban *Viski László* ismertette és szállt síkra elfogadásáért. Viski úgy fogalmaz:

*„a közlekedésben résztvevő mindaddig bízhat mindenki más szabályszerű magatartásában, ameddig ennek ellenkezője, vagy legalább az ellenkező lehetősége a megkívánható gondosság mellett számára felismerhetővé válik. Az utóbbi esettel állunk szemben olyan helyzeteknél, amikor az általános tapasztalat szerint mások szabálytalan magatartásával számolni lehet.”<sup>54</sup>*

A KRESZ értelmezés az elv érvényesülése alól három kivételt fogalmaz meg:

1. Aki maga is szabálytalanul közlekedik, eredményesen nem hivatkozhat arra, hogy bízott mások szabályos közlekedésében.<sup>55</sup>

<sup>53</sup> A járműveket megillető jogokról és kötelezettségekről természetesen nem beszélhetünk, hiszen ezek hordozói csak az azokat vezető természetes személyek lehetnek. A KRESZ szóhasználatát elfogadva azonban, a jármű elsőbbségéről, mint a közlekedés önálló objektumához rendelt jogosultságról beszélünk a továbbiakban.

<sup>54</sup> Békés Imre: A gondatlanság a büntetőjogban, 289.p.

<sup>55</sup> Ma már általánosan elfogadott, hogy a balesetért való felróhatóság megállapításához a szabályszegés megállapítása mellett többek között szükséges a baleset objektív elkerülhetősége. Ugyanis, ha a baleset objektív elkerülhetetlen, akkor a szabályszegés megléte mellett sem felel a vezető. Az objektív elkerülhetőséget pedig általában a közlekedés másik résztvevőjének szabályszegő magatartása alapozza meg, ezért e kivétel léte megfontolandó a KRESZ magyarázatából.

2. Senki nem bízhat abban, hogy a szabályokat mások is megtartják, ha a szabályszegés ténye számára már kellő időben felismerhető volt. (Aki tehát már látja, vagy az *adott forgalmi helyzetben szükséges figyelemmel és elővigyázatossággal* történő közlekedés mellett látnia kell, hogy a közlekedés egy másik résztvevője megszeg - vagy meg fog szegni - valamely szabályt, nem bízhat tovább a másik szabályszerű magatartásában, így abban sem, hogy a másik meg fogja szüntetni a szabályszegést, hanem köteles minden tőle telhetőt, elvárhatót megtenni a veszélyhelyzet megszüntetésére, a baleset elhárítására.)

3. Nem szabad biztosan számítani arra, hogy a közlekedés szabályait olyan személyek is megtartják, akiktől a szabályos magatartás koruk, testi fogyatékoságul vagy más ok miatt felismerhetően nem várható el.<sup>56</sup>

A közlekedési norma által megfogalmazott szükséges figyelem és óvatosság nem tágítja ki a negligencia kereteit, továbbá a bizalmi elv 1. pontjában megfogalmazott kivétel nem szünteti meg a tévedés szempontjából a büntetőjogilag releváns bizakodás lehetőségét.

E bizalmi elv nélkül elképzelhetetlen lenne a balesetmentes, minimális kockázattal járó és folyamatos, illetőleg problémamentes közlekedés.

A közlekedési viszonyokat szabályozó normák között tartalmi szempontból hierarchia nem állapítható fel. Valamennyi közlekedési szabály egységes rendeltetése a közlekedéssel szükségszerűen együtt járó rizikó csökkentése. E szabályok közötti alá és fölérendeltség kialakítása burkoltan a rizikó növekedését eredményezi.<sup>57</sup> A Legfelsőbb Bíróság 6/1998. számú büntető jogegységi döntésében hangsúlyozta, hogy a közlekedési normák közötti hierarchia csak a speciális szabályok vonatkozásában kizárt, az általános és speciális szabályok között azonban találkozások

<sup>56</sup> Ennek bizalmi elv alóli kivételként való használata vitatott, ugyanis ezt a követelményt a KRESZ 43.§ (4) bekezdésének b) pontja külön megfogalmazza, azaz az érintett kört fokozott oltalom alá helyezi. Eszerint ez nem a bizalmi elv alóli kivétel, hanem konkrét közlekedési előírás.

<sup>57</sup> Enyedi László, Dr. Fülöp Ágnes, Dr. Melegh Gábor, Radványiné Novotny Olga, Dr. Varga Tibor: Közlekedési büntetőjog, 108.p.

esetén - a speciális javára - alkalmazási sorrendiség van. Az egyes speciális szabályok nem állnak egymással hierarchikus viszonyban, egyik közlekedési szabálynak sincs olyan abszolút elsőbbsége, primátusa a másikkal szemben, amely feltétlenül kizárná, illetve korlátozná egy másik szabály alkalmazhatóságát. Mindig a konkrét forgalmi helyzethez, a közlekedés résztvevőinek magatartásához képest kell megállapítani, hogy az adott esetben melyik közlekedési szabálynak, illetve szabályszegésnek van jelentősége és milyen mértékben.

Az elsőbbségi szabályok annyiban mégis kiemelendő jelentőségűek, hogy a forgalomszervezés alapvető szabályait képezik. A közlekedési események jelentős számánál elsőbbségi vagy elsőbbségi jellegű szabály vizsgálata is szükséges. Ugyancsak meghatározó jelentőségére utal az a tény, hogy az elsőbbségi jogot rendező normák kiemelkedő szerepét a jogalkalmazás is egyre jobban felismeri. Azonban mindezek a körülmények nem vezethetnek odáig, hogy a jogi értékelés során az elsőbbségi jog elsődlegességet élvezzen más közlekedési szabállyal, és különösen nem vezethet mentesítéshez más kötelezettségek betartása alól (például: sebességhatárok megtartása).

A járműveket megillető elsőbbségi jog tartalmát a joggyakorlat alakította ki, és folyamatosan formálja. Tartalmát a mozgásban lévő, azaz közlekedő járművek esetében tudjuk értelmezni, hiszen az egyhelyben álló és maradó járműnek nincs tényleges rizikónövelő hatása.<sup>58</sup>

A járműveket megillető elsőbbségi jog tartalma az, hogy azt a járművet, melynek elsőbbsége van, továbbhaladási jog illeti meg a közlekedés más résztvevőivel szemben. Ennek során az elsőbbségadásra kötelezettek nem **kényszeríthetik** a jogosultat **haladási irányának** vagy **sebességének hirtelen megváltoztatására**. Ez alkotja a járművezetők - gyalogosoktól eltérő - elsőbbségi jogát.

---

<sup>58</sup> Enyedi László, Dr. Fülöp Ágnes, Dr. Melegh Gábor, Radványiné Novotny Olga, Dr. Varga Tibor: Közlekedési büntetőjog, 110.p.

A járművezetőket megillető elsőbbségi jogosultság konkrét tartalmának kidolgozását a joggyakorlat napjaink feladatának tekinti.

A *haladási irány megváltoztatása* az eredeti nyomvonalról való letérés, míg a *sebességváltoztatás* alatt mind a gyorsítás, mind a lassítás értendő. A *kényszerítés* pedig a sebesség vagy az irányváltoztató mozgás szükségessége a baleset elkerülése érdekében.<sup>59</sup> A *hirtelen fékezés* és *irányváltoztatás* fogalma megközelíthető egyrészt annak intenzitása, másrészt annak alkalmazásának eldöntéséhez szükséges idő nagyságának oldaláról.

A *fékezés intenzitása* műszaki szakértői szakkérdés. Egy jármű fékezése az intenzitás szempontjából akkor tekinthető hirtelennek, ha az, az adott helyen és járművel elérhető átlaglassulás felénél nagyobb értékkel történik. A reakcióidő szempontjából pedig akkor, ha a döntési idő a 0,7 másodpercet nem haladja meg.<sup>60</sup> A baleset-rekonstrukciónak szükségképpen olyan minőségűnek kellene lennie, hogy a balesetben releváns folyamatok különféle részidejeit - beleértve a pszichikai és fiziológiai folyamatrészek időtartamait is - legfeljebb pár tized vagy méginkább pár század másodperces hibahatárral lehessen megismerni. Ilyen pontossággal mérni azonban sajátos módon elméletileg és gyakorlatilag egyaránt teljesíthetetlen.<sup>61</sup>

A műszaki szakértői álláspontokra figyelemmel, eredményesen lehetne megfogalmazni az *irányváltoztatás intenzitását* a kormányozdulat végrehajtásának sebessége, a kormány elfordításának mértéke, és az oldalgyorsulás függvényében. Azonban ebben az esetben is szerephez jut a döntés rögtönös szükségessége.<sup>62</sup> A KRESZ-hez fűzött magyarázatban szerepel egy olyan körülmény, ahol a járműveket megillető elsőbbségi jogot az kiterjesztően értelmezi:

---

<sup>59</sup> Enyedi László, Dr. Fülöp Ágnes, Dr. Meleg Gábor, Radványiné Novotny Olga, Dr. Varga Tibor: Közlekedési büntetőjog, 110.p.

<sup>60</sup> Enyedi László, Dr. Fülöp Ágnes, Dr. Meleg Gábor, Radványiné Novotny Olga, Dr. Varga Tibor: Közlekedési büntetőjog, 110.p.

<sup>61</sup> Dr. Völgyesi Miklós: A bírósági büntető közlekedési ügyszak aktuális problémái, Bírósági Határozatok, 4/94:315.p.

<sup>62</sup> Enyedi László, Dr. Fülöp Ágnes, Dr. Meleg Gábor, Radványiné Novotny Olga, Dr. Varga Tibor: Közlekedési büntetőjog, 111.p.



*„A menetirány szerinti bal oldalra való átkényszerítés mindig szabályszegő magatartás, akár hirtelen irányváltoztatással történik, akár nem.”*

A gyalogosokat megillető elsőbbségi joggal kapcsolatban a KRESZ szabályozásából kiolvasható, hogy ki tekintendő **gyalogosnak** és ki vezetőnek. A kerékpárt, segéd-motorkerékpárt, talicskát toló személy, (és a némelykor nem kis sebességgel mozgó) rollerező, gördeszkázó, gyalogosnak tekintendő, ezért rájuk is a gyalogosra vonatkozó szabályok az irányadók. Vezető - és nem gyalogos - viszont az állatot terelő, hajtó személy és a lovas.)

A gyalogosokat megillető elsőbbségi jog térbeli telepítését a KRESZ-ben találjuk:

*„A kijelölt gyalogos-átkelőhelyen áthaladó gyalogosnak a járműekkel szemben elsőbbsége van. Ugyancsak elsőbbsége van - kijelölt gyalogos-átkelőhely hiányában is - az útkereszteződésnél áthaladó gyalogosnak azokkal a járműekkel szemben, amelyek arra az útra kanyarodnak be, amelyen a gyalogos áthalad.”*

A KRESZ-hez fűzött magyarázat szűken értelmezi a gyalogosokat megillető elsőbbségi jogot, és kimondja, hogy ez a jog nem illeti meg azokat a gyalogosokat, akik a kijelölt gyalogos-átkelőhelyen kívül haladnak át az úttesten. A KRESZ meg is fogalmaz egy általános és alapvető magatartási kötelezettséget a gyalogosokra nézve: az úttesten - a járdaszívet és a hozzá közelebb eső járda közötti úttestrészen is - csak a legrövidebb áthaladást biztosító irányban közlekedhetnek. Ezt a megközelítést a joggyakorlat áttörte, és azonos védelemben részesíti azt, aki a gyalogos-átkelőhelynek - a jármű haladási irányát tekintve - a távolabbi szélétől számított 1-1,5 méter távolságban közlekedik keresztül.<sup>63</sup>

---

<sup>63</sup> Enyedi László, Dr. Fülöp Ágnes, Dr. Meleg Gábor, Radványiné Novotny Olga, Dr. Varga Tibor: Közlekedési büntetőjog, 114.p.

A gyalogosokat megillető elsőbbségi jog tartalma a KRESZ szerint az, hogy

*„azt a gyalogost, akinek elsőbbsége van, az elsőbbségre kötelezett **nem akadályozhatja és nem zavarhatja áthaladásában.**”*

A jogosultság normatív értelmezése lényegesen tágabb, mint a gépjárműveket megilletőé, hiszen itt már a jogsértéshez elegendő a kitüntetett helyen tartózkodó gyalogos akadályozása, illetve zavarása. A KRESZ-hez fűzött értelmezés szerint **akadályozás** az,

*„ha valaki a közlekedés más résztvevőjét annak szándéka szerinti menetében, mozgásában, továbbjutásában gátolja, hátráltatja a célzottól eltérő közlekedési magatartásra (például fékezésre vagy irányváltoztatásra) kényszeríti.” A **zavarás** „olyan magatartás, amellyel valaki más közlekedését nehezíti, a közlekedés más résztvevőjét megijeszti, neki kényelmetlenséget vagy kellemetlenséget okoz, magatartásával figyelmét indokolatlanul elvonja vagy leköti.”*

Az értelmezés azt is kimondja, hogy az akadályozás és a zavarás részben szinonim fogalmak, azonban a zavarás fogalma szélesebb körű.

A KRESZ értelmezése szerint gyalogost az átkelőhelyen feltétlen elsőbbségi jog illeti meg, amely nem kötelezi arra az áthaladáskor, hogy újra meg újra meggyőződjön arról, hogy a járművezetők megadták-e az elsőbbséget. Ha a gyalogos az elsőbbséggel kitüntetett térbe kerül, nem terheli együttműködési kötelezettség a járművekkal szemben. Az elvárás vele szemben annyi, hogy közlekedési szándékát racionálisan hajtsa végre. Ebből következően a jogosultság jogalkalmazói értékelése során nem kell vizsgálni a közlekedés résztvevőinek dinamikus viszonyát; elég a gyalogos kitüntetett térben való tartózkodását konstatálni az elsőbbségi jogának figyelembe vételénél.

A KRESZ értelmében a gyalogosokat meggyőződési kötelezettség terheli az úttestre való lelépéskor, terheli az úttesten való késedelem nélküli áthaladás és a járművezetők zavarásától, megtevesztésétől mentes magatartás.

E dolgozati rész csak a **tömegközlekedési eszközök** specialitásának kihangsúlyozására kíván említésszerűen kitérni. A tömegközlekedési eszközök közül itt csupán az autó-és trolibuszok, továbbá a villamosok<sup>64</sup> kerülnek szóba, mivel az egyéb közlekedési ágakról, amelyben a tömegközlekedés érintett - így a vasúti, a vízi és a légi közlekedésről - nem a vizsgált Btk.235.§-a tartalmaz rendelkezéseket. (Az autóbuszokra vonatkozó részek a trolibuszra egy az egyben adaptálhatóak.)

A tömegközlekedési eszközök speciális helyzetét az adja a többi járműhöz képest, hogy az autóbuszok és a villamosok vezetőinek az elindulásuk előtt és közben elsősorban a járműről leszálló utasok, illetőleg a jármű közvetlen közelében tartózkodó gyalogosok helyzetére fokozottabban kell figyelemmel lenniük.<sup>65</sup> Ehhez kapcsolódó jellegzetessége a tömegközlekedési járműveknek, hogy a vezető magasabb ülési pozícióban van, ezáltal korlátozottabb előrettekintési helyzetbe kerülhet. A KRESZ külön jogszabályban meghatározott követelményeknek megfelelő autóbuszok számára - a járművektől eltérő - maximális haladási sebességet engedélyez. Mind az autóbuszok, mind a villamosok esetében megengedett az utasok állva történő szállítása, amely komoly veszélyforrást jelent.

**A megkülönböztető jelzéseket használó járművek** vezetőire szintén az általános szabályoktól eltérő rendelkezések vonatkoznak a közlekedési szituációk során. Az elsőbbségi jog telepítésének elvi alapja ebben az esetben a közlekedő jármű funkciójához fűződő kitüntetettség.

---

<sup>64</sup> Megemlítendő, hogy ha a villamospótló autóbusz a villamospályán közlekedik, akkor rá a villamos forgalom irányítására szolgáló holdfényjelzők jelzései irányadóak.

<sup>65</sup> Ezt a kötelezettséget számukra külön forgalmi utasítás rögzíti.

Mivel az ilyen járművek vezetői által megvalósított közúti baleset gondatlan okozásának vétsége igen ritka, ezért e témakör elemzése nem lenne indokolt. Azonban azt is le kell szögezni, hogy az ilyen jellegű balesetek megtörténtükkor a szélesebb közvéleményt és a folyton alakuló joggyakorlatot nagymértékben érintik, továbbá többségük az elsőbbségi jog megsértésére vezethető vissza, így elengedhetetlen, hogy e dolgozat témájává is váljanak. Az sem hagyható figyelmen kívül, hogy ez a terület a joggyakorlat számára is nehézkes, mivel - csekély előfordulásuk miatt - az nem rendelkezik nagyszámú tapasztalattal, precedenssel.

Ha a közúti baleset gondatlan okozásának vétsége megvalósulását egy megkülönböztető fény-és hangjelzéseket használó gépkocsi vezetője esetén kell vizsgálni, akkor általában a KRESZ idevonatkozó rendelkezéseiben előírtakra kell figyelemmel lenni. A *KRESZ 49.§-ában* foglalkozik a megkülönböztető jelzéseket használó gépjárművek vezetőire vonatkozó jogokkal és kötelezettségekkel. A KRESZ 49.§ (2) bekezdése szerint:

*„a megkülönböztető fény-és hangjelzést együttesen használó gépjármű vezetője - a rendőr és a vasúti átjárót biztosító jelzőberendezések jelzéseit kivéve - a közúti jelzéseket, továbbá a KRESZ 24-43.§-okban foglalt rendelkezéseket figyelmen kívül hagyhatja, ha magatartásával a közlekedés biztonságát, valamint a személy és vagyonbiztonságot nem veszélyezteti, és meggyőződött arról, hogy a közlekedés többi résztvevője az akadálytalan továbbhaladást lehetővé tette.”<sup>66</sup>*

A kevés számú megkülönböztető jelzéseket használó gépjárművek vezetőivel szemben folyó büntetőeljárásban általában e (2) bekezdés megvalósulásának vizsgálata történik.

---

<sup>66</sup> Ebben a körben az Országos Mentőszolgálat kiadott egy technológiai előírást saját járművezetői részére, amely előírja, hogy ha a jármű vezetője olyan helyen kíván áthaladni, ahol egyébként nincs elsőbbsége, ott az áthaladás lehetőségéről meg kell győződnie. Minden egyes forgalmi sávot külön kereszteződésnek kell tekinteni. A forgalomirányító fényjelző készülék tilos jelzésén az útkereszteződésbe legfeljebb 6-10 km/óra sebességgel haladhat be. Sajnos nem minden megkülönböztető jelzést használó járművet üzemeltető fogalmazott meg járművezetői számára ilyen pontos elvárásokat.

Az ilyen eljárások során vizsgálni kell azt, hogy a közlekedés többi résztvevője meg kívánta-e adni, illetve megadta-e az elsőbbséget a megkülönböztető jelzéseket használó gépjárműnek, továbbá vizsgálni kell ez utóbbi jármű vezetőjének azon magatartását, hogy meggyőződött-e arról, hogy a közlekedés többi résztvevője az akadálytalan továbbhaladást lehetővé tette-e.

Vizsgálni kell még, hogy a figyelmen kívül hagyható KRESZ rendelkezésekkel lefolyó magatartása a közlekedés biztonságát, valamint vagyon- és személy biztonságot nem veszélyeztette-e.

Mindezekből kitűnően a megkülönböztetett jelzéssel haladó jármű minden esetben elsőbbséget élvez. Vezetőjének rendkívüli jogosultsága körében kerülni kell a közlekedési szabályok jogilag megengedett mellőzésével történő haladása közben azokat a manővereket, amelyek a személy- és vagyonbiztonságot közvetlenül fenyegető reálisan baleset okozása felismerhető veszélyeztetésével járnak, és mindenkor meg kell győződnie az akadálytalan haladása lehetőségéről. A másik járművezetővel történő „kapcsolatfelvétel” a megkülönböztető hang- és fényjelzések kellő időben megengedett használatával teljesül. Reagálni az elsőbbségadásra kötelezett másik járművezető egyértelműen észlelhető akadályozott durva szabályszegésére szükséges.

Másrészről a közlekedés többi résztvevőjére is kötelezettségek hárulnak: a megkülönböztető jelzéssel haladó jármű számára *minden helyzetben elsőbbséget kell adni*, továbbhaladását félrehúzóással és szükséghez képest megállással lehetővé kell tenni.

## A közúti baleset gondatlan okozásának vétsége megállapítása

Minden büntetőeljárás fő és végső kérdése az, hogy az annak alapjául szolgáló cselekményért a terhelt büntetőjogi felelőssége vagy annak hiánya állapítható-e meg. Azonban, amikor egy adott cselekmény - köztük a közúti baleset gondatlan okozásának vétsége - elkövetési magatartását és annak a büntetőjogi felelősségre való kihatását vizsgáljuk, számos tényező értékelését kell számba vennünk. A jogi fejlődés során számos nézet és felelősség-felfogás alakult ki, melyek eltérő módon és eltérő értékelési szempontok alapján közelítették meg a büntetőjogi felelősségre kiható összetevőket.

Elengedhetetlen, hogy az egyes felelősségi szemléletek áttekintését a joggyakorlatban is meggyökeresedett és alkalmazott **objektív gondossági köteletség** Békés Imre által kimunkált rendszerének bemutatásával kezdjük. Békés *A gondatlanság a büntetőjogban* című művében részletes elemzés alá vonja a gondatlan eredmény-bűncselekményeket és az azokhoz kapcsolódó bűnösség fogalmát.

Büntetőjogi szempontból lehet valamely eredményt jogellenesen s nem jogellenesen okozni - állítja Békés. Csak az a cselekmény jogellenes szerinte, amely *az objektíve előre látható és ez okból elkerülhető eredményt okozza.*<sup>67</sup>

Könyvében Békés Imre a **jogellenesség** kérdéskörének vizsgálatakor leszögezi, hogy a büntetőjogban a jogellenesség nem egyszerűen formális parancsszegés, hanem a teljesíthető parancs megszegése. A teljesíthetőség mércéje objektív, független a személy szerinti tettestől; annak az embercsoportnak a „potestas”-ához igazodik - értve ezen nem egyszerűen a létező képességet, hanem a társadalmilag megkövetelt tudást -, amelyhez foglalkozásánál, a társadalomban betöltött funkciójánál fogva a tettes is tartozik. Ebben az összefüggésben az eredménybűntettek tényállásaiban foglalt parancs megszegése akkor jogellenes, ha a parancs

---

<sup>67</sup> Békés Imre: *A gondatlanság a büntetőjogban*, 231.p.

teljesítése, vagyis az eredményokozás elkerülése objektíve elkerülhető volt. Szabályként objektíve az az eredmény kerülhető el, amely objektíve előre is látható.

Ebből következően *jogellenesnek* azt a magatartást tekintjük, amely az eredményt **az objektív gondossági kötelesség megszegésével** okozta.<sup>68</sup>

A jogellenesség két alkotó eleme Békés szerint tehát: 1. *az eredmény okozása* és 2. *az objektív gondossági kötelesség megszegése*. A jogellenesség fogalmában egy - az adott történelmi korszak tudásszintjéhez, és szakmai, funkcionális követelmény szintjéhez igazodó objektív előreláthatóság helyezkedik el. Ez az objektív előreláthatóság egy standardizált „bűnösségi minimum”.<sup>69</sup>

Az objektív beláthatóság és az objektív elkerülhetőség jogellenesség, a szubjektív beláthatóság és a szubjektív elkerülhetőség pedig a bűnösség formálója -összegzi a szerző.<sup>70</sup>

Békés Imre összeveti *a szándékos és a gondatlan* tényállás-megvalósításokat, és leszögezi, hogy gyakorlatilag az objektív gondossági kötelesség megszegésének jogellenességet alakító tulajdonsága elismerése azonban szükségképpen csak a nem szándékos tényállás-megvalósítások körében jelentős, mert a szándékos büntettségben a gondosságsértés ténye szükségképpen benne rejlik. Ebből következően a szándékos eredményokozás mindig jogellenes, következésképpen az eredmény a jogellenesség perdöntő bizonyítéka. Ezzel szemben a nem szándékos eredményokozás nem szükségképpen jogellenes. A közúti baleset gondatlan okozásának vétsége megállapítása során az eredmény konstatálása után külön elemzésre szorul, hogy az eredményt okozó cselekmény kifejezi-e az objektív gondossági kötelesség megsértését. Az új struktúra logikai munkatöbbletet jelent a jogalkalmazó terhére, mert előbb a szándékos büntetést kell kizárnia.<sup>71</sup> Csak a szándékos

---

<sup>68</sup> Békés Imre: A gondatlanság a büntetőjogban, 242.p.

<sup>69</sup> Békés Imre: A gondatlanság a büntetőjogban, 243.p.

<sup>70</sup> Békés Imre: A gondatlanság a büntetőjogban, 195.p.

<sup>71</sup> Békés Imre: A gondatlanság a büntetőjogban, 247.p.

tényállás-megvalósítás kizárása után elemezhető az, hogy az eredményt jogellenesen, s ha igen, gondatlanul okozták-e?<sup>72</sup>

A gondossági kötelesség princípiuma - dogmatikai funkciójától függetlenül - azt fejezi ki, hogy az embernek nem szabad gondatlannak lennie, következésképpen gondosan kell eljárnia. A társadalom és a jogrend a gondos külső emberi magatartást igényli - állítja Békés Imre.

Ezt a magatartást - tételesen és általánosítva - követelmények formájában fogalmazza meg. A támasztott (tipizált és generalizált) követelmény az *objektív gondossági kötelesség*. Az objektív gondossági kötelesség megszegésének megállapítását nem lehet függetleníteni a büntetőjogi normától, szükséges az is, hogy a gondosságsértő cselekmény normaellenes legyen abban az értelemben, hogy egy kauzális történés okaként jelenjék meg. Ezen felül azonban - teszi hozzá a szerző - elemezni kell: a tettes személyes képességei alapján előre láthatta-e a kötelességszegés eredményét s azt elkerülhette-e volna. Az eredményelkerülési kötelesség - Békés álláspontja szerint - nem azonos a gondossági kötelességgel. Mindaddig, amíg a magatartás az eredményelkerülési kötelezettséget nem szegi meg, a cselekmény nem jut a büntetőjog érdeklődési szférájába.<sup>73</sup>

A gondossági kötelességben Békés Imre egy olyan *típuskötelességet* lát, amelynek tartalmát a típushoz tartozó átlagtól társadalomilag elvárt viselkedési forma határozza meg. A típust az egyén szempontjából nem tartja stabilnak a szerző, mert ugyanaz a személy akár egyetlen nap alatt a legkülönbélebb típuskötelezettségeket vonatkoztathatja magára. A *funkcionális kötelességek* teljesítése körében akkor jár el helyesen, ha magatartásai egybeesnek a funkciók szerinti modellek viselkedésével. A gépkocsivezetői modell tisztában van azzal, hogy a közlekedési szabályok a közlekedési tapasztalatok elemzéseinek eredményeképpen a balesetek elkerülésének társadalmi követelményéből fakadtak - és követi e szabályokat.<sup>74</sup>

---

<sup>72</sup> Békés Imre: A gondatlanság a büntetőjogban, 248.p.

<sup>73</sup> Békés Imre: A gondatlanság a büntetőjogban, 257.p.

<sup>74</sup> Békés Imre: A gondatlanság a büntetőjogban, 273.p.



A funkcionális kötelezettségek elvileg kiszámíthatatlan teljességéből a büntetőjog csak azokat ragadja meg, amelyek a büntetőjogilag nemkívánatosnak ítélt eredmények elkerülésének hatásirányába esnek. Ezzel a funkcionális tevékenységekből fakadó gondossági követelmények valójában tehát a büntetőjogi normákban rejlő eredmény elkerülési parancsok révén alakulnak át büntetőjogilag releváns objektív gondossági kötelességé.<sup>75</sup>

A jogellenesség szempontjából szükséges az is, hogy az eredmény az objektív gondossági kötelesség megsértésének legyen a következménye. Az objektív gondossági kötelesség viselkedési magatartási kötelesség - fejti ki Békés Imre -; amely mindig egy konkrét szituációban nyílik meg, és mindig az eredményelkerülési parancs teljesítésének hatásirányába esik - mint másodlagos obligáció. Az eredmény elkerülése érdekében csak akkor lehet tevékenykedni - ahogy erre már fentebb utaltunk -, ha az eredmény objektíve elkerülhető és objektíve előrelátható is.<sup>76</sup>

Objektíve az a viselkedés gondosságellenes tehát Békés szerint, amelynek következménye objektíve előrelátható. Objektíve az a követelmény látható előre - fejti ki a szerző -, amelyet a modell a tettes helyében előrelátott volna. A modell előrelátása összefügg az eredményelkerülési lehetőséggel. A modell előrelátása szabja meg ugyanis az eredményelkerülési képességének határait; mivel nem tudja elkerülni azokat a következményeket, amelyeket nem lát előre. Az előreláthatóság és az elkerülhetőség egybeesése azonban csak tipikus, de nem kényszerű - hangsúlyozza Békés Imre. A gondatlan eredménybüntettek struktúrája azt tételezi fel, hogy az objektív gondossági kötelesség megsértését kifejező magatartás realizálja azt az eredményt, amelyet a modell a tettes helyében el tudott volna kerülni. Következésképpen, ha az eredményt a gondos modell sem tudta volna elkerülni, az objektív elkerülhetetlenség okából hiányzik a magatartás jogszempontú elítélhetősége: jogellenessége.<sup>77</sup>

Ezt egy-egy példával illusztrálja a szerző.

---

<sup>75</sup> Békés Imre: A gondatlanság a büntetőjogban, 274.p.

<sup>76</sup> Békés Imre: A gondatlanság a büntetőjogban, 259.p.

<sup>77</sup> Békés Imre: A gondatlanság a büntetőjogban, 276-277.p.

Nem felelős a bekövetkezett eredményért a sebességkorlátozást túllépő gépjárművezető, ha a váratlanul az úttestre futó gyermek a megengedett sebességgel haladás esetén is a féktávolságon belül került volna eléje s így annak elgázolása **objektíve elkerülhetetlen** volt. A gondosság megsértése elveszíti jelentőségét, mert a modellszerű magatartás kifejtése is azonos következménnyel járt volna.

A joggyakorlat az eredmény elkerülhetetlenségét okozatossági kérdésnek tekinti.<sup>78</sup>

Elesik a magatartás jogellenessége abban az esetben is, ha a közúti jelzőtáblával védett gyermekjátszótér mellett éjszaka hazulról elcsavargott gyermeket gázol el a gépkocsivezető. Az eredmény a normasértés hiányában (vagyis sebesség csökkentés esetén) nem következett volna be; a norma szerinti magatartás szükségessége, illetőleg a normasértés eredménye azonban **objektíve nem volt előrelátható**. Itt tehát a tényállási cselekmény jelen van, a kauzalitás sem tagadható, de a magatartás jogellenessége azonban hiányzik.<sup>79</sup>

Összegezve elmondhatjuk, hogy a gondatlan bűncselekményekért való felelősség két összefüggő objektív ismérvét vizsgáltuk, amelyek bármelyikének hiányában kizárt a magatartás jogellenessége, ezek: *az objektív elkerülhetőség és az objektív előreláthatóság*. Így ha a magatartás következménye objektíve elkerülhető és objektív előrelátható, a tettes eredményt okozó cselekménye jogellenes.

Az okozatosság problematikájára is különös figyelmet kell fordítanunk. Az **okozati kapcsolat** potenciálisan szerteágazó, a konkrét kauzális láncsor egyenes vonalú előreláthatása igen nehéz.

---

<sup>78</sup> Békés Imre: A gondatlanság a büntetőjogban, 278.p.

<sup>79</sup> Békés Imre: A gondatlanság a büntetőjogban, 287.p.

Békés Imre álláspontja szerint az okozati lánc lényeges közbeeső tagjainak potenciális előrelátását azonban ugyanúgy meg kell kívánni, mint magának az eredménynek az előreláthatóságát.

Az objektív előreláthatóság mércéje ugyanis az adott társadalmi feladatot ellátó tömeg átlagának tudásából és tapasztalatából absztrahált és a tettes külön tudásával kiegészített előrelátási képesség; ha pedig a csoport kollektív tapasztalata és tudása sem képes az okozati lánc közbeeső lényeges tagjait áttekinteni, úgy az eredmény-lehetőség - mint e lánc utolsó tagja - nagyon is megfoghatatlan.<sup>80</sup> Az okozati lánc közbeeső tagjai előreláthatóságának megkívánása elsősorban a közlekedési balesetek elbírálása kapcsán jelentős - ismeri el Békés Imre is, melyet egy példával tesz szemléletesebbé.

Amennyiben a gyorsajtás elvileg lehetséges következményeként előrelátható halálos eredményt az okozati kapcsolat alakításában meghatározó módon résztvevő az a körülmény realizálja, hogy a gépkocsi egyik kereke gödrön halad át s a kocsitengelytörés következtében felborul: az okozati lánc közbeeső jelentős tagjának objektív előreláthatósága kizárt. Így a közbeeső láncszem előreláthatóságának kizárt voltára tekintettel magát az eredmény előreláthatóságát is ki kell zárunk. Nem a gondosságsértés (a gyorsajtás), hanem az úttest állapota realizálta azt az eredményt, amely a gyorsajtás hiányában ugyan nem jött volna létre. (Az eredmény tehát nem volt objektíve elkerülhetetlen.) A közlekedési szabályszegés jelentősége itt háttérbe szorul s nem a büntetőjogi, hanem csak a szabálysértési felelősség meghatározásában vesz részt.<sup>81</sup>

Leszögezhetjük tehát, hogy az okozati kapcsolat közbeeső tagjainak előreláthatósága konkrétabb azokban az esetekben, amelyekben a tettes valamely foglalkozási (ide értve a közlekedési) külön norma hatálya alatt áll. A közbeeső okozati láncszemek fogalmi körülírásánál figyelmesnek kell lennünk, és helyesnek egy olyan álláspont kialakítása tűnhet, melyet Békés Imre is a magáévá tesz. Eszerint a közbeeső lehetséges okozati láncszemek fogalmi körülírását nem szabad

<sup>80</sup> Békés Imre: A gondatlanság a büntetőjogban, 280.p.

<sup>81</sup> Békés Imre: A gondatlanság a büntetőjogban, 282-283.p.

az előreláthatóság tartalmi elemévé tennünk. Abban a körben, amelyben a büntetőjog a mesterségbeli tudáshoz viszonyítja a társadalmilag elvárt gondosságot, a mesterség többlete egyben a foglalkozási (ide értve a közlekedési) szabály kötelezetteinek pontosabb előrelátását tételezi és teszi meg felelősségi elemmé. Ezzel szemben abban a körben, amelyben a laikustól társadalmilag elvárt gondosságot mintázza, az előreláthatóság általános; nem tételezi a szakszerű definiálást.<sup>82</sup>

Békés a *conditio sine qua non* elvét képviseli a diszpozíciószerű kauzalitás és a diszpozíciószerű cselekmény szempontjából.

„Ok”-nak nem a kötelességellenes, a jogellenes, az eredmény előidézésére általában alkalmas magatartást és nem is azt a magatartást tekinti, amelynek következménye objektíve előrelátható. A nyitott törvényi tényállások relációjában minden olyan emberi magatartás „ok”, amely az eredményt okozza. A keretdiszpozíciók körében diszpozíciószerű az a magatartás, amely az eredményt okozta s ezen felül a törvényi tényállásban jellemzett egyéb feltételeknek is megfelel. Módszertanilag az okozatról kell visszakövetkeztetnünk az okra, mert a befejezett materiális bűncselekmények körében a jogász előbb az eredményt észleli, s csak ezután vizsgálhatja a cselekményt. A konkrét kauzális történés - a diszpozíciószerű eredmény bekövetkezése - önmagában még csak arra utal, hogy a jogilag nem kívánatos következmény emberi magatartásra vezethető vissza.

A jogásznak mindezek alapján - Békés Imre szerint - két jogszempontú ítéletet kell megalkotnia: a **jogellenességi-** és a **bűnösségi ítéletet**. Az elsónél az vizsgálendő, hogy a *diszpozíciószerű eredmény* objektíve előrelátható és elkerülhető volt-e. Ha igen, az eredményt okozó cselekmény nemcsak diszpozíciószerű, hanem diszpozíciószerű és jogellenes. Az előreláthatóság, de elkerülhetetlenség esetkörében nem a kauzalitás, hanem a jogellenesség hiányzik - a törvényben tételezett eredmény elkerülési parancs teljesítésének lehetetlensége okából. A második, bűnösségi ítélet megalkotásánál a vizsgálat arra kell, hogy irányuljon, hogy az

---

<sup>82</sup> Békés Imre: A gondatlanság a büntetőjogban, 284.p.

objektíve előrelátható és elkerülhető eredményt a *személy szerinti tettes* előre láthatta-e és elkerülhette-e volna.<sup>83</sup>

Itt külön foglalkoznunk kell még a közúti baleset gondatlan okozása törvényi tényállásában is - mint ahogy a közlekedési bűncselekmények döntő többségének tényállásaiban is - szereplő **keretdiszpozíciókkal**. A külön norma alkotója előre számba veszi azokat a korábbi szituációkat, amelyekből sérelem származott vagy származhatott volna és a későbbi történések lehetséges következményeit a közlekedési ág szakembereinek tudása alapján előre látva, meghatározza azokat a viselkedési standardokat, amelyeknek megfelelő magatartás tanúsítása esetén a következmények elvileg elkerülhetőek.

A követelmény attól függetlenül hatályosul, hogy azt esetleg figyelmen kívül szokták hagyni, mert a viselkedés mércéje nem a szokásoshoz, hanem a kívánalomhoz igazodik. A követelmény azokkal szemben is érvényesül, akik a normát egyáltalán nem ismerik, sőt azokkal szemben is, akik jogellenes magatartással (például gépkocsilopással) helyezik magukat a külön norma hatálya alá.<sup>84</sup>

Mint már erről szó volt, a közúti baleset gondatlan okozása bűncselekményének is alanya tettesként az lehet, aki a közúti közlekedés - mint külön norma - szabályainak a hatálya alatt áll. A külön normának megfelelő magatartás gondos, vagyis megfelel az objektív gondossági kötelesség követelményének. Amennyiben a büntető jogszabály a külön normát keretdiszpozícióban magában foglalja (mint ahogy a KRESZ-t a Btk. 235. §-a, a normasértés szabályként olyan tényállási cselekmény, amely egyszersmind a gondossági kötelesség megszegését is kifejezi. A ma uralkodó felfogás szerint a biztonsági előírások megszegésének nincs prejudikatív hatása, hanem csak indicium jellege - állítja Békés Imre *A gondatlanság a büntetőjogban* címmel írt művében.<sup>85</sup> A

---

<sup>83</sup> Békés Imre: *A gondatlanság a büntetőjogban*, 326.p.

<sup>84</sup> Békés Imre: *A gondatlanság a büntetőjogban*, 287.p.

<sup>85</sup> Békés Imre: *A gondatlanság a büntetőjogban*, 288.p.

biztonsági előírás csak arra utal - írja -, hogy a baleseti veszély a lehetőség körén belül fekszik, megszegése kiinduló pontot szolgáltat a diszpozíciószerű eredmény előreláthatósága relációjában.<sup>86</sup>

*Összefoglalva* elmondható, hogy az *objektív gondossági kötelesség megsértése* nem az elkövetési magatartás szubsztanciája, hanem a jogellenesség egyik - a diszpozíciószerűség melletti - kritériuma.<sup>87</sup> A cselekmény természetes magatartás, akaratlagos aktus; az objektív gondossági kötelesség megsértése pedig a cselekményről alkotott jogszempontú ítélet.<sup>88</sup>

Az objektív gondossági kötelesség ismertetésén túl ki kell térni, az elmúlt években leginkább a közlekedési büntetőjogi ítélkezési gyakorlatban is egyre jobban elterjedő *objektív beszámítás elméletének* bemutatására. A bíróságok a felelősség megállapításánál - az okozati összefüggés hagyományos vizsgálati szempontjait felváltva - részben alkalmazzák ezt a megközelítést. Ez a modell magába foglalja a közlekedési büntetőjog több, korábban megfogalmazott, felelősséget alakító, a gyakorlatban részben érvényesülő elvét, és azokat koherens rendbe tömöríti.

Az objektív beszámítás<sup>89</sup>elmélete konkrét módszertant teremt, büntetőjogi szempontú feltételeket határoz meg az elkövetési magatartás és az eredmény, valamint a kettő közötti okozati összefüggés jellemzői alapján a közlekedési bűncselekmények esetében. Az elméletben vizsgált elemek az általános elkövetési törvényi tényállás objektív oldalán helyezkednek el. Az objektív beszámítás elmélet a felelősségvizsgálatot az okozati összefüggés egyes jellegzetességeire figyelemmel végzi. A vizsgálat sorrendje:

1. az eredmény adekvát / inadekvát jellege (tipikus / atipikus volta)

---

<sup>86</sup> Békés Imre utal arra is könyvében, hogy a külön normasértés bűnösséget bizonyító jellege ellen szól Viski és Horváth Tibor; Maurach és Welzel a gondosságsértés tanújelét, de nem bizonyítékát látják benne.

<sup>87</sup> Ez a büntetőjogi felfogás abban különbözik a polgári jog nézetével, hogy míg ez utóbbi a veszélyes üzem üzemkörében történt károkozást a belső vis maiorig terjedően jogellenesnek tekinti, addig a büntetőjogi jogellenesség csak a tetteskör objektív előreláthatóságáig terjed. Ez az elkülönülés épp a büntetőjog sajátos speciális és generális preventív funkciójából származik.

<sup>88</sup> Békés Imre: A gondatlanság a büntetőjogban, 327.p.

<sup>89</sup> A „beszámítás” kifejezés a jogelméletben a felróhatóság fogalmának felel meg.

2. az elkövetési magatartásban megállapított közlekedési szabály védelmi köre
3. az eredmény bekövetkezésének objektív elkerülhető / elkerülhetetlen volta.

Nemleges válaszok esetén a felelősség tovább nem vizsgálható, a bűncselekmény hiányában felmentésnek van helye. Az objektív beszámítás minden egyes szintjének konkrét tartalommal való kitöltése a jogalkalmazókra váró feladat.

A jogalkalmazók jelentős része a büntetőjogi felelősség megállapításánál tehát vizsgálja az elkövetési magatartás és az eredmény közötti, *büntetőjogilag releváns okozati összefüggés* megállapíthatóságát. A jogalkalmazás ezzel, e bűncselekménykörben megszüntette az „eredmény-felelősségi” szemlélet érvényesülését. E felelősségi rendszer megtartja azt az alapszemléletet, hogy a felelősség szempontjából a bűnösségnek és az okozatosságnak van alapvető jelentősége. Tartalmi törekvése szerint alapvetően szakít azzal a felfogással, hogy az elkövetői magatartás, valamint az eredmény tényszerinti bekövetkezése szükségszerűen a felelősség megállapítását vonja maga után.

A felelősségelemzési modell szerint a közlekedési bűncselekményekért való felelősség megállapításához tárgyi oldalon három alapvető feltétel szükséges:

1. Az elkövetési magatartás **felróhatóságához** egyrészt elengedhetetlen, hogy a vizsgált, életbeli tevékenység, vagy mulasztás ne feleljen meg annak a követelményszintnek, ami az adott helyzetben a közlekedés résztvevőitől általában elvárható.

2. Szükséges másrészt, hogy - az így felróhatónak tekinthető - elkövetési magatartás és az eredmény között fennálljon a **természettudományos okozati összefüggés**.

3. Harmadrészt, az - így megállapított - természettudományos okozati összefüggésnek a büntetőjog szempontjából is **releváns** okozati összefüggésnek kell lennie.<sup>90</sup>

---

<sup>90</sup> Enyedi László, Dr. Fülöp Ágnes, Dr. Melegh Gábor, Radványiné Novotny Olga, Dr. Varga Tibor:

Az általában elvárhatótól elmaradó magatartás (1.) a korábban már ismertetett, objektív gondossági kötelezettségszegés megjelölést kapta.

A természettudományos okozatosság (2.) az elkövetési magatartás és az eredmény között áll fenn. Minden olyan körülmény ok, amely nélkül az eredmény nem jött volna létre, olyan formában, mint ahol, ahogy, és amilyen módon létrejött. A természettudományos okozatosság tartalmilag azonos a „conditio sine qua non” okozatossági felfogásával. A felelősségelemzési modell tehát e teóriát rendszerében megtartotta, azonban a büntetőjogi felelősség megállapításához további normatív okozati feltételeket is fűzött.

Az okozatosság relevanciájának a fogalmi körében történik az okozatosság normatív szempontú értékelése (3.) Ez a normatív okozatosság szűkebb kategória, mint a természettudományos okozatosság.

Egyrészt nem tartoznak, a normatív, azaz releváns okozati összefüggések közé azok, ahol az eredmény az elkövetési magatartásnak inadekvát következménye. (A felróhatósághoz tehát a bekövetkezett eredménynek az elkövetési magatartás adekvát, vagyis rendszerinti, jellemző következménynek kell lennie.) A jogalkalmazás feladata - amennyiben elfogadja az adekvanciát, mint felelősségszűkítő szempontot - annak meghatározása, hogy mi az a valószínűségi mérték, amely már a büntetőjogilag értékelt okozatosság körén kívül esik. Nem tartoznak a releváns okozati összefüggések körébe azok sem, ahol az eredmény nem a norma védelmi körében merült fel. (A közlekedési norma védelmi körén a megsértett szabály hatókörének és értelmének a vizsgálatát értjük.) Az okozatosság relevanciájának további feltétele *az eredmény objektív elkerülhető* volta.<sup>91</sup>

---

<sup>91</sup> Mindezek mellett a teljes büntetőjogi felelősség megállapításához természetesen szükséges a szubjektív oldal teljes megléte, az elkövető bűnössége. Továbbá, hogy a bűncselekmény általános elemei mellett ne álljanak fenn büntethetőségi akadályok.



A fentebb megfogalmazottak finomításához és tovább gondolásához nyújthat támpontot a Németországban és Svájcban egyre elterjedtebb, Ausztriában pedig napjainkban általánosan elfogadott azon nézet, melyet *Dr. Manfred Burgstaller* a rizikófokozási teóriaként nevesített, és mint jogi megfontolást elméletileg megalapozottnak és helyes eredményre vezetőnek tekintett.

Ez a teória a normasértés relevanciáját már akkor is megállapíthatónak tartja, ha a ténylegesen tanúsított jogellenes magatartás a feltételezett jogszerű magatartással szemben **az eredmény bekövetkezés „kockázatát fokozta”**.

Eszerint az eredmény beszámításához szükséges és egyben elégséges az is, hogy az eredmény bekövetkezésének a kockázata ex post vizsgálva a történések tényleges menetében kétség kívül nagyobb volt, mint a tettes jogszerű alternatív magatartása esetén lett volna.

E szemlélet alkalmazását az tette szükségessé, hogy ezen országokban is a szabályszegő magatartás relevanciájának a megállapításához azt szabták feltételül, hogy a szabálykövető magatartás esetén az eredmény - vagyis a biológiai sértő eredmény - bizonyossággal elmaradjon. *Dr. Burgstaller* nézete szerint ez a gyakorlat az eredmény beszámítását olyan nagymértékben korlátozza, hogy a bizonyítási szempontból egyébként is nagyon bonyolult orvosi műhibás bűnügyeket a közvélemény nem fogja megérteni.

E nézet alapján látható, hogy lehetséges egy olyan szemlélet érvényesítése is, amely akkor is relevánsnak tekinti a szabályszegést, ha az a szabálykövető magatartáshoz viszonyítottan jelentősen fokozta a tényleges normatív eredmény bekövetkezésének a lehetőségét.

A jogalkotás számára érdekes kérdést vet fel az, hogy indokolt-e a rizikó emelését, mint tartalmi tényezőt - az említett szemlélet alapulvételével - a közlekedési büntetőjogi ítélkezésben megjeleníteni.

A KRESZ magyarázata meghatározza, hogy „*balesettel érintettnek*” azokat kell tekinteni, akik a balesetnek részesei, akiknek magatartása közrehatott az esemény létrejöttében, valamint azokat a járművezetőket is, akik a baleset folytán veszélybe kerültek. A közúti balesetek okainak és felelőseinek felkutatása során *valamennyi* érintett személy magatartását, felelősségét vizsgálni kell.

A közúti közlekedési balesetek többségénél nem csupán egy személy hibás cselekvése, büntetőjogi értelemben vett KRESZ-szabályszegése hat közre a káros eredmény beálltában. A járműnek járművel történő összeütközése, gyalogosnak járművel való elütése mind olyan esetek, amelyeknél több személy vonatkozásában kell vizsgálni a büntetőjogi felelősség kérdését. (A büntetőjogi felelősséget - mint erről már fentebb szó volt - az alapozza meg, ha a balesettel érintett személynek van olyan KRESZ-szabályszegése, amely okozati összefüggésbe hozható a bekövetkezett balesettel.)

***A balra kanyarodó és öt már előző járművek találkozása*** kapcsán is létre jöhet kettős felelősségi alakzat.

A *bekanyarodáskor* (különösen a balra kanyarodás) az előzés mellett az egyik legbonyolultabb közlekedési művelet. Párhuzamos közlekedésre nem alkalmas úton, balra nagyjában akkor szabályszerű a kanyarodás, ha a jármű vezetője a találkozó úttestek felezővonalának metszéspontját úgy kerüli meg, hogy az a bal oldala felé essen és utána jut a menetiránya szerinti jobb oldalra. Ha az úttesten több forgalmi sáv van, a legbelső forgalmi sávra kell ráhajtani. Más forgalmi sávra ráhajtani csak abban az esetben szabad, ha az a záróvonal átlépésével nem jár és más közlekedőket nem zavar.

A jogalkalmazás egyik legneuralgikusabb pontja annak értelmezése, hogy a balra kanyarodó mikor hajtja végre szabályosan a műveletet, és hogyan alakul az őt balról szabálytalanul előzőnek a felelőssége. A balra kanyarodó jármű vezetője először a szabályszerű besoroláshoz szükséges balrahúzóadás megkezdése előtt köteles hátránézni és meggyőződni arról, hogy a forgalmi manővere mást nem veszélyeztet. A balra kanyarodás tényleges megkezdése előtt másodszor újra köteles hátránézni, akár besorolási helyzetben halad, akár e helyzetből indul. (A másodszori hátránézés alól egyetlen egy kivétel van: nem köteles erre a párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten szabályszerűen besorolt jármű vezetője, akár jelölve vannak a forgalmi sávok, akár nem.<sup>92</sup>)

Így tehát a szabályosan balra kanyarodónak nem merül fel a felelőssége az olyan balesetekért, amelyet az őt szabálytalanul előző okozott, de a balra kanyarodó jármű vezetőjét terhelő kötelezettség elmulasztása esetén az elkövető büntetőjogi felelősségét nem zárja ki az a körülmény, hogy a mögötte haladó jármű vezetője az előzésre vonatkozó szabályok megsértésével járt el. Az elbírálásnál arra kell gondot fordítani, hogy az ügyiratból egyértelműen kitűnjön: a tényleges kanyarodás megkezdésekor a másik jármű már előzési helyzetben volt-e vagy sem, azaz a balra kanyarodó jármű vezetőjének - ha eleget tesz másodszori meggyőződési kötelezettségének - észlelnie kellett-e őt. (Ezt általában szakértővel kell kidolgoztatni.)<sup>93</sup>

Azonban ha a kanyarodás megkezdésekor a kanyarodó mögött közlekedő még a jobb oldali sávban van, és a balra kanyarodni szándékozó késői észlelése miatt kapja el a kormányt balra és ütköznek a menetirány szerinti bal oldalon, a balra kanyarodó nem lesz felelős a baleset bekövetkezéséért.

**A gyalogos (illetve kerékpáros) és jármű ütközésével okozott baleseteknél a büntetőjogi felelősség a gyalogos (és a kerékpáros) vonatkozásában a legtöbbször nem jelenik meg, viszont ha ők is KRESZ-szabályt szegnek és ez okozati összefüggésben van a balesettel, ez sértetti**

<sup>92</sup> Ennek indoka, hogy a párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten a szabályosan besorolt járművet vagy fizikailag nem lehet balról előzni, vagy csak többszörös durva szabályszegés árán le lehetne megelőzni vagy kikerülni. A kétszeres hátránézési kötelezettségnek ilyen esetekre történő előírása érdemen felül védené a balról előzést megkísérlőt.

<sup>93</sup> A közlekedési büntető szakági ügyészek számára Balatonlellén, 2003. szeptember 3-án és 4-én megtartott továbbképzés anyagából (Kenediné Dr. Veres Judit előadásából)

közrehatásként meg kell, hogy jelenjen a jármű vezetőjével szemben a büntetés kiszabásában (természetesen akkor, ha a jármű vezetője egyáltalán felelős a balesetért).

Például, ha egy gyalogos nappali látási viszonyok mellett körültekintés nélkül féktávolságon belül egy személygépkocsi előtt akar áthaladni az úttesten és közben elütik, mert a jármű a megengedett sebességnél gyorsabban halad és a megengedett sebesség mellett elkerülhető lett volna a baleset, a járművezető felelősségének mértékét erőteljesen befolyásolja, hogy a veszélyhelyzetet a gyalogos idézte elő.

Ezen ténynek a büntetés kiszabásánál kell érvényesülnie, mert a gyalogos büntetőjogi felelőssége kizárt, azonban tényleges felelőssége van KRESZ-szabályszegése miatt. Tehát ez is a **többes felelősség** körébe tartozó probléma, holott büntetőjogilag csak egy terheltje van az adott ügynek.

Ha a *kijelölt gyalogos-átkelőhely* egy része, vagy egésze takarásban van, akkor a járművezető kötelezettsége egészen a megállásig elmegy, a gyalogost ugyanis az átkelőhely teljes terjedelmében megilleti az elsőbbség. Ha azonban a takaróhatást szabálytalanul parkoló jármű alakítja ki, ennek közreható szerepét is meg kell állapítani. Az elsőbbség biztosítására a járművezetőnek fel kell készülnie, s ezt a fokozott óvatossággal és mérsékelt sebességgel biztosíthatja.

A veszélyhelyzet kezdetnek meghatározása szempontjából döntő jelentőségű az, hogy a gyalogosmozgás irányából a járművezetőnek milyen következtetésre lehetett vagy kellett (volna) jutnia. Ha a gyalogos az átkelőhely magasságában, arccal az úttest felé fordulva a járda szélén (de nem az úttesten) áll, ez az elhelyezkedés áthaladási szándékára utal és megalapozza a járművezető felkészülési kötelezettségét. Ugyanez vonatkozik arra a helyzetre is, ha láthatóan, határozott, egyértelmű mozdással közeledik az úttest, a gyalogos-átkelőhely felé. Az úttestre már lelépett gyalogost ott „haladónak” kell tekinteni akkor is, ha a járdaszegély mellett megáll. Az elsőbbségi

helyzetben közlekedő és megálló gyalogos nem tekinthető olyannak, mint aki lemondott elsőbbségi jogáról. Erre vonatkozóan egyértelmű gesztust kell tennie. (Több gyalogos esetében egyikük kifejezett gesztusa nem terjed ki a többire, mindenki a maga nevében mondhat le elsőbbségi jogáról.) Egyes személyek esetében ésszerűtlen magatartásra is számítani kell: gyermek, részeg, időskorú gyalogos, stb. láttán váratlan magatartásra is fel kell készülni. Az a járművezető azonban, aki saját eltúlzott sebességével, a gyalogos túlzott megközelítésével maga idézi elő azt a riadalmat, ami a gyalogost tempóváltásra (futásra, megtorpanásra) készíti, ennek váratlanságára sikerrel nem hivatkozhat.

A **biztonsági öv**<sup>94</sup> rendeltetésszerű használatának mellőzése is kettős felelősséget vonhat maga után.

Itt azok az esetek jöhetnek szóba, amikor két jármű összeütközik, s az egyik vezető büntetőjogi felelősségre vonására a balesethez vezető forgalmi szabályszegés miatt kerül sor, a másikéra pedig azért, mert utasának a biztonsági öve nem volt bekapcsolva, és emiatt szenvedett el alapesetben megkívánt, vagy minősített esetet megvalósító sérülést. A büntetőjogi felelősségre vonás feltétele az, hogy igazságügyi orvos szakértő kimondja: a biztonsági öv rendeltetésszerű használata esetén a sérülés nem következett volna be.<sup>95</sup>

A bűnösség vizsgálata szempontjából meg kell említeni még a Legfelsőbb Bíróság *BH 1981. 488. számú eseti döntését*, amely egy konkrét büntetőügyben általánosan is érvényesíthető iránymutatást adott. Ennek lényege az, hogy ha valaki a közúti közlekedési szabály megszegését azért követte el, mert egy más által előidézett közvetlen veszélyhelyzetből olyan kényszerjellegű kiutat választott, amelynek eredményeként más személyek sérülése következett be, akkor sem állapítható meg a bűnösség, ha a megoldás választása nem a legmegfelelőbb volt. „*A váratlan akadály felbukkanása ugyanis a jármű vezetője számára is veszélyhelyzetet jelent, amelynek*

<sup>94</sup> Az egyéb passzív védőeszközök szerepének, és a büntetőjogi felelősségre való kihatásának vizsgálata túlnő e dolgozat keretein.

<sup>95</sup> A közlekedési büntető szakági ügyészek számára Balatonlellén, 2003. szeptember 3-án és 4-én megtartott továbbképzés anyagából (Pulainé Dr. Bilics Livia előadásából)

*elkerülése érdekében intézkednie kell. Tisztázni kell ezért ilyen esetben, hogy megtett-e minden tőle elvárhatót a más által előidézett veszélyhelyzet megszüntetése, a baleset elhárítása érdekében. Ebből eredően ilyen esetben is felelősségre kell vonni, ha passzív marad vagy késedelmesen cselekszik, csupán felelősségének mértéke alakul másként, mintha a veszélyhelyzetet ő idézte volna elő. Nem tartozik viszont felelősséggel, ha cselekedett ugyan, de a váratlan helyzetben az elhárítás módját nem a legmegfelelőbbben választotta meg.”* Ebben az esetben a jogalkalmazás a KRESZ 3.§ (1) bekezdés c) pontjában meghatározott szabály megszegését hívja fel:

*„ha a baleset a terhelt vezetéstechnikai hibájából, észlelési és/vagy cselekvési késedelme miatt, figyelmetlensége miatt következett be.”*

Azokban az esetekben, amikor a járművezető terhére csak a KRESZ 3.§ (1) bekezdés c) pontjában írt közlekedési előírás megszegése róható fel - és azt nem durván valósította meg - a közúti járművezetéstől eltiltás mellékbüntetés alkalmazásának indítványozásától el lehet tekinteni a vádirat során.<sup>96</sup>

A balesetek leggyakoribb formái a mellékútvonalon közlekedő, majd a főútvonalra balra vagy jobbra ráhajtó, vagy azon áthajtó elsőbbségadási kötelezettséget elmulasztó, s így a főútvonalon haladó járművel történő ütközést előidéző járművezetők balesetei, valamint a balra kanyarodó és vele szemben haladó járművek ütközése. Ezeknél a baleseteknél **az elsőbbségadásra kötelezett felelőssége** - a 6/1998. Büntető Jogegységi Határozat szerint - általában megállapítható.

A balesetben részes járművek vezetőinek (az elsőbbségi jog meg nem adása, illetve gyorsrajtás tekintetében való) kölcsönös szabályszegései esetén való felelősségre vonás szempontjaival foglalkozik a **Legfelsőbb Bíróság 6/1998. sz. jogegységi döntése**.

---

<sup>96</sup> A közlekedési büntető szakági ügyészek számára Balatonlellén, 2003. szeptember 3-án és 4-én megtartott továbbképzés anyagából (Kenediné Dr. Veres Judit előadásából)

A Legfelsőbb Bíróság e jogegységi határozatával a **kettős felelősség-vizsgálatot tette kötelezővé**. Határozatának rendelkező részében két külön pontban fogalmazta meg a jogosulti, illetve a kötelezetti oldalon a felelősség megállapításánál irányadó szempontokat:

*„1. A közúti közlekedés szabályai szerint elsőbbségadásra kötelezett általában akkor is felelősséggel tartozik az elsőbbségadási szabályok megszegéséért, ha az elsőbbségre jogosult a megengedett sebességet túllépte. Kizárhatja a felelősségét, ha az elsőbbségadási kötelezettsége szempontjából jelentős körülményeket az elsőbbségre jogosult szabályszegése következtében nem észlelhetett, vagy ha e körülményekre nézve az elsőbbségre jogosult megtevesztette.*

*2. Az elsőbbségre jogosult, aki a megengedett sebességet túllépte, az elsőbbségadási kötelezettség megszegésével összefüggő közúti balesetért ugyancsak felelősséggel tartozhat, kivéve, ha a baleset a jármű megengedett sebessége mellett is bekövetkezett volna.”*

A 6/1998. számú jogegységi határozat 1. része egy korábban is alkalmazott, és a gyakorlatban is egységesen érvényesített jogelvet rögzített, amely szerint az elsőbbségadási kötelezettség a jogosult sebességétől függetlenül fennáll. A Legfelsőbb Bírósági döntés rögzíti, hogy a kötelezettség teljesítésének elmulasztásáért való felelősség nem feltétlen.

A megfogalmazott felelősséget kizáró - az elsőbbségadási kötelezettség szempontjából - jelentős körülmény észlelése akkor maradhat el, ha a jogosult sebességtúllépése a kellő időben és távolságról való észlelését akadályozta. Eszerint az elsőbbségadásra kötelezett felelőssége megállapítható, kivéve, ha például a főútvonalra ráhajtás megkezdésekor a főútvonalon haladó jármű kanyar vagy bukkanó miatt nem volt látható, mert az elsőbbségi helyzetben lévő a megengedett sebességet túllépte. Minden esetben vizsgálni kell tehát az elsőbbségre kötelezett pozíciójából a beláthatóságot és az elsőbbségi helyzetben haladó jármű sebességét.<sup>97</sup> Amennyiben az elsőbbségadásra kötelezett a főútvonalon haladó járművet észlelte főútvonalra ráhajtás megkezdésekor, a megengedettnél nagyobb sebességgel közlekedő elsőbbségre jogosult személy

<sup>97</sup> A releváns környezeti viszonyok között leggyakoribb a szabálytalanul parkoló járművek által kifejtett takaró hatás. Az ilyen veszélyre tekintettel megfontolást igényelne a nem forgalmi szabályszegő felelősségre vonása.

részére is biztosítani kell az elsőbbséget. Az elsőbbségre kötelezettnek nem csak arról kell meggyőződnie, hogy a főútvonalon haladó jármű tőle milyen távolságra van, hanem arról is, milyen sebességgel közlekedik, mert csak ezen adatok birtokában döntheti el, hogy ráhajthat-e a főútvonalra vagy sem.<sup>98</sup>

Azonban mindez levezethető volt a jogegységi döntés előtt is a büntetőjog büntethetőséget kizáró intézményével, a tévedéssel. A baleset bekövetkezése esetén a jogosult elsőbbségi joga ténylegesen sérült, hiszen az őt sebességtől függetlenül megilleti. A kötelezett kötelezettségzegése megállapítható, de - a jármű jelenlétére vonatkozó - ténybeli tévedése miatt a fogalmilag megvalósult bűncselekmény vonatkozásában nála *büntethetőséget kizáró ok* áll fenn.<sup>99</sup>A jogegységi határozat szerint a kötelezett a felelősségtől abban az esetben is eleshet, ha a jogosult - gyorsajtásban megnyilvánuló közlekedési szabályszegésével - az elsőbbségadási kötelezettség szempontjából jelentős körülményre megtévesztette.

Bizonyos távolságról a szem nem képes érzékelni a jármű közlekedése arányában annak a növekedését, így nem tud megállapítást tenni a sebességre sem, a bizalmi elv alapján feltételezheti, hogy a jármű megengedett sebességgel közlekedik. Ebben az esetben a kötelezett a jogosult tényleges sebességére nézve volt tévedésben. Itt is a baleset bekövetkezésekor a jogosult elsőbbségi joga ténylegesen sérült, a kötelezett tényállásszerű elkövetési magatartása is megállapítható, de ezért tévedése miatt nem tehető felelőssé.<sup>100</sup> (A joggyakorlat a műszaki szakértők segítségével megkísérelte a sebesség megtévesztő jellegének az objektív szempontokon nyugvó meghatározását. A joggyakorlat számára elfogadhatónak látszik az a szakértői következtetés, hogy az adott helyen megengedett sebesség 50%-os túllépése már megalapozza a sebesség megtévesztő jellegének a jogalkalmazói vizsgálatát, és a 100%-os túllépés már akár a felelősség megfordulásának vizsgálatát is eredményezheti.<sup>101</sup>)

<sup>98</sup> A közlekedési büntető szakági ügyészek számára Balatonlellén, 2003. szeptember 3-án és 4-én megtartott továbbképzés anyagából (Pulainé Dr. Bilics Livia előadásából)

<sup>99</sup> Enyedi László, Dr. Fülöp Ágnes, Dr. Melegh Gábor, Radványiné Novotny Olga, Dr. Varga Tibor: Közlekedési büntetőjog, 118.p.

<sup>100</sup> Enyedi László, Dr. Fülöp Ágnes, Dr. Melegh Gábor, Radványiné Novotny Olga, Dr. Varga Tibor: Közlekedési büntetőjog, 118.p.

<sup>101</sup> Enyedi László, Dr. Fülöp Ágnes, Dr. Melegh Gábor, Radványiné Novotny Olga, Dr. Varga Tibor: Közlekedési büntetőjog, 119.p.



Önmagában a jogosult sebességének megtévesztő jellegének a megállapíthatósága nem elegendő a kötelezetti oldal büntetőjogi felelősség alóli mentesüléshez. Az elsőbbségi helyzetben közlekedő jármű sebessége vonatkozásában fennálló tévedésnek ténylegesnek és - fennállása esetén is - a büntetőjogi tévedés kritériumainak megfelelőnek kell lennie. Ez utóbbi azt jelenti - a Btk. 20.§ (3) bekezdésében foglaltakra figyelemmel -, hogy a téves értékítélet nem fakadhat gondatlanságból. A tévedésnek végső soron az elsőbbségi jog megsértése vonatkozásában kell fennállnia.

Megállapítható tehát, hogy a Legfelsőbb Bíróság határozatának 1. részében megfogalmazott kivételek nem teremtenek valamilyen kivételes jogi helyzetet, csak az egyébként is fennálló jogintézményeinket emelik ki jogegységi határozati formában. A kötelezetti oldalon a felróhatóság hiánya kizárólag csak a büntetőjogban általános érvényű büntethetőségi akadályra lehet visszavezethető; itt tehát nem valamely, csak a közlekedési büntetőjogban használatos felelősségfordító szempontról van szó.

A Jogegységi Határozat 2. része *az elsőbbségi helyzetben lévő járművezető felelősségét* vizsgálja.

Alapvető tétele az, hogy amennyiben az elsőbbségi helyzetben haladó jármű sebességtúllépése okozati összefüggésbe hozható a bekövetkezett balesettel, az elsőbbségi helyzetben haladó is felelős a balesetért, tehát többes a felelősség. Az ilyen balesetknél műszaki szakértő segítségével meg kell állapítani minden esetben az elsőbbségi helyzetbe haladó jármű sebességét, majd meg kell vizsgálni azt is, ha a megengedett sebességgel halad, bekövetkezett volna-e a baleset vagy nem. Ha a baleset a megengedett sebességgel haladás esetén is létrejön, az elsőbbségi helyzetben haladó járművezető felelőssége nem állapítható meg, még sebességtúllépés esetén sem. Ha viszont a megengedett sebességgel haladás esetén a baleset elmaradt volna, akkor az elsőbbségre jogosult is felel a balesetért.<sup>102</sup>

---

<sup>102</sup> A közlekedési büntető szakági ügyészek számára Balatonlellén, 2003. szeptember 3-án és 4-én megtartott továbbképzés anyagából (Pulainé Dr. Bilics Livia előadásából)

Ez a rész is a szabályszegés büntetőjogi felróhatóságának egyik akadályát - az *objektív elkerülhetetlenséget* - fogalmazza meg. Eszerint, a szabályszegés az okozatosság normatív szempontú hiánya miatt nem róható fel az elkövetőnek, ha a baleset a szabályszegés nélkül - megengedett, illetve elvárt sebesség esetén is bekövetkezett volna.<sup>103</sup> A baleset bekövetkezése, vagy annak elmaradása csak a jogosult egyidejű balesetelhárítási kötelezettségének az elismerése mellett vizsgálható, hiszen valamely jogosultság léte nem zárhatja ki egy kötelezettség egyidejű fennállását.

A közlekedési büntetőjog része a magyar büntetőjognak, így minden, a büntetőjogi felelősség megállapításával kapcsolatos elemének pontosan visszavezethetőnek kell lennie az általános rész jogkövetkezményeire. Mindebből következően tehát a felróhatóság hiányának a háttérben vagy a bűncselekmény valamelyik fogalmi elemének a hiánya állhat, vagy valamilyen büntethetőséget kizáró ok.

A jogegységi határozat ezen túl kiemeli azt is, ha a balesetért többen felelősek, mindegyikük felelősségét *egyéniestve*, az egyes személyek közrehatásának mértékét és bűnösségének fokát alapul véve kell megállapítani. Vagyis minden konkrét ügyben az egyes terheltek felelősségének mértékét, szabályszegésének súlyát, jellegét, a gondatlanság fokát értékelni kell, és a büntetést ezen összes körülményt figyelembe véve kell meghatározni.

A jogegységi határozat taglalja még a sebességtúllépés mértékét is, amelynek a felelősség megállapítása és mértéke szempontjából jelentősége van. Ha ugyanis *nem jelentős* a sebességtúllépés, csak kivételesen állapítható meg az elsőbbségre jogosult tudatos vagy nem tudatos gondatlansága, ha viszont *jelentős* a sebességtúllépése, nem számíthat arra, hogy az elsőbbségadásra kötelezett ezt idejében észleli, illetve arra kell számítani, hogy az elsőbbségre kötelezettet ez megtévesztheti.

---

<sup>103</sup> Enyedi László, Dr. Fülöp Ágnes, Dr. Melegh Gábor, Radványiné Novotny Olga, Dr. Varga Tibor: Közlekedési büntetőjog, 119.p.

Azonban e rendelkezés mellett továbbra is a jogosult minden mértékű sebességtűlépése vizsgálat alá kell, hogy kerüljön a jogosulti felelősség megállapíthatósága oldalán. Ki kell hangsúlyozni azt is, hogy e jogegységi döntés nem egyenlő a kisebb sebességtűlépések burkolt büntetőjogi jóváhagyásával.

A közúti baleset gondatlan okozásának vétsége kapcsán bizonyítás célja voltaképpen az igazság kiderítése. Minthogy azonban az igazság abszolút fogalom, amelynek az emberhez viszonyított szubjektív megfelelője a bizonyosság, a cél csak az lehet, hogy a büntetőeljárás alapjául szolgáló gyanút bizonyosságra változtassa. E cél eléréséhez nyújtanak segítséget az egyes bizonyítási eszközök, amelyek lehetnek személyi, tárgyi, vagy eljárási cselekmények formájában testet öltő jellegűek. E fejezet csak a közúti baleset okozása bűncselekményének jellemzően előforduló bizonyítási eszközeivel kíván mélyrehatóbban foglalkozni.

Az egyes bizonyítékoknak nincs meghatározott erejük. A jogalkalmazó az összes rendelkezésre álló bizonyíték együttes értékelése után hoz ítéletet.

A szakértő közreműködése a legtöbb a legtöbb közlekedési bűncselekmény értékelése során elengedhetetlen. A szakértői vélemények - mint bizonyítási eszközök - az ügyek döntő kérdései tekintetében születnek. Így eljárásuk eredménye meghatározó az adott bűncselekmény eldöntésében.

A *szakértő feladata*, hogy speciális ismereteit és szakmai módszereit felhasználva a bizonyítási eljárás bizonyos fázisában és annak részeként elvégezze azt a gondolkodást, amelyre az adott ügyben eljáró jogalkalmazó - szakmai ismeretek hiány miatt - nem képes. A szakértőnek munkája során a jogalkalmazó által meghatározott kérdések mentén kell haladnia.

A közlekedési bűncselekményekkel kapcsolatban folyó büntetőeljárás során legtöbbször *igazságügyi műszaki- és orvos szakértő* kirendelésére kerül sor. Szerepük kiemelkedően fontos az egyes bűncselekmények jogi értékelésekor.

Egy bekövetkezett baleseti eredmény miatt, büntetőeljárás megindítására okot adó esetben, a személyes felelősség megítéléséhez a baleset térben és időben elemzett, utólagos rekonstrukciója szükséges. Segítségével az ítélelhozónak azt kell megismernie, hogy a balesetben részes személyek a balesetet közvetlenül megelőző pillanatokban az érzékszerveikkel mit érzélhettek, azoknak megfelelően, a közlekedési szabályok helyes alkalmazásával mit kellett volna tenniük - vagy nem tenniük -, ám azzal szemben pillanatról pillanatra mit tettek. A balesettel érintett személyek jogi felelőssége törvényes megítélése szempontjából tehát nagy jelentősége van annak, hogy mekkora pontossággal tudják elvégezni ezt a rekonstrukciót. A rekonstrukció minél pontosabb megvalósításához nyújtanak segítséget a szakértők.

Az *orvos szakértő*nek legtöbbször az a feladata, hogy megvizsgálja, hogy a baleset során keletkezett elsődleges sérülések, és a sértett végállapota okozati összefüggésben áll-e egymással.

Ez a kérdés legtöbbször akkor képezi a vizsgálat tárgyát, ha a sértett biológiai végállapota, és az elsődleges, baleset során szerzett sérülés, egészségi állapot minősége között különbség van. A végállapot kialakulásáig gyakran hosszabb idő telik el, illetve az eredmény létrejöttében a baleseten kívüli tényezők is szerepet játszhatnak. A baleset során keletkezett közvetlen állapot és a végállapot közötti kapcsolat laza volta a balesetért egyébként felelős személy végeredményért való felelősségét korlátozhatja. A felelősséget korlátozó körülmény megállapítása orvos szakértői szakkérdés. Ennek megfelelően, az orvos szakértők feladata a természettudományos okozati összefüggés megállapításán túlmenően az is, hogy azt minősítsék annak közvetlen, vagy közvetett jellege alapján.

A jogalkalmazás során a közvetett okozati összefüggésnek a büntetés kiszabása körében enyhítő jellege lehet. Az okozati összefüggés minősítése a jogalkalmazó feladata, mivel a megállapított minőségnek, akár a felelősség megállapítása, akár cselekmény minősítése, akár a büntetés kiszabás körében jelentősége lehet. A szakértő feladata a biológiai folyamatok - a kórlefolyás - pontos feltárása, ezzel kapcsolatban annak jelzése, hogy a feltárt folyamat atipikusan eltér-e az általában megszokottól, illetve a mi ennek az eltérésnek az oka.

Az orvos szakértő feladata még a létrejött sérülések gyógytartama, a súlyos egészségromlás, vagy maradandó fogyatékoság, a halállal való esetleges oki összefüggések véleményezésén túlmenően annak megválaszolása is, hogy milyen volt a sérülések kialakulási mechanizmusa, azok külön-külön, vagy összességükben létrejöhetnek-e az adott közlekedési baleset alkalmával. Ezek figyelembevétele elengedhetetlen az adott közlekedési bűncselekmény megállapíthatóságához, és az elkövető büntetőjogi felelősségre vonásához.

A baleset rekonstrukciója egyes körülményeinek tisztázása (pl.: ütközési sebesség megállapítása) a **műszaki szakértő** bevonása nélkül elképzelhetetlen. A közlekedési ügyekben adott műszaki vélemény túlnyomó többsége ma már számítógépes programok felhasználásával készül.

A jogalkalmazónak a műszaki szakértői vélemények értelmezéséhez, továbbá a közúti baleset gondatlan okozásának vétsége megállapításakor, - épp a közlekedési bűncselekmények speciális vonásaira figyelemmel - rendelkeznie kell műszaki alapismeretekkel. (Ilyen ismeretek: a járművek futófelületétől származó nyomok osztályozásának ismerete, a reakcióidő, a féktávolság, a fékút, a sebesség-átlagsebesség fogalmának ismerete, a gumiabroncsok és az úttest tapadási tényezőinek értékeléséhez szükséges ismeretek, stb.<sup>104</sup>)

---

<sup>104</sup> Viski-Imre-Ternai: Közúti balesetek elbírálása, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1963.

A baleseti mechanizmus rekonstruálására tehát a bíróság az eljárásban sokszor műszaki szakértőt, orvos szakértőt és nemritkán nyomszakértőt is bevon. Sok esetben e vélemények **együttes értékelése**<sup>105</sup> után tud a bíróság teljességgel bizonyos megállapításokat tenni a történeti tényállás lefolyásának mikéntjére.

---

<sup>105</sup> Az állandóan technikai fejlődés hatására egyre több esetben kerül sor az együttes szakértői vélemények igénybe vételére.

## Záró gondolatok

Hazánkban folyamatban vannak, illetve számos területen le is zárultak a közúti közlekedési szabályoknak az áttekinthetőbbé tételét, egyszerűsítését, korszerűsítését és az európai szabályokkal való harmonizálását célzó munkafolyamatok. A közúti közlekedési szabályok változása szükségszerűen kihat majd más, különböző szintű kapcsolódó jogszabályokra, ezért azok módosítására és/vagy kiegészítésére is szükség lesz.

E jogterület, gyakorlatában, az általános büntetőjogi fogalmakkal és elvekkel ugyan tartalmi összhangban, de attól elkülönülő terminológiákat is használ. A szerkezetileg elkülönült szabályozást indokolja a közlekedési büntetőjog önálló, szakági jellege is. E jogterületnek önálló szakági karaktert ad, hogy szorosan kapcsolódnak hozzá a büntetőjog területén kívül eső, speciális ismereteket igénylő, igazgatási jellegű szabályok. A közlekedési bűncselekmények büntetőjogi értékelése kapcsán egy sajátos, egyre kidolgozottabbá váló felelősségelmélet és felelősség-elemzési szisztéma is a gyakorlat részévé vált.

A közlekedési bűncselekmények jogi szabályozása fejlődéstörténetében, fogalomrendszerében, jogtechnikájában is a büntetőjog markánsan körülhatárolható része, ezért indokolt a büntetőtörvény rendszerében az elkülönült megjelenése. Mindezek mellett az is szükséges, hogy a büntetőeljárás rendelkezések is ezt a markánsabb elkülönülést tükrözzék, azaz megfontolást igényel az ügyészi, illetve a bírósági eljárásokra vonatkozó kizárólagos illetékességi szabályok visszaállítása.<sup>106</sup>

Kiemelendő még, hogy a **baleset megelőzés** - ahogy az Európai Unióban, úgy - a hazai közlekedési szabályozásban továbbra is hangsúlyos szerepet kapna. Emellett - az Országos

---

<sup>106</sup> A közlekedési bűncselekményekre vonatkozó kizárólagos illetékességi szabályokat a Be.-t 2011. március 1-jei hatállyal módosító 2010. évi CLXXXIII. törvény megszüntette.

Balesetmegelőzési Bizottság és helyi szervei - más eszközök hatékonyságának fejlesztését is megcélozták. További fokozott figyelmet kapna a jövőben az oktató propaganda szélesítése, a közúti közlekedési ellenőrzések fokozása. Az oktató tevékenység körében leginkább az általános és középiskolás korosztályra tevődik a hangsúly.

A közlekedés a társadalom számára nélkülözhetetlen tevékenységgé vált, amelynek hasznossága mára már vitathatatlan. Tapasztalati tényként azonban leszögezhetjük, hogy a közlekedést számtalan nem kívánatos jelenség is kíséri, mivel annak jellege nagy rizikóval jár. A rizikó csökkentésére számos módszer alkalmazható, melyek eredményessége és hatékonysága azok alkalmasságától függ. Meg kell teremteni a tevékenység biztonságos végzéséhez szükséges technikai feltételeket, és hatékony jogi eszközökkel kell szabályozni a közlekedés rendjét. Ezek a technika dinamikus fejlődésével és a változó életviszonyokkal olykor - mint fentebb utaltunk rá - bizonyos módosításokra, pontosításokra szorulnak.

Az Európai Unió is megköveteli tagállamai - így Magyarország - számára a hatásos fellépést a balesetek egyre emelkedő számának visszaszorítására. Egyre inkább előtérbe kerül az a szemlélet - amely a folyamatban lévő kodifikációs tevékenységet is mozgatja -, hogy törekedni kell a röviden megfogalmazott, parancsoló, tiltó jellegű, kogens szabályok megalkotására, melyek megakadályozzák az egyes jogszabályok felpuhítását, téves értelmezését.



## Felhasznált irodalom

- *Békés Imre: A Gondatlanság a büntetőjogban*, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1974
- *Földvári József: Magyar büntetőjog - Általános rész*, Osiris Kiadó, Budapest, 2000
- *Fejezetek a magyar büntetőjog különös része köréből*, szerkesztette: Nagy Ferenc, JATEPress, Szeged, 1993
- *Dr. Belovics Ervin, Dr. Molnár Gábor, Dr. Sinku Pál: Büntetőjog - Különös rész*, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest, 2001
- *Enyedi László, Dr. Fülöp Ágnes, Dr. Melegh Gábor, Radványiné Novotny Olga, Dr. Varga Tibor: Közlekedési büntetőjog*, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest, 2001
- *Bánfi Ferenc: A közúti közlekedési balesetek kriminológiai kérdései*, Rendészeti Szemle, 1993. évi 5. szám
- *Dr. Völgyesi Miklós: A bírósági büntető közlekedési ügyszak aktuális problémái*, Bírósági Határozatok, 1994. évi 4. szám
- *Dr. Takács György: Jogászok-latinul*, HVG-ORAC, Budapest, 2000
- *Dr. Viski László: Közlekedési büntetőjog*, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1974

- *Viski-Imre-Ternai: Közúti balesetek elbírálása, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1963*
  
- *A közlekedési büntető szakági ügyészek számára Balatonlellén, 2003. szeptember 3-án és 4-én megtartott továbbképzésen elhangzott előadások anyaga*