

# TANULMÁNY

A büntetőfékezés büntetőjogi és pszichológiai aspektusának bemutatása a bírói gyakorlaton keresztül

DR. MOLNÁR ORSOLYA

**Budapest**  
**2024**

# Tartalomjegyzék

<b>1. Bevezető</b> .....	3
<b>2. A büntetőfékezés büntetőjogi aspektusa</b> .....	4
2.1. <i>A büntetőfékezés meghatározása</i> .....	4
2.2. <i>A közúti veszélyeztetés büntettének törvényi tényállás szerinti elemzése</i> .....	5
2.3. <i>A KRESZ releváns rendelkezései és a büntetőfékezés elkerülése érdekében tett intézkedések</i> .....	9
2.4. <i>„Megtanítam vezetni?”</i> .....	10
2.5. <i>Az ütközések megítélése</i> .....	12
2.6. <i>A büntetőfékezés és a jogos védelem</i> .....	14
<b>3. A büntetőfékezés pszichológiai aspektusa</b> .....	16
3.1. <i>A jog és a pszichológia kapcsolata</i> .....	16
3.2. <i>A büntetőfékezés egy közlekedépszichológus szemével</i> .....	18
3.3. <i>A büntetőfékezés pszichológiai vetülete – az agresszió</i> .....	18
3.4. <i>Road rage – verekedni indultál ma vagy közlekedni?</i> .....	20
<b>4. Összegzés</b> .....	22
<b>5. Forrásjegyzék</b> .....	23

## 1. Bevezető

Aligha van a közlekedés mellett más olyan szolgáltató tevékenység, amiben gyakorlatilag minden ember részt vesz élete folyamán valamilyen formában: járművezetőként vagy utasként szinte nap mint nap arra kényszerülünk, hogy a közúti, vasúti vagy akár a légi, vízi közlekedés szabályait betartsuk és a különböző közlekedési eszközöket igénybe vegyük. A közlekedés a legősibb gazdasági és szolgáltató tevékenység, amely a kora időktől kezdve segíti az áruk és a személyek egyik végpontból a másik végpontba történő szállítását. Kimondhatjuk, hogy a közlekedés és az azt biztosító eszközök, valamint a rá vonatkozó szabályrendszer nélkül életünk megbénulna, az ország és az egész világ működése leállna.

Sajnos azonban hiába széleskörben ismertek az egyes közlekedési ágazatokra vonatkozó előírások, több esetben azt megkerülve következnek be közlekedési balesetek, amelyek gyakran végzetes eredménnyel járnak. Vegyük szemügyre például a fékezést! Az, hogy járművünkkel olyan helyzetbe kerülünk, hogy fékeznünk kell, alapjáraton a járművezetéssel együtt járó tevékenységek kategóriájába sorolható. Baj csak akkor származhat ebből, ha a járművel a vezető nem forgalmi okokból fékez, hanem egyfajta 'leckéztetésként' teszi ezt annak érdekében, hogy a másik jármű vezetőjét megállásra kényszerítse. Ez a sokak által büntetőfékezésként ismert manőver, amely érdeklődésemet felkeltve jelen tanulmány központi témáját adja.

Témaválasztásomat az indokolta egyfelől, hogy gyakorló büntetőjogászként kevés olyan irodalommal találkoztam, amely a büntetőfékezés témakörét járta volna körbe, így a közlekedési és közlekedésigazgatási szakjogászképzés hallgatójaként a már megszerzett büntetőjogi ismereteimet e téma kifejtésére szeretném felhasználni, nem titkoltan azon magasztos cél érdekében, hogy az ezzel kapcsolatos 'piaci rést' betöltssem. Mindezek mellett az említett szakjogászképzésen volt alkalmam közlekedépszichológiát is hallgatni, amely felkeltve érdeklődésemet jelen téma más aspektusból történő felülvizsgálatára ad lehetőséget. Általánosságban véve rögzíthető, hogy a büntetőfékezéssel kapcsolatos közlekedési bűncselekmények az utóbbi években megszorodtak, ebben meghatározó szerepe van az ember személyiségének és a lelki tényezőknek. Tanulmányom alapvető hipotézise az, hogy a büntetőfékezés pszichológiai vetülete az agresszió embertársainkkal szemben, aminek háttérében túlnyomórészt az elnyomott érzések, szükségletek következtében fellépő frusztráció áll. Ennek részletekbe menő feltárása érdekében szükséges a megfelelő jogi háttér mellett a pszichológiai aspektus bemutatása is.

Tanulmányommal azt kívánom elérni, hogy a jogtudományban és a pszichológia tudományban egyáltalán nem jártas, laikus személyek is megértsék és átlássák a büntetőfékezés jogi és pszichológiai vetületét. Fontosnak tartom leszögezni, hogy munkám alapvetően jogi kérdéseket vizsgál, de hangsúlyos benne a pszichológiai megközelítés is. Bírósági titkárként dolgozom, így gyakorló jogászként fontosnak tartom azt, hogy a munkám során alkalmazandó anyagi és eljárásjogi szabályok mellett olyan új, tudományosan is megalapozott ismeretekkel gazdagodjak, amelyeket a későbbi bírói pályámon sikerrel tudok majd alkalmazni. Úgy gondolom, hogy az alapvető pszichológiai ismeretek elsajátítása nemcsak magánemberként fontos, hanem gyakorló jogászként is hozzá fog segíteni ahhoz, hogy egy-egy elem kerülő büntetőügy kapcsán meghozzam a helyes és törvényes döntést.

Tanulmányom első részében a büntetőfékezés jogi aspektusát kívánom bemutatni az azzal érintett bűncselekmény törvényi tényállásának elemzésén keresztül, érintve az ágazati jogszabályok releváns rendelkezéseit, valamint néhány jogesetet. Ezt követően mutatom be a tárgyalt magatartás pszichológiai aspektusát, ahol lényegében néhány alapvető fogalom definiálásával tisztázom a jog és a pszichológia viszonyrendszerét, majd a nemzetközi tendenciák felé való kitekintés és a közlekedépszichológia jellemzését követően górcső alá veszem az agresszió jelentőségét. Munkám záró részében összegzem benyomásaimat és tapasztalataimat, valamint reflektálok a megjelölt hipotézisre is.

## 2. A büntetőfékezés büntetőjogi aspektusa

### 2.1. A büntetőfékezés meghatározása

A büntetőfékezés kifejezés nem jogi fogalom, azt a Büntető Törvénykönyv<sup>1</sup> (továbbiakban: Btk.) nem tartalmazza, a Kúria azonban egy eseti döntése kapcsán a lényeges fogalmi elemek rögzítésével kísérletet tett annak definiálására. A büntetőfékezés egy szándékosan kiprovokált közlekedési konfliktushelyzet, amely az elkövető agresszivitását és öntörvényűségét is jelzi a különböző közlekedési szituációkban. Ezek mellett rögzíthető, hogy a büntetőfékezés egy közúton előforduló közösségellenes, a másik jármű vezetőjét szükségtelenül zavaró – őt és az esetleges járműben utazókat súlyosan veszélyeztető – magatartás, amely nem kizárólag személygépkocsival elkövethető. A büntetőfékezést megvalósító személy magatartása egy olyan okfolyamatot indít el, amelynek kimenetele és az eredmény súlyossága függ a véletlentől, valamint a közlekedési helyzet más résztvevőinek vezetői tapasztalatától, a gyors reakálási képességtől, a kitérés lehetőségétől, illetve az elhárítás módjától.<sup>2</sup>

Fontos arra is rámutatni, hogy büntetőfékezés során az elkövető magatartásával egy olyan közvetlen veszélyhelyzetet idéz elő, amelynek célja más vagy mások megleckéztetése, öntörvényű módon való felelősségre vonása. Nem meglepő, hogy a büntetőjog által tilalmazott magatartásról van szó, amely a Btk. közlekedési bűncselekményeket tárgyaló tényállásai közé, pontosan a *közúti veszélyeztetés büntettének* tényállási keretei közé illeszthető be.

---

<sup>1</sup> A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény.

<sup>2</sup> A Kúria Bhar.III.1.420/2021/13. számú döntése.

## 2.2. A közúti veszélyeztetés büntettének törvényi tényállás szerinti elemzése

A Btk. a következőképpen határozza meg a közúti veszélyeztetés büntettének tényállását:

*„Aki a közúti közlekedés szabályainak megszegésével közúton vagy közforgalom előtt el nem zárt magánúton más vagy mások életét vagy testi épségét közvetlen veszélynek teszi ki, büntett miatt három évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.”<sup>3</sup>*

A Btk. a közlekedési bűncselekményeket taglaló fejezetében rögzíti, hogy – e törvényi tényállás vonatkozásában – nem tekinthetők közlekedési szabályoknak a gyalogosokra és utasokra vonatkozó rendelkezések.<sup>4</sup>

A közúti veszélyeztetés büntettének jogi tárgya komplex: egyfelől a közúti közlekedés biztonságához, másfelől az abban résztvevők életének, testi épségének megóvásához fűződő társadalmi érdekek.

A bűncselekmény passzív alanya(i) kizárólag olyan, az elkövetőn kívüli személy(ek) lehet(nek), akinek vagy akiknek az élete vagy testi épsége közvetlen veszélybe kerül. Ez az alap- és minősített esetek tekintetében azon személyi kört jelenti, aki(k) a materiális eredményt elszenved(i)k).

Az elkövetési magatartás a közúti közlekedési szabályok megszegése. E körben szükséges rögzíteni, hogy a közúti veszélyeztetés úgynevezett keretdiszpozíció, amely jelen esetben azt jelenti, hogy az elkövetési magatartást a Büntető Törvénykönyvön kívüli más ágazati jogszabály, jelen esetben a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (továbbiakban: Kkt.), valamint a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II.5.) KPM-BM rendelet – közismert nevén – a KRESZ tölti meg tartalommal, azaz e jogszabályok alapján dönthető el az, hogy a felrótt cselekmény közúton elkövetettnek tekinthető-e, s amennyiben igen, akkor az elkövető valóban közúti közlekedési szabályszegést valósított-e meg. Ezek a szabályok részben kógensek, amely azt jelenti, hogy azokat a járművezetőnek minden körülmények között követnie kell, ilyen szabályként határozható meg például, hogy az autópályán tilos megfordulni.

A szabályok másik csoportjába azon rendelkezések tartoznak, amelyek a járművezetőnek mérlegelési lehetőséget biztosítanak: ez az eset valósul meg akkor, amikor a látási-és útviszonyoknak megfelelően kell megválasztani a sebességet és a féktávot. Egyébiránt fontos leszögezni azt is, hogy az előbb említett ágazati jogszabályokon kívül vannak más olyan jogszabályok, amelyeknek megszegése előidézhet közvetlen veszélyhelyzetet. Itt elég csak a gépjárművek forgalomba helyezésére, valamint a közúti igazgatásra vonatkozó előírásokra gondolni, hiszen egy fékhiba autóval való közlekedés a járművezető részéről a benne ülő utasok tekintetében megvalósíthatja a közvetlen veszélyt.<sup>5</sup> A közúti járművek felsorolását a Kkt,<sup>6</sup> másrésről a KRESZ<sup>7</sup> tartalmazza. A bűncselekmény bármely közúti jármű vezetőjeként elkövethető.

---

<sup>3</sup> Btk. 234.§ (1) bekezdés.

<sup>4</sup> Btk. 240.§ (2) bekezdés .

<sup>5</sup> Prof. Dr. Blaskó Béla -Dr. Amberg Erzsébet: Táblázatok a büntetőjog különös része köréből, Budapest, Nemzeti Közszoigalati Egyetem Közizagzgatási Továbbkzpzési Intézet, 2020, 22. oldal.

<sup>6</sup> Kkt. 47.§ 2. pont.

<sup>7</sup> KRESZ 1. számú függetlék, II. fejezet a)-s) pontjai.

A bűncselekmény alapeseti eredménye a más vagy mások életének vagy testi épségének közvetlen veszélybe kerülése. A veszély lehet közvetett (távoli vagy absztrakt) vagy közvetlen veszély (közeli vagy konkrét). Előbbi esetében a sérelem bekövetkezésének a lehetősége csak valószínű, de nem szükségszerű, míg az utóbbi esetében fennáll a sérelem bekövetkezésének reális lehetősége, az térben és időben az adott személy(ek) vonatkozásában konkretizált.

A „más vagy mások” fordulat törvényi egységet jelent, azaz egy bűncselekmény megállapítására kerül sor abban az esetben is, ha az elkövető cselekménye által egy vagy több személy élete vagy testi épsége kerül veszélybe. A bűncselekmény alapesete a közvetlen veszély kialakulásával befejezetté válik. A bűncselekmény a kísérlet stádiumába akkor kerül, amikor az elkövető a közlekedési szabályszegést, mint elkövetési magatartást megkezdi, de más személy vagy személyek élete vagy testi épsége nem kerül közvetlen veszélybe.<sup>8</sup>

Nem mellőzhető, hogy a bűncselekmény csak abban az esetben válik megállapíthatóvá, ha az elkövetési magatartás, azaz a szabályszegés idézte elő a közvetlen veszélyhelyzetet, a minősített esetek vonatkozásában pedig a biológiai típusú sértő eredményt.

A bűncselekmény elkövetési helye a közút vagy közforgalom elől el nem zárt magánút. Az út a gyalogosok és a közúti járművek közlekedésére szolgáló terület, illetőleg magánterület, azaz közforgalom elől el nem zárt magánút. Közforgalom elől el nem zárt magánútnak tekinthető például a bevásárlóközpontok parkolóinak területe.

A Btk. rendelkezése alapján a közúton elkövetett bűncselekményekre megállapított rendelkezéseket kell alkalmazni akkor is, ha a közúti járművezetésre vonatkozó szabályok megszegése nem közúton okoz legalább súlyos testi sértést vagy halált.<sup>9</sup>

A bűncselekmény tettese kizárólag a közlekedési szabályok hatálya alatt álló személy lehet. Nem bír relevanciával ez esetben, hogy a jármű vezetője rendelkezik-e járművezetői engedéllyel vagy jelentős vezetési tapasztalattal. E tekintetben is szükséges kihangsúlyozni, hogy az utasok és a gyalogosok nem sorolhatók ide, figyelemmel arra, hogy a rájuk vonatkozó szabályok nem közlekedési szabályok, azaz ők részesként – felbujtóként, bűnsegédként – tudnak a bűncselekményhez kapcsolódni. Így a gépkocsi utasának azon cselekedete, miszerint a járművezetővel szándékegységben a mozgó gépkocsi ablakán kihajolva magához ragadja a gépkocsi mellett haladó kerékpáros kormányára felakasztott kosarat, társtettesként elkövetett rablás büntetettének és bűnsegédként elkövetett közúti veszélyeztetés büntetettének fog minősülni.<sup>10</sup>

A bűncselekmény szándékosan követhető el, egyenes és eshetőleges szándékkal egyaránt megvalósulhat. Az elkövető szándékának az elkövetési magatartáson túl ki kell terjednie a közvetlen veszélyhelyzet okozására. A szándék kizárólag eddig terjedhet.

A bűnösséget tekintve szükséges megemlíteni a 41. számú Büntető Kollégiumi véleményt. A közúti veszélyeztetés szándékos bűncselekmény, azaz az elkövető szándéka akár egyenes, akár eshetőleg formában kiterjed az elkövetési magatartásra, azaz a közlekedési szabályok megszegésére, valamint más vagy mások életének vagy testi épségének közvetlen veszélyeztetésére. Ezek olyan veszélyhelyzetek kialakulását vonják maguk után, amikben személyi sérülés vagy akár halál is bekövetkezhet. Ez utóbbi következményeket azonban az

---

<sup>8</sup> 2012. évi C. törvény indokolása – a Büntető Törvénykönyvről.

<sup>9</sup> Btk. 240.§ (1) bekezdés.

<sup>10</sup> BH 2004. 97.

elkövető nem kívánja, így ezen körülményekre kizárólag a tudatos vagy hanyag gondatlanság vonatkozhat. Ezt nevezi a jogirodalom *limitált veszélyeztetési szándéknak*, azaz a veszély okozására az elkövető szándékossága terjed ki, míg az azon túli következmények tekintetében csak a gondatlanság valamely formája állapítható meg. Amennyiben az elkövetőnek a veszélyhelyzet előidézésén túli eredményre is kiterjed a szándéka, abban az esetben élet vagy testi épség elleni bűncselekmény megállapításának van helye.<sup>11</sup> Erre figyelemmel emberölés büntetvényének kísérletét valósítja meg az a gépkocsivezető, aki járművét felgyorsítva a menetirány szerinti bal oldalra áttér és haragos érzülete miatt a vele szemben szabályosan kerékpárral közlekedő sértettet elüti, aki mindössze 8 napon belüli sérüléseket szenved.<sup>12</sup>

Egyébiránt a közlekedési bűncselekmények és élet vagy testi épség elleni bűncselekmények állhatnak egymással halmazatban. Abban az esetben amikor a terhelt az általa vezetett személygépkocsival az úttest jobb szélén haladó gyalogosok közül az egyiket halálra gázolta, míg a mellette haladó másik személy életét közvetlen veszélynek tette ki, az emberölés büntetvényének és a közúti veszélyeztetés büntetvényének halmazata valósul meg.<sup>13</sup> Szintúgy valóságos az emberölés büntetvényének és a közúti veszélyeztetés büntetvényének a halmazata abban az esetben is, amikor a segédmotoros kerékpárral közlekedő sértettet a járművezető halálra gázolta, ezzel kiteve az autóban ülő utasok életét és testi épségét közvetlen veszélynek.<sup>14</sup>

Gyakori a halmazat a hivatalos személyek sérelmére megvalósított bűncselekményekkel is. Így a közúti veszélyeztetés és a hivatalos személy elleni erőszak halmazata valósul meg abban az esetben, ha közepes alkoholos befolyásoltságban lévő járművezető elkövető a rendőr irányába történő haladással – ezzel a rendőrt közvetlen veszélybe hozva, úgy, hogy az az elütést csak elugrással tudta elhárítani – próbálta magát kivonni a rendőri intézkedés alól.<sup>15</sup> A közúti veszélyeztetés büntetvényének halmazatban állhat továbbá más közlekedési bűncselekménnyel, akár az ittas állapotban elkövetett járművezetés vétségével is. A közúti veszélyeztetés tényállása mellett segítségnyújtás elmulasztásának vétsége is megvalósul abban az esetben, ha a balesetben sérülést elszenvedett személynek a tettes nem nyújt tőle elvárható segítséget.<sup>16</sup> Ez utóbbi esetben fontos kihangsúlyozni, hogy a két cselekmény halmazata csak abban az esetben valósulhat meg, ha az elkövető által szándékolt veszélyhelyzeten túl a sérülés, mint eredmény is létrejön.

A közúti veszélyhelyzet többszöri megvalósítása – amennyiben nem állnak fenn a természetes vagy folytatólagos egység feltételei - halmazatot alkot. A bűncselekmény minősített esetei tekintetében rendező elv az okozott eredmények súlyossága, valamint az eredménnyel érintett passzív alanyok száma.

Amennyiben az adott gépjárművezető a közlekedési szabályokat megszegi és ezzel más vagy mások életét gondatlanságból közvetlen veszélynek teszi ki, szabálysértést, méghozzá a *közúti közlekedés rendjének megzavarása* szabálysértést követi el.<sup>17</sup>

---

<sup>11</sup> A szándékos veszélyeztetési cselekményekről szóló 41. számú Büntető Kollégiumi vélemény.

<sup>12</sup> BH 1992.725.

<sup>13</sup> BH 2002.8.294.

<sup>14</sup> BH1993.339.

<sup>15</sup> BH1981. 89.,. FBK 1991/22.

<sup>16</sup> BH1992.745.

<sup>17</sup> A szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény 219.§ (1) bekezdés

## *A büntetés*

- *egy évtől öt évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény súlyos testi sértést,*
- *két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény maradandó fogyatékossgot, súlyos egészségromlást vagy tömegszerencsétlenséget,*
- *öt évtől tíz évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény halált,*
- *öt évtől tizenöt évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény kettőnél több ember halálát okozza, vagy halálos tömegszerencsétlenséget okoz.*<sup>18</sup>

A súlyos testi sértés okozásánál a sérülés gyógytartamának van jelentősége, amennyiben az 8 napon túl gyógyul, abban az esetben beszélhetünk súlyos testi sértés okozásáról. A minősített esetek közül mélyebb kifejtést igényel a maradandó fogyatékossg, a súlyos egészségromlás, valamint a halálos tömegszerencsétlenség.

A maradandó fogyatékossg és a súlyos egészségromlás megállapítása orvosszakértői kérdés. Elhatárolásuk sok esetben nehéz, markáns határvonalat egyértelműen nem lehet húzni. Előfordulhat az is, hogy a büntetőeljárás már lezárult és a súlyos sérülést szenvedett sértett esetén évekkel később derül fény arra, hogy sérülése maradandó. Ebben az esetben perújítási eljárás során lehet ismételten állást foglalni a büntetőjogi felelősség kérdéséről.

A maradandó fogyatékossg során az egyén valamely készségét vagy képességét veszti el, az használhatatlanná válik (látóképesség elvesztése). Idesorolható továbbá a szervek működésében – ideértve a szervek, szervrendszerek, az idegrendszer és a szellemi tevékenység működését is – felismerhető maradandó fogyatékossg is. Nem szükséges egyáltalán, hogy ez a fogyatékossg külső személy számára felismerhető legyen.

Előfordulhat az is, hogy a maradandó fogyatékossg súlyos egészségromlásként jelentkezik. A súlyos egészségromlás megállapításakor kiinduló pontnak kell tekinteni a sértett sérüléskori egészségi állapotát, amennyiben már akkor is küzd valamilyen betegséggel, akkor a betegség aktuális állapotát. Súlyos egészségromlás következhet be akkor, ha a sértett már meglévő betegsége súlyosbodik a bekövetkező sérülés hatására. Szintén ezt az esetkört fedi le az is, ha olyan krónikus betegségek alakulnak ki, amelyeket a sérülések szövődménye, az elhúzódó gyógyulás vagy akár annak elmaradása okoz (csontvelőgyulladás). Sérüléssel betegség bekövetkezése (sérüléssel elmezavar) ugyancsak súlyos egészségromlás megállapítását teszi lehetővé.<sup>19</sup>

Tömegszerencsétlenség alatt olyan baleset értendő, amelynek következtében az elkövetőn kívül legalább egy ember súlyos testi sérülést, nagyobb számú személy – azaz legalább kilenc – pedig legalább könnyű testi sérülést szenved. Halálos tömegszerencsétlenség esetén pedig legalább egy ember halála és további kilenc sérülése következik be.<sup>20</sup>

---

<sup>18</sup> Btk. 234.§ (2) bekezdés.

<sup>19</sup> Czine Ágnes -Domokos Andrea-Tóth Mihály: Büntetőjog II. Különös rész, Budapest, 2023, 47-48.oldal.

<sup>20</sup> Czine -Domokos-Tóth i.m.: 206. oldal.



### 2.3. A KRESZ releváns rendelkezései és a büntetőfékezés elkerülése érdekében tett intézkedések

A téma elméleti síkjának feldolgozását tekintve elengedhetetlen, hogy a KRESZ idevonatkozó releváns rendelkezései is megemlítésre kerüljenek. E körben fontos az általános normákat rögzíteni, amelyek bármely közlekedési szituációra alkalmazandók és a járművezető alapvető kötelezettségei közé sorolandók.

Általános rendelkezés, hogy a közúti közlekedésben résztvevőknek a közúti forgalomra, a közútra és a környezetre vonatkozó jogszabályi rendelkezéseket meg kell tartaniuk, ahogyan a közúti jelzések rendelkezéseinek, továbbá a forgalom irányítására, ellenőrzésére jogosultak utasításainak is eleget kell tenniük. Generálklauzulaként rögzíteni kell, hogy a közlekedés során úgy kell eljárni, hogy a személy- és vagyonbiztonság ne kerüljön veszélybe, mások akadályoztatására ne kerüljön sor indokolatlanul.<sup>21</sup>

Szintúgy általános rendelkezés, hogy járművet csak az vezethet, aki érvényes járművezetői engedéllyel rendelkezik, a jármű vezetésére biztonságos állapotban van és nem áll a vezetői képességére hátrányosan ható szer befolyása alatt és nincs a szervezetében szesz ital fogyasztásából származó alkohol.<sup>22</sup> Az üzembentartó nem engedheti át a jármű vezetését annak, aki e feltételeknek nem felel meg.<sup>23</sup>

Ahogyan az már említésre került, büntetőfékezés során a forgalomban elől haladó jármű hirtelen, indokolatlan fékezést tesz leckéztetési szándékkal a mögötte közlekedő jármű számára és egyúttal közvetlenül veszélyezteti a közúti közlekedésben résztvevők életet, testi épségét. Amennyiben a kockázatos vezetési manővert kifejtő vezető mögött haladó számára nem áll rendelkezésre elegendő reakció idő és nem tudja a megfelelő vezetési manővert kifejtetni, súlyos közlekedési baleset is bekövetkezhet. Ehhez kapcsolódóan szükséges két kötelezettségre hivatkozni: járművel másik járművet csak olyan távolságban szabad követni, amely elegendő ahhoz, hogy az elől haladó jármű mögött – ennek hirtelen fékezése esetében is – meg lehessen állni, valamint a járművel megállni csak az úttest menetirány szerinti jobb szélén, azzal párhuzamosan, egy sorban szabad úgy, hogy a megállást irányjelzéssel kell jelezni.<sup>24</sup>

Az irányjelzéssel és irányváltoztatással kapcsolatban további kötelezettségeket is előír a KRESZ. Az a járművezető, aki a járművével irányt kíván változtatni (terelővonalat, az úttest szélét vagy képzeletbeli felezővonalát átlépi, forgalmi sávot változtat, másik útra bekanyarodik, főútvonalról vagy szilárd burkolatú útról letér stb.) köteles az azonos irányba vagy szemben haladó, irányt nem változtató járműveknek elsőbbséget adni.<sup>25</sup>

A büntetőfékezéssel megvalósuló közlekedési bűncselekmények esetén óriási szerepe van a bizonyítási eljárásnak. A legtöbb gépjárműben található fedélzeti kamera, amely részletesen rögzíti a történeteket. E nélkül sok esetben csupán két egymással ellentétes tartalmú vallomás áll rendelkezésre, amely nagyban megnehezíti annak kizárását, hogy történt-e adott esetben büntetőfékezés vagy sértetti közrehatás. Sértetti közrehatás valósulhat meg például akként, ha a hátul közlekedő autó meg tudott volna állni, de 'daczból' szándékosan nem tette meg. Szintúgy

<sup>21</sup> KRESZ 3.§ (1) bekezdés a)-c) pontok.

<sup>22</sup> Kkt. 5.§ (1) bekezdés a)-c) pontok.

<sup>23</sup> KRESZ 4.§ (2) bekezdés.

<sup>24</sup> KRESZ 27.§ (1) bekezdés, KRESZ 40.§ (1) bekezdés.

<sup>25</sup> KRESZ 29.§.

megállhat a sértetti közrehatás abban az esetben is, ha a gépjármű nincs közlekedésre alkalmas állapotban hibás fék miatt.<sup>26</sup>

Természetesen előfordulhat olyan eset, amikor a hirtelen fékezés kifejtésére szükség van. A jármű sebességét hirtelen fékezéssel csökkenteni csak abban az esetben szabad, ha ezt a személy- vagy vagyonbiztonság megóvása szükségessé teszi.<sup>27</sup> Ez az eset áll fenn például akkor, ha állat szalad ki az útra és az ezt későn észlelő járművezető csak vészfékezéssel tud megállni.

Több olyan eset is előfordulhat a gyakorlatban, amikor a büntetőfékezés eredményeként koccanás, valamint személyi sérülés következik be. Ilyenkor a balesettel érintett jármű vezetője köteles megállni és a baleset folytán megsérült személynek segítséget nyújtani, valamint mindent megtenni annak érdekében, hogy a további balesetek is elkerülhetők legyenek. Amennyiben a baleset halált vagy személyi sérülést okozott, szükséges a hatóságokat is késedelem nélkül értesíteni. A helyszínt csak a rendőrség helyszínre érkezését követően, rendőri engedéllyel lehet elhagyni.<sup>28</sup>

A járművezetők edukációjára, ezáltal a büntetőfékezés elkerülésére is egyre nagyobb hangsúly helyeződik, amely egyfelől köszönhető több médianyilvánosságot kapó, hazai híresség által megvalósított esetnek is. A rendőrség kampányt indított a Budapesti Autósok Szövetségénél annak érdekében, hogy minél szélesebb körben ismertté váljon a büntetőfékezés, annak jelensége, valamint tudatosuljon az alkalmazott szankciók súlyossága is. A rendőrség 'Pofátlan(tan)ítás' címmel online felületen bizonyos időközönként videókat tesz közzé, amely szintűgy a járművezetők ismereteinek bővítését célozza.<sup>29</sup>

Hogy mennyire aktuális a téma és hogy milyen szinten szükséges ezzel szemben a büntetőjog hatékony és szigorú eszközeivel fellépni, azt jól példázza az is, hogy a Legfőbb Ügyészség belső irányítási eszközeiben utasította az ügyészségeket, hogy a közúti veszélyeztetés büntetőfékezéssel megvalósuló eseteiben súlyosabb szankciók kiszabására tegyenek indítványt, akár nem egy esetben képezze megfontolás tárgyát a járművezetéstől eltiltás hosszabb időtartamban való indítványozása.

#### 2.4. „Megtanítsam vezetni?”

Miután a közúti veszélyeztetés elméleti aspektusa részletesen bemutatásra került, néhány gyakorlati példa reprezentálására is szükség van. A büntetőjogi rész bemutatásánál már hivatkoztam azon kúriai határozatra, amely a büntetőfékezés alapvető fogalmi elemeit rögzítette, az annak alapjául szolgáló eset azonban más szempontból is tanúságokat hordoz magában.

A rendőr vádlott munkaközi szünetében járművével közlekedett a főút irányába, amikor besorolt elé a sértett, akivel felesége utazott. A vádlott ezt a manővert sérelmezve a sértett mellé hajtva a következőt kiabálta felé: „megtanítsam vezetni?” A vádlott ezt követően lemaradt, besorolt a sértett mögé, utolérte, ez követően mindketten rákanyarodtak a főútra. Szükséges rögzíteni, hogy a bűncselekménnyel érintett főút kétszer kétsávos, középen záróvonallal

<sup>26</sup> Békés Ádám: A sebesség jelentősége, a büntetőfékezés divatja, In: Kónya István: Ünnepi kötet Czine Ágnes professzor születésnapjára, Budapest, MJ, 2024/2. 91. oldal.

<sup>27</sup> KRESZ 27.§ (3) bekezdés.

<sup>28</sup> a KRESZ 58.§ (1)-(2) bekezdése.

<sup>29</sup> [Közlekedési pofátlan\(TAN\)ítás | A Rendőrség hivatalos honlapja \(police.hu\).](https://www.police.hu/kozlekedesi-pofatlan-tan-itas)

behatárolt és a forgalmi sávok egyértelműen jól láthatóan voltak felfestve. A sértett a főút bal belső sávjában kb. 50 km/h sebességgel közlekedett. A vádlott nagy sebességgel a jobb oldali külső forgalmi sávban előzni kezdte a sértett gépjárművét, majd egy hirtelen irányváltást követően a sértett elé vágott és állóra fékezett, azaz büntetőfékezett. A sértett a forgalmi viszonyokra figyelemmel nem tudott kitérni, így vészfékezett, azonban köszönhetően a hosszú éveket felölelő vezetési tapasztalatának és gyors reakciójának, ütközés nem következett be. A járművek közötti távolság a fékezést követően egy méter sem volt, egymáshoz közel álltak, így a baleset elkerülhetősége valóban egy hajszálon múlt. Hogy milyen közel állt egymáshoz a két jármű, bizonyítja a sértett feleségének tanúvallomása is, aki akkor tudta a büntetőfékező gépjármű rendszámát felírni, amikor a vádlott távozott a helyszínről.

A megállást követően a rendőr vádlott indulatokról vezérelve, jelvényét mutogatva követelte a sértettől, hogy szálljon ki a gépjárműből. A sértett erre újra igazolványának felmutatására kérte a vádlottat, aki erre nem volt hajlandó. A sértett ennek hatására közölte a vádlottal, hogy az esetet jelenteni fogja a rendőrségnek, majd ennek nyomatékot adva elővette a mobiltelefonját. Ekkor a vádlott kiszállva a járműből ütést mért a sértett csuklójára, aminek hatására az a földre esett. Ezt követően a sértett felesége értesítette a rendőrséget telefonján keresztül, amire a vádlott elhagyta a helyszínt.<sup>30</sup>

A Győri Törvényszék Katonai Tanácsa bűnösnek mondta ki a vádlottat a Btk. 234.§ (1) bekezdésébe ütköző közúti veszélyeztetés büntetében és a Btk. 339.§ (1) bekezdésébe ütköző garázdaság vétségében, ezért vele szemben halmazati büntetésként 390.000,-forint pénzbüntetést, 2 évi zászolási fokozatban történő visszavetést és 1 év „B” kategóriára vonatkozó járművezetéstől eltiltást szabott ki.<sup>31</sup>

A Fővárosi Ítéltábla a Btk. 305.§ c) pontjába ütköző hivatali visszaélés büntetében is bűnösnek mondta ki a vádlottat, valamint a kiszabott katonai büntetést szolgálati viszony megszüntetésére súlyosbította, egyebekben azt helybenhagyta.<sup>32</sup>

A Kúria határozatában a Fővárosi Ítéltábla határozatát részben megváltoztatta és a vádlottat halmazati büntetésként 2 év végrehajtható szabadságvesztés büntetésre és 3 év közügyektől eltiltásra ítélte, valamint a közúti járművezetéstől eltiltást tartamát 3 évre súlyosbította azzal, hogy mellőzte a „B” kategóriára való utalást.

A Kúria indokolásában rámutatott arra, hogy a vádlott pontosan tisztában volt magatartásának következményeivel, azaz, hogy az általa eszközölt hirtelen irányváltásra a sértett nem volt felkészülve, így vészfékezésre kényszerült. A vádlott szándéka egyértelműen arra irányult, hogy a sértettet 'móresre tanítsa' és ezáltal egy olyan helyzet jöjjön létre, amelyben a sértett vagy akár feleségének élete, testi épsége közvetlen veszélybe kerüljön. A 'móresre tanítás' által létrejött veszélyhelyzet egyértelműen közvetlen és célzatos volt, fennállt a sérelem lehetőségének reális bekövetkezése, az ütközés, valamint a súlyosabb sérülés elmaradása a sértett gyors reagálásának, a járművezetői rutinjának és a véletlenek volt betudható. Mindezek alapján a vádlott szándéka nemcsak a közlekedési szabályszegés létrehozására irányult, hanem a közvetlen veszélyhelyzet előidézésére is.

A Kúria e határozatában amellet, hogy a büntetőfékezés lényegi fogalmi elemeit meghatározta, kiemelte azt is, hogy e vezetési manőver egy olyan közúton előforduló súlyosan

<sup>30</sup> A Kúria Bhar.III.1.420/2021/13. számú döntése.

<sup>31</sup> a Győri Törvényszék Katonai Tanácsának Kb.I.7/2019/31. számú ítélete.

<sup>32</sup> a Fővárosi Ítéltábla Katonai Tanácsának 6.Kbf.15/2021/24. számú ítélete.

közösségtelen veszélyeztető magatartást valósít meg, amely nem kizárólag személygépjárművel, hanem valamennyi járművel elkövethető, ebből adódóan a kizárólag „B” kategóriára vonatkozó járművezetéstől eltiltás alkalmazása indokolatlan.<sup>33</sup>

Meglátásom szerint a Kúria e határozata mérföldkönek tekinthető a büntetőfékezést illetően. Adott egy kézzel fogható meghatározást, amely az esettel kapcsolatos logikai levezetésnek is köszönhetően érthetőbbé és könnyebben megítélhetővé tette ezt a fajta agresszív vezetési manővert.

## *2.5. Az ütközések megítélése*

A büntetőfékezés esetén nem ritka, hogy a veszélyes vezetési manőver el nem háritásának köszönhetően ütközés következik be. Általában véve a büntetőfékezés a követési távolságot megszüntető, az utat blokkoló jármű és a szabálytalan közlekedési szituációt kivédeni nem tudó járművezető között következik be, vagyis nem a frontális ütközés a leggyakoribb. Több esetben megvalósulhat büntetőfékezés úgy is, hogy a veszélyhelyzetet elhárítani kívánó gépjármű sofőrje áttér a felező avagy záróvonalon és a párhuzamosan vagy akár a szemből érkező gépjármű vezetőjével ütközik, de nem ritka a tereptárggyal való ütközés sem. Egyirányba haladó gépjárművek esetén egy kimagaslónak nem tekinthető sebességgel történő ütközés is eredményezhet életveszélyes vagy akár halálos sérülést is. Ezekben az esetekben nemcsak a közúti veszélyeztetés, hanem egyéb közlekedési bűncselekmény (közúti baleset okozása) is bekövetkezhet.

Az alábbi eset jól prezentálja, hogy a büntetőfékezés nem ritkán halálos eredmény bekövetkezésével is járhat úgy, hogy nem a veszélyes vezetési manőverrel büntetett személy szenvedte el a legsúlyosabb biológiai típusú sértő eredményt.<sup>34</sup>

A vádlott az M3-as autópálya belső forgalmi sávjában vezette gépjárművét, amelynek jobb első ülésén egy utas tartózkodott. Előtte egy tanulóvezetői jelzéssel ellátott gépjármű a legnagyobb haladási sebességnél lassabban közlekedett. A terhelt a biztonságos követési távolságot be nem tartva megközelítette a gépjárművet és jelezte a reflektorával, hogy húzódjon le a külső sávba. A tanulóvezető ezt követően nem hagyta el a belső sávot, így a terhelt az előzés szabályait be nem tartva jobbról megelőzte, majd a belső forgalmi sávba visszatért és azzal a szándékkal, hogy a tanulóvezetőt megijessze, hirtelen fékezett. Ennek hatására a tanulóvezető hirtelen fékezett és jobbra is kormányozta a járművét, amelynek következtében egy szabálytalanul közlekedő motorossal ütközött, aki az ütközés hatására a szalagkorlátnak csapódott és a helyszínen életét veszítette.

A terhelt védője szerint a tanulóvezető túlreagálta az egész közlekedési szituációt, szükségtelenül rántotta jobbra a kormányt, aminek következtében ütközött a motorossal. Ezzel a magatartásával az okozatossági folyamatot megszakította, azaz nem áll fenn okozati összefüggés a büntetőfékezés és a motoros halála között. A terhelt felelőssége kizárólag a mögöttes haladó járműben tartózkodók életének és testi épségének veszélyeztetése körében vizsgálendő, hiszen magát a motorkerékpárost nem láthatta, így sem a tudatos, sem a hanyag gondatlanság szintjén nem terjedhetett ki a szándéka a motoros halálának okozására.

---

<sup>33</sup> a Kúria Bhar.III.1.420/2021/13. számú döntése.

<sup>34</sup> Jogesetek Magyarázata 2022/4 – Büntetőjog – Dávid Lilla: A Kúria döntése a büntetőfékezésről 4. oldal.

Az elsőfokon eljáró bíróság a vádlottat bűnösnek mondta ki közúti veszélyeztetés büntetésében [1978. évi IV. törvény 186.§ (1) bekezdés), valamint segítségnyújtás elmulasztása büntetésében [1978. évi IV. törvény 172.§ (1) és (3) bekezdés I. fordulata), ezért őt halmazati büntetésként 2 év 8 hónap börtön fokozatú szabadságvesztés büntetésre és 4 év közúti járművezetéstől eltiltásra ítélte. Az ügyben az ügyész téves minősítés miatt súlyosításért, a terhelt és a védője felmentés érdekében jelentettek be fellebbezést.

A másodfokon eljáró bíróság megváltoztatta az elsőfokon eljáró bíróság ítéletét és a terhelt által megvalósított cselekményt halált okozó közúti veszélyeztetés büntetéként minősítette, így a kiszabott szabadságvesztés és a közúti járművezetéstől eltiltás tartamát 5 évre súlyosította. A másodfokú bíróság amellet foglalt állást, hogy a sértett halála nem következett volna be a terhelt cselekménye nélkül, az eredményt kiváltó okfolyamatot egyértelműen a terhelt cselekménye indította el. Mindezek mellett a büntetőfékezőnek egyértelműen tisztában kellett volna lennie azzal, hogy a mögötte haladó kezdő gépjárművezető úgynevezett baleset-elhárító manővert hajt végre, amely lehet akár vészfékezés, akár ellenkormányzás. A terheltben a körülményeket ismerve (közepes forgalmi viszonyok, autópálya) fel kellett volna annak merülnie, hogy a mögötte haladó tanulóvezető az ütközés elkerülését célzó manővere eredményeként egy másik gépjárművel fog ütközni. A terhelt a tőle elvárható figyelmet és körültekintést elmulasztotta és nem számolt magatartásának lehetséges következményeivel, így a sértett halálának bekövetkezésével kapcsolatban a gondatlanság hanyag formája terheli.

Az ügyben felülvizsgálati indítvány benyújtására került sor a védelem részéről, amelyben kidomborításra került, hogy a másodfokon eljáró bíróság téves logikai következtetés eredményeként jutott arra a megállapítására, hogy a terheltet gondatlanság terheli a halálos eredmény bekövetkezését tekintve, így téves anyagi jogi minősítést megállapítására került sor. Ezzel szemben az ügyészség határozottan arra az álláspontra helyezkedett, hogy a terhelt a közúti veszélyeztetés minősített esetét minden tényállási elem tekintetében kimerítette, a halálos eredmény bekövetkezésére pedig tudatos gondatlansága terjedt ki. A terhelt szándékos szabályszegő magatartása indította el a baleset bekövetkezéséhez szükséges okfolyamatot, amely folyamatot nem szakította meg a tanulóvezető azon magatartása, hogy az érintett veszélyhelyzet elkerülésének nem adekvát módját választotta.

A Kúria rámutatott arra, hogy a tanulóvezető a legoptimálisabb manővert választotta azzal, amikor a baleset elhárítása érdekében a kormányt jobbra rántotta. Az senki által nem volt vitatott, hogy a terhelt magatartása a szabályszegés vonatkozásában szándékos volt, azonban az általa előidézett veszélyhelyzet nem kizárólag a tanulóvezető, hanem az autópályán közlekedő egyéb személyekre, másokra is koncentrált. A terheltnek tisztában kellett lennie azzal, hogy mindazok, akik mögötte haladnak, elszenvedői lehetnek az általa előidézett veszélyhelyzet lehetséges következményeinek, ahogyan azzal is, hogy szabályszegő magatartása szükségszerű és elkerülhetetlen reakciót igényel a többiek részéről. Általában véve egy büntetőfékező bízik az általa vezetett gépjármű technikai felszereltségében és a saját vezetési tapasztalataiban, azaz abban, hogy a megleckéztetésre irányuló fékezést követően hirtelen újra képes gépjárművével felgyorsítani és ezáltal el tudja kerülni az ütközést a mögötte haladóval. A motorkerékpáros az ütközést még a legnagyobb sebesség mellett sem kerülhette volna el, vagyis az egyértelműen megállapítható, hogy a terhelt magatartása indított el azt az okfolyamatot, aminek következtében halálos eredmény következett be.

A Kúria a felülvizsgálati indítványt alaptalannak találta és a támadott határozatokat hatályában fenntartotta. Álláspontja szerint halált okozó közúti veszélyeztetés büntette megállapításának van helye azzal az elkövetővel szemben, akinek a veszélyeztető magatartása indítja el azt az

okfolyamatot, amelynek eredményeképpen bekövetkezik a sértett halálát is okozó közlekedési baleset. Ezt az okfolyamatot nem szakítja meg, ha a veszélyhelyzetbe került személy nem a legoptimálisabb módját választja a veszély elhárításának és az sem, hogy az eredmény bekövetkezésében rajta kívül álló személy szándékos szabályszegése hatott közre.<sup>35</sup>

## *2.6. A büntetőfékezés és a jogos védelem*

Ismert a gyakorlatban olyan eset is, amikor az elsőfokon eljáró bíróság a büntetőfékezéssel megvalósított közúti veszélyeztetés büntettét büntethetőséget kizáró okra hivatkozással nem látta megállapíthatónak.

A vádlott borult időben, nappali természetes fényviszonyok között, száraz aszfalton, lakott területen kívül közlekedett járművével. Vele azonos irányba közlekedett a sértett gépjárművével, amelyben utasként jelen volt a sértett felesége is. A vádlott az előtte haladó gépkocsisor előzését hajtotta végre úgy, hogy visszatért a sértett által vezetett személygépkocsi elé a haladási iránya szerinti jobb oldali forgalmi sávba, aminek köszönhetően a sértett a baleset elkerülése érdekében fékezés alkalmazására kényszerült, emiatt hang- és fényjelzést bocsátott ki a vádlott felé. Ennek hatására a vádlott a forgalmi viszonyok által nem indokolt fékezést alkalmazott, amelyet a sértett ismét hang- és fényjelzéssel reagált le, majd akként határozott, hogy megelőzi a vádlottat. Az előzés végrehajtása során a vádlott bal oldali forgalmi sávban elhaladó sértett által vezetett jármű felé kormányozta járművét. A járművek egymással nem ütköztek és nem alakult ki veszélyhelyzet sem. Az előzést a sértett úgy fejezte be, hogy megelőzte a vádlott előtt haladó gépkocsit, majd visszatért a haladási iránya szerinti jobb oldali forgalmi sávba, majd enyhén átlósan úgy állt meg, hogy ezzel a mögötte haladó forgalmat megakadályozta és a vádlottat megállásra kényszerítette.

A sértett a megállást követően kiszállt a járműből és felindult állapotban, szitkozódva elindult a vádlott gépkocsijának irányába azért, hogy viselkedéséért elszámoltassa. A vádlottban a sértett fellépése félelmet keltett, ezért – tartva a következményektől – autójával elindult, majd elsodorta a sértettet a járműve jobb elejével, amelynek következtében a sértett az úttestre esett. A vádlott ezt észlelte, ennek ellenére nem állt meg, valamint a visszapillantó tükörből azt is látta, hogy a sértett felkelt a földről, beszállt az autójába és követni kezdte őt. A sértett a bal könyök és a lábszár zúzódásos sérülését szenvedte el.

Az elsőfokú bíróság a közúti veszélyeztetés felmentése kapcsán utalt arra, hogy az első szabályszegést ugyan valóban a vádlott követte el az előzési szabályok megszegésével, amelyre a sértett ugyancsak szabályszegéssel, az indokolatlan hang- és fényjelzéssel reagált. Ezt újabb szabályszegés követte a vádlott oldaláról, aki megszegte a fékezésre vonatkozó szabályokat, valamint akadályozta a sértett előzését. A két fél között afféle 'adok-kapok' vette kezdetét, amely alapvetően kizárja a jogos védelmi helyzet megállapíthatóságát. A vádlott és a sértett között kialakult egy közlekedési konfliktus, amely a vádlott megállásra kényszerítésével véget ért. E ponttól kezdve azonban már egy olyan újabb konfliktushelyzet alakult ki, amelyben a vádlott személye és javai büntetőjogon túli normák megszegése miatt kerültek veszélybe. A kölcsönös kihívás elfogadásáról éppen akkor lehetne beszélni, ha a vádlott a gépkocsijából kiszállva felveszi a kesztyűt a sértettel, nem pedig abban az esetben, amikor a konfliktushelyzet elől kitér, még ha ezt a közúti veszélyeztetés büntettének elkövetési magatartásával is teszi meg. A vádlott tehát jogos védelmi helyzetben volt, amely mint büntethetőséget kizáró ok, a vádlott felmentését irányozza elő.

---

<sup>35</sup> BH2015. 51.

A segítségnyújtás elmulasztásának büntette vonatkozásában a bíróság azt kétség kívül megállapíthatónak tartotta, hogy a vádlott nem állt meg a bűncselekmény helyszínén és ezzel nem teljesítette a segítségnyújtási kötelezettségét, viszont arra figyelemmel, hogy a vádlott jogos védelmi helyzetben volt, a tőle elvárhatóság mint tényállási elem nem valósult meg. A sértett az elütését követően felállt és a vádlott után indult, amit a vádlott is érzékelt a visszapillantó tükörből, így voltaképpen nem volt olyan személy, akinek segítséget kellett volna nyújtania. Így abból adódóan, hogy a vádlott terhére rótt cselekmény valójában nem bűncselekmény, felmentésének van helye e tekintetben is.<sup>36</sup>

A bíróság ítélete ellen az ügyészség jelentett be fellebbezést, amelyben kifejtette, hogy az elsőfokú bíróság a tényállás megállapítása során nem járt el konzekvensen, hol a sértett, hol pedig a vádlott által elmondottakat vette alapul és túlzott jelentőséget tulajdonított a vádlott által felhozott azon konfliktushelyzetnek, amelyben ő szerepelt sértettként. A jogos védelmi helyzet kapcsán az elsőfokon eljáró bíróság nem fejtette ki a jogos védelem előzményeként megkövetelt közvetlenség mibenlétét, így megkérdőjelezhető annak közvetlenül fenyegető, jogtalan támadásként való értékelése, hogy a sértett a megelőző konfliktust követően kiszállt, majd elindult a vádlott járműve felé. Nem figyelhető meg az eset kapcsán olyan körülmény, amely alapján a vádlottnak alappal kellett volna tartani a sértett támadásától, a sértett el sem jutott odáig, hogy közvetlen fenyegetést tudjon tenni a vádlott felé, mert a vádlott azonnal elindult és elsodorta őt. E körben az ügyészség utalt arra, hogy a jogos védelmi helyzet minden esetben egy külső magatartás függvényében nyerhet értékelést, annak alapját nem adhatja egy belső gondolat. Mindezek mellett a segítségnyújtás elmulasztásának büntette kapcsán tett okfejtés sem helytálló, a vádlott nem volt olyan veszélyhelyzetben, amely kizárja a tőle elvárhatóságot, így a vádlott bűnössége a közúti veszélyeztetés büntetében és a segítségnyújtás elmulasztása büntetében is megállapítható.

A másodfokon eljáró Budapest Környéki Törvényszék megváltoztatta az elsőfokú bíróság határozatát és megállapította a vádlott bűnösségét közúti veszélyeztetés büntetében és segítségnyújtás elmulasztása büntetében, ezért a vádlottat 10 hónap – végrehajtásában 1 év 6 hónap próbaidőre felfüggesztett – szabadságvesztés büntetésre és 2 év közúti járművezetéstől eltiltásra ítélte. Határozatában kiemelte, hogy az, hogy a sértett a vádlottat megállásra kényszerítette nem tekinthető támadásnak, sem fenyegetésnek. A gépkocsijából kiszálló sértett indulatos szitkozódása sem valósított meg jogos védelmi helyzetet, mivel ez a verbális helyzet nem tartalmazott fenyegetést vagy szóbeli utalást a vádlott megtámadására. A másodfokon eljáró bíróság itt is nyomatékos enyhítő körülményként értékelte a vádlott kifogástalan közlekedési előéletét, a büntetlen előéletet, súlyosító körülményként értékelte azonban a többszörös közlekedési szabályszegést.<sup>37</sup>

A Fővárosi Ítéletábra a terheltet a közúti veszélyeztetés büntetében felmentette, így a terhelttel szemben kiszabott szabadságvesztés tartamát 5 hónapra, a szabadságvesztés végrehajtása felfüggesztésének próbaidejét és a közúti járművezetéstől eltiltás tartamát 1 évre enyhítette. A delictum által megkívánt közvetlen veszélyhelyzet kapcsán kifejtette, hogy a vádlott megelőző események során tanúsított magatartása a közvetlen veszélyhelyzet kialakítására irányuló szándékot cáfolta. Habár szándékosan tért el a szabályoktól, de ez a sértett elhárító magatartása nélkül sem eredményezett közvetlen veszélyhelyzetet. Nem mellőzhető az sem, hogy önmagában véve az, hogy a gyalogos az úttesten tartózkodik, nem alapozza meg a veszélyhelyzet létrehozásának szándékos voltát, mert ezzel a helyzettel a járművezetők több esetben szükségszerűen szembesülnek. Az sem volt objektíve megállapítható, hogy a vádlott

<sup>36</sup> Budaörsi Járásbíróság 5.B.168/2021/24. számú ítélete.

<sup>37</sup> Budapest Környéki Törvényszék Bf.60/2023/5. számú ítélete.

közlekedésbiztonsági szempontból is elégtelen oldaltávolsággal kívánt-e elhaladni, mert e tekintetben nem ismert a vádlott távolsága a sértett elindulásakor. A közvetlen veszély és a sértő eredmény tekintetében a vádlott tudatos gondatlansága állapítható meg, ugyanis a sértett indulatuktól vezérelt állapota és azon szándék felismerhetősége miatt, hogy a vádlott az autójához akart menni, már nem alapozza meg azt a bizakodást, hogy a sértett megáll az úttesten és biztosítja az elhaladást. A jogos védelmi helyzet kapcsán kiemelte, hogy a vádlottat nem érte jogtalan támadás és nem fenyegette annak közvetlen veszélye sem, a segítségnyújtás elmulasztásának büntetével kapcsolatban pedig rámutatott arra, hogy a vádlott a megállási, meggyőződési és segítségfelajánlási kötelezettségének nem tett eleget, a veszélyhelyzetet felróható magatartásával idézte elő, így e bűncselekmény megvalósult.<sup>38</sup>

A jogesetek feldolgozása kapcsán megbizonyosodtam arról, hogy milyen komplex bizonyítási eljárás lefolytatását igénylik a büntetőfékezéssel megvalósuló közúti veszélyeztetések, valamint számomra különösen érdekes volt látni, hogy több esetben a bíróságok teljesen eltérő álláspontra helyezkedtek.

### **3. A büntetőfékezés pszichológiai aspektusa**

#### *3.1. A jog és a pszichológia kapcsolata*

A jog és a pszichológia tudománya több ponton mutat hasonlóságot egymással mint azt első látásra bárki is gondolná. A pszichológia a viselkedés és azt irányító mentális folyamatok vagy másnéven lelki jelenségek tudományos igényű vizsgálatával foglalkozik. A lelki jelenségek közé sorolható többek között a motiváció, gondolkodás, a képzelet, a figyelem. E lelki jelenségeknek azért van nagy jelentősége, mert ezek tükrözik a valóságot és irányítják az ember cselekvését.

A jog és a pszichológia hasonlóságait vizsgálva rögzíthető, hogy mindkét tudományterület az emberi viselkedéssel foglalkozik, annak más-más aspektusára fókuszálva. Míg a jog azt írja elő, hogy az embernek hogyan kell viselkednie, mik a tilalmazott magatartások és az előírások megszegése esetén alkalmazható következmények, addig a pszichológia tudománya empirikus módszerek alkalmazásával annak jár utána, hogy az embert bizonyos magatartások, viselkedések vonatkozásában milyen mozgatórugók hajtják. Kijelenthető tehát, hogy a két tudományterület az emberek közötti viszonyokkal foglalkozik, alapul véve az emberi pszichén átszűrődő erkölcsi-normatív alapokat vagy éppenséggel azok hiányát.<sup>39</sup>

Az, hogy a jog és a pszichológia több ponton is összekapcsolható, hazai szinten számít újdonságnak, Nyugat-Európában és Észak-Amerikában e két terület kapcsolata már régóta ismert. A két tudományterület határán további tudományterületek jelentek meg vagy éppenséggel vannak kialakulóban, ezért tūpontos határokat egyelőre még nem lehet meghatározni, ebből adódóan gyakori a definiálatlanság és pontatlanság. Gyakran találkozhatunk a 'jogi pszichológia' a 'jog és pszichológia' és egyéb elnevezésekkel, mely

---

<sup>38</sup> Fővárosi Ítéltábla Bhar.230/2023/6. számú ítélete.

<sup>39</sup> Torma Judit: Jogpszichológiai képzés nemzetközi összehasonlításban (MJSZ, 2022., 2. Különszám, 120-127. o.) | Szakcikk Adatbázis (szakcikkadatbázis.hu).



elnevezések hasonló területeket takarnak, gyakran szinonimaként használják őket, azonban jelentésükben mégis felfedezhetők különbségek.

A 'jog és pszichológia' a pszichológia egy speciális területe, amely kimondottan a joggal kapcsolatos kérdésekkel foglalkozik. Ennek a területnek az elfogadottságát mutatja, hogy neves amerikai egyetemeken külön programokat indítanak 'Law and psychology joint degree' ('jog és pszichológia kettős diploma') elnevezéssel. Ausztráliában sem idegen a két terület kapcsolata, a Sydneyben található Új-dél-walesi Egyetem pszichológia és jogi alapidiplomát kínál egyetlen 'joint' képzés elvégzése után. E részterület vonatkozásában kritikaként hozható fel, hogy gyakorlói általában pszichológusok, akik viszont jogi végzettséggel nem rendelkeznek, azonban nagyon hasznos kutatásokat végeznek jogi szempontból többek között a szemtanúk emlékeinek felidézésével, vallomásuk hitelességével, valamint azzal kapcsolatban, hogy milyen lélektani okai lehetnek a családon belüli erőszaknak.

A 'pszichológia a jogban' azt vizsgálja, hogy a jogászok munkájuk során miként élnek a pszichológia eszközével, azaz hogyan tudják az ellenérdekű felet, a tanút megzavarni az eljárás során annak érdekében, hogy vallomása ellentmondásossága folytán az ne legyen bizonyítékként felhasználható az eljárásban. A 'jogi pszichológia' egy jóval szűkebb területet fed le az előbbieken tárgyalattól. Amerikában azokat az embereket sorolják ide, akik a pszichológia és a jog területén is jártassággal bírnak és az eljárásokban szakértőként vagy szaktanácsadóként vesznek részt. Nagy kereslet mutatkozik munkájuk iránt, egyes kutatások szerint 6-8 év múlva ezek a szakemberek lesznek a legjobban fizetett munkavállalók az igazságszolgáltatásban.

Itthon a Zakar András pszichológus által meghonosított 'jogpszichológia' kifejezés terjedt el leginkább. Hogy hazai berkekben is egyre inkább tetten érhető a két terület kapcsolata, mi sem bizonyítja jobban, minthogy az ELTE Állam- és Jogtudományi Kara többféle pszichológiai témájú kurzust jegyez, míg a Pedagógiai és Pszichológiai Kar közös jogpszichológiai kurzust is hirdetett. A Szegedi József Attila Tudományegyetemen már több éve működik jogpszichológiai diákkör, melynek keretén belül a hallgatók előadásokat hallgatnak, illetve prezentációkat tarthatnak jogi és pszichológiai témákban. A Miskolci Állam- és Jogtudományi Kar jogpszichológia elnevezéssel indított szakjogászképzést, amely vállalás a hazai és a nemzetközi trendekhez egyaránt jól illeszkedik. A két tudomány összefonódását figyelhetjük meg még a kriminalisztika, kriminológia és a törvényszéki pszichológia esetén is.<sup>40</sup>

A választott téma pszichológiai síkjának feldolgozásában elengedhetetlen a közlekedépszichológiával is foglalkozni. A közlekedépszichológia egy viszonylag fiatal, több szakterület érintő tudományág, amely kapcsolatban áll többek között a mérnöki tudománnyal, a közgazdaságtannal, a rendszertudománnyal és nem utolsósorban a jogtudománnyal. A közlekedépszichológia leegyszerűsítve a közlekedők, azaz a járművezetők és a gyalogosok magatartását és az azt irányító mentális folyamatokat vizsgálja, ezen felül pedig kutatja a közlekedők magatartásának okait, befolyásolásának és előrejelzésének lehetőségeit. Olyan összetett tudományterület, amelynek eredményei felhasználásra kerülhetnek a közlekedésre nevelésben, a közlekedési környezet emberközpontú kialakításában, a gépjárművezetők képzésében és utánképzésében, a közlekedésbiztonsági propaganda tervezésében vagy akár a balesetek okainak elemzésében.

---

<sup>40</sup> [juridpol\\_080\\_291-302.pdf \(u-szeged.hu\)](#).

### *3.2. A büntetőfékezés egy közlekedépszichológus szemével*

Átlagban évi 13.000-15.000 darab közlekedési baleset történik az országban, amely ijesztőnek tűnik nemcsak első olvasásra. Valóban ennyire rossz a helyzet? Az ismert statisztikai adatok alapján a közúti veszélyeztetések száma Magyarországon 2019-ben 122, 2020-ban 167, 2021-ben 212 darab volt, amelyek egy részét a büntetőfékezéssel kapcsolatos esetek adták. Mi okozhatja e cselekmények növekvő számát? A koronavírus 2019-2020. év környéki megjelenésével a közlekedési balesetek száma is gyarapodásnak indult, másrészt a fedélzeti kamera térhódításával jóval több közlekedési incidens volt tetten érhető, amely sok esetben képes az amúgy gyenge vádlotti védekezést aláásni.<sup>41</sup>

Zerkovitz Dávid közlekedépszichológus ennek kapcsán a mentális státuszra hívja fel a figyelmet. A járművezetői engedély kiállításának és meghosszabbításának feltétele az egészségügyi követelményeknek való megfelelés, amely házi orvosi kompetencia is. E körben kiemelten fontos, hogy azoknak a személyeknek állapítsák meg az egészségügyi alkalmasságát, akik fizikailag és mentálisan is alkalmasak a járművezetésre és azzal együtt járó közlekedési konfliktusok kezelésére. Ahogyan azonban azt a szakember is hangsúlyozza, az alkalmasság nem egy állandó státuszt jelent. Attól függetlenül, hogy valaki alkalmas, nem biztos hogy jól is vezet, valamint több év elteltével érheti olyan trauma vagy betegség, ami alapjaiban deformálja a vezetési stílust. Ismert olyan eset is, hogy valakinél egyszerűen 'elszakad a céna'. A közlekedésbe visszailllesztő utánpéztési csoportfoglalkozások a hibás közlekedési magatartás korrekcióját, az adaptív magatartási kialakítását célozzák. A probléma az, hogy ezek rögzített idejűek, mely képzések elvégzését követően az illető vissza is kapja a jogosítványát. A német rendszer ezzel szemben jóval következetesebb, van akinek akár évekre ugorhat a jogosítványa, mindaddig, míg az akkreditált képzésen résztvevő és speciális képesítéssel bíró feltáró pszichológus azt nem mondja, hogy olyan változás következett be az egyén viselkedésében, amely alkalmassá teszi őt arra, hogy részt vegyen a közlekedésben a többiek veszélyeztetése nélkül.

A fentiek tükrében egyre inkább kézzel foghatóvá válik, hogy a vezetés nem csupán a készségek és a képességek mentén értelmezhető, hanem azt jóval mélyebb rétegekben szükséges vizsgálni.

### *3.3. A büntetőfékezés pszichológiai vetülete – az agresszió*

A gépjárművezetők személyiség típus szerinti kategorizálására több szakember tett már kísérlet. Pal Ulleberg norvég pszichológus professzor munkája során a különféle attitűdöket, motívumokat, a viselkedést és a baleseti kockázatot összekapcsolta a személyiségjegyekkel. Az úgynevezett klaszteranalízis segítségével 6 járművezetői csoportot állított fel, amelyek közül az agresszív vezetők kategóriájába tartozó személyek körében átlagon felüli balesetveszély volt kimutatható. Jelen tanulmányban is hangsúlyos szerepe van az agresszióknak, amely a büntetőfékezés pszichológiai vetületeként határozható meg.

Az agresszióknak nincs egységes szakirodalmi definíciója. Egyik elfogadott meghatározása szerint agresszióknak nevezünk minden olyan szándékos cselekvést, amelynek indítéka, hogy akár nyílt vagy szimbolikus formában valakinek vagy valaminek kárt, sérelmet vagy fájdalmat okozzon.

---

<sup>41</sup> Büntetőfékezés: Pszichológus és jogász beszél a közúti bosszúállásról – VIDEÓ - Helló Magyar (hellomagyar.hu).

Az agresszióknak lényegi elemét képezi a szándékosság, amely nem feltétlenül tehető azonossá a sérelem vagy a kár tudatos előidézésével. A szándékosság megítélése nem történhet fekete-fehér alapon, szükséges hozzá az érintett személy és az adott körülmények mélyreható ismerete, de ennek ellenére sem tisztázható több esetben maradéktalanul. Az agresszió olyan esetekben jelenhet meg, amikor legtöbbször feszültséget váltanak ki. Ez megnyilvánulhat közvetlen-közvetett és tudatos-tudattalan formában is. Az agresszív érzelmek közé sorolhatjuk a haragot, a gyűlöletet és a dühöt. Az agresszió számos szempont alapján képezhet csoportokat. Jelen fejezetben az instrumentális, az indulati, a passzív, az aktív, a közvetett és közvetlen, valamint az antiszociális agresszió kerül hosszadalmasabban kifejtésre.

Aki instrumentális értelemben véve agresszív, az valamilyen cél eléréséért cselekszik, amely felülírja a bekövetkezendő kárt. Ebben az esetben az agresszió csak egy eszköz a cél elérése érdekében, tehát egy tervezett cselekedetről van szó, így az egyént a cél vezérli és nem az érzelmek. Ebben az esetben az agresszió pozitív színben tűnik fel.

Az indulati agresszió már egy teljesen más kategória, amit az erős érzelmek jellemeznek, kiváltó oka a düh. A cél egyértelműen a károkozás és a pusztítás. Kiváltó ok egy úgynevezett 'triggermomentum', ami félelmet, dühöt, haragot generál az agyban. Ilyen trigger pont lehet, ha az egyén fenyegetve érzi magát. Nem egy tudatos megnyilvánulásként értelmezhető, hanem egy impulzív reakcióként jellemezhető. Az agresszió e fajtája nyilvánulhat meg büntetőfékezés esetén is.

Manapság egyre többször halljuk a 'passzív agresszív' kifejezést, amely a pszichológiában is ismert fogalom. Itt az egyén viselkedésében a kifejezett károkozásra való hajlam rejtetten van jelen, a düh kifejezése nem nyíltan történik. Ilyen esetként nevezhető meg az, ha a látszólagos együttműködés mögött agresszív indulatok bújnak meg. Az aktív agresszió reaktív jellegű, azaz a felszínen azonnal reagál, támadó vagy védekező jellegű. Itt a cél elérése más kárára történik, míg a passzív agressziónál nem érzük el a célt, de kárt tudunk a másoknak okozni.

A fizikai, verbális agresszió egyértelmű kategória. Az agresszió közvetlen formája direkt módon az áldozatot veszi célba, míg a közvetett esetén különböző tárgyak vagy akár társak bántása mentén éri el a megcélzott felet. Az antiszociális agresszió a közösség ellen irányul, míg a proszociális agresszió az adott társadalom normáin belül elfogadott személy, közösség védelmében kivitelezett.

Az agresszió 'átoltható'. Ez abban az esetben valósul meg, ha az agresszió áttevődik egyik tárgyról a másikra, ekként az úgy fog levezetésre kerülni, mint amire az eredendően irányult volna. Ez a közlekedésben tetten érhető akként, amikor az autót vezető sofőr a másik közlekedő sofőrön vezeti le a benne felgyülemelő feszültséget, agressziót.<sup>42</sup> Az agresszió e formája is megbújhat a büntetőfékezéssel kapcsolatos közlekedési konfliktusokban.

Az agresszió, frusztráció, harag egymással szoros összefüggésben jelennek meg, így nehéz éles határvonalat húzni e fogalmak tekintetében, mégis érdemes őket külön-külön jellemezni. A harag az agresszív viselkedés közvetlen oka, egy olyan támadó jellegű emóció, amely agresszív cselekvésre készíti.<sup>43</sup> A frusztráció a célirányos viselkedés megakadályozásának vagy késleltetésének következménye. Az a helyzet, amelyben a harag és az agresszió együttesen jelentkezik, frusztratív helyzet.<sup>44</sup>

---

<sup>42</sup> Általános lélektan jegyzet 1-2. oldal.

<sup>43</sup> Dr. Ranschburg i.m.: 97. oldal.

<sup>44</sup> Dr. Ranschburg i.m.: 99. oldal.

Ma az eddig elért eredmények alapján az agresszió tanult jelenségnek tekinthető. Azaz, ha valaki kisgyermekként agresszív viselkedéssel, negatív következmények nélkül képes volt elérni a célját, ezt a tanulási módot fogja felnőttkorában is követni. Ha azonban az illető az agresszió kezelésének destruktív módjával találkozott gyermekkorában, vélhetően felnőtt éveiben is ezt a mintát fogja követni akár a különböző közlekedési szituációban is.

### 3.4. Road rage – verekedni indultál ma vagy közlekedni?

Milyen megnyilvánulásai lehetnek az agresszív közlekedésnek? Amerikában számos olyan videó látott már napvilágot, ahol fizikai atrocitásokba torkolltak meg nem oldott közlekedési konfliktusok. Médianyilvánosságot kapott az az eset is, amikor egy amerikai diák lelőtte az előtte közlekedőt csupán azért, mert nem tudott elé besorolni. Ezek a szélsőséges megnyilvánulások mindannak a bizonyítékai, hogy az agresszió jelen van a közlekedésben és egyre durvább esetek formájában ölt testet.

Az utakon való közlekedés során számos formában megnyilvánulhat az agresszió. A büntetőfékezés csak egy esete, nem ritka a hirtelen besorolás, útról való leszorítás, de ide sorolható a nyílt, verbális agresszió is. Ezek az úgynevezett 'road rage' (*szabad fordításban közúti dühöngés*) jelenséget testesítik meg, aminek számos ember esett már áldozatául.<sup>45</sup> E körben fontos különválasztani az agresszív vezetést és a közúti dühöngést.

Az agresszív vezetés esetén a jármű vezetője egy vagy több olyan közlekedési szabálysértést követ el, amely veszélyezteti a többi járművezetőt vagy magát a gépjárművet. Ide tartozik például a gyorshajtás, a hirtelen sávváltás és a szabálytalan előzés. Ezek mind-mind közlekedési bírság kiszabását vonják maguk után, de nem tekinthetők közúti dühöngésnek.

A közúti dühöngés kategóriáját valaki akkor meríti ki, ha autóját gyakorlatilag egyfajta fegyverként használja, hogy megtorolja a más járművezetőkkal szembeni sérelmeit. Ebbe az esetkörbe sorolható a büntetőfékezés vagy akár a másik jármű leszorítása az útról. Olyan szándékos cselekedeteket jelentenek, amelyeknek célja a más személy részére való károkozás. A közúti dühöngést stresszhatások sorozata váltja ki, amelyeknek gyakran semmi köze nincs a vezetéshez, hanem munkahelyi, anyagi és párkapcsolati problémák robbantják ki. Büncselekménynek minősül, pénzbírság mellett akár szabadságvesztés büntetés kiszabására is sor kerülhet. A közúti dühöngés körébe sorolható magatartások tekintetében az egyes államokban eltérő szabályozás van érvényben. Az államok többségében büncselekménynek tekintik, de nem mindenhol tartozik hozzá konkrét büntetés. Azokban az államokban, ahol nincs jelen a szabályozás, ez a fajta magatartás más cselekmények vonatkozásában kerül értékelésre, például az olyan fegyverrel elkövetett támadás során, amely alkalmas súlyos testi sértés okozására.

Az agresszív vezetés jelensége nem csak a nyugati társadalom sajátja. A romániai KRESZ-ben 2022-ben megjelent az agresszív vezetés fogalma, amely a másik járművet veszélyesen megközelítő, indokolatlan fékezéssel vagy más módon való megfélemlítéssel megvalósuló vezetői magatartást jelent. Az agresszív vezetés okaként az alkohol- és kábítószer fogyasztás mellett a környezeti hatások, a mentális zavarok, valamint egyes demográfiai és személyiségi jellemzők jelölhetők meg. Az agresszív vezetés a fiatal és nőtlen, magasabb iskolai végzettségű előnyösebb társadalmi, gazdasági helyzetű férfiakra a legjellemzőbb, melynek oka a nagyobb

<sup>45</sup> Az agresszió okai a közlekedésben – személyiségvonások, kockázatos megküzdések előadás diasora.

rizikóvállalási hajlam a kedvező egzisztenciális körülmények okán, az elfoglaltságból eredő időhiány és a csekélyebb felelősségérzet. Hajlamosabbak az ilyen irányú magatartásokra a narcisztikus személyiségzavarral élő emberek is, valamint az impulzív, érzelmileg labilis személyek és az extrovertált vezetők.

Véleményem szerint a munkámban korábban megjelölt hazai statisztikai adatok is égető szükségességét jelzik annak, hogy akár a román, akár az amerikai mintát alapul véve a hazai szabályozásban is bevezetésre kerüljenek az agresszív vezetőkkel kapcsolatos külön rendelkezések.<sup>46</sup>

---

<sup>46</sup> Dávid Lilla i.m.: 10. oldal.

## 4. Összegzés

Tanulmányom elkészítése során számos tapasztalattal lettem gazdagabb, úgy érzem, hogy a téma pszichológiai aspektusának feltárásával egy jogon kívüli 'szemüvegen' keresztül is képes vagyok szemlélni egy-egy közlekedési bűncselekménnyel kapcsolatos esetet. Mindenképpen szükségesnek tartanám azoknak a jogászoknak, akik munkájuk során közlekedési bűncselekményekkel foglalkoznak egy alap pszichológiai kurzus elvégzését és rendszeres pszichológiai tréningeken való részvételt, hiszen a jog tudományához hasonlóan itt is állandó a változás az újabb és újabb területek, kutatási eredmények megjelenésének köszönhetően. Rendkívül izgalmas volt betekinteni jogásként egy másik ugyancsak összetett és több területet lefedő tudományba és még ha csak laikusként is, de felhasználni az eddigi eredményeit. Mint a pszichológia iránt egyébként is érdeklődő ember, bízom benne, hogy munkám során lehetőségem lesz több olyan kurzuson is részt venni, ami pszichológiai vonatkozású.

Tanulmányom bevezető részében alapvető hipotézisként vettem fel, hogy a büntetőfékezés pszichológiai vetülete az agresszió embertársainkkal szemben, aminek háttérében túlnyomórészt az elnyomott érzések, szükségletek következtében fellépő frusztráció áll, amit a téma pszichológiai aspektusának feltárásával hitelesen bizonyítottam. Nem kenyerem az agresszív vezetőket védeni és támogatni, de ha figyelembe vesszük az elmúlt 4 év eseményeit és az azok következtében fellépő változásokat, nem csoda ha hamarabb elveszítjük a kontrollt és nyilvánulunk meg agresszívan egy-egy olyan helyzetben, amiben korábban nyugalmi állapotban maradtunk. A koronavírus, a háború, az infláció következtében fellépő bizonytalanság miatt több ember érezheti úgy, hogy kicsúszott a lába alól a talaj és az emiatt érzett frusztráltságtól vezérelve nyilvánul meg durvábban akár a közlekedésben is. Nyilván vannak olyanok, akik alapjáraton agresszív személyiségjegyekkel bírnak és embertársaikról megfélelmeznek, vonatkozásukban megértést nem tudok tanúsítani.

Mint minden más területen, itt is a prevenciót tartom a legfontosabbnak. Valóban szükséges, hogy a jogosítványszerzés megszerzésének folyamata egy átfogó reformon menjen keresztül és hangsúlyos szerepet kapjon benne a váratlan helyzetekre való felkészítés, a pszichológiai edukáció és a vezetéstechnikai gyakorlat. Jónak gondolom azon felvetéseket is, amik a fiatal járművezetőkre vonatkozó szigorúbb szabályozásokat célozzák. Álláspontom szerint az ideális járművezető a vezetésre vonatkozó szabályok birtokában úgy tud részt venni a közúti közlekedésben, hogy nem provokál közlekedési konfliktust, hanem nyugalmát megőrizve vigyáz a saját és embertársai életére.

## 5. Forrásjegyzék

### *1. Könyv és cikk:*

Prof. Dr. Blaskó Béla -Dr. Amberg Erzsébet: Táblázatok a büntetőjog különös része köréből, Budapest, Nemzeti Közszerológati Egyetem Közigazgatási Továbbképzési Intézet, 2020.

Czine Ágnes -Domokos Andrea-Tóth Mihály: Büntetőjog II. Különös rész, Budapest, 2023.

Dr. Ranschburg Jenő: Félelem, harag, agresszió, Budapest, 1979, negyedik kiadás,

Ulleberg, P. Personality subtypes of young drivers. Relationship to risk-taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 2001., 4(4),

Jogesetek Magyarázata 2022/4 – Büntetőjog – Dávid Lilla: A Kúria döntése a büntetőfékezéssről

### *2. Jogszabály:*

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

A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény.

A szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény

A közúti járművezetők utánpépzéséről szóló 139/1991. (X.29.) Kormányrendelet

### *3. Bírószági határozatok*

BH 2004. 97.

BH 1992.725.

BH 2002.8.294.

BH 1993.339.

BH 1981. 89.

FBK 1991/22.

BH 1992.745.

BH 2015. 51.

A Kúria Bhar.III.1.420/2021/13. számú döntése.

A Győri Törvényszék Katonai Tanácsának Kb.I.7/2019/31. számú ítélete.

A Fővárosi Ítéltábla Katonai Tanácsának 6.Kbf.15/2021/24. számú ítélete.

BH 2015. 51.

A Győri Ítéltábla Bhar.24/2022/15 . számú ítélete.

A Budaörsi Járásbíróság 5.B.168/2021/24. számú ítélete.

A Budapest Környéki Törvényszék Bf.60/2023/5. számú ítélete.

A Fővárosi Ítéltábla Bhar.230/2023/6. számú ítélete.

#### *4. BK vélemény*

A szándékos veszélyeztetési cselekményekről szóló 41. számú Büntető Kollégiumi vélemény.

#### *5. Internetes hivatkozások:*

[Közlekedési pofátlan\(TAN\)ítás | A Rendőrség hivatalos honlapja \(police.hu\).](#)

[Torma Judit: Jogpszichológiai képzés nemzetközi összehasonlításban \(MJSZ, 2022., 2. Különszám, 120-127. o.\) | Szakcikk Adatbázis \(szakcikkadatbazis.hu\).](#)

[juridpol\\_080\\_291-302.pdf \(u-szeged.hu\).](#)

[Adamne Juhasz ANiko disszertacio.pdf \(uni-nke.hu\).](#)

[Büntetőfékezés: Pszichológus és jogász beszél a közúti bosszúállásról – VIDEÓ - Helló Magyar \(hellomagyar.hu\)](#)

[1 \(jgypk.hu\).](#)

[A vezetés pszichológiája: mi tesz jó vagy rossz sofőrre? \(alapjarat.hu\).](#)

[Is Road Rage a Crime? Everything You Need to Know About Road Rage \(fixautousa.com\).](#)

#### *5. Előadás, jegyzet*

Road Rage – How to avoid aggressive driving? – diasor

Általános lélektan jegyzet

Az agresszió okai a közlekedésben – személyiségvonások, kockázatos megküzdések előadás diasora