



A közlekedési bűncselekmények bírói gyakorlata

A mindennapok különösen nagy kockázattal járó, komoly veszélyforrást jelentő területe a közlekedés. Habár a jogalkotó büntetőjogi eszközökkel is törekszik a közlekedés biztonságának garantálására, a közlekedésben részt vevők életének és testi épségének védelmére, ennek ellenére nem telik el úgy nap, hogy a híradásoknak ne lenne témája egy-egy közlekedési baleset vagy haláleset. E jelenség indokolta a Fővárosi Törvényszék (FT) 2017. október 18-i sajtótájékoztatóját, amelyen a közlekedési bűncselekmények bírói gyakorlatáról beszélt dr. Póta Péter, a törvényszék sajtószóvivője és dr. Balassa Zita, címzetes törvényszéki bíró, közlekedési szakjogász. Dr. Póta Péter röviden ismertette a bírósági eljárásokban vizsgált közlekedési cselekmények kapcsán a vonatkozó statisztikai adatokat is.

A közúti közlekedés veszélyes üzem, speciális szabályozás vonatkozik rá, amelyet ismertebb nevén KRESZ-nek nevezünk. A közlekedési szabályok elsősorban a járművezetőkre vonatkoznak, de másokkal szemben is tartalmaz a KRESZ elvárásokat, tiltásokat és szabályokat (pl. gyalogosok, a forgalom irányítását ellátó személyek stb.).

A közlekedési bűncselekmények elkövetője többnyire olyan járművezető, aki valamely közlekedési ágazat szabályainak hatálya alatt áll – annak nincs jelentősége, hogy az illető rendelkezik-e engedéllyel az adott jármű vezetésére vagy sem. Dr. Póta Péter e ponton megemlítette, hogy ha gyalogos vagy utas közlekedési magatartása miatt sérül vagy hal meg valaki, akkor a gyalogos vagy utas nem közlekedési bűncselekmény miatt, hanem a bekövetkezett eredménytől függően testi sértés vagy emberölés miatt vonható felelősségre.

A közlekedési bűncselekmények elkövetési helyszínei is nagyon változatosak: e körben vasút, légtér, folyó és tó, illetve közút egyaránt szóba jöhet. Lényeges szempont, hogy a közúti közlekedés szabályait mindig kiterjesztően kell értelmezni: közút például a közforgalom elől el nem zárt magánút is. A közlekedési szabályok megszegésével okozott sérüléssel járó balesetek még akkor is közúti balesetnek számítanak, ha nem a szó hétköznapi értelmében vett közúton történtek: ha valaki szántóterületen vagy elzárt területen okoz sérülést, akkor annak körülményeit is a közlekedési szabályok szerint kell vizsgálni.

A bíróság gyakorlatában a közlekedési bűncselekmények jelentős részét a közúti baleset gondatlan okozásának vétsége, valamint a járművezetés ittas állapotban vétsége miatt indult eljárások adják, de e bűncselekménytípusok közé tartozik még a közlekedés biztonsága elleni büntetés, a közúti veszélyeztetés, a vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetése, vagy a cserbenhagyás is. Itt dr. Póta Péter kitért arra, hogy a segítségnyújtás elmulasztása nem közlekedési, hanem személy elleni bűncselekmény: ebben az esetben azt büntetik meg, aki nem nyújt segítséget olyan személynek, aki nem feltétlenül közlekedési cselekmény sérültje.

A bíróságon tehát az egyik legnagyobb számban előforduló közlekedési bűncselekmény típus az ittas járművezetés. Ma Magyarországon a „zéró tolerancia elve” érvényesül, ami azt jelenti, hogy nem lehet alkohol tartalmú ital elfogyasztását követően részt venni a közlekedésben. A bűncselekmény és szabálysértés határa 2014. január 1-je óta a 0,50 gramm/liter ezrelék véralkohol-, illetőleg 0,25 milligramm/liter ezrelék levegőalkohol-koncentráció a vezetés megkezdésekor. Az ez alatti mértékű ittaság szabálysértésnek számít. Az ittas járművezetés alapeseti büntetési tétele 2 évig terjedő szabadságvesztés, ha azonban az ittas állapotban bekövetkező közlekedési baleset miatt a sértett 8 napon túl gyógyuló vagy ennél súlyosabb sérülést szenved, vagy akár halál, esetleg halálos tömegszerencsétlenség is bekövetkezik, kettőtől nyolc évig, sőt, akár öttől tíz évig terjedő szabadságvesztés is lehet a büntetés. Hasonló büntetési tételei vannak a járművezetés bódult állapotban bűncselekménynek is.

Gyakori bűncselekmény a közúti baleset gondatlan okozásának vétsége. Ez a cselekmény úgynevezett vegyes bűnösségű bűncselekmény, ami azt jelenti, hogy elkövető szándékosan szegi meg a kötelezően előírt KRESZ szabályokat, ezzel azonban nem áll szándékában másnak sérülést vagy halált okozni, így a



cselekménye miatt bekövetkezett sérülés kapcsán „csupán” gondatlanság terheli. Vagyis az elkövető nem azzal a szándékkal vesz részt a közlekedésben, hogy valakinek szándékosan sérülést okozzon, viszont tisztában van azzal, hogy ha szándékosan megszeg valamilyen KRESZ-ben előírt közlekedési szabályt, akkor emiatt valaki megsérülhet vagy meghalhat. Ez jelenik meg a bűncselekmény megnevezésében is: közúti baleset gondatlan okozásának vétsége. Példaként említhető az, amikor valaki tudja, hogy nem szabad megfordulnia a gépkocsijával a hídon, mert eközben összeütközhet egy ott szabályosan közlekedő másik személlyel, de az is, amikor valaki átlépi a megengedett legnagyobb sebességhatárt, ezért nem tud időben megállni az elé szabályosan lelépő gyalogos előtt, akit ennek következtében elüt. Az ilyen cselekmények következménye lehet a szabályosan közlekedők súlyos sérülése vagy halála. Az ezekben az ügyekben kiszabható büntetési tétel alapesetben 1 évig terjedő szabadságvesztés – s 3 évig terjedő szabadságvesztés akkor, amikor a baleset következtében valaki maradandó fogyatékoságot szenved el.

Amennyiben a sofőr szándéka a szándékos sérülés okozása, akkor nem közlekedési, hanem élet elleni bűncselekmény miatt felel, melyhez „csupán” eszközül használta a gépjárművét.

A közlekedési bűncselekményeknek egyik sajátossága a közvetítői eljárás lefolytatásának lehetősége. Ennek célja az állami büntetőigény helyett az elkövető és az áldozat közötti konfliktus kezelése, a sértett és a terhelt közötti megegyezés, valamint az okozott sérelem miatti jóvátétel elérése. A jogintézmény további célja a sértett megbékélése és sérelmeinek kompenzációja mellett a terhelt jövőbeli jogkövető magatartásának elérése, a bíróságok leterheltségének javítása, s az ítélkezés időszerűségének javítása. A közvetítői eljárás feltétele többek között a sértett hozzájárulása, a vádlott beismerő vallomása, illetve az, hogy a terhelt cselekménye ne legyen halálos kimenetelű. Az eljárás egy, a bíróságtól független harmadik személy előtt történik, ún. mediáció keretében. A sikeres mediáció eredményeként a terhelttel szemben az eljárás megszüntethető, illetve a kiszabható büntetés korlátlanul enyhíthető.

A bűnösség megállapítását és a büntetés kiszabását alapvetően befolyásolhatja a sértett közreható magatartása is: ha mindkét járművezető kölcsönös szabályszegő magatartása volt a közlekedési bűncselekmény bekövetkezésének az oka, mindketten elkövetők és sértettek is egy személyben, ekként mindegyikük a másikkal okozott sérülésért, halálért, illetőleg a másikkal okozott kárért tehető felelőssé.

A Fővárosi Törvényszék szóvivője fontosnak tartotta megemlíteni, hogy ha a sértett aktív vagy passzív szabályszegő magatartása okozza a balesetet – mert például szabálytalanul vagy nem észlelhető módon tartózkodik a közlekedési útvonalon, féktávolságon belül lép a közlekedő jármű elé, és emiatt a közlekedési baleset a járművezető részéről elháríthatatlanná válik stb. – széles körű vizsgálatot igényel annak a felderítése, hogy a baleset elhárítható lett volna-e a gépkocsi vezetője részéről.

A büntetlen előélet, a hosszabb ideig tanúsított kifogástalan közlekedési magatartás, a sértetti megbocsátás, illetve az esetleges vis maior enyhítő körülmények, ugyanakkor az elkövető korábbi közlekedési szabályszegése, az ittas járművezetés esetén az ittasság súlyos vagy igen súlyos foka súlyosító körülménynek számítanak, ahogyan a közbiztonság veszélyeztetése is annak tekintendő. Szintén súlyosító körülménynek számít a bűncselekmény elszaporodottsága.

A büntetés kiszabásánál mindig figyelembe kell venni a káros következmény pénzben kifejezhető mértékét, illetve az esetleges – gyógytartammal jellemezhető – sebesüléseket. Az elkövető javára kell értékelni, ha az okozott kárt vagy annak egy részét megtérítette, és kisebb nyomatékkal azt is, ha a kár tőle függetlenül megtérült.

A vonatkozó statisztikáról szólva dr. Póta Péter beszélt arról, hogy 2015-ben, 2016-ban és 2017 első félévében a közlekedési bűncselekmények közül ittas járművezetés vétsége, halált okozó ittas járművezetés büntette, közúti veszélyeztetés büntette és halálos közúti baleset gondatlan okozása vétsége miatt indítványozott az ügyész előzetes letartóztatást. E 2 és fél év alatt az ügyészség összesen 8 ilyen



indítványára a bíróság 6 alkalommal rendelt el előzetes letartóztatást. A 6 letartóztatott terheltből 2 külföldi állampolgár volt. A bírói döntés 2 alkalommal – az ügyészi indítványt elutasítása mellett – lakhelyelhagyási tilalom lett.

A közlekedési bűncselekmények miatt jogerősen elítéltek száma Budapesten 2012-től 2015-ig folyamatosan és jelentősen nőtt: míg 2012-ben 1800 körül alakult, addig 2015-ben már meghaladta a 2600-at. Kisebbségi visszaesés volt tapasztalható 2016-ban, de még ekkor is több volt, mint 2500. A jogerősen elítéltek elsősorban felnőttkorúak voltak – éves viszonylatban a jogerősen elítélt fiatalok száma minden évben 10 körül alakult.

A leggyakrabban ittas vagy bódult állapotban elkövetett járművezetés miatt ítélték el az elkövetőket: míg 2012-ben „még csak” 1350 körül alakult, addig 2015-re ez a szám már elérte a 2300-at, vagyis naponta több mint 6 járművezető vezetett ittas vagy bódult állapotban Budapesten. Bár ez a szám 2016-re némiképp csökkent, de még akkor is jócskán meghaladta a 2100-at.

A fiatalok jellemzően ittasan vagy bódult állapotban vezettek, számuk minden évben 5 körül alakult – ők egy-egy esetben követtek el halálos kimenetelű közúti balesetet vagy cserbenhagyást.

A halálos közúti balesetek száma 2012-ről 2013-ra a felére esett vissza, azaz 15 köré csökkent, de az azt követő évben növekedni kezdett, sajnos két év múlva már meg is duplázódott: majdnem elérte a negyvenet. Tavaly ez a szám 30 alatt maradt.

A cserbenhagyás statisztikája 2012-től folyamatos csökkenést mutat, 2016-ban már alig haladta meg a 15-öt.

A kiszabott büntetés jellemzően felfüggesztett szabadságvesztés, pénzbüntetés és közérdekű munka.

A közlekedési bűncselekmények miatt kiszabott végrehajtandó szabadságvesztések száma egyik évben sem haladta meg a 30-at. A végrehajtandó szabadságvesztéseket jellemzően nem halálos közúti baleset gondatlan okozásának vétsége, hanem ittas vagy bódult állapotban elkövetett járművezetés miatt szabták ki.

Az elmúlt évek tendenciája, hogy fokozatosan emelkedik a járművezetéstől eltiltottak száma: az adat 2012-ről 2015-re megduplázódott, megközelítette az 1100-at. E jelenség részben a szigorúbb, kötelező érvényű eltiltásnak tulajdonítható. E téma kapcsán beszélt dr. Póta Péter a Btk. időbeli hatályáról, vagyis arról, hogy ha a terhelt a kedvezőbb szabályok idején követte el a cselekményét – akkor, amikor még csak lehetőség volt az eltiltás –, de az elbírálás a szigorúbb szabályok idejére esett, akkor a kedvezőbb szabályokat kell a bíróságnak alkalmaznia.

A közlekedési bűncselekmények elkövetői nem a szó általános értelmében vett bűnözők, hanem a mindennapi élethelyzetekre reagáló, a közlekedésben naponta részt vevő emberek, akik az adott helyzetben nem biztos, hogy a legjobb döntést hozták meg és viselniük kell ennek következményeit. „Ez az egyik oka annak, hogy a közlekedési bűncselekmények elkövetőivel szemben enyhébb a büntetés kiszabás” - zárta beszédét a Fővárosi Törvényszék szóvivője.