

Mátyás Imre¹

Az ittas járművezetés története, szabályozásnak alakulása és aktuális kérdései²

Absztrakt

Jelen tanulmány az alapoktól mutatja be az ittas járművezetés kialakulását, az alkoholfogyasztás és a közlekedés történeti kérdéseitől indulva, a magyar szabályozás történetének áttekintésén keresztül eljutva az európai törekvésekig. Statisztikai adatok segítségével vizsgáljuk, hogy igazolható-e a zéró tolerancia, hatásos eszköznek bizonyul-e az élet- és vagyonvédelem területén és szólnak-e érvek a szigor enyhítése mellett? Ezen kérdésekre keressük a választ a tanulmányban.

Kulcsszavak: alkohol, ittas járművezetés, véralkohol tartalom, közigazgatási bírság, zéró tolerancia

Abstract

This paper presents the development of drunk-driving from the ground up, starting from the historical issues of alcohol and transport, through a review of the history of Hungarian legislation, to the European efforts. Using statistical data, we examine whether zero tolerance can be justified, whether it is an effective tool for the protection of life and property, and whether there are arguments for relaxing the stringency. These questions are to be answered in the study.

Keywords: alcohol, drunk-driving, blood alcohol content (BAC), administrative fine, zero tolerance

I. Bevezetés

A gépi meghajtású közlekedés veszélyes üzem. Még inkább veszélyes, ha a jármű vezetője olyan állapotban van, hogy nem képes helyes döntéseket hozni vagy túlértékeli vezetési képességeit. Ez a kockázati helyzet jellemzően a tapasztalatlanság, illetve a tudatmódosító szerek, alkohol vagy kábítószer fogyasztásának konzisztens következménye.

A modern közlekedés, a közúti, vasúti, légi járművek használata, de a vízi hajóforgalom is komoly áldozattal jár mind az emberi élet, mind pedig a gazdasági javak körében. Ennek ellenére a működő, sőt egyre bővülő gazdaságoknak szüksége van ezekre a fuvarszközökre, az emberiség jólétben élő részének pedig a közlekedési eszközökre, amelyek segítségével rövid idő alatt nagy távolságokat tehet meg. Ezért hiába a sok baleset, emberi áldozat és vagyoni kár, fel sem merül a modern, gépi meghajtású eszközök alkalmazásának visszaszorítása. Éppen ellenkezőleg, a jogalkotó mindent megtesz a veszélyes üzem biztonságosabbá tétele, a

¹ Mátyás Imre, PhD, egyetemi docens, ME-ÁJK Európai és Nemzetközi Magánjogi Tanszék.

² DOI szám: 10.59558/jesz.2023.4.149

kockázatok minimalizálása és a közlekedés hatékonyságának növelése érdekében.³ Ennek egyik formája a gépi jármű vezetőjére vonatkozó, igen szigorú előírások bevezetése annak érdekében, hogy a legteljesebb biztonságban tudja irányítani járművét.

Az idők folyamán az emberiség elsődleges célja volt a helyváltoztatás felgyorsítása. Mind hadászati, mind kereskedelmi célokból, aki jobban megszervezte a logisztikát, előnyben volt ellenségeivel, versenytársaival szemben. Hosszabb történeti fejtegetés nélkül megállapíthatjuk, hogy a XXI. századra a világ igen „beszűkült”. Gyors autók, azoknak pedig a tempós haladást biztosítani hivatott autópályák állnak rendelkezésre, repülővel 12-14 óra alatt eljuthatunk a világ másik felére. A közlekedési lehetőségek szinte minden igényt kielégítenek, ám a járművek vezetőinek egy igen komoly tilalomfát kell figyelembe venniük, ami pedig szembemegy a szertelen emberi természet bohóság iránti vágyával. Ez pedig a tudatmódosító szerek vezetést érintő alkalmazásának teljes tilalma.

II. Az alkohol

Az alkohol, hivatalos nevén etil-alkohol (CH₃CH₂OH) vagy ethanol, pszichoaktív kábítószer, a modern társadalmakban is igen elterjedt, legálisan hozzáférhető, tudatmódosító szer. Az emberiség már több mint 20 ezer éve ismeri és fogyasztja. Valószínűsíthetően legkorábbi ábrázolása a mintegy 25 ezer éves, lausseli vénusz nevű domborművön található, ahol a dús idomú nőalak egy ivókürtöt tart a kezében.⁴ Az alkoholfogyasztás sokáig csak az erjesztéssel készíthető, 2-3%-os sörre és a szintén alacsonyabb alkoholtartalmú borra korlátozódott, az égetett szeszesitalokat csupán a technológia fejlődésével, a desztillálás alkalmazásával, a középkor második felében kezdték el előállítani.⁵ Innentől azonban már nem volt megállás, hiszen az égetett szeszesitalok meghódították a világot, és fogyasztásuk rendkívül elterjedt, annak ellenére, hogy az alkohol általános sejtmeleg, igen komoly hatást gyakorolt a központi idegrendszerre, a keringésre és az emésztésre. Az alkohol és a bűnözés összefüggése a modern korban került a kutatások középpontjába, amikor egyértelművé vált, hogy a bódult állapot hozzásegít a társadalmi konvenciók ignorálásához, mivel kikapcsolja a tervezésért, döntéshozatalért, társadalmi normák, törvények betartásáért felelős prefrontális kéreg működését,⁶ így a társadalmilag elvárt, felelősségteljes viselkedés háttérbe szorul. Az alkohol részben izgató, élénkítő szer, részben nyugtató. Alkoholfogyasztást követően először nő, majd csökken a véralkohol koncentrációja. A kezdeti növekedés során stimuláló hatás érvényesül, míg, amikor a vér alkoholkoncentrációja csökken, az alkohol a nyugtató hatása jut szerephez. A bűnelkövetés az első fázisban jellemző.⁷ Fontos, azonban jelen tanulmány keretein jelentősen túlmutató kérdés az alkoholfogyasztás társadalmi költségeinek vizsgálata. Ezeket a kérdéseket már sokan vizsgálták egészségügyi, szociológiai, kriminológiai és büntetőjogi, sőt gazdasági szempontokból is.⁸

³ Ugyanígy az alkohol és cigaretta esetében, ehhez ld. 51. lábj.

⁴ <https://www.worldhistory.org/image/6866/the-venus-of-laussel/> 2023. 10. 26.

⁵ Singerland, Edward: *Drunk How We Sipped, Danced, and Stumbled Our Way to Civilization*. Little, Brown Spark; First Edition, 2021 5-6. o.

⁶ Slingerland: i.m. 22. o.

⁷ Deres Petronella: *Erőszakos bűnözés, különös tekintettel az alkohol hatása alatt elkövetett erőszakos bűncselekményekre*. PhD. értekezés Miskolc, 2007, 123. o.

⁸ A klasszikus kérdés, miért nem tiltják be az alkoholt, ha tudományosan bizonyított mérgező volta, és igen nagy károkat okoz a humán erőforrást illetően. Ehhez ld. Tauber István: *Az erkölcsi felelősség, a büntetőjogi felelősség, a társadalom felelőssége a deviáns magatartásokért*. In: Szatalos László – Gönczöl Katalin (szerk.): *Felelősség és szankció a jogban*. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1980; Lévai Miklós: *Az alkoholizmus, a kábítószer probléma és a bűnözés*. In: Gönczöl Katalin – Korinek László – Lévai Miklós: *Kriminológiai ismeretek*,

Kiemelt problémát jelnet az alkoholfogyasztás Magyarországon, ahol az olyannyira beivódott a néplélekbe,⁹ hogy legyen öröm, bánat vagy hétvége, a magyarok számára alapértelmezett tevékenység az alkoholfogyasztás. Ezt a szomorú tényt számos kutatás támasztja alá, többek között a WHO Global Alcohol Database, amely szerint Magyarország Európa negyedik legnagyobb alkoholfogyasztójává vált a 2000-es évek közepére. Ha a nem regisztrált fogyasztás becsült értékét is figyelembe vesszük, akkor Európában Magyarországon volt a legmagasabb az egy főre jutó alkoholfogyasztás tiszta szeszben számított értéke.¹⁰ Ennek alapján, Magyarországon különösen magas az ittas állapotban elkövetett bűncselekmények kockázata, amely a közlekedéssel kombinálva kiemelt társadalmi veszélyt hordoz magában. Kisebb pozitívum azonban, hogy az 1990-2020 közötti időszakban az alkoholfogyasztással összefüggésbe hozható halálozások általános tendenciája jelentős felfutást követően csökkenő mind a férfiak, mind a nők esetében. A csökkenés mértéke az 1995-2005 közötti időszakban határozottabb volt, amit kismértékű emelkedés követett egy 2008-2010 közötti lokális csúccsal, ezt követően pedig a 2010-es évek folyamán tovább folytatódott a kismértékű csökkenés, illetve stagnálás.¹¹ Összességében megállapíthatjuk, hogy a magyar lakosság kitettebb az alkoholfogyasztásnak és az abból eredő kockázatoknak, beleértve ebbe a bűnügyi, kriminológiai következményeket is, mint Európa és különösen az Európai Unió egyéb államai. Az alkoholfogyasztás bűnözésre való hatása közismert, de tudományos igényű megállapítások a kriminológiai tanulmányokból váltak ismertté. Az alkohol hatása alatt elkövetett bűncselekmények két fő területen jelentkeznek, az egyik az erőszakos bűncselekmények elkövetése, míg a másik igen jelentős kör a közlekedési balesetek okozása.¹²

III. A közlekedés

Témánk kapcsán azonban az alkoholfogyasztás legnagyobb modernkori problémáját kívánjuk górcső alá venni, ami a közlekedés fejlődésével merült fel. A közlekedési folyamatok szükségességének felmerülésére az árucserre érdekében termelt feleslegnek a földművelés, állattenyésztés kialakulásával párhuzamos megjelenésével került sor. Az állandó szállítási útvonalakon lassan kialakultak az először ember által kitaposott utak, a folyók, szakadékok áthidalására szolgáló fatörzs- és függőhidak.¹³ Utak először a fejlett ókori társadalmakban

bűnözés, bűnözéskontroll. Corvina Kiadó, Budapest, 1998; Boór Károly – Franka Tibor – Nagy György: Alkohol, társadalom, munkahely, Medicina Könyvkiadó, 1982; Rác József – Vingender István: Főbb addikciók szerepe Magyarországon a morbiditásban, mortalitásban és a népesség fogyasztásában. Statisztikai elemzés az Országgyűlés tájékoztatására, Országos Alkoholológiai Intézet, 1999; Elekes Zsuzsanna (szerk.): Alkoholhelyzet Magyarországon. Tények, adatok, elemzések. ELTE Pedagógiai és Pszichológiai Kar RendSzerTan – Addiktológiai Elméletek és Kutatások 22., Folta Dóra: Bűnözés és alkoholizmus – Gyógykezelés bűncselekmény elkövetése nélkül? In *Ügyészek Lapja*, 2018, 6. szám, 41-53. o.; Tibay Ákos Péter: Alkohol és a bűn, bűnözés kapcsolata. In *Börtönügyi Szemle*, 2005, 2. szám, 65-82. o.

<https://ksh.hu/s/kiadvanyok/fenntarthato-fejlodes-indikatorai-2022/1-19-sdg-3> KSH (2023. október 31.)

⁹ Vö von Savigny, Friedrich Carl: *Volkgeist Theorie*. A Volkgeist alapvetően a nép általános és közös tudattartalma, avagy a nép szelleme. Savigny elméletének fő eszméje az volt, hogy a jog a nép akaratának kifejeződése, és nem közvetlen jogalkotásból származik, hanem a nép tudatának kialakulásával fejlődik.

¹⁰ Idézi: Elekes Zsuzsanna: *Egészségkárosító magatartások és mérési módszerek* – Budapesti Corvinus Egyetem Szociálpolitikus és szociális munkás képzés.

https://tat.kelte.hu/dstore/document/1548/Elekes_egeszsegkarosito.pdf, 58. o.

¹¹ Horváth Ágoston: *Alkoholos halálozások vizsgálata a KSH adatai alapján*. In *Alkoholhelyzet Magyarországon*. 83. o.

¹² Horváth Gézané: *Légalkohol és véralkohol koncentráció értékek elemzése*. In *Pécsi határőr tudományos közlemények*, 2013, 14. évf., 401. o.

¹³ *A közlekedés fejlődésének történeti áttekintése* – Széchenyi Egyetem, Közlekedéstani Tanszék, <https://ko.sze.hu/catdoc/list/cat/7086/id/7096/m/4974> (2023.november 10.)

(Mezopotámia, Kína) készültek, de legendás a Római Birodalom helyenként máig fennmaradt és még használható úthálózata (Via Appia) is. Az ókorban már igen jelentős volt a vízi áru fuvarozás, ezt külön törvények szabályozták.¹⁴ A középkorban kisebb visszaesés volt megfigyelhető, majd a postaszolgálat bevezetése és a postaállomások létesítése adott újabb lökést a közlekedés fejlődésének. A XVIII. század végén alkalmazásra került a lóvasút, majd a gőzgép feltalálása és a vasút rohamos térnyerése magas szintre emelte a közlekedést, ami később az automobil megjelenésével perfektuálódott.

A lassú és körülményes közlekedés, fuvarozás esetén az alkoholfogyasztás nem jelentett különösebb gondot. A lovaskocsi, mint általános fuvarozóeszköz ittas vezetése az alacsony sebesség, illetve az állatok intelligenciája okán nem minősült különösebben veszélyesnek, ez utóbbi két tényező még valamely formában kompenzálta a bódult állapotban a szekér irányítására vállalkozó kocsis csökkent képességeit.

A vasút és az automobilmek megjelenésével azonban jelentősen felgyorsult a közlekedés, és ezek alkoholos állapotban történő vezetése végzetes kombinációnak bizonyult.

IV. Ittas járművezetés

Az automobilmek elterjedésével jelent meg az ittas járművezetés társadalmi szintű problémája.

A világon először, gépjármű ittas vezetéséért 1897. szeptember 10.-én, egy George Smith nevű, 25 éves taxisofőrt bírságoltak meg Londonban, miután automobiljával bódult állapotban nekiütközött egy épületnek.¹⁵

Pár hónappal korábban, igaz, lovaskocsi esetén, az USA-ban dr. Alexander Gordont tartóztatták le alkoholos befolyásoltság alatt történő vezetésért. Dr. Gordon 1897. május 14-én a chicagói Clark Streeten haladt lovaskocsijával, amikor egy lámpaoszlopnak ütközött. Bevitték a helyi rendőrsre, majd ittas vezetés miatt vádat emeltek ellene.¹⁶

IV.1. A magyar szabályozás

Hazánkban a Magyar Királyi Curia 1905-ben hozott, 10.029. sz. határozatában találkozunk először az ittas vezetésért járó büntetéssel, lovaskocsi esetében.¹⁷ Ekkor konkrét törvényi tilalom még nem létezett, csak az eredményt szankcionálták a bíróságok. Az 1948. évi XLVIII. tv. bizonyos feltételek esetén, már büntetni rendelte magát a bódult állapotban történt

¹⁴ A legjelentősebb ezek közül a *Lex Rhodia de iactu mercium*, amely vitathatatlanul a tengeri áru fuvarozás legfontosabb normája volt. Hamza Gábor: Kereskedelmi jog és a görög-római antikvitás. In Állam- és Jogtudomány, 1983, 26. évf., 447. o.

¹⁵ A sofőrt 20 shilling pénzbírsággal sújtották, érdekesség, hogy a New Bond Street 165. számú épületnek hajtott, ahol eltört a vízvezeték-cső is. A linken megtalálható az eredeti újságcikk.

<https://blog.britishnewspaperarchive.co.uk/2014/09/09/london-cabbie-george-smith-arrested-for-drunk-driving-in-1897/> (2023. november. 10.)

¹⁶ <https://www.davidazizipersonalinjury.com/the-first-arrest-for-duit-in-the-united-states/> 2023. 11. 10.

¹⁷ Ebben az ügyben mondta ki a Curia azt is, hogy az alkoholos befolyásoltság esetén beszámíthatatlanságra nem lehet hivatkozni. „*Aki annyira leissza magát, hogy lovát hajtani nem bírja, a történt elgázolás esetén ittas állapotából kifolyólag beszámíthatatlansággal nem védekezhetik.*” (1905. november 23, 10,029 sz.)

bűnelkövetést¹⁸ Elsőként a közlekedés rendjének fokozottabb védelméről szóló 55/1953. (XII. 4.) MT. sz. rendelet 20.-21. §§ állapította meg az ittas járművezetés törvényi tényállását.¹⁹

A gépjárműpark és a közúti forgalom egyidejű növekedésével fokozatosan bővült és mélyült az ittas járművezetés szabályozása. Az 1961. évi V.tv. 194.§-a sui generis közlekedési deliktumként rögzítette az ittas járművezetés büntetettét, amennyiben a sofőr nem csak hogy alkoholt fogyasztott, hanem ténylegesen is alkoholos befolyásoltság alatt állott.²⁰

Az 1971. évi 28. tvr., felismerve a közlekedési bűncselekmények dogmatikailag is önálló csoportját, egységes közlekedési tényállásokat hozott létre, de azokat még a közbiztonság és a közrend elleni bűncselekmények fejezetén belül helyezte el.²¹

1975-ben megszületett a KRESZ, ami rögzítette, hogy járművet az vezethet, akiknek szervezetében nincs szeszesital fogyasztásából származó alkohol.²²

Az 1978. évi IV. törvény (régii Btk.) pedig véglegesítette a közlekedési tényállások önállósodási folyamatát azzal, hogy azokat már külön fejezetben helyezte el.²³ Míg a Btk. szeszesitaltól befolyásolt állapotot követelt meg a tényállásszerűséghez, azaz nem volt elég alkoholt fogyasztani, a vezetési képességet hátrányosan érintő klinikai tüneteknek is meg kellett

¹⁸ 1948. évi XLVIII. törvény 14. §: Aki önhibájából eredő ittas vagy kábítószertől bódult állapotban olyan cselekményt követ el, mely a büntetőtörvények értelmében büntett vagy egy évet meghaladó fogházzal büntetendő vétség – ha ez az állapota annak beszámítását kizárja egy évig terjedhető fogházzal büntetendő.

¹⁹ 20. § (1) Vétséget követ el és egy évtől öt évig terjedhető fogházzal 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 fogházzal, aki pedig a 20. § (2) bekezdése alá eső cselekményt követi el gondatlanságból, három évig terjedhető fogházzal büntetendő.

²⁰ 194. § Aki szeszesital hatása alatt lévő állapotban vasúti, légi vagy vízi járművet, avagy közúton gépjárművet vezet, vagy a jármű, illetőleg a gépjármű vezetését olyan személynek engedi át, aki szeszesital hatása alatt áll, ha súlyosabb büntetést nem valósult meg, hat hónapig terjedő szabadságvesztéssel vagy egy évig terjedő javítónevelő munkával büntetendő.

²¹ 194/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. (2) A büntetés három évig terjedő szabadságvesztés, ha az elkövető a bűncselekményt a járműnek vagy munkagépnek szeszesitaltól befolyásolt állapotban történő vezetésével követte el. (3) Mellékbüntetésként járművezetéstől eltiltásnak is helye van.

194/B § (1) Aki a) szeszesitaltól befolyásolt állapotban vasúti járművet, légi járművet, gépi meghajtású vízi járművet, vagy közúton járművet, illetőleg munkagépet vezet, b) vasúti jármű, légi jármű, gépi meghajtású vízi jármű, vagy közúton gépi meghajtású jármű, illetőleg munkagép vezetését olyan személynek engedi át, aki szeszesitaltól befolyásolt állapotban van – ha súlyosabb bűncselekmény nem valósul meg – egy évig terjedő szabadságvesztéssel vagy javító – nevelő munkával büntetendő. (2) Mellékbüntetésként járművezetéstől eltiltásnak is helye van.

²² KRESZ – 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól – 4. § (1) bek. Járművet az vezethet c.) aki a vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatt nem áll, és szervezetében nincs szeszes ital fogyasztásából származó alkohol.

²³ 188.§ (1) Aki szeszes italtól befolyásolt állapotban vasúti vagy légi járművet, valamint gépi meghajtású vízi járművet vagy úszó munkagépet, avagy közúton gépi meghajtású járművet vezet, vétséget követ el, és egy évig terjedő szabadságvesztéssel, javító-nevelő munkával vagy pénzbüntetéssel büntetendő.

(2) A büntetés büntett miatt három évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény súlyos testi sértést, öt évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény maradandó fogyatékoságot, súlyos egészségromlást, vagy tömegszerencsétlenséget, c) két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény halált öt évtől tíz évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény kettőnél több ember halálát okozza, vagy halálos tömegszerencsétlenséget okoz.

(3) Aki szeszes italtól befolyásolt állapotban nem gépi meghajtású vízi jármű vagy úszó munkagép avagy közúton nem gépi meghajtású jármű vezetésével a (2) bekezdésben meghatározott következményt idézi elő, az ott tett megkülönböztetés szerint büntetendő.

jelenni, addig az egyes szabálysértésekről szóló 218/1999. (XII. 28.) Korm. rendelet már magát a fogyasztást is szankcionálni rendelte.²⁴

A kétezres évektől egyre kazuisztikusabb lett a szabályozás, az alapját ugyan törvény képezte,²⁵ de a részletszabályokat alacsonyabb szinten, kormányrendeletekben²⁶, illetve miniszteri rendeletekben²⁷ határozta meg a jogalkotó, majd később bevezette a fix bírság, illetve a közigazgatási bírság fogalmát is.

A szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény elfogadása, az egyre növekvő forgalom és az ittas elkövetők nagy száma, valamint a generális prevenció biztosításának érdekében jelentősen átalakította a jogalkotó a szabályozást²⁸ oly módon, hogy a klasszikus (közúti gépjármű) ittas vezetést már nem szabálysértési, hanem fix összegű közigazgatási bírsággal rendelte szankcionálni. Ezt a 156/2009.(VII. 29.) Kormányrendelet 11/D mellékletének beiktatásával valósította meg a jogalkotó.²⁹ Ebben a körben kiemelkedően érdekes, hogy egy rövid ideig még a 0,8 ezrelék feletti alkoholos befolyásoltság mellett megvalósított járművezetés is csupán közigazgatási, bár 2011-ben rendkívül magas, 300.000.-Ft-os bírsággal volt szankcionálandó. A rendelet szövege szerint „*gépi meghajtású járművet vezetőnél a szeszes ital fogyasztásából*

²⁴ 42. § (1) Aki vasúti vagy légi járművet, gépi meghajtású vízi járművet, úszó munkagépet, továbbá közúton vagy a közforgalom elől el nem zárt magánúton gépi meghajtású járművet úgy vezet, hogy szervezetében szeszes ital fogyasztásából származó alkohol van, vagy a jármű vezetését ilyen állapotban lévő személynek engedi át, b) nem gépi meghajtású járművet szeszes italtól befolyásolt állapotban vezet vagy hajt, százezer forintig terjedő pénzbírsággal sújtható.

(2) Az (1) bekezdés a)-b) pontjában meghatározott szabálysértés miatt a szabálysértési hatóság járművezetéstől eltiltást alkalmazhat.

(3)

(4) Az (1) bekezdésben meghatározott közúti közlekedési szabálysértés esetén – a szabálysértési jogsegély keretében - a pénzbírságot kiszabó jogerős határozat végrehajtása átadható.

²⁵ A mindenkor hatályos Btk., illetve a Közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. tv. 20. § (1) kd) a járművezető szervezetében a szeszes ital fogyasztásából származó alkohol tilalmára („ittas vezetés”) vonatkozó rendelkezések megsértői bírság fizetésére kötelezhetők.

²⁶ 218/1999. (XII. 28.) Korm. rendelet az egyes szabálysértésekről (hatályon kívül)

236/2000. (XII. 23.) Korm. rendelet a közúti közlekedési előéleti pontrendszeréről szóló 2000. évi CXXVIII. törvény végrehajtásáról,

410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről,

156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet a közúti áru fuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságolással összefüggő hatósági feladatokról,

326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról,

63/2012. (IV. 2.) Korm. rendelet az egyes közlekedési szabálysértések miatt alkalmazandó szabálysértési pénzbírság, illetve helyszíni bírság kötelező mértékéről, valamint a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvénnyel összefüggő egyes kormányrendeletek módosításáról

393/2023. (VIII. 14.) Korm. rendelet a közlekedési közigazgatási bírságokkal összefüggő kormányrendeletek módosításáról (hatályon kívül).

²⁷ 35/2000. (XI. 30.) BM rendelet a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról (hatályon kívül).

²⁸ 217.§ Aki a) vasúti vagy légi járművet, gépi meghajtású vízi járművet, úszó munkagépet, illetve nem gépi meghajtású vízi járművet úgy vezet, hogy szervezetében szeszes ital fogyasztásából származó alkohol van, vagy b) vasúti vagy légi jármű, gépi meghajtású vízi jármű, úszó munkagép, illetve közúton vagy a közforgalom elől el nem zárt magánúton gépi meghajtású jármű vezetését olyan személynek engedi át, akinek a szervezetében szeszes ital fogyasztásából származó alkohol van, szabálysértést követ el.

²⁹ A közúti közlekedéssel kapcsolatos egyes kormányrendeletek módosításáról szóló 99/2011. (VI. 29.) Korm. rendelet helyezte át a gépi meghajtású járművet ittasan vezető személy cselekményének szankcionálását a közigazgatási bírság körébe.

származó alkohol mértéke a 0,80‰ véralkohol-koncentrációt vagy a kilégzett levegőben a 0,50 mg/l-t meghaladja, feltéve, ha az nem minősül bűncselekménynek.”³⁰ Ehhez annyi szükségeltetett, hogy a hatóság megállapítsa a véralkohol vagy légalkohol fenti mértékét, ám az eljárás alá vont személyen ne mutatkozzanak az alkoholos befolyásoltság klinikai tünetei.

A hatályos Btk., a 2012. évi C. tv. járművezetés ittas állapotban címen tárgyalja a bűncselekményt és alapesetben, vétség miatt két évig terjedő szabadságvesztést rendel alkalmazni.³¹

A 2013. július 1.-től hatályba lépett rendkívüli szigorítás azonban nem ebben a momentumban érhető tetten, hanem egyrészt a bűncselekmény megvalósításához szükséges egyre csökkenő véralkohol-koncentráció,³² másrészt pedig az igen hangzatos zéró tolerancia korábbi bevezetése kapcsán.

V. Az Európai Unió erőfeszítései

Mint az köztudott, az ittas járművezetés és az azzal összefüggő balesetek kiemelt kockázati tényezőt jelentenek az élet- és vagyónbiztonságra.

Az Európai Bizottság már 2001 januárjában sürgette, hogy minden tagállam vezesse be a legfeljebb 0,5 mg/l véralkohol koncentráció értéket, mint felső határt a gépjárművek és motorok vezetőit, továbbá maximum 0,2 mg/l véralkohol koncentráció értéket a nagyobb kockázatot képviselő vezetőket illetően.³³

Az Európai Unió kiemelt fontosságúnak nyilvánította a káros alkoholfogyasztás elleni harcot. Ennek jegyében a Bizottság 2006-ban kiadott közleményében leszögezte, hogy: „A káros és súlyos alkoholfogyasztásnak jelentős hatása van a közegészségügyre, ezen kívül költségeket ró az egészségügyi ellátásra, az egészségbiztosításra, a bűnüldözésre, a közrendre és munkahelyekre, emiatt pedig kedvezőtlenül hat a gazdasági fejlődésre és a társadalom egészére.”³⁴

Ennek érdekében alapvető célként határozták meg – többek között – az alkohol okozta közúti balesetekből eredő károk csökkentését és a halálesetek számának visszaszorítását.

³⁰ 11/D. melléklet a 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelethez, 3. pont.

³¹ 236. § (1) Aki ittas állapotban vasúti vagy légi járművet, gépi meghajtású úszólétesítményt vagy közúton, illetve közforgalom elől el nem zárt magánúton gépi meghajtású járművet vezet, vétség miatt két évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

(2) A büntetés büntett miatt

a) három évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény súlyos testi sértést,
 b) egy évtől öt évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény maradandó fogyatékoságot, súlyos egészségromlást vagy tömegszerencsétlenséget,
 c) két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény halált,
 d) öt évtől tíz évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény kettőnél több ember halálát okozza, vagy halálos tömegszerencsétlenséget okoz.

(3) Aki ittas állapotban nem gépi meghajtású úszólétesítmény vagy közúton, illetve közforgalom elől el nem zárt magánúton nem gépi meghajtású jármű vezetésével a (2) bekezdésben meghatározott következményt idézi elő, az ott tett megkülönböztetés szerint büntetendő.

³² Az hatályos Btk. 240. § (3) bekezdése szerint: „A 236. és a 238. § alkalmazásában ittas állapotban lévő személy az, akinek a szervezetében 0,50 gramm/liter véralkohol-, illetve 0,25 milligramm/liter levegőalkohol-koncentrációnál nagyobb érték előidézésére alkalmas szeszes ital fogyasztásából származó alkohol van.”

³³ Legal provisions of C (2000)4397 – Maximum permitted blood alcohol content (BAC) for drivers of motorised vehicles (Text with EEA relevance) (notified under document number C(2000) 4397)

³⁴ A Bizottság közleménye a Tanácsnak, az Európai Parlamentnek, az Európai gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – A tagállamokat az alkohollal kapcsolatos károk csökkentésében támogató uniós stratégia {SEC(2006) 1358} {SEC(2006) 1360} {SEC(2006) 1411} /* COM/2006/0625 végleges */ 3. pont

A fellépés indokolt, hiszen „körülbelül négyből egy esetben a baleset az alkoholfogyasztásra vezethető vissza és az EU-ban évente legalább tízezren veszítik életüket alkohol okozta közúti balesetekben. A 18–24 év közötti fiatalokat különösen fenyegeti a baleset kockázata. E korosztályon belül a halálesetek 35%-45%-a közlekedési balesetek következménye. A fiataloknál a közlekedési balesetek a halálesetek leggyakoribb okai (megbízható források szerint az esetek 47 %-ában). Ittas vezetésből eredő baleseteknél az érintettek kétharmada 15–34 év közötti és 96 %-uk férfi.”³⁵ Ezért a közlemény újfent sürgette, hogy az ittas járművezetés már 0,5 g/l véralkohol szinttől megállapítható legyen a tagállamokban.

A 2011. évben közzétett fehér könyv szerint 2020-ra a felére, 2050-re pedig a nullára kell csökkenteni a halálos közúti balesetek számát, ebben kiemelt figyelemmel az ittas vezetés miatt bekövetkezett balesetek megelőzésének fontosságára.³⁶

A már több mint két évtizede tartó progresszív folyamat ellenére, napjainkban sem enyhült az ittas járművezetéssel kapcsolatos aggodalom és kockázati nyomás.

A Bizottság 2022-ben kiadott átfogó jelentése³⁷ megállapítja, hogy 20 évvel a fentebb idézett ajánlás kibocsátása után, az ittas járművezetés még mindig az egyik leggyakoribb baleseti faktor Európában. A jelentés aláhúzza, hogy becslések és szakértői tanulmányok alapján az ittas vezetés miatt bekövetkezett halálos közúti balesetek az összes közúti haláleset mintegy 25%-át teszik ki. A hivatalos statisztikák alapján az európai országok esetében megállapított átlagos arány csupán mintegy 15%, ez azonban nagy valószínűséggel alulbecsült érték. Az erőfeszítések gyümölcsözőnek bizonyultak, hiszen az alkoholos befolyásoltsággal járó közúti balesetek abszolút számának alakulását tekintve 2010 és 2018 között csökkenés volt megfigyelhető, és európai országok több mint felében jelentősen csökkent az alkohollal kapcsolatos halálos balesetek száma is. Az EU25-ben az alkohol okozta halálos közúti balesetek száma 2006 és 2016 között 46%-kal, míg az egyéb okok (pl. gyorsajtás, figyelemelterelés, időjárási körülmények) miatt bekövetkezett halálos közúti balesetek száma ugyanebben az időszakban 40%-kal csökkent.³⁸

A jelentés bizakodásra okot adó számokat közöl, miszerint a 2002 és 2018 között alkoholos balesetekben elhunytak száma 61%-kal csökkent. Ugyanakkor az is világos, hogy az alkohollal kapcsolatos halálesetek számának csökkenése az elemzett időszak első kilenc évében nagyobb mértékű volt. A második időszakban (2011-2018) a fejlődés lényegesen lassabb volt, különösen az utolsó három-négy évben. E tendencia okainak meghatározása az egyes országokban hozott intézkedések hatékonyságának további vizsgálatát teszi szükségessé.³⁹

A fentiek ellenére a Bizottság 2023-ban megállapította, hogy „az ittas járművezetés eseteinek száma 2019-ben 1,2 millióra volt tehető, és a jogérvényesítés intenzitásának 2010 és 2019 közötti alakulására támaszkodó előrejelzések szerint 2030-ig 1,5 millióra, 2050-ig pedig 2,4 millióra emelkedik.”⁴⁰ Ezért további intézkedések szükségesek az ittas és bódult állapotban elkövetett járművezetés mértékének csökkentésére, hiszen „Uniós szinten mintegy 26 %-ra tehető azoknak az ittasan elkövetett jogsértéseknek az aránya, amelyek olyan súlyosak, hogy jogkövetkezményként akár a járművezetői engedély elvesztését is maguk után vonhatják.”⁴¹ Itt megjegyezzük, hogy a magyar szabályozás jóval szigorúbb, mint az európai államok szankciói,

³⁵ A Bizottság közleménye 5.2.1. pont.

³⁶ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:HU:HTML> 2023. 11. 10.

³⁷ Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs Final Report Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2022.

³⁸ Prevention 54. o.

³⁹ Uo.

⁴⁰ Az Európai Bizottság javaslata Az Európai Parlament és a Tanács Irányelve tekintetében a járművezetéstől való egyes eltiltások uniós szintű hatályáról, Brüsszel, 2023.3.1. COM(2023) 128 final 2023/0055 (COD) 3. o.

⁴¹ Uo.

hiszen minden esetben bevonják a jogosítványt, amikor az ittas járművezetés bűncselekményi⁴² alakzata megállapításra kerül, sőt 2008 és 2011 között ez a szabálysértési alakzatra is igaz volt.

VI. A zéró tolerancia

Jelen tanulmány fő célja a Magyarországon 2008-ban bevezetett zéró tolerancia tanulságainak levonása.

A zéró toleranciával kapcsolatos módosítás abban állott, hogy a korábban már hivatkozott, a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 35/2000. (XI. 30.) BM rendelet 27. §. 1) bekezdés b) pontja⁴³ alapján, *a rendőr a vezetői engedélyt a helyszínen elveszi, ha...a jármű vezetője az egyes szabálysértésekről szóló 218/1999. (XII. 28.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Szm.) 42. § (1) bekezdés a) pontjában meghatározott ittas vezetés szabálysértésének elkövetésével gyanúsítható.* A hivatkozott fordulat szerint, *aki úgy vezet, hogy szervezetében szeszes ital fogyasztásából származó alkohol van,* szabálysértést követ el. Ennek alapján tehát, bár 2008-ban a bűncselekményi alakzat még úgy szólt, hogy *„aki szeszes italtól befolyásolt állapotban...vezet”,* a szabálysértés elkövetéséhez és ezzel együtt a vezetői engedély bevonásához elegendő volt úgy vezetni, hogy a szervezetben szeszes ital fogyasztásából származó alkohol volt található.

Érdekesség, hogy a vezetői engedélynek szabálysértés esetén történő elvétele a kormányrendelet 2011-es módosításakor törülésre került, és az annak helyébe lépő, a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet az elvételt csak a járművezetés ittas állapotban bűncselekmény megvalósulása esetén írja elő. Ennek oka, a szabálysértés már korábban tárgyalt, objektív jellegű közigazgatási bírsággá alakítása volt.

A motorizáció elterjedésével és a gépjárműpark növekedésével szükséges volt határt szabni az alkoholos befolyásoltság mértékének, amelyet évtizedeken keresztül, világszerte, így Magyarországon is 0,8 g/l véralkohol koncentrációban határoztak meg.⁴⁴ Ez igen enyhe alkoholos befolyásoltságnak felel meg. Ezt az álláspontot támasztja alá Országos Igazságügyi Orvostani Intézet az 1994/13. számú, a témában sokszor hivatkozott módszertani levele is.⁴⁵ A módszertani levél igen fontos megállapítása, ami tudományosan bizonyított tény is egyben, hogy 0,2 g/l értékig az alkoholfogyasztás nem bizonyítható, 0,21 és 0,5 g/l véralkohol érték között pedig a személy alkoholosan nem befolyásolt. 0,51 és 0,8 g/l érték esetén igen enyhe befolyásoltság állapítható meg. Ez volt tehát az az érték, amely világszerte, így Magyarországon is a bűncselekmény megvalósításának határát képezte hosszú évtizedekig.

A jogalkotó azonban, látva az ittasan okozott balesetek nagy számát, 2008-ban az úgynevezett zéró tolerancia bevezetése mellett döntött, amely alapvetően választotta ketté az ittaság köznapi és büntetőjogi értelmezését. Zéró tolerancia mellett nem lehet a járművezető szervezetében a legkisebb mennyiségű alkohol sem, tekintet nélkül arra, hogy ez befolyásolja a járművezetési képességét vagy sem.

A hatályos Btk. már ismertetett, 2013. július 1-jén történő bevezetésével még szigorúbb szabályozás született, hiszen a bűncselekmény elkövetéséhez már elég volt a szervezetben

⁴² Ld. Kúria 38. BK vélemény: A járművezetéstől eltiltás alkalmazásának szempontjai.

⁴³ A b) pont eredetileg így rendelkezett: A rendőr a vezetői engedélyt a helyszínen elveszi, ha (...) a jármű vezetője ittas vezetés szabálysértés, vagy járművezetés ittas vagy bódult állapotban bűncselekmény (Btk. 188. §) elkövetésével gyanúsítható (...).

⁴⁴ 11/D. melléklet a 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelethez, 2.-3. pont.

⁴⁵ https://semmelweis.hu/igazsagugy/files/2012/06/13_mszlev.pdf (2023. november. 13.)

található 0,5 g/l véralkohol koncentráció, később pedig már ennek sem kellett meglenni a vezetés idején. Elegendő ugyanis, ha a szervezetben 0,5 g/l véralkohol-, illetve 0,25 mg/l levegőalkohol-koncentrációnál nagyobb érték előidézésére alkalmas, szeszes ital fogyasztásából származó alkohol van. Ez azt jelenti, hogy a bűncselekmény már akkor megvalósul, ha az elkövető elfogyasztott ilyen érték előidézéséhez elegendő szeszesitalt, tekintet nélkül arra, hogy az felszívódott-e a szervezetében vagy sem, hatással van-e a vezetési képességére vagy sem. A 0,5 g/l véralkohol koncentrációt el nem érő alkoholszint esetében alkalmazandó szankciókról pedig a 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet 11/D. melléklete rendelkezik, 0,3 g/l értékben megjelölve az enyhébb elbírálás határát.

A zéró tolerancia hangzatos kifejezés, azonban látni kell, hogy erről szó sincsen. Egyrészt a szervezetben lévő alkoholnak szeszes ital fogyasztásából kell származni, így ha valaki bizonyítja, hogy máshogy került a szervezetébe a kérdéses alkoholmennyiség, akkor a felelősségre vonás elkerülhető. Másrészt, amint az a módszertani levélből is kitűnik, a 0,2 g/l értéket meg nem haladó véralkoholszint esetén az alkoholfogyasztás nem bizonyítható, így ebben az esetben hiába mutat pozitív értéket a szonda, hacsak az ellenőrzés alá vont személy nem nyilatkozza becsületesen, hogy ő bizony fogyasztott alkoholt, a szankció elmarad.⁴⁶

Bár az Európai Bizottság folyamatos sürgetésének eredményeképpen szinte minden tagállam szigorított a korábbi 0,8 g/l-t értéket engedő rendelkezésein, az Európai Unióban merőben szokatlan a magyarhoz hasonló drasztikus szabályozás. *A magyar jogrendben ismeretlen módon, sok tagállam tesz különbséget gyakorlott, kezdő és hivatásos vezetők között, súlyozva a kockázatot, amit az ilyen kategóriákban megengedett alkoholfogyasztás jelent.*

Az Egyesült Királyság nem változtatott a 0,8-as értéken, Málta nemrégiben csökkentett erről a szintről, a legtöbb tagállamban azonban 0,5 g/l a megengedett felső határ.⁴⁷ Ez nagyjából 2 pohár bor vagy 2 korsó sör elfogyasztásának felel meg, bár a befolyásoltság függ a nemtől, testtömegtől és rendszeres vagy alkalmi fogyasztástól. Egy 100 kilós férfinél 2 korsó sör jellemzően nem haladja meg a 0,5 g/l határt, míg egy 50 kilós hölgy esetében szinte biztosan átlépi. Magyarországhoz hasonlóan zéró toleranciát csak 3 volt szocialista ország, Csehország, Szlovákia és Románia szabott. Szomszédaink közül Ausztriában, Szlovéniában és Horvátországban egyaránt 0,5 g/l a megengedett felső érték, azzal, hogy utóbbi két államban a kezdő és hivatásos vezetők esetében tiltott az alkoholfogyasztás, csakúgy, mint Németországban, Olaszországban és Litvániában.⁴⁸

A zéró tolerancia hívei hangsúlyozzák, hogy jóllehet 1 korsó sör még semmilyen hatást nem fejt ki a vezetési képességre, az azt elfogyasztók nagy része, meginná a másodikat és harmadikat is, amennyiben ez a magatartás nem lenne kriminalizálva. További érv, hogy nehéz lenne kiszámolni, meghatározni, hogy kinél, mikor áll be a 0,5 g/l véralkoholszint, hogy vezethet-e az adott személy vagy nem. Hangsúlyozzák, hogy aki inni szeretne, menjen taxival, hívjon sofőrszolgálatot vagy kérje meg egy családtagját, barátját, hogy fuvarozza őt.

Az ellentábor azzal érvel, hogy a magyarok nem bírják kevésbé az alkoholt, mint a németek vagy az olaszok, mégiscsak nonszensz, hogy a magyar polgár Ausztriában megvacsorázik, iszik mellé két korsó sört, autóba ül, ami ott szabályos, majd a határ magyar oldalán már közigazgatási bírság várja. Ellenérv továbbá, hogy pont így lehetne megvalósítani a kulturált alkoholfogyasztást, hogy a sofőrök meg tudjanak állni 1-2 italnál. Javaslatként el szokott hangozni még, hogy 0,5 g/l maradjon büntetlen, ám aki alkohollal a szervezetében balesetet okoz, azt tiltsák el 5 vagy 10 évre, súlyosabb következmények esetén akár élete végéig is a járművezetéstől.

⁴⁶ Egyebekben ez az igen alacsony véralkohol szint származhat a szervezetben végbemenő természetes erjedésből kefir, gyümölcsök, befőttek fogyasztása esetén is.

⁴⁷ <https://etsc.eu/issues/drink-driving/blood-alcohol-content-bac-drink-driving-limits-across-europe/> (2023. november. 13.)

⁴⁸ Uo.

Nemrégiben miniszteri szinten is felmerült olyan gondolat megfontolása, hogy enyhüljön a szigor, ám a már említett 393/2023. (VIII. 14.) Korm. rendelet eloszlatta a kétségeket a Kormány szándékait illetően. Az enyhítést a komoly lobbierővel bíró borász és pálinkafőző érdekvédelmi szervezetek vetették fel, és egy ideig nem hivatalos társadalmi vita is folyt róla. Tapasztalataink szerint komoly többségben voltak azon vélemények, miszerint a szigort fenn kell tartani, a magyar társadalom nem elég érett a szabályok lazítására.

Az igen szigorú szabályozás kétség kívül tud eredményeket felmutatni. Az összes baleset alakulását vizsgálva megállapítható, hogy az ittasan okozott baleseteket alapvetően csökkenő tendencia jellemzi. 1994-ben, 1996 és 1998 között, majd 2000 és 2004 között növekedés volt tapasztalható az összes baleset és az ittasan okozott balesetek tekintetében is.⁴⁹ 2004 és 2007 között stagnált, majd 2007-től 2012-ig jelentősen csökkent a balesetek száma, ez az év hozta el az alsó limitet. 2012-2018 között enyhe növekedés volt megfigyelhető, amely tendencia 2019-ben tört meg. A csökkenő irány 2008-tól szembe fordult az ittasan okozott balesetek esetén is, ami 2019-ig szinte folyamatosan érvényesült. Fontos kiemelni, hogy míg 1990-ben az összes baleset 15,3 %-át okozták ittasan, addig ez szám 2007-ben 13,8 %-ra, 2019-re pedig 8,4 %-ra csökkent.⁵⁰ Ezen eredmények kétség kívül a zéró tolerancia bevezetésére vezethetők vissza.

VII. Záró gondolatok

Írásunkban az ittas járművezetés magyarországi és európai szabályozásának elemzésére vállalkoztunk, különös tekintettel a zéró tolerancia intézményére.

Bemutattuk az alkoholfogyasztás és a közlekedés kialakulását, valamint ezek összekapcsolódásának, az ittas járművezetésnek a kezdeteit. *Igen tanulságos a magyar szabályozás alakulásának figyelemmel kísérése, ahogy a jogalkotó megpróbált válaszolni az egyre fokozódó kihívásokra, a járműpark és ezzel együtt a forgalom konstans növekedésére, amit rendíthetetlenül súlyosbít az alkoholfogyasztás töretlen népszerűsége hazánkban.*

Az európai jogalkotó már 2001-ben megkongatta a vészharangot, ám hazánkban még sokáig az évtizedek óta alkalmazott értékhatár maradt hatályban. Majd 2008-ban megérkezett a drákói szigor, ami, bár kényelmetlen és sok lemondással jár, életek százait menthette meg.

Vajon miért látta úgy a magyar jogalkotó, hogy az élet és vagyónbiztonság védelme érdekében ilyen drasztikus eszközhöz kell folyamodnia? Szociológusok álláspontja szerint a magyar néplélekben mélyen benne rejlik az ivás hagyománya, amelyre jó adag romantikával tekintünk, sőt, a részegség is bocsánatos bűn. A közvélemény nyilvánvalóan nincs tisztában azzal, milyen mértékű az alkoholfogyasztás által okozott társadalmi kár és költség. Szomorú tévedés, hogy az állam, csakúgy, mint a dohányipar tekintetében, az alkohol értékesítéséből befolyt adóbevételek, az előállításához szükséges munkahelyek révén profitot érne el ezen a piacon. A károk enyhítésére fordított költségvetési tételek, illetve a kieső munkaerő, az idő előtti halálozás okozta veszteségek, nagyságrendekkel haladják meg az egyébként jelentős bevételeket.⁵¹ Tehát a szeszital fogyasztás nemcsak orvosi, hanem gazdasági és még inkább politikai kérdés. Örömteli, hogy az alkoholfogyasztás és az ebből eredő társadalmi kihívások több évtizeden át tartó, romló tendenciája megállt, és több mutató is egyértelmű javulásra utal. A fogyasztásra vonatkozó makrostatisztikai adatok és az önbevallásos vizsgálatok is azt mutatják, hogy a fogyasztás csökkenése elsősorban a 2000-es évek első évtizedében következett

⁴⁹ Kutrovácz Kitti – Gelencsér Anna: Ittasan okozott közúti balesetek. In *Alkoholhelyzet Magyarországon*. 170. o.

⁵⁰ Uo.

⁵¹ Györe Anett: Az alkoholizmus mint társadalmi jelenség. In *Zempléni Múzsza*, 2005, 5. évf., 2. sz. (2005 nyár) 17. o.

be, az utóbbi évek adatai pedig inkább stabilitást, néhány mutató pedig újabb romlást jelez.⁵² A magyarok rendszeresen és sokat isznak, míg a mediterrán országokban rendszeresen keveset, északon pedig ritkán, sokat. Így a nagyobb közös cél, a balesetek és az abból fakadó halálesetek számának minimalizálása érdekében a jogalkotó büntetni rendeli azokat a polgárokat is, akik olyan mennyiségű alkoholt fogyasztottak, ami semmilyen mértékben nem érinti vezetési képességüket. Ők, a szabálysértési (közigazgatási) mennyiség miatt szankcionált, társadalomra veszélyt nem jelentő réteg képezik azt a járulékos veszteséget, amelyet fel kell áldozni a nagyobb közjó, az ittas járművezetés és tragikus következményeinek visszaszorítása érdekében.

Felhasznált irodalom

Boór Károly – Franka Tibor – Nagy György: Alkohol, társadalom, munkahely. Medicina Könyvkiadó, 1982.

Deres Petronella: Erőszakos bűnözés, különös tekintettel az alkohol hatása alatt elkövetett erőszakos bűncselekményekre. PhD. értekezés, Miskolc, 2007.

Elekes Zsuzsanna (szerk.): Alkoholhelyzet Magyarországon. Tények, adatok, elemzések, ELTE Pedagógiai és Pszichológiai Kar RendSzerTan – Addiktológiai Elméletek és Kutatások 22.

Folta Dóra: Bűnözés és alkoholizmus – Gyógykezelés bűncselekmény elkövetése nélkül? In Ügyészek Lapja, 2018, 6.

Györe Anett: Az alkoholizmus mint társadalmi jelenség. In Zempléni Múzsza, 2005, 5. évf. 2. sz. (2005. nyár), 12-20. o.

Hamza Gábor: Kereskedelmi jog és a görög-római antikvitás. In Állam- és Jogtudomány, 1983, 26. évf.

Horváth Gézané: Légalkohol és véralkohol koncentráció értékek elemzése. In Pécsi határőr tudományos közlemények. 2013. 14. évf.

Lévai Miklós: Az alkoholizmus, a kábítószer probléma és a bűnözés. In Gönczöl Katalin – Korinek László – Lévai Miklós: Kriminológiai ismeretek, bűnözés, bűnözéskontroll. Corvina Kiadó, Budapest, 1998.

Rácz József – Vingender István: Főbb addikciók szerepe Magyarországon a morbiditásban, mortalitásban és a népesség fogyasztásában. Statisztikai elemzés az Országgyűlés tájékoztatására. Országos Alkoholológiai Intézet, 1999.

Singerland, Edward: Drunk How We Sipped, Danced, and Stumbled Our Way to Civilization. Little Brown Spark; First Edition 2021.

⁵² Elekes Zsuzsa: Összefoglalás és következtetések. In Alkoholhelyzet Magyarországon. 330. o.

Tauber István: Az erkölcsi felelősség, a büntetőjogi felelősség, a társadalom felelőssége a deviáns magatartásokért. In Asztalos László – Gönczöl Katalin (szerk.): Felelősség és szankció a jogban. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1980.

Tibay Ákos Péter: Alkohol és a bűn, bűnözés kapcsolata. In Börtönügyi Szemle, 2005/2. szám.

Az Európai Bizottság javaslata az Európai Parlament és a Tanács irányelve tekintetében a járművezetéstől való egyes eltiltások uniós szintű hatályáról, Brüsszel, 2023.3.1. COM(2023) 128 final 2023/0055 (COD)

A Bizottság közleménye a Tanácsnak, az Európai Parlamentnek, az Európai gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – A tagállamokat az alkohollal kapcsolatos károk csökkentésében támogató uniós stratégia {SEC(2006) 1358} {SEC(2006) 1360} {SEC(2006) 1411} /* COM/2006/0625 végleges */

Legal provisions of C(2000)4397 – Maximum permitted blood alcohol content (BAC) for drivers of motorised vehicles (Text with EEA relevance) (notified under document number C(2000) 4397)

Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs Final Report Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2022

Internetes források

<https://www.worldhistory.org/image/6866/the-venus-of-laussel/> (2023. október 26.)

<https://ksh.hu/s/kiadvanyok/fenntarthato-fejlodes-indikatorai-2022/1-19-sdg-3>, KSH (2023. október 31.)

Elekes Zsuzsanna Egészségkárosító magatartások és mérési módszerek – Budapesti Corvinus Egyetem Szociálpolitikus és szociális munkás képzés https://tatk.elte.hu/dstore/document/1548/Elekes_egeszsegkarosito.pdf (2023. november. 4.)

A közlekedés fejlődésének történeti áttekintése – Széchenyi Egyetem, Közlekedéstan Tanszék, <https://ko.sze.hu/catdoc/list/cat/7086/id/7096/m/4974> (2023. november 10.)

<https://blog.britishnewspaperarchive.co.uk/2014/09/09/london-cabbie-george-smith-arrested-for-drunk-driving-in-1897/> (2023. november 10.)

<https://www.davidazizipersonalinjury.com/the-first-arrest-for-duit-in-the-united-states/> (2023. november 10.)

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:HU:HTML> (2023. november 10.)

https://semmelweis.hu/igazsagugy/files/2012/06/13_mszev.pdf (2023. november 13.)

<https://etsc.eu/issues/drink-driving/blood-alcohol-content-bac-drink-driving-limits-across-europe/> (2023. november 13.)