
Az ittas járművezetés egyes kérdéseiről

Mészáros Ádám *

1. Alapvetés

Az alkohol mint legális élvezeti szer fogyasztása és a bűnelkövetés között a kriminológia álláspontja szerint nincsen általános oksági kapcsolat, több tényező figyelembe vétele alapján azonban megállapítható, hogy a bűncselekmények jelentős részét alkoholos befolyásoltság alatt követik el. Az ittas járművezetés sajátos komplex védendő jogi tárgya a közlekedés biztonságán túlmenően az élet és testi épség veszélyének a megelőzése. Tavalyi évben az Unió útjain 28.000 haláleset történt, amelynek csökkentése érdekében az Európai Bizottság már 2003-tól kezdődően fellépett. Ennek jogalapját az Európai Unió Működéséről Szóló Szerződés 91. cikke teremtette meg, miszerint a közös közlekedéspolitika kialakítása érdekében többek között a közlekedés biztonságát javító intézkedések elfogadása szükséges. A 2011. évben közzétett fehér könyv tervei szerint 2020-ra a felére, 2050-re pedig a nullára kell csökkenteni a halálos közúti balesetek számát¹, hét cél – köztük az ittas vezetés miatt bekövetkezett balesetek megelőzésének – előírásával. Mindezek alapján az ittas vezetés büntetőjogi szankcionálhatóságának igénye, így a generális prevenció elősegítése közösségi érdek.

Ami a hazai bűnözés dinamikáját illeti, a 2012. évi bűnügyi statisztikai adatok² szerint a közlekedési bűncselekmények elkövetőinek 40.8%-a alkoholos befolyásoltság alatt állt, ami az összes bűnelkövető átlagához (16.5%) viszonyítva kiemelkedő mértékű. Jóval kedvezőbb a kép, ha az elkövetett ittas járművezetések számát vizsgáljuk, ugyanis a húsz évvel ezelőtti adatokhoz (21.470) képest csupán a harmadát teszi ki (6.975) a fenti bűncselekmény. Habár kétségtelen tény az évről-évre zajló csökkenés, továbbra is a közlekedési bűncselekmények több mint fele az ittas járművezetés.

Hazánk büntetés kiszabási gyakorlata szerint az elkövető ittas állapota általában súlyosító körülményként értékelendő (figyelemmel az 56. számú büntető kollégiumi véleményben foglaltakra), de kivételes esetben mint önálló tényállási elem, az adott bűncselekmény megvalósulásának előfeltétele is lehet, tipikusan ilyen a Btk. 236. §-ba ütköző járművezetés ittas állapotban vétsége.

* PhD-hallgató, Pázmány Péter Katolikus Egyetem, Jog- és Államtudományi Kar; bírósági fogalmazó.

¹ Forrás: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:HU:HTML> Letöltés időpontja: 2014. május 6.

² Tájékoztató a 2012. évi bűnözésről, forrás: <http://www.mklu.hu/cgi-bin/index.pl?lang=hu/>

Tekintettel arra, hogy a fenti tényállás a régi Btk. (a Büntető Törvénykönyvről szóló 1978. évi IV. törvény) megoldásához képest másként szabályozza a kérdéskört, szükségesnek tartom tisztázni a jogalkalmazási gyakorlatban felmerülő egyes kérdéseket. Emellett az új Btk. a járművezetéstől eltiltás büntetését, mint a fenti deliktum során legtöbbször alkalmazott szankció alkalmazhatóságának feltételeit is megváltoztatta, ami ugyancsak lényeges hatást gyakorol a korábban kialakult bírói gyakorlatra. Fontosnak tartom azonban kiemelni, hogy ezen novumok nem hoztak olyan mérvű paradigmaváltást, ami alapjaiban igényelné egy új gyakorlat kialakítását, de véleményem szerint a nem rég lezajlott kodifikáció és a külföldi büntetőkódexek fényében érdemes megvizsgálni az új helyzetet.

2. Kodifikációs kérdések, európai minták

A büntetőjogi kodifikáció kezdetén a közlekedési bűncselekmények szabályozási módját illetően két álláspont alakult ki. Wiener A. Imre javaslata³ szerint nem indokolt minden bűncselekményt egy kódexnek szabályoznia, hanem az ún. szakmai deliktumokat egyéb más jogszabályoknak kell tartalmaznia, a nullum crimen sine lege elvét esetenként sértő kerettényállások helyett. Véleményem szerint helyénvalóbb az a nézőpont⁴, amit az új Btk. egyebekben továbbra is követ, hogy egységes törvénykönyvben kell rendezni az összes büntető jogszabályt. A teljesség kedvéért szükséges megjegyezni, hogy ezen kívánalom alól a jogrendszerünk két kivételt ismer, egyik a jogi személlyel szemben alkalmazható intézkedésekről szóló 2001. évi CIV. törvény és az emberiség elleni bűncselekmények büntetendőségéről és elévülésének kizárásáról, valamint a kommunista diktatúrában elkövetett egyes bűncselekmények üldözéséről szóló 2011. évi CCX. törvény, melyek büntetőeljárás és anyagi jogi szabályokat is tartalmaznak. A monista álláspont azon túl, hogy a hazai jogtörténeti hagyományokból források, a jogbiztonságot a jogállam alapvető elemét magasabb szinten biztosítja mint az egységet megbontó, meghatározhatatlan számú szakmai melléktörvény, és nem mellékesen a jogalkalmazási gyakorlatot is könnyíti. Ezen jogalkotási technika a nullum crimen elvét álláspontom szerint nem sérti, ugyanis a keresztdiszpozícióban körülírt tényállást, más jogszabály(ok) kizárólag szakmai rendelkezésekkel egészíti ki (az más kérdés, hogy a módosulások kihatással lehetnek a büntetőjogi felelősség megállapíthatóságára). A legtöbb külföldi kódex rendelkezik az ittas járművezetésről, míg például Franciaországban (Code de la route) és az Egyesült Királyságban (Road Traffic Act) büntető jogszabályokkal feldúsított igazgatási normák szabályozzák a kérdéskört, amelyekre lentebb még kitérek.

A kodifikáció során a rendszertani elhelyezkedésen túl az egyes közlekedési bűncselekmény tételes jogi szabályozását illetően is született javaslat, azonban azt kiemelném, hogy az új Btk. által eszközölt tényleges változtatások kevésbé

³ Wiener A. Imre: *A Büntető Törvénykönyv Szerkezete*, Büntetőjogi Kodifikáció, 2001/1. 12. o.

⁴ Kiss Zsigmond – Soós László: *Az Új Büntető Törvénykönyv Egységességének Kérdése*, Büntetőjogi Kodifikáció, 2002/2. 4. o.

érintették a közlekedési bűncselekményeket, egy tényállás kivétellel, mégpedig az ittas vagy bódult állapotban elkövetett bűncselekménye, különös tekintettel az ittas állapotban lévő személy fogalmára. A háromfős munkacsoport⁵ tervezete szerint az ittas járművezetés szabálysértési alakzataként nyernének üldözést a sérüléssel nem járó esetek, tehát kizárólag az eredmény bekövetkeztekor (legalább könnyű testi sértés) beszélhetnénk bűncselekményről. Véleményem szerint jelen deliktum esetében a részbeni dekriminalizáció indokolt lett volna, bár a fentiektől eltérően célszerűbb a közvetlen veszély megvalósulásához kötni az eredményt, szem előtt tartva a közlekedési bűncselekmények fent említett speciális jogi tárgyát. A javaslat melletti érvként elmondható, hogy jelentős részben tehermentesítette volna a jogalkalmazó szerveket mivel az ittas járművezetés immateriális formája körében egyszerű, könnyű megítélésű tényállások fordulnak elő (ezt a gyakran alkalmazott, a Be. 517. §-ban szabályozott bíróság elé állítások magas száma is jelzi), ezért általában szükségtelen a bírói, ügyészi eljárás. Az új Btk. e tekintetben nem volt formabontó, így a büntetőjogi stigmatizációs, speciál preventív hatás kellő érvként szolgált arra, hogy még inkább kriminalizálja ezen cselekményt.

Ha megvizsgáljuk az európai kódexeket, látható, hogy az ittas járművezetés szabályozásának módja országonként jelentős eltéréseket mutat, ráadásul számos esetben nem a büntető törvénykönyvben került elhelyezésre. Az európai közösség területén azonban az ittas vezetés mindenütt jelenlévő társadalmi jelenség, ezzel összefüggésben a korábbi statisztikai adatok szerint évente megközelítőleg 10.000 fő veszítette életét. Mindezekre tekintettel az Európai Bizottság 2001/115/EC számú ajánlásában,⁶ a tagállami implementáció céljából meghatározta az alkoholos befolyásoltság azon fokát (0,5 mg/ml véralkoholszint), amely felett jelentősen növekszik a balesetek bekövetkezésének az esélye, így a járművezetést tilalmazni kell. Alacsonyabb mérték bevezetését (0,2 mg/ml) nagyobb kockázati tényezőket hordozó csoportok⁷ esetében tartja szükségesnek a Bizottság, azonban hazánkban és a külföldi törvénykönyvek döntő részében ez nem került átültetésre.

Az alábbiakban az ittas vezetés néhány európai ország büntetőjogi vetületű szabályozási megoldására térek ki az új Btk. fényében.

A Finn Btk.⁸ kissé kazuisztikusan, külön szakaszokba szedve rendelkezik a közúti, vízi, légi, vasúti ágazatokban, valamint a nem gépi meghajtású járművel elkövetett ittas vezetésről. Utóbbi mint materiális bűncselekmény akkor állapítható meg, ha ennek következtében mások veszélybe kerülnek. A közúti ágazat alapesetét immateriális cselekményként fogalmazza meg a törvény (0,5 g/l véralkohol vagy 0,22 mg/l légalkohol koncentráció), a tényállás minősített esete akkor állapítható meg, ha magasabb vér (1,2 g/l) vagy légalkohol (0,53 mg/l) koncentráció mellett az elkövető vezetési képessége oly mértékben csökkent, hogy mások biztonságát veszélyezteti.

⁵ Fülöp Ágnes – Irk Ferenc – Major Róbert: *A közlekedési bűncselekmények kodifikációja*, Büntetőjogi Kodifikáció, 2004/2. 5. o.

⁶ Forrás: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2001:043:0031:0036:EN:PDF> Letöltés időpontja: 2014. május 6.

⁷ E csoportba tartoznak: a tapasztalatlan sofőrök, motorkerékpárosok, teherautó és a veszélyes dolgokat szállító gépjárművek vezetői.

⁸ Forrás: <http://legislationline.org/documents/section/criminal-codes> Letöltés időpontja: 2014. május 6.

A Litván Btk.⁹ pozitívuma, hogy kizárólag eredmény bekövetkeztekor valósul meg bűncselekmény, azaz a közúti közlekedés szabályainak megszegése, kisebb sérülés vagy nagyobb vagyoni kár okozása esetén, ehhez azonban elégséges az elkövető 0,4 g/l véralkohol szintű befolyásoltsága is.

A Német Btk.¹⁰ hasonlóan a finnhez két lépcsőben szabályozza a deliktumot, azzal a különbséggel, hogy nem előre meghatározott értékekhez köti az alkoholos befolyásoltság létét, hanem a biztonságos vezetéshez szükséges állapot hiányához (némileg egyezően a korábbi magyar megoldással). Az eredményt tartalmazó alakzata (élet, testi épség, nagyobb értékű vagyontárgy veszélyeztetése) súlyosabban minősül.

Az Egyesült Királyságban az ittas vezetés büntetendőségének feltételeiről külön törvény rendelkezik (Road Traffic Act 1988),¹¹ nélkülözve a büntetési tétel nemét és mértékét. Hasonlóan a korábbi magyar gyakorlathoz 0,8 g/l érték felett állta esetén állapítható meg az ittaság ténye, az eset körülményeire tekintettel azonban az elkövető valószínűsítheti ennek hiányát is. A törvény a befejezett cselekményen kívül a kísérletet – külön nevesítve – is bünteti.

Összegezve az ismertetett külföldi megoldásokat az alábbi megállapítások tehetők. Szinte mindegyik megfogalmazás az ittas állapoton kívül magába foglalja a bódult állapothoz hasonló helyzeteket is, azokat egy szakaszba foglalják. Jellemzően privilegizált esetként szabályozzák a cselekmény gondatlan alakzatát, és rögzítik az alkoholos befolyásoltság pontos mértékét (mint büntetethezőségi feltételt), ami azonban országoként kisebb eltéréseket mutat. Többségében a gépi meghajtású járművek ittas vezetésének ténye ipso facto megvalósítja a bűncselekményt, a sértő eredmények a minősített esetek között nyernek elhelyezést, melyek akár nagyobb anyagi károkozások is lehetnek. Jelentős eltérések mutatkoznak viszont a járművezetéstől való eltiltás kötelező alkalmazásának terén, bizonyos országok (Spanyolország, Lettország) Általános vagy Különös része kifejezetten előírja a fent bűncselekmény megvalósulásakor a szankció alkalmazásának szükségességét, míg más büntetőkódexek (Németország, Észtország) ezt a jogalkalmazó döntési szabadságára bízzák.

3. A jelenlegi szabályozás értékelése

A Btk. 236. §-ban testet öltő új tényállás a kodifikációs javaslat elképzeléseit kevésbé, bizonyos külföldi kódexek megoldását azonban magán viseli, az alábbiakban az ittas járművezetés szerkezeti, anyagi és büntetés kiszabási vetületeinek egyes gyakorlati kérdéseire térek ki.

A korábbi szabályozás az ittas vagy bódult állapotban történő járművezetést mint a fenti bűncselekmény két lehetséges elkövetési magatartását egy törvényi tényállásba foglalta. Az új Btk. ezt az egységet megbontotta és a bódult állapot alakzatot önálló deliktumként rendelte büntetni, habár a védendő jogi tárgyak és a

⁹ Forrás: <http://legislationline.org/documents/section/criminal-codes> Letöltés időpontja: 2014. május 6.

¹⁰ Forrás: <http://legislationline.org/documents/section/criminal-codes> Letöltés időpontja: 2014. május 6.

¹¹ Forrás: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/52/contents> Letöltés időpontja: 2014. május 6.

büntetési struktúrájuk azonos. A miniszteri Indokolás szerint az elkülönítés azért indokolt, *mert az olyan fokban ittas járművezető személyének a cselekménye, akinek a vezetési képességére az elfogyasztott alkohol mennyisége már kihatással van (befolyásolt állapotú) e bűncselekmény tényállására tekintettel ne essen kétszeres értékelés alá.* Mivel a XXII. fejezet értelmező rendelkezése meghatározza az ittas állapot fogalmát,¹² ami bizonyítást megkönnyítő törvényi vélelem útján a befolyásolt állapothoz köthető, ezért az elkövető cselekménye egyidejűleg nem minősülhet bódult állapotban elkövetetnek is és az súlyosító körülményként sem vehető figyelembe (lex specialis derogat legi generalis elve alapján). A jogirodalomban megjelent olyan álláspont,¹³ miszerint a két bűncselekmény alaki halmazata megállapítható így téves jogértelmezésen alapul. Véleményem szerint célszerűbb lett volna a külföldi példákhoz hasonlóan az alkohol és az egyéb kábító anyagok hatása alatti járművezetést vagylagos elkövetési magatartásokkal törvényi egységként megfogalmazni, figyelemmel a szoros dogmatikai összefüggésükre.

Továbbra is immateriális bűncselekménynek tekintendő az ittas járművezetés, ezen az új Btk. nem változtatott, így már akkor befejezett a cselekmény, egyrészt ha az elkövető mozgásba hozza másrészt, ha irányítja a járművet. Kétségtelen, hogy a járművezetés önmagában hordoz egy látens, elvont veszélyt (főként balesetveszélyt) azonban ez nem azonos a más közlekedési bűncselekményekben megfogalmazott távoli veszély szintjével, így az eredménynek nem tekinthető. A tényállásszerűség szempontjából tehát közömbös, hogy az elkövető mekkora távolságot, milyen útszakaszon és mekkora sebességgel tett meg, lévén, hogy nem veszélyeztetési bűncselekményről van szó.

Az elkövetési hely fogalmának szélesítése (közforgalom el nem zárt magánutak) révén az eddig méltánytalan előnyt élvező elkövetőkkel szemben egyértelművé vált a bűncselekmény megállapíthatósága.

Pozitív irányú változásként értékelem az objektív, egzakt módon, törvényi szinten definiált ittas állapot fogalmának megjelenését a Btk.-ban, különösen azért, mert a korábbiaktól ellentétben a büntetőjogi és az orvosi értelemben használt meghatározások mostantól szinte fedik egymást, és amely megfelel a közösségi jog elvárásának és hathatósabban érvényre juttatja a nullum crimen sine lege elvét. Az eddigi bírói gyakorlat (BH 1998. 163.) ugyanis az ittas állapot alatt egy olyan állapotot értett, amikor *a véralkohol-koncentráció foka, valamint a klinikai tünetek együttes értékelése alapján megállapítható, hogy a járművezető a szeszes ital fogyasztása következtében már nem képes a biztonságos vezetésre.* Az Igazságügyi Orvostani és Orvosszakértői Szakmai Kollégium az alkoholos állapot, valamint az alkoholos befolyásoltság orvosszakértői vizsgálatáról és véleményezéséről szóló NEFMI irányelvben felhívta a figyelmet, hogy a klinikai tünetek és a laboratóriumi vizsgálattal kapott értékek nem szükségszerűen felelnek

¹² A Btk. 240. § (3) bekezdése szerint: „A 236. és a 238. § alkalmazásában ittas állapotban lévő személy az, akinek a szervezetében 0,50 gramm/liter véralkohol-, illetve 0,25 milligramm/liter levegőalkohol-koncentrációnál nagyobb érték előidézésére alkalmas szeszes ital fogyasztásából származó alkohol van.”

¹³ Franczia Barbara: *Az ittas járművezetés jogalkalmazási dilemmái az új Btk. tükrében*, Jura, 2013/2. 53. o.

meg egymásnak, tekintettel az eltérő alkoholtűrő képességre, amely teszem hozzá széles jogértelmezési lehetőséget biztosított. Ezentúl azonban az elkövető befolyásolt állapota kizárólag a szervezetben lévő alkohol mennyisége alapján állapítható meg, a törvény ez alapján vélelmezi a véralkohol vagy levegő koncentráció értékét. Emiatt fokozottabban indokolt vizsgálni a büntethetőségi kizáró okok vagy ahhoz hasonló enyhítő körülmények meglétét, melyek hiányában és a bizonyítást alátámasztó szakértői vélemény megléte esetén a védelem mozgásterének leszűkülése várható. Fenti fogalommeghatározás kialakulása sajátosan alakult a kodifikációt követően. Az új Btk. eredeti, közlönyállapot szerinti szövegében az ittas állapotban lévő személy fogalmát akként definiálta, hogy *a szervezetében 0,50 gramm/liter ezrelék véralkohol-, illetve 0,25 milligramm/liter ezrelék levegőalkohol-koncentrációnál nagyobb értéket eredményező szeszes ital fogyasztásából származó alkohol van.* A Btk. eredeti 240. § (3) bekezdését a 2013. évi CLXXXVI. törvény 118. § (4) bekezdése 2014. január 1. napjától módosította, ahogyan azt a hatályos Btk. tartalmazza, azonban a változtatás indokaira a törvényhozó nem tért ki. 2013 júliusában az eredeti megfogalmazás tükrében a Kúria megalkotta a 3/2013. (VII.8) BK. véleményt, melyben a legfőbb bírói fórum az „eredményező” szó gyakorlati alkalmazhatóságát vizsgálta. Értelmezési problémát vethetne fel, hogy a szervezetbe bevitt alkohol bizonyos véralkoholszintet „eredményez”, okoz, hoz létre vagy az eredményként létrejött alkoholszint „eredményezi” az egyén ittaságát, azaz befolyásoltságát. A Kúria véleménye szerint a szervezetbe bevitt alkohol a vezetéskor már „eredményezte” a meghatározott alkoholszintet, és az „eredményező” szó használata csupán arra utal, hogy ez egy folyamat volt, egy folyamat, amely az alkohol bevitelétől a meghatározott alkoholszint eléréséig tartott. Problematikus, hogy a módosítás következtében, amely a fenti ígét elhagyta, tartható-e ez az állásfoglalás. Véleményem szerint az új megfogalmazás tekinthető egyfajta pontosításnak a kúriai felfogáshoz igazodóan, amely egyébként szintén az alkohol szervezetben lévő jelenlétéből vont le objektív következtetést az alkoholszintre, ugyanis az eredményez ígét nem készségi (külön értékelendő szubjektív követelményként) hanem a folyamat jellegeként vizsgálta, hasonlóan a jelenlegi megoldáshoz. A fent vázolt szóhasználat félreérthetősége miatt indokolt volt a sarkosabb megfogalmazás, a Kúria véleménye tartalma szerint továbbra is irányadó.

A Szabálysértési törvény habár az ittas vezetés közúti vetületéről nem rendelkezik, de a vasúti vagy légi jármű, gépi meghajtású vízi jármű, úszó munkagép illetve nem gépi meghajtású vízi járművekéről igen, az Sztv. 217. § (1) bekezdésében szankcionálja azokat. Mivel a fenti járművek vezetése fokozottabb veszélyeket hordoznak magukban, így indokolt jogkövetkezményeket fűzni a szeszes ital fogyasztásából származó alkohol szervezetben való pusztán jelenlétéhez is, ami az említett NEFMI irányelv értelmében 0,11 g/l véralkohol koncentrációtól megállapítható. A közúti ágazat vonatkozásában a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 20. § kd) alpontja közigazgatási bírság kiszabhatósága révén fűz szankciót a bűncselekményt el nem érő esetekhez, miszerint a járművezető szervezetében a szeszes ital fogyasztásából származó alkohol tilalmára („ittas vezetés”) vonatkozó rendelkezés megsértői meghatározott összegű bírság fizetésre

kötelezhetőek. Lévén, hogy a közúti ágazat vonatkozásában a szabálysértési vetület nem létezik, ezért a bűncselekményi alakzatot a közigazgatási bírsággal sújtandótól szükséges elhatárolni. A közúti áru fuvarozáshoz, személyszállításához és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírsággal összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. (VII.29) Korm. rendelet 11/D. melléklete szerint az elhatárolás alapját a bűncselekményi értékhatár képezi (0.5 g/l vagy 0.25 mg/l), az ezt el nem érő véralkohol vagy levegőalkohol-koncentráció esetén meghatározott közigazgatási bírság fizetését írja elő a jogszabály. Ha a járművezető szervezetében legalább 0,11 gramm/liter (figyelemmel a NEFMI irányelvre) de 0,30 gramm/liter véralkohol-, illetve 0,15 milligramm/liter levegőalkohol-koncentrációt meg nem haladó értéket eredményező szeszes ital fogyasztásából származó alkohol van 30.000 forint, ezt meghaladó, de a bűncselekményi értékhatárt el nem érő érték esetén 100.000 forint bírság kiszabása lehetséges.

A büntetés kiszabás területére a járművezetéstől eltiltás büntetés alkalmazhatóságának kiszélesítése illetőleg részbeni megváltoztatása jelentős hatást gyakorol. A Btk. a szankció kiszabásának időbeli korlátját tágította, ugyanis a korábbi generális minimum (egy év) helyett egy hónapra is eltiltható a járművezetéstől az elkövető, ami a büntetés differenciálásának, egyéniesítésének irányába nagyobb teret enged. Az eddigi következetes bírói gyakorlat szerint a közepes mértékű alkoholos befolyásoltság alatt álló elkövetőt a járművezetéstől meghatározott időtartamra el kellett tiltani, azonban a Btk. 55. § (2) bekezdésében előírt, az ittas járművezetés esetére kötelezően előírt eltiltó szabály fényében mostantól az enyhe és az igen enyhe befolyásoltság esetére is igazak a fentiek. A bírói gyakorlatra váró kérdés, hogy a kötelező eltiltás mellőzését lehetővé tevő különös méltányolást érdemlő eseteket meghatározza, azonban álláspontom szerint ezek mindenféleképpen szigorúbb korlátokat fognak jelenteni. Jogértelmezési kérdés így az is, hogy *a kifogástalan életvitelű, igen enyhe befolyásoltság állapotában a város gyér forgalmú közterületén gépjárművet vezető vádlott* (BH 1982. 2.) esete tekinthető-e a járművezetéstől eltiltás mellőzésének méltányolható példájának, ahogy a korábbi gyakorlat elegendőnek látta fentiekben a próbára bocsátás alkalmazását. A büntetés céljának elérése szempontjából véleményem szerint igennel kell válaszolni.

Fontos tartom kiemelni, hogy nem szükségszerűen esik egybe azon járművek köre, amelyek a Btk. 236. §-ban meghatározott bűncselekmény megállapítását és a Btk. 55. §-a szerinti szankció alkalmazását lehetővé teszi. Utóbbinál vizsgálni kell ugyanis, hogy a jármű vezetése engedélyhez kötött-e,¹⁴ így előbbihez képest szűkebb kört feltételez.

¹⁴ Az engedélyhez kötött járműveket a közúti ágazatban a 35/2000. (XI.30.) BM. rendelet határozza meg.

4. A bűncselekmény megvalósulásának egyes akadályai

Az új törvényi tényállás a jóval sarkosabb fogalomhasználatával a korábbiakhoz képest objektívabb felelősséget állapít meg, ami miatt a büntetőeljárás során hangsúlyosabban kell vizsgálni a büntethetőséget kizáró okok meglétét, a büntetés kiszabása szempontjából pedig ezen okokhoz hasonló helyzeteket és egyéb alanyi tényezőket különösen a járművezetés eltiltás mellőzésének egyes eseteinek megállapítása során. E konkrét okok vizsgálata előtt, a bűncselekmény elkövetési magatartásának értelmezésével néhány előzetes megállapítás azonban tehető.

Kizárólag szándékosan követhető el a bűncselekmény, amely nem azt jelenti, hogy a törvényhozó a gondatlan alakzathoz nem kívánt jogkövetkezményeket fűzni, hanem ezen alakzat fogalmilag jelen tényállásnál nem valósulhat meg. A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet 3. § és 4. §-ban foglaltak a közlekedésben résztvevők részére olyan általános és személyi feltételeket írnak elő, amely egy objektív gondossági kötelmet keletkeztet, így mindenkitől elvárható, hogy vezetéskor a szervezetében szeszesital fogyasztásából származó alkohol ne legyen, e tekintetben az elkövető könnyelmű bizakodása objektíve indokolatlan.

Habár a fenti bűncselekmény megkívánja, hogy a szervezetben lévő alkohol szeszes ital fogyasztásából származzon, léteznek a vezetési képességre olyan hátrányosan ható szerek (főként gyógyszerek) melyet legális úton az emberek nagy száma általában orvosi utasításra fogyaszt. A kodifikáció során kérdésként merült fel az ilyen szerek hatása alatti járművezetés szankcionálhatóságának indokoltsága. A korábban említett javaslat¹⁵ ezért egy bűnösséget kizáró okot fogalmazott meg, miszerint *nem büntethető az, akinek a szervezetébe a vezetési képességre hátrányosan ható szer, vagy annak biológiailag aktív bomlásterméke gyógyszer fogyasztásából származóan, a gyógyszerhez rendszeresített betegájékoztatóban meghatározott mennyiségben került, és az ott nem tilalmazott időszakban vállalkozott a vezetésre, kivéve ha az orvos a vezetési tilalom tekintetében másképpen rendelkezett.* Mivel a Btk. 237. §-ban szabályozott járművezetés bódult állapotban a befolyásolt állapothoz köti a bűncselekmény megvalósulását ezért ezt a szintet el nem érő fenti szűk esetkörök nem büntetendőek. Ezt meghaladó, azaz tényállásszerű magatartások mivel jogi tárgy sérelmével járnak, egyéb kizáró okok (PI: tévedés) hiányában szankcionálhatók.

A továbbiakban azon büntethetőséget kizáró okokra térek ki, melyek alkalmazhatósága az ittas járművezetés vizsgálata során felmerülhet.

A cselekmény jogellenességét zárja ki a Btk. 23. § (1) bekezdésében szabályozott végszükség, amelyre való hivatkozás szigorú feltételek fenn állta esetén lehetséges. A BH 1993. 336. számú eseti döntésben a bíróság végszükség címén mentette fel azt a közepes fokban ittas vádlottat, aki a súlyos sérülést szenvedett, azonnali műtétet igénylő apósát más lehetőség hiányában a közeli kórházba szállította. Véleményem szerint mind a hazai mind a külföldi judikatúrában a veszély másként el nem háríthatósága állítja a legmagasabb

¹⁵ Fülöp Ágnes – Irk Ferenc – Major Róbert: *A közlekedési bűncselekmények kodifikációja*, Büntetőjogi Kodifikáció, 2004/3. 3. o.

követelményt objektív volta miatt, az ezt megközelítő eseteket érdemes enyhítő körülményként értékelni. Az Egyesült Államok Legfelsőbb Bírósága az *United States v Bailey* ügyben¹⁶ kifejtette, hogy ha az elkövetőnek volt arra ésszerű esélye, hogy bűncselekmény tanúsítása nélkül elkerülje a fenyegető veszélyt, akkor a fenti kizáró ok megállapítása nem lehetséges. Előbbi eseti döntésében a bíróság másként el nem hárítható helyzetnek tekintette azt, hogy a községben nem volt orvosi ügyelet, körzeti rendőr a postánál lévő telefon nem működött, valamint azt is, hogy a vádlott közeli rokona sem vállalta a gépjárművezetést.

A kényszer és a fenyegetés mint bűnösséget kizáró ok az ittas járművezetés vonatkozásában a hazai gyakorlat teljes hiányát mutatja, indokolt ezért külföldi példát bemutatni. California bírósága a kényszert a szándék hiányaként fogalmazta meg annak a vádlottnak a vonatkozásában, akit egy szórakozóhelyen számára ismeretlen személy késsel üldözni kezdett, majd a vádlott félelmében gépkocsijával ittas állapotban elhajtott. A bíróság szerint akkor eredményes az elkövető védekezése, ha a kényszer akaratot bénító (*vis absoluta*), komoly sérülés vagy halál elkerülése végett kerül sor a tényállászerű magatartás tanúsítására és annak sikerességében való bizakodása indokolt volt. Érdekesség, hogy az elkövetőnek a fenti helyzet előidézésében véltlennek kell lennie, ami a provokatív magatartásokat kívánja kirekeszteni.¹⁷ Megjegyzem, hogy a hazai rendelkezés az első kritériumot leszámítva nem támaszt a fentiekhez hasonló szigorú követelményeket.

A tévedés szintén az alanyi oldalon zárja ki a büntethetőséget, amely jelen deliktum esetén álláspontom szerint csak ténybeli lehet. Az elkövető ugyanis nem a fennálló tényekből von le téves következtetést, hanem a releváns tények hiánya miatt tanúsít tényállászerű magatartást. Tipikusan ilyen lehet a szórakozóhelyeken a vendég tudta nélkül az italába kevert alkohol, azonban az elfogyasztott szeszesital „erősségében” való tévedés irreleváns, mert a járművezetést megelőző bárminemű alkoholfogyasztás jogi tilalmazottsága köztudomású.

Végezetül szűk körben, de az elkövető kóros elmeállapota miatt is mentesülhet a büntetőjogi felelősségre vonás alól. Habár a Btk. 18. §-a szerint az önhibából eredő ittas vagy bódult állapotban történő elkövetést kizárja a kóros elmeállapotra való hivatkozás lehetőségei közül, de létezik az idült alkoholizmusnak olyan formája, amely már egyenértékű az elmebetegséggel, tekintettel a személyiség súlyos degradációjára.¹⁸ A külföldi szakirodalom¹⁹ olyan mértékű függőségnek tekinti ezt az állapotot, amikor az elkövető már nem képes ellenállni az alkoholfogyasztásnak, nem tud jó és rossz között különbséget tenni, figyelemmel az agy szervi károsodására. Vele szemben emiatt ittas járművezetés esetén a törvényi feltételek hiányában kényszergyógykezelés sem rendelhető el, a társadalom védelme érdekében azonban indokolt lenne.

¹⁶ Lawrence Taylor – Steven Oberman: *Drunk Driving Defense*, Aspen Publishers, New York, 2006. 70. o.

¹⁷ Lawrence Taylor – Steven Oberman: id. mű 71. o.

¹⁸ Busch Béla (szerk.): *Büntetőjog Általános Rész*, Hvg-Orac, Budapest, 2010. 166. o.

¹⁹ Lawrence Taylor – Steven Oberman: id. mű 76. o.