
A közlekedési veszélyeztetési tényállások megjelenése és szabályozásának története – A bűnösség kérdéskörének alakulása, különös tekintettel a közúti veszélyeztetésre

Koller Edit*

A közlekedési bűncselekmények, ezen belül is a közlekedési veszélyeztetési bűncselekmények a technika, felgyorsult életritmus révén mindennapjaink részévé váltak. Ezzel párhuzamosan megjelentek és elszaporodtak a gépjárművel, mint eszközzel elkövetett sértési cselekmények. Utóbbiak esetén gyakran vita tárgya, hogy az a közlekedési bűncselekmények vagy az élet elleni bűncselekmények körében bírálendő el. Tanulmányomban áttekintést nyújtok a közlekedési veszélyeztetési bűncselekmények büntető törvénykönyveinkben való megjelenéséről és minősítési kérdéseiről.

Kulcsszavak: közúti veszélyeztetés, szándékosság, praeterintencionális bűncselekmények, sértő bűncselekmények, törvényváltozások

The emergence of traffic endangerment offences and the history of its regulation - the evolution of the question of guilt, with particular regard to road endangerment

Traffic offences, including traffic endangerment offences, have become part of our everyday life thanks to technology and the accelerated pace of life. At the same time, offences involving the use of a motor vehicle as a means of crimes against life have increased in number. In the case of the latter, it is often debated whether they should be judged as traffic offences or crimes against life. In my study, I will provide an overview of the appearance and classification issues of traffic endangerment offences in our criminal codes.

Keywords: road endangerment, intentionality, offences committed in excess of intent, offences of violence, changes in the law

<https://doi.org/10.32980/MJSz.2023.1.143>

1. Bevezetés

A közlekedési bűncselekmények a normaszegés specialitása, a szabályszegőknek az átlagos bűnelkövetőktől való különbözősége, a szankciók alkalmazásának sajátos célja, azaz a balesetek számának csökkentése is a közlekedési büntetőjog

* Bírósági titkár, Fővárosi Törvényszék.

önállóságát, elkülönült szabályozásának indokoltságát támasztja alá. Számos, a társadalmi életben még megengedett magatartás, így a gátlástalanság, könnyelműség, a közlekedés körében szabályszegést, sőt, közveszélyes helyzetet teremthet, ezért a közlekedési helyzet annak minden résztvevője számára potenciális bűncselekmény-szituációt teremt.¹

Mégis, 1948. december 7-ig hazánkban nem került sor a közlekedési bűncselekmények önálló szabályozására, azokat a káros eredmény, a tényleges sérelem alapján gondatlan emberölésként, illetve gondatlanságból okozott súlyos testi sértésként ítélték meg.

Habár mára a közlekedési bűncselekmények önálló jogterületet képeznek, és a közlekedési veszélyeztetési tényállások elhatárolása a sértő bűncselekményektől dogmatikailag kikristályosodott, a jogalkalmazói gyakorlatban a mai napig gyakran merül fel bizonytalanság a súlyos testi sértés, illetve halált okozó közúti veszélyeztetés megítélése kapcsán, mikor tekintendők az egyes esetek közlekedési, mikor élet elleni – emberölés, testi sértés – cselekménynek. Az egységes jogalkalmazás elősegítése érdekében célszerű áttekinteni a kérdés történeti fejlődését és a joggyakorlat alakulását.

2. A közlekedési veszélyeztetési tényállások megjelenése a magyar büntető törvénykönyvekben

Az első büntető törvénykönyvünk, az 1878. évi V. tc. (Csemegi-kódex) a testi sértés és a foglalkozás körében elkövetett gondatlan emberölés tényállásain belül szabályozta a közlekedési bűncselekményeket.² A közlekedési szabályszegés nem szerepelt a törvényi tényállásban, ugyanakkor a Kúria 24. számú büntető döntvénye egyértelművé tette, hogy bárki, aki gépkocsit vezet, foglalkozási szabályok hatálya alá esik:³ A sérüléssel nem járó veszélyeztetés tényállása csak az 1879. évi XL.

¹ dr. Viski László – dr. Imre Iván – dr. Ternai Zoltán: *Közúti közlekedési balesetek elbírálása*, Budapest, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1963., 17. o.

² 310.§ (1) „Aki gondatlanság által másnak súlyos testi sértést okoz, három hónapig terjedhető 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.”

290. § „A ki gondatlansága által embernek halálát okozta, az emberölés vétségét követi el és három évig terjedhető fogházzal büntetendő.”

291.§ „Ha azonban a halál az azt okozónak hivatásában vagy foglalkozásában való járatlanságából, hanyagságából, vagy azok szabályainak megszegéséből származott, három évig terjedhető fogházzal és száz forinttól kétezer forintig terjedhető pénzbüntetéssel büntetendő.”

1878. évi V. törvénycikk a magyar büntető törvénykönyv a büntettekéről és vétségekről

³ „A Btk. 291. §-a, illetőleg 310. §-ának második bekezdése szerint minősítendő és büntetendő annak a cselekménye, aki a gépjármű vezetésével elkövetett gondatlansága által másnak halált okozott vagy súlyos testi sértést idézett elő, ha a tettes a gépjármű vezetésére képesítve van, bár azzal hivatásszerűen nem is foglalkozott.” Kereszty Béla: *A magyar közlekedési büntetőjog kézikönyve*, Budapest, KJK KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft., 2005, 14. o.

törvénycikkben, a kihágási büntető törvénykönyvben jelent meg először, ekkor még kihágásként.⁴

A közlekedési büntetőjog önállósulásának döntő állomása volt az 1948. évi XLVIII. tv. (Harmadik Büntetőnovella, a továbbiakban: III. Bn.), mely megalkotta a veszélyeztetési bűncselekmények tényállásait. Egyrésztől felvette a közrend elleni bűncselekmények közé a valamennyi közlekedési ágazatra – vasúti, vízi, légi, közúti – alkalmazandó közlekedés veszélyeztetése bűncselekményt, másrészt az élet elleni bűncselekmények sorába a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetést.⁵ A szabályozás indoka a törvény miniszteri indokolása alapján az a tény volt, hogy az akkor hatályos büntetőjog meglehetősen enyhén kezelte a gondatlanságból okozott súlyos testi sértést és a gondatlan emberölést; jelentősége pedig abban állt, hogy sérelem bekövetkezése nélkül is büntethetővé tette annak a cselekményét, aki mások életét vagy testi épségét közvetlen veszélynek tette ki.⁶ A bírói gyakorlat a közlekedési szabályokat továbbra is foglalkozási szabálynak tekintette.

A közlekedés veszélyeztetése tényállását a 41. § (2) bekezdése szabályozta, mely tevékenységgel és mulasztással is elkövethető volt, valamennyi közlekedési ágazatra kiterjedt, tartalmazta a szándékos közlekedés biztonságának „megzavarását”, az ezzel okozati összefüggésben keletkezett veszély pedig nemcsak személyre, hanem dologra is kiterjedhetett.⁷

A novella a foglalkozás szabályainak megszegése tényállását az élet vagy testi épség veszélyeztetése cím alatt szabályozta, mely alapesetében tudatos kötelességszegéssel kerül más élete vagy testi épsége közvetlen veszélybe, minősített esete pedig súlyos testi sértés vagy halál okozása.⁸

A III. Bn. büntetni rendelte továbbá azt, aki szeszesital hatása alatt levő állapotban gépjárművet vezet, aki vezetés közben szeszesitalt fogyaszt, illetve azt, aki a gépjármű vezetését olyan személynek engedi át, aki szeszes italt fogyasztott. Emellett önálló bűncselekményként bevezette a baleset áldozatának cserbenhagyását.

⁴ 120. § „A ki városokban vagy más községekben sebes vagy vigyázatlan hajtás vagy lovagolás által mások személyét vagy vagyonát veszélyezteti, vagy a kocsizásra, szánkázásra, lovaglásra, valamint a lovak kiszabadulásának megakadályozására vonatkozó szabályokat megszegi: három napig terjedhető elzárással és ötven forintig terjedhető pénzbüntetéssel büntetendő.”

⁵ dr. Major Róbert: A közlekedési büntetőjogi kodifikáció múltja, *BJK*, 2004/1., 16. o.

⁶ dr. Viski László – dr. Imre Iván – dr. Ternai Zoltán: i.m. 33. o.

⁷ „Aki akár tevékenységével, akár mulasztásával a szárazföldi, a vízi, vagy a légi közforgalmú közlekedés biztonságát szándékosan megzavarja, ha ebből személyekre vagy dolgokra veszély származik, öt évig terjedhető fegyházzal, ha pedig súlyos baleset közvetlen veszélye következett be, tíz évig terjedhető fegyházzal büntetendő.”

⁸ 20. § (1) „Vétséget követ el és egy évtől öt évig terjedhető fegyházzal büntetendő, aki hivatása vagy foglalkozása szabályainak tudatos megszegésével vagy az azzal járó kötelességek tudatos elhanyagolásával mások életét vagy testi épségét közvetlen veszélynek teszi ki. (2) Egy évtől öt évig terjedhető börtönnel büntetendő az (1) bekezdésben meghatározott cselekmény elkövetője, ha a cselekményéből súlyos testi sértés származott, vagy azt vagyoni haszon végett vagy ismétlődően, illetőleg folyamatosan követte el, ha pedig a cselekmény a sértett halálát okozta, a büntetés tíz évig terjedhető fegyház. 21. § Aki a 20. § (1) bekezdésében meghatározott cselekményt gondatlanságból követi el, vétség miatt egy évig terjedhető fegyházzal, aki pedig a 20. § (2) bekezdése alá eső cselekményt követi el gondatlanságból, három évig terjedhető fegyházzal büntetendő.”

A Csemegi-kódex rendelkezéseit, valamint a különös részi módosításokat az Igazságügyi Minisztérium 1952-ben, majd 1958-ban Hatályos Büntetőjogi Szabályok Hivatalos Összeállítása címen összegezte, mely gyűjtemény először rendszerezte a közlekedési bűncselekményeket. Azok továbbra is két fejezetben kaptak helyet: a közrendet és a közbiztonságot veszélyeztető bűncselekmények fejezetében a közlekedés veszélyeztetése, a közlekedés rendje elleni büntett és a közveszélyű rongálás, míg az élet, a testi épség és az egészség elleni bűncselekmények fejezetében az élet vagy testi épség veszélyeztetése, a baleset áldozatának cserbenhagyása szerepelt. A tényállások lényegében megegyeztek a III. Büntetőnovella tényállásaival. Érdekesség, hogy a gondatlan cselekmény büntett volt, továbbá itt jelent meg először a közvetlen veszély fogalma.

A foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés megállapításához, habár szándékos cselekmény, elegendő volt, ha az elkövető szándéka a szabályszegésre terjedt ki, a közvetlen veszélyhelyzetre azonban nem.⁹ A tudatos szabályszegés fogalma pedig bizonytalanságot okozott, mivel a luxuria (tudatos gondatlanság) esetén akár az alapeset, akár a minősített eset is megállapítható volt.

Az 1961. évi V. törvény a Magyar Népköztársaság Büntető Törvénykönyvéről szakított a tudatos és gondatlan veszélyeztetés megkülönböztetésével, ehelyett a szándékos és gondatlan veszélyeztetést különböztette meg aszerint, hogy az elkövető szándéka kiterjedt-e a közvetlen veszélyre mint eredményre.¹⁰ A közlekedési szabályok megszegésével előidézett veszélyeztetés továbbra is a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés tényállásán belül volt szabályozva, mely tényállásba értelmező rendelkezésként bekerült, hogy foglalkozási szabálynak tekintendők a járművezetésre vonatkozó szabályok. Azonban – ellentétben a korábbi szabályozással – alapesetként a gondatlan veszélyeztetést szabályozta, a szándékos elkövetés a minősített esetek között szerepelt. Ez a szabályozás azon a tapasztalaton alapult, hogy rendszerint szándékos szabályszegés esetén sem terjed ki az elkövető szándéka a közvetlen veszély okozására, azonban a szándékosság megállapításának az is feltétele, hogy az elkövető szándéka mind a szabályszegésre, mind a közvetlen veszély okozására fennálljon.¹¹

Továbbra is a közbiztonság elleni bűncselekmények között szerepeltek a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmények, azonban a törvény külön tényállásban rögzítette a közúti és a vasúti, légi vagy vízi közlekedés

⁹ dr. Major Róbert: i.m.17. o.

¹⁰ dr. Viski László – dr. Imre Iván – dr. Ternai Zoltán: i.m. 34. o.

¹¹ 258.§ (1) „Aki foglalkozása szabályainak megszegésével egy vagy több ember életét, testi épségét vagy egészségét gondatlanul közvetlen veszélynek teszi ki, három évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

(2) a büntetés

a) hat hónaptól öt évig terjedő szabadságvesztés, ha a büntett súlyos testi sértést okozott;

b) két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztés, ha a büntett halált okozott.

(3) Ha az elkövető a közvetlen veszélyt szándékosan idézte elő, a büntetés az előző bekezdésekben tett megkülönböztetéshez képest hat hónaptól öt évig, két évtől nyolc évig, illetve öt évtől tizenkét évig terjedő szabadságvesztés.

(4) A járművek vezetésére vonatkozó közlekedési szabályok e § alkalmazásában foglalkozási szabályok.”

veszélyeztetését, a korábbi tevékenységgel vagy mulasztással leírt elkövetési magatartás helyett példalózó felsorolást adva.¹²

Legtöbb esetben a közlekedés veszélyeztetése személyek életét, testi épségét is veszélyeztette, így az a bírói gyakorlat alakult ki, hogy az élet és testi épség veszélyeztetése mellett ugyanazon cselekmény miatt nem lehet a közlekedés veszélyeztetése bűncselekményt megállapítani. Ilyenkor az a bűncselekmény állapítandó meg, amelyikre törvény súlyosabb büntetés kiszabását teszi lehetővé.¹³

Az 1961. évi V. törvény kiemelendő módosítása volt az 1971. évi 28. törvényerejű rendelet, mely habár továbbra is a közrend és a közbiztonság elleni bűncselekmények fejezetében szabályozva, de a foglalkozási szabályok köréből kiemelve a közlekedési szabályokat, létrehozta a közúti veszélyeztetés és a közúti baleset okozásának törvényi tényállását. A közúti közlekedési szabályok megszegésével járó veszélyeztetés szándékos és gondatlan alakzatát így két külön tényállásban szabályozta.

A közúti közlekedés szabályainak megszegésével gondatlanságból előidézett veszélyeztetést abban az esetben rendelte bűncselekményként büntetni, ha az az elkövetés módjára, a szabályszegés jellegére, az abból származó veszély fokára és az elkövető addigi közlekedési magatartására figyelemmel a közlekedési fegyelmet súlyosan sértette, ha súlyosabb bűncselekmény nem valósult meg, az egyéb eseteit pedig a szabálysértések körébe utalta.¹⁴

A módosítás másik lényeges eleme volt a közúti baleset tényállásának önálló szabályozása, mely akkor volt megállapítható, ha gondatlanul másnak halálát vagy súlyos testi sértést okoz, ha súlyosabb bűncselekmény nem valósul meg.¹⁵

¹² 192.§ (1) „Aki a közúti közlekedés biztonságát a közút vagy annak tartozéka, avagy tömegszállítás célját szolgáló jármű megrongálásával, a közlekedési útvonalon akadály elhelyezésével, megtévesztő jelzéssel vagy más hasonló módon veszélyezteti, hat hónaptól öt évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.”

193.§ (1) „Aki a vasúti, légi vagy a vízi közlekedés biztonságát üzemi berendezés vagy jármű megrongálásával, a közlekedési útvonalon akadály elhelyezésével, megtévesztő jelzéssel vagy más hasonló módon veszélyezteti, két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.”¹²

¹³ Belovics Ervin – Molnár Gábor Miklós – Sinku Pál: *Büntetőjog II. a 2012. évi C. törvény alapján*, Budapest, HVG-ORAC, 2012, 268. o.

¹⁴ 193. § „Aki a közúti közlekedés szabályainak megszegésével más vagy mások életét, testi épségét vagy egészségét szándékosan közvetlen veszélynek teszi ki, egy évtől öt évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

(2) A büntetés

a) két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény súlyos testi sértést okozott;

b) öt évtől tizenkét évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény halált okozott.”

194/B.§ (1) d) „Aki a közúti közlekedés szabályainak megszegésével másnak vagy másoknak életét, testi épségét vagy egészségét gondatlanul közvetlen veszélynek teszi ki, ha a cselekmény az összes körülményekre – így különösen az elkövetés módjára, a szabályszegés jellegére, az abból származó veszély fokára és az elkövető eddigi közlekedési magatartására – figyelemmel a közlekedési fegyelmet súlyosan sértette, ha súlyosabb bűncselekmény nem valósult meg, egy évig terjedő szabadságvesztéssel vagy javító-nevelő munkával büntetendő.”

¹⁵ 194.§ (1) „Aki a közúti közlekedés szabályainak megszegésével gondatlanul másnak halálát okozza, ha súlyosabb bűncselekmény nem valósul meg, egy évtől öt évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.”

A 194/A.§ (1) „Aki a közúti közlekedés szabályainak megszegésével gondatlanul másnak vagy másoknak súlyos testi sértést okoz, ha súlyosabb bűncselekmény nem valósul meg, két évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő 1971. évi 28. törvényerejű rendelet a Büntető Törvénykönyv módosításáról és kiegészítéséről, közlönyállapot

Ezen módosításokkal a jogalkotás elindult a közlekedési bűncselekmények önálló rendszere felé, mely az 1978. évi IV. törvényben (régibtk.) teljesedett ki, mely ezen bűncselekmények kettős jogi tárgyára – a közlekedés biztonságához fűződő érdek és az élet, testi épség védelme - figyelemmel immár önálló fejezetben, az élet és a testi épség védelmét kiegészítő önálló jogterületként a személy elleni bűncselekmények után kapott helyet.¹⁶ A foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetéssel való szoros összefüggést mutatja ezen törvényi tényállások szerkezete, valamint fokozatosan növekvő büntetési tétele, mely rendszerint súlyosabb, mint a foglalkozás körében elkövetett szándékos veszélyeztetés eseteinek büntetési tétele.

Nem elhanyagolható körülmény, hogy az 1971. évi 28. büntetőnovella és az 1978. évi IV. Büntető Törvénykönyv hatálybalépése között jelent meg az 1/1975. (II. 5) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) a közúti közlekedés általános és különös szabályairól, mely szintén a közlekedési büntetőjog önállósulásának irányába hatott.

A régibtk. közlekedési bűncselekmények fejezete hét tényállást tartalmazott, melyek öt csoportba oszthatók: elsőként a közlekedési szabályok hatálya alatt nem álló extraneus, azaz kívülálló személy által elkövethető közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény szerepel, mely immár valamennyi közlekedési ágazatot magában foglal, alapesete szándékos, de a gondatlan alakzat is büntetendő. Második helyen külön törvényi tényállásban szabályozva a közúti, illetve a vasúti, légi és vízi közlekedést, a járművezetők veszélyeztetési cselekményei állnak, mely közúti veszélyeztetés esetén kizárólag a szándékos elkövetést rendeli büntetni. Harmadik helyen szerepel a közúti közlekedési baleset okozásának vétsége, mely gondatlan bűncselekmény, és a bűncselekmény megállapíthatóságához legalább súlyos testi sértés okozása szükséges; a gondatlan veszélyokozás, valamint a könnyű testi sértés okozása szabálysértésként került szabályozásra. Negyedikként az ittas, és egyéb okból járművezetésre alkalmatlan járművezetőkkel kapcsolatos tényállások találhatók, majd ötödik helyen a cserbenhagyás tényállása szerepel.

Nem közlekedési bűncselekmény, azonban a közlekedés körében gyakorta alkalmazandó tényállás a régi Btk. 171. §-ban szabályozott foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés, mely immár nem a járművezetők által elkövetett, de a járműkarbantartók, forgalom irányításában részt vevők szabályszegései által okozott közvetlen veszélyre, testi sértésre alkalmazandó. A törvény miniszteri indokolása a közlekedési veszélyeztetési tényállások alkalmazandóságának elsőbbségét mondja ki azok specialitása folytán, erre azonban Madai szerint nincs legális alap, a két tényállás konkurenciájának azzal lehetne véget vetni álláspontja szerint, ha a jogalkotó a foglalkozási szabályok értelmező rendelkezésében kirekesztené a járművezetésre vonatkozó közlekedési szabályokat.¹⁷

¹⁶ Belovics Ervin – Molnár Gábor Miklós – Sinku Pál: i.m. 268. o.

¹⁷ Madai Sándor: *Foglalkozási szabály vagy közlekedési szabály? A közlekedési veszélyeztető bűncselekmények és a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés elhatárolási kérdéséhez*. In: Madai, Sándor; Pallagi, Anikó; Polt, Péter (szerk.) *Sic itur ad astra: Ünnepi kötet a 70 éves Blaskó Béla tiszteletére*, Budapest, Ludovika Egyetemi Kiadó, 2020, 331.o.

Emellett szinte kizárólagosan a közlekedési bűncselekményekkel összefüggésben kerül alkalmazásra a 172.§-ban szabályozott segítségnyújtás elmulasztása, melynek (3) bekezdése már nem tartalmazza azon kitétel, hogy a veszélyhelyzetet akár gondatlan, akár vétlen magatartásával az elkövető okozta.

A gyalogosok és a járművek utasai által okozott balesetekre – figyelemmel a Btk. 191. §-ában foglalt értelmező rendelkezésre, miszerint a gyalogosokra és az utasokra vonatkozó szabályok nem tekinthetők közlekedési szabálynak – továbbra is a Btk. 170. §-ában meghatározott testi sértés gondatlan alakzata, illetve a 166.§ (4) bekezdésében foglalt emberölés gondatlan alakzata alkalmazandó.¹⁸

A jelenleg hatályos 2012. évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvről (Btk.) a közlekedési bűncselekmények tekintetében témánk szempontjából mindössze annyi eltérést tartalmaz, hogy a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény tényállásában az eredmény nem a közlekedés biztonságának, hanem más vagy mások életének vagy testi épségének a veszélyeztetése. Erre a módosításra a veszélyfogalmak értelmezésének változása miatt került sor.

3. Mire terjed ki az elkövető szándéka? A bűnösség megítélésének időbeli állomásai és elhatárolási kérdések a jogirodalomban és a jogalkalmazói gyakorlatban

A szándékosság és a gondatlanság fogalma régóta egységes, a mai büntető törvénykönyvünkben meghatározottal azonos. Szándékosan követi el a bűncselekményt, aki cselekményének következményeit kívánja, vagy e következményekbe belenyugszik. Gondatlanságból követi el a bűncselekményt, aki előre látja cselekményének lehetséges következményeit, de könnyelműen bízik azok elmaradásában, vagy cselekménye lehetséges következményeit azért nem látja előre, mert a tőle elvárható figyelmet vagy körültekintést elmulasztja.

A Btk. 9. §-a azonban tartalmaz egy fontos feltételt a minősített esetekben meghatározott eredménnyel kapcsolatban: eszerint az eredményhez, mint a bűncselekmény minősítő körülményéhez fűzött súlyosabb jogkövetkezmények akkor alkalmazhatóak, ha az elkövetőt az eredmény tekintetében legalább gondatlanság terheli.

Az elkövető felelősségre vonásának egyik feltétele a bűnösség, azaz hogy a cselekményt szándékosan vagy gondatlanul kövesse el. A bűnösség az elkövető és társadalomra veszélyes jogellenes cselekménye közötti felróható pszichés viszony.¹⁹ A szándékos bűnösség megállapításához azt szükséges bizonyítani, hogy az elkövető tudata átfogja magatartásának törvényi tényálláshoz tartozó elemeit, cselekménye és az eredmény közötti okozati kapcsolatot, emellett az eredményt kívánva vagy abba belenyugodva kell cselekednie.

Az előző fejezetben láthattuk, hogy 1948-ig, a III. Büntetőnovella megjelenéséig közúti (közlekedési) veszélyeztetés nem létezett, a veszélyeztetési cselekmény

¹⁸ 1978. évi IV. törvény a Büntető Törvénykönyvről, közlönyállapot

¹⁹ A bűnösség fogalma és elemei, a bűnösségi elméletek. <http://cograf.hu/tudastar/a-bunosseg-fogalma-es-elemei-a-bunossegi-elmletek> (Letöltés ideje: 2023.06.10.)

sérülés bekövetkezése nélkül nem volt bűncselekmény. Amennyiben közlekedési szabályszegés miatt sérülés, halál következett be, a szabályszegő gondatlanságból elkövetett testi sértés, illetve emberölés minősített eseteként volt büntetendő.

A III. Büntetőnovella módosításai következtében már sérülés nélkül, önmagában a veszélyeztetés büntethetővé vált: a közlekedés veszélyeztetését szándékos és gondatlan közlekedési szabályszegéssel, míg más vagy mások életének, testi épségének vagy egészségének a veszélyeztetését tudatos vagy gondatlan közlekedési szabályszegéssel lehetett elkövetni. A minősített esetekben foglalt halálra azonban az elkövető szándéka nem terjedhetett ki: itt maga a törvényi tényállás tartalmazta, „amennyiben gyilkosság nem forog fenn”. A szándéknak a szabályszegésre kellett irányulnia, a közvetlen veszélyre már nem kellett kiterjednie, maga a szándékos szabályszegés megalapozta a veszélyeztetés szándékosként való minősítését.

Az 1961. évi V. Büntető Törvénykönyv a veszélyeztetés szándékos és gondatlan formáját különböztette meg azzal, hogy a bűncselekmény alapesete a gondatlan elkövetést tartalmazta, ahol a szándék csupán a közlekedési szabályszegésre terjed ki. A minősített esetként szabályozott szándékos veszélyokozás megállapításának azonban már az is feltétele volt, hogy az elkövető szándéka kiterjedjen a közvetlen veszélyre is.

A minősített eseteket illetően, azaz amikor a szabályszegéssel és a közvetlen veszélyhelyzettel okozati összefüggésben sérülés keletkezett, elmondható, hogy a korabeli bírói gyakorlat rendszerint azt a bűncselekményt (emberölés, testi sértés vagy foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés) állapította meg, amelyre a törvény szigorúbb büntetést tett lehetővé.

Az 1971. évi 28. tvr. módosítással a közúti veszélyeztetés már szándékos bűncselekmény, a törvényi tényállás pedig azt is tartalmazza, hogy a közlekedési szabályszegés és a közvetlen veszélyokozás közül a szándéknak a közvetlen veszélyokozásra kell kiterjednie. Létezett ekkor még e bűncselekmény gondatlan alakzata is, önálló tényállásban szabályozva.

Ma általános alapelv, hogy a bűnösségnek a törvényi tényállás valamennyi elemére, azaz az eredményre is ki kell terjednie. Jelen esetben, a közúti veszélyeztetési cselekmény kapcsán tehát mind a szabályszegésre, mind a közvetlen veszélyhelyzetre fenn kell állnia a szándéknak.

Az 1948. évi III. Büntetőnovella, mely megalkotta a veszélyeztetési tényállásokat, a közvetlen veszély létrehozása tekintetében nem kívánta meg a bűnösséget, a közvetlen veszély beálltával megvalósultnak tekintette a bűncselekményt. Ennek oka az volt, hogy a veszélyeztetés tényállása a praeterintencionális bűncselekmények mintájára készült. A jogalkotó abból indult ki, hogy egy olyan szándékos magatartás tanúsításánál, amelyből az általános tapasztalat szerint a káros eredmény rendszerint bekövetkezik, az elkövető ezért a káros eredményért minden további nélkül felel. Ez objektív felelősséget jelentett, a bűnösséget a szándékos szabályszegés tanúsításával vélelmezték.²⁰

²⁰ dr. Viski László – dr. Imre Iván – dr. Ternai Zoltán: i.m. 86. o.

A bírói gyakorlat is ennek a szemléletnek megfelelően alakult az 1961. évi V. Büntető Törvénykönyv hatálybalépéséig. Az ekkoriban irányadó BH 363. értelmében „az élet vagy testi épség büntetténél a pszichikai kapcsolatot csupán az elkövető és annak szabályszegést jelentő magatartása közti viszonylatban kell vizsgálni. A pszichikai kapcsolatnak az élet vagy testi épség közvetlen veszélyeztetésére mint eredményre, úgyszintén a [...] további következményekre nem kell külön kiterjednie. A hivatás, foglalkozás élet vagy testi épség védelmét szolgáló szabályainak tudatos vagy gondatlan megsértése, kötelességeinek elhanyagolása olyan jellegű, hogy az ennek következményeként előálló közvetlen veszélyeztetéssel, sőt ezen túl az emberi élet vagy testi épség tényleges sérelmét jelentő eredmény lehetőségével már az elkövetett szabály-, illetve kötelességszegés alapján általában számolni kell.”²¹

Nem elhanyagolható azonban, hogy az ezen állásfoglalás alapjául szolgáló tényállás mai szempontok alapján való vizsgálata esetén megállapítható lett volna az elkövető legalább gondatlansága a közvetlen veszély és a sérülés vonatkozásában is.

A jogeset a következő volt: A dorongfákkal a kocsik oldaldeszkáinak magasságát egy méternyire meghaladóan megrakott járművön a terhelt a rakomány tetején munkásokat szállított. Tudta, hogy a megrakás mértéke túlzott, módja pedig szabálytalan, sőt ismételtelen felhívták a figyelmét, hogy az alkalmazott lánc gyenge a rakomány megfelelő rögzítésére. Menet közben a lánc elszakad, és a dorongfák a rajtuk ülőkkel együtt lezuhantak.

Más kérdés viszont, hogy a ma hatályos büntető törvénykönyv közüti veszélyeztetésének tényállása szándékosságot kíván meg a közvetlen veszélyt illetően, gondatlanság esetén jelen esetben közüti baleset gondatlan okozásaként lett volna minősíthető az eset, amely törvényi tényállás csak az 1971-es törvénymódosítással került megalkotásra.

1948 és 1961 között tehát a közlekedési szabályszegés, amennyiben közvetlen veszély keletkezett, önmagában megvalósította a veszélyeztetés bűncselekményét. A szándékos (tudatos) és a gondatlan minősítés a szabályszegés szándékos vagy gondatlan voltán múlt.

Az 1961. évi V. Büntető Törvénykönyv szakított ezzel az elvvel, és úgy foglalt állást, hogy a bűnösségnek a közvetlen veszélyhelyzet okozására kell kiterjednie, közömbös, hogy a szabályszegés szándékos vagy gondatlan volt-e. Miután az általános élettapasztalat szerint szándékos közlekedési szabályszegések elkövetői nem kívánják, és nem is nyugszanak bele mások életébe, testi épségébe közvetlen veszélyeztetésébe, a tényállás alapesete gondatlan volt. Nem zárta ki ugyan, hogy ez a bűncselekmény szándékosan is megvalósítható, de vita tárgyát képezte, hogy a közvetlen veszélyhelyzet szándékos előidézése elhatárolható-e az ölési, illetve testi sértési cselekmény kísérletétől.

E kérdésről számos eltérő jogirodalmi álláspont született. Székely János szerint „aki életet vagy testi épséget szándékosan hoz veszélybe, az eventuais szándékkal e jogtárgyak ellen tör: cselekménye tehát nem veszélyeztetés, hanem emberölés, illetve testi sértés kísérlete lesz.” Kádár Miklós a tudati oldalt hangsúlyozta: „az

²¹ Uo. 87. o.

elkövető tudata, ha átfogja az objektív körülményeket, amelyek közepette magatartása közvetlen veszélyt idéz elő, és az eseményeknek – általa is előre látott – alakulásába belenyugszik, akkor a közvetlen veszélyeztetés szándékos és aligha különül el a szándékos emberölés vagy testi sértés kísérletétől.” Viski László e két cselekmény elhatárolásának lehetőségét azonban a következőképp látja: „A szándékos veszélyeztetés és az eventuais szándékkal megvalósított élet vagy testi épség elleni bűncselekmény kísérlete az elkövetőt a káros eredményhez fűző pszichikus viszonyt illetően valóban megegyezést mutatnak – a tudati oldal vonatkozásában. Mindkét bűncselekményfajtánál az elkövető előre látja, hogy magatartásának káros következménye lehet a testi épség, illetőleg élet sérelme, hiszen ezek veszélybe hozása éppen az ilyen sérelem lehetőségét jelenti. A tudati oldal azonban önmagában nem dönti el a bűnösség formáját, ahhoz az akarati-emocionális elemek sajátos alakulása is kell: attól függően, hogy az ily módon előrelátott lehetőség elmaradásában könnyelműen bízott-e az elkövető vagy annak bekövetkezésébe belenyugodott, esetleg azt kívánta, lesz a magatartása tudatosan gondatlan veszélyeztetés, vagy pedig a szándékos ölési, testi sértési bűncselekmény kísérlete.”²²

A szándékos veszélyeztetésnél – szemben az eventuais sértő szándékkal – a tényleges lélektani helyzet Viski László szerint úgy jellemezhető, hogy az elkövető magatartása célját inkább elérendőnek tartja, mintsem a felismert közvetlen veszélyeztető cselekménye végrehajtásáról lemondjon, azonban lemondana, ha tudná, hogy cselekménye sértés előidézésével jár együtt.²³

Szándékos közúti veszélyeztetés büntetvényének bizonyításához tehát az alábbi szükséges az elkövető szándéka tekintetében: a közlekedési szabályszegés szándékossága nem meghatározó, gondatlan szabályszegés esetén is lehet szándékos a közvetlen veszélyhelyzet előidézése, valamint szándékos szabályszegés esetén is lehet gondatlan a veszélyozás.²⁴ Véleményem szerint a „Ne veszélyeztess!” közlekedési alapelvből kiindulva ez nehezen elképzelhető. Ha az elkövető szándéka kiterjed a közvetlen veszélyeztetésre, szükségszerű, hogy legalább a „ne veszélyeztess” közlekedési szabály megszegését is kívánva, de legalábbis annak megsértésébe belenyugodva cselekedjen.

A veszélyeztetési szándék sértési szándéktól való elhatárolásában fentiek alapján meghatározó az akarati-emocionális elemek szerepe. A közvetlen veszélyhelyzetre kiterjedő szándék legtöbbször mások megijesztésében nyilvánul meg, azonban az ezen túli sérülés okozását az elkövető nem kívánja, nem nyugszik bele, okkal bízik abban, hogy az el fog maradni és az általa elindított oksági folyamat a közvetlen veszélyhelyzetnél meg fog állni. Ha a káros sértő eredmény mégis bekövetkezik, a minősített esetért lesz felelős, mert az élet, testi épség sértése tekintetében gondatlan.²⁵ Ezzel szemben a szándékos emberölés kísérlete esetén azt szükséges bizonyítani, hogy az elkövető kívánta a további káros eredményt, vagy annak bekövetkezésébe belenyugodott. Utóbbi eset úgy határolható el a tudatos

²² Uo. 116-117. o.

²³ Uo. 117. o.

²⁴ Uo. 119. o.

²⁵ Uo. 119. o.

gondatlanságtól, hogy az elkövető ez esetben látta, hogy a közvetlen veszélyt teremtő magatartásának szükségképpen következménye a halál.²⁶

A közúti veszélyeztetés egy tipikus esete, amikor az elkövetőnek nem célja a közvetlen veszélyhelyzet létrehozása, azonban célját (pl. rendőrök előli sikeres menekülés) csak másnak közvetlen veszélybe hozásával tudja elérni (dolus principalis).²⁷ Abban az esetben például, ha a terhelt az őt szabálytalansága miatt megállításra felszólító rendőr jelzésére nem áll meg, a rendőr pedig csak félreugrással tudja elkerülni az elgázolását, a közvetlen veszély az elugrást megelőző pillanatban szükségképpen fennáll, mert az élet, testi épség sérelmét kizárólag a sértett közrehatásával lehetett elkerülni. Amennyiben a rendőr sérülése, vagy halála bekövetkezett volna, Viski álláspontja szerint az összes körülmény mérlegelése alapján lehetne gondatlan bűncselekmény.²⁸ Álláspontom szerint, amennyiben a körülmények értékelése alapján az lenne megállapítható, hogy akár eshetőleges szándéka kiterjedt az ölésre – sérülés hiányában is – szándékos emberölés, illetve ennek kísérlete, ha nem terjedt ki, súlyos testi sértés, illetve halált okozó közúti veszélyeztetés minősített esete lenne megállapítható.

Abban az esetben, ha a káros eredmény elmaradása kizárólag más személy magatartásán múlt, a könnyelmű bizakodást tágran értelmező gyakorlat révén még lehet gondatlanságnak tekinteni. A könnyelmű bizakodást a belenyugvástól alapvetően úgy lehet elhatárolni, hogy első esetben a bizakodásra az elkövetőnek reális alapja van, utóbbi esetben azonban a káros eredmény elkerülhetetlen, vagy csupán a szerencsés véletlennek, vagy csodának köszönhető az elmaradása.²⁹

A jogalkalmazás során e kettő elhatárolása, az elkövető tudattartalma, az elkövetéskor átélt pszichikus, akarati, érzelmi viszonyulása nem ténybeli, hanem jogi következtetés tárgya. A jogesetben a másodfokú bíróság felmentette a terheltet a közúti veszélyeztetés vádjáról, arra hivatkozással, hogy a közvetlen veszélyben volt gépjárművezetők tanúkénti meghallgatására nem volt lehetőség, így nem lehetett következtetést levonni a terheltnek a közvetlen veszélyhelyzethez fűződő pszichikus viszonyára, vagyis hogy volt-e reális alapja a veszélyhelyzet elmaradásában való bizakodásra. A Legfelsőbb Bíróság álláspontja szerint azonban ennek megítélésére a bíróságnak a tényállás alapján jogi következtetéssel lehetősége volt: a városi forgalomban az alapvető közlekedési szabályoknak utcákon, kereszteződésekben való szándékos, sorozatos és erőszakos megszegésével a közlekedés más résztvevőit vészfékezésre, hirtelen kormányozdulatra kényszerítéssel közlekedő vádlott a közvetlen veszély elmaradásában könnyelműen nem bizakodhatott, az ilyen alaptalan vágyakozás a belenyugvással egyenértékű.³⁰

Az elhatárolás és ennek kapcsán a bizonyítás során fokozottan vizsgálandó a tudati oldal, melynek három fokozatát említi a szakirodalom: ezek az elkerülhetetlenség, a valószínűség és a reális lehetőség tudata, mely további támpont a szándékosság és a gondatlanság elhatárolásában. Elkerülhetetlenség

²⁶ Uo. 120. o.

²⁷ Uo. 120. o.

²⁸ Uo. 121. o.

²⁹ Uo. 122. o.

³⁰ BH+2003.10.469

tudata esetén kizárólag egyenes szándék állhat fenn. Ha az elkövető valószínűnek, vagy reális lehetőségnek vélte a következményeket, úgy az eshetőleges szándék is felmerülhet, a reális lehetőség tudata egyben „az a minimum, amikor a szándékosság még megállapítható”.³¹

A bűnösséget a közlekedési szabályszegés – közvetlen veszélyhelyzet – tényleges sérülés hármasa közül a közúti veszélyeztetés megállapíthatóságához a közvetlen veszélyhelyzet és a minősítő körülmény tekintetében, önállóan kell vizsgálni.³²

Halált okozó közúti veszélyeztetés helyett szándékos emberölést vagy ennek kísérletét tehát Viski szerint akkor lehet megállapítani, ha bizonyított, hogy az elkövető a cselekményt más megölésének céljából hajtotta végre, vagy magatartása elkerülhetetlen következményeként előre látta más halálának bekövetkezését, vagy akkor is cselekedett volna, ha biztosra veszi a halál beálltát.³³

Fenti jogirodalmi álláspont halálos eredmény esetén a jogalkotásban és a jogalkalmazói gyakorlatban is megjelent, más volt a helyzet azonban, ha az eredmény testi sérülés volt. Az 1961. évi Büntető Törvénykönyv óta a szándékos közlekedési veszélyhelyzettel előidézett szándékos halálokozás szándékos emberölésnek, az ugyanígy okozott súlyos testi sértés azonban a veszélyeztetés minősített esetének minősült. Ennek oka abban rejlett, hogy a súlyos testi sértés büntetési tétele alacsonyabb volt a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés súlyos testi sértést okozó minősített eseténél, azonban a korabeli felfogás szerint, aki foglalkozási szabályainak megszegésével okozott másnak súlyos testi sértést, súlyosabb büntetést érdemelt. A korábbi bírói gyakorlat irányelvűül szolgáló BH 988, melynek értelmében az élet vagy testi épség veszélyeztetése fogalmilag kizárt abban az esetben, ha az elkövető szándéka egyenesen vagy eshetőleg testi sértés vagy halál okozására irányul, már csak a halálokozás tekintetében volt fenntartható.³⁴

Előbbi álláspont, miszerint közúti veszélyeztetés miatt büntetendő, amennyiben az elkövető szándéka a minősített esetekben felsoroltak közül másnak súlyos testi sértés, vagy maradandó fogyatékoság, súlyos egészségromlás vagy tömegszerencsétlenség okozására is irányul, még az 1978. évi IV. Btk. idején is irányadó volt. Ezen törvénykönyv miniszteri indokolása a közúti veszélyeztetés címszó alatt úgy rendelkezik, hogy „a bűncselekményt kizárólag a 186.§ (2) bekezdésének a) vagy b) pontja szerint kell minősíteni akkor is, ha az elkövető szándéka az itt felsorolt minősítő körülményekre is kiterjed. Vagyis a súlyos testi sértést és minősített eseteit nem kell alaki halmazatban megállapítani a közúti veszélyeztetés mellett, mert a fenti rendelkezések már ezeket is értékelték. Más a helyzet a (2) bekezdés c) és d) pontjával. Ha az elkövető szándéka a sértett halálát is átfogja, szándékos emberölés valósul meg.”³⁵ Az 1980-ban megjelent, Igazságügyi Minisztérium által kiadott Módszertani útmutató a bírói munkához is ezen miniszteri indokolásra hivatkozik a közúti veszélyeztetés minősített eseteinek elbírálásánál.

³¹ Kereszty Béla: i.m. 58. o.

³² dr. Viski László – dr. Imre Iván – dr. Ternai Zoltán: i.m. 133. o.

³³ Uo. 137. o.

³⁴ Uo. 137. o.

³⁵ Az 1978. évi IV. törvény a Büntető Törvénykönyvről szóló T/...számú törvényjavaslat indokolása a 186. §-hoz

Ugyanúgy súlyos testi sértést okozó közúti veszélyeztetésnek minősül annak a cselekménye, aki az alapesetben írt magatartást szándékosan fejt ki, és szándéka eshetőlegesen súlyos testi sértés okozására is kiterjed, mint annak a cselekménye, akinek a szándéka csak az alapeset tekintetében állt fenn, a súlyos testi sértés eredményére azonban csak gondatlansága terjedt ki.³⁶

Ez az értelmezés azonban dogmatikailag és logikailag is vitatható, ugyanis semmi nem indokolja ezt a megkülönböztetést a súlyos testi sértést és a halált okozó eredmény között. Az egyéb, nem közlekedési szándékos bűncselekmények jellemzője, hogy az elkövető szándéka a minősített körülményekre is kiterjed, azonban a közlekedési bűncselekmények specialitása ebben a körben is megmutatkozik: a közlekedés velejárója az állandó veszélyhelyzet, a veszély fogalmához pedig hozzátartozik a sérülés bekövetkezésének lehetősége. Ezek a következmények – a cserbenhagyás esetét kivéve – valamennyi közlekedési bűncselekmény minősített eseteiben szerepelnek. Önállóságukat az is indokolja, hogy az elkövető szándéka más, mint a személy elleni bűncselekmények esetén, ahol a sértési szándék az elsődleges, már az alaptényállások eleme. Így a közlekedési szabályszegéssel szándékosan okozott testi sértés dogmatikailag is több hasonlóságot mutat a nem közlekedési helyzetben okozott testi sértéssel, ez pedig teljes mértékben párhuzamba állítható a közlekedési szabályszegéssel elkövetett szándékos emberölés megítélésével.

Áttörést e kérdésben a Legfelsőbb Bíróság vegyes bűnösséget hangsúlyozó BK 123. számú állásfoglalása hozott, mely szembehelyezkedve fenti miniszteri indokolással kifejtette, hogy „a szándékos veszélyeztetési bűncselekmények – így a Btk. 186. §-a szerinti közúti veszélyeztetés – esetében az elkövetőnek a veszélyhelyzet előidézésén túlmenően – a minősített alakzatokba foglalt – bármely káros eredményre kizárólag csak a gondatlansága terjedhet ki. Amennyiben az elkövetőnek a veszélyhelyzet okozásán túlmenő káros eredményre is kiterjed a szándéka, úgy a ténylegesen létrejött eredményhez képest kell a cselekményét minősíteni, mert ilyen esetben már nem „veszélyeztető”, hanem materiális, „sértő” bűncselekmény valósul meg. Ennek a veszélyeztető cselekmények súlyosabb büntetési tétele sem lehet akadálya, ugyanis az ezen – rendkívül ritkán előforduló – esetekben az elkövetés motívumára, valamint a megvalósítás módjára, eszközére is figyelemmel – általában – a testi sértés minősített eseteinek megállapítása foghat helyt (aljas indok, különös kegyetlenség).”³⁷ Ez az álláspont tükröződik a későbbi szakirodalomban is, mely a közlekedési bűncselekményeket vegyes bűnösséggel elkövethető cselekményeknek tartja, aminek két kategóriája létezik. Egyik esetben az alaptényállásban jelentkezik a vegyes bűnösség úgy, hogy egyes elemeire szándékosság, más elemeire a gondatlanság terjedhet ki (például közúti baleset okozása), ilyenkor az egész cselekmény gondatlannak minősül. A másik esetben az alapesetre a szándékosság, a minősített esetekben foglalt eredményre azonban csak a gondatlanság terjedhet ki, ekkor az egész cselekmény a szándékos bűncselekmény jogi sorsát osztja. Ez utóbbi, szándékos közlekedési bűncselekmények esetében

³⁶ dr. Vágó Tibor: *A közlekedési bűncselekmények, Módszertani útmutató a bírói munkához*, Budapest, Igazságügyi Minisztérium, 1980, 22-23. o.

³⁷ BK 123. számú állásfoglalás a szándékos veszélyeztetési bűncselekményekről

(például közúti veszélyeztetés) a minősítő körülményre nem terjedhet ki a szándék, mert akkor az emberölést valósítana meg, ennél fogva a szándékos bűncselekmények minősített esetei kizárólag vegyes bűnösséggel követhetők el. Ezek a szándékon túli eredményű (praeterintencionális) bűncselekmények.³⁸ Az elkövetői szándék az a kiindulási pont, amelynek alapján az élet, testi épség és egészség elleni bűncselekményeket a közlekedési cselekményektől elhatároljuk. Ha az elkövető szándéka más testi épségének megsértésére, életének kioltására irányul, de ehhez eszközként közúton járművet vesz igénybe és azt a közlekedési szabályok megszegésével használja, szóba sem jöhet a közúti veszélyeztetés bűncselekmény elkövetése.³⁹

4. Konklúzió

A közlekedési veszélyeztetési cselekményeknél, így a közúti veszélyeztetés bűncselekményénél aszerint, hogy az elkövető szándékossága vagy gondatlansága áll-e fenn a törvényi tényállás egyes elemei tekintetében, a következő kimenetelre van lehetőség. Az elkövető szándékos vagy gondatlan közúti közlekedési szabályszegése, ha ez közvetlen veszély okozására nem irányul, súlyos testi sértést vagy halált nem idéz elő, szabálysértésként bírálendő el. Ezen cselekményt a közúti baleset okozásától az eredmény, azaz a súlyos testi sértés okozása választja el. Ehhez képest a közúti veszélyeztetés szándékos (vagy akár gondatlan) közlekedési szabályszegést feltételez, melynek eredményére, a közvetlen veszélyre azonban kiterjed az elkövető szándéka. Súlyos testi sértés vagy halál bekövetkezésére a szándék ugyanakkor már nem terjedhet ki, ez esetben szándékos testi sértés, illetve szándékos emberölés bűncselekménye valósul meg.

A korábbiakból is látható, hogy az a körülmény, hogy az elkövető szándéka kiterjedt-e a közvetlen veszélyhelyzetre vagy az ezen túli káros eredményre, azért is jelentős, mert attól függően bűncselekmény nem, vagy pedig más bűncselekmény (közúti baleset gondatlan okozása, emberölés, testi sértés) állapítandó meg. A legnehezebben az eshetőleges szándék és a tudatos gondatlanság elhatárolása bizonyítható. Bírósági döntések elemzésével lehet vizsgálni, hogy a gyakorlatban az eshetőleges szándék és a tudatos gondatlanság rendszerint mely konkrét objektív körülményekben, illetve elkövetői motívumban, pszichikai viszonyulásban realizálódik.

Irodalomjegyzék:

- Viski László – Imre Iván – Ternai Zoltán: *Közúti közlekedési balesetek elbírálása*, Budapest, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1963
- Kereszty Béla: *A magyar közlekedési büntetőjog kézikönyve*, Budapest, KJK KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft., 2005
- Major Róbert: A közlekedési büntetőjogi kodifikáció múltja, *BJK*, 2004/1

³⁸ Kereszty Béla: i.m. 58-59. o.

³⁹ BH1999.543

-
- Belovics Ervin – Molnár Gábor Miklós – Sinku Pál: *Büntetőjog II. a 2012. évi C. törvény alapján*, Budapest, HVG-ORAC, 2012
 - Madai Sándor: *Foglalkozási szabály vagy közlekedési szabály? A közlekedési veszélyeztető bűncselekmények és a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés elhatárolási kérdéséhez*. In: Madai, Sándor; Pallagi, Anikó; Polt, Péter (szerk.) *Sic itur ad astra: Ünnepi kötet a 70 éves Blaskó Béla tiszteletére*, Budapest, Ludovika Egyetemi Kiadó, 2020
 - Vágó Tibor: *A közlekedési bűncselekmények, Módszertani útmutató a bírói munkához*, Budapest, Igazságügyi Minisztérium, 1980
-
-