

## Közlekedési büntetőjog Keleten és Nyugaton

A címben jelzett témában rendezett nemzetközi konferenciát a Keleti Jogi Intézet (Institut für Ostrecht) 1985. április 17—19. között Münchenben. Magyarországról e sorok írói kaptak meghívást. A tanácskozáson mintegy ötven fő vett részt, köztük négy szocialista ország hét képviselője. A szocialista országok közül — hazánkon kívül (készítője: Irk Ferenc) — Csehszlovákiából, Jugoszláviából, Lengyelországból és Romániából érkeztek be nemzeti referátumok, Nyugat-Európából osztrák, NSZK-beli, spanyol, holland, francia és olasz referátum készült. A két főreferens K. H. Gössel erlangen-nürnbergi és M. Fincke passau-i professzor volt, a vitát F.—Ch. Chröder regensburgi professor, a rendező intézet igazgatója vezette.

A kívüllőn szervezett konferencia előkészítői három fő témakörben kérték a beszámólat. Az első kérdéskör az anyagi jog területén olyan kérdésekkel foglalkozott, mint a tényállások rendszere (egybekapcsolva a szabályértési, illetve más összehasonlítható jogterülettel) a veszélyeztetési tényállás és a veszélyfogalom, az alkohol szerepének megítélése a közúti közlekedésben, a baleset helyszínéről szokás, valamint a szakmionálási lehetőségek és büntetéskiszabási gyakorlat, különös tekintettel a külföldiekre. A második témacsoport eljárásjogi kérdésekkel foglalkozott. Ezekben belül a bűnüldözési illetékességgel, a bűnüldözéstől való eltekintési lehetőségeivel (opportunitás elve), a különleges eljárási módokkal, valamint a vizsgálati fogság problémájával, különös tekintettel a külföldiekre (szabadlábra helyezés óvadék ellenében stb.). A harmadik témakör a nemzetközi jogi kérdéseket foglalta egybe. Ezen belül azó volt az immunitásról, az első és a második témacsoportban nem említett különleges előírásokról a külföldiek számára, valamint a vezetői engedély bevonása nemzetközi kihatásának kérdéseiről.

A konferenciára beküldött referátumokból, valamint azok vitájából kitűnt, hogy a legalapvetőbb büntetőjogi kérdések szabályozása (így pl. a gondatlan bűncselekményeknek a szándékosokhoz képest enyhébb megítélése, vagy az ittas állapotban való gépjárművezetés során előírt balesetek szigorúbb elbírálása) a különböző európai országokban többé-kevésbé egységes alapelvek szerint történik. Ennek ellenőrzéses kérdésben igen nagyok a távlatok. Ezek természetesen kitűntek a turista-forgalomban igen nagy számban részt vevő gép-

kocsivezetőkrc. Így pl. minden szocialista országban a baleset okozójára való büntetési tétel (ha a joggyakorlatban nem is feltétlenül, de a büntető törvénykönyvek minimum-maximum tételei szerint mindenképp) lényegesen súlyosabb. Meglehetősen közismert, hogy a szocialista országokban a gépjárművezetéssel összefüggésben teljes alkoholfogyasztási tilalom van érvényben. A Nyugat-európai országokban viszont bizonyos véralkohol-koncentráció mellett autóvezetés (feltéve, hogy az egyén nem okoz balesetet) megengedett. (A véralkohol-értékek határai azonban ott sem egységesek: 0,5—1,0% között váltakoznak). A különbségek egy további példája, hogy bizonyos jogintézmények (mint pl. az óvadék ellenében szabadlábra helyezés) néhány országban (így pl. hazánkban) nem léteznek, míg más államok polgáraimuk külföldön előidézt balesetei kapcsán szóles körében alkalmazásra kerülnek.

Mind a nemzeti referátumokból, mind a viták során kitűnt, hogy az államok közötti politikai kapcsolatok milyen jelentős kihatással vannak az egyes emberek — így a turisták — közlekedésére. Olyan államok esetében, ahol kölcsönös jogsegély egyezmény van hatályban: a közlekedési balesetek, bűncselekmények elbírálása is sokkal zökkenőmentesebb. (Erre példa hazánk viszonylatában Ausztria, amellyel — miként ezt az osztrák delegátus is hangsúlyozta — gyakorlatilag hosszú évek óta problémamentesen a külföldi állampolgárok bűncselekményeinek gyors intézése.) Olyan országok esetében viszont — mint pl. Magyarország és a Német Szövetségi Köztársaság —, ahol ilyen egyezmény nincs, csak a kölcsönös bizalom és segítőkészség jegyében lehet a hatóságoknak az eljárásokat gyorsan lebonyolítani.

A nyugat-európai országok képviselői — egyetlen kivétellel — elismeréssel szóltak mind a hazai közbiztonságról, mind a magyar bűnüldözési szervek segítségéről. A legnagyobb nyugat-német autóklub, az ADAC képviselője úgy vélekedett, hogy hazánkban viszonylag gyakran és hosszabb időre tartanak vissza bizonyos balesetet előidéző gépjárművezetőket. Az elmúlt évek gyakorlatából két ilyen esetet tudott felidézni. Mindkét esetben — saját elmondása szerint is — a gépjármű vezetője súlyosan ittas állapotban idézett elő több ember halálát okozó közlekedési balesetet. A konferencia nyugat-európai résztvevői különösen azt emelték ki, hogy a szocialista országokban úgyazólván is-

meretlenek azok az atrocitások (járműlopás, jármű kifizetése, rablás a nyílt utcán), amelyek számos más (főként mediterrán) országban súlyos gondokat okoznak.

A magyar referátum (amelynek előkészítésében nagy segítséget nyújtott Benčina Ferenc, a Fővárosi Főügyészség osztályvezetője) egyből a hazai jogalkotási helyzet felvilágosításán túl felhívta a figyelmet számos, részben már említett kérdés kapcsán a hazai joggyakorlat jellemző vonásaira. Rámutatott, hogy a bírói gyakorlat — a törvény adta korlátok között és az egyéniesítés olvét követve — általában a minimum és a maximum között kiszabható büntetések alsó határértékét felé tendál. A közötti baleset okozásának súlyosabb minősített esetei (különösen akkor, ha a szabálysértés durva), valamint a szándékos közlekedési bűncselekmények (így pl. az ittas vezetés és annak minősített alakzatai) körében általában — mellékbüntetésként — a tottést a gépjárművezetéstől is eltiltja.

A referátum szólt arról, hogy a bűnüldöző hatóságok tevékenysége alapvetően attól függ, hogy a bűncselekményt elkövető állampolgár állandó lakóhelye szerinti országgal Magyarországnak van-e érvényes jogsegély egyezménye, vagy sem. Amennyiben ilyen egyezmény van, a nyomozás befejezése nyomozásmegszüntetéssel zárul, és a magyar fél a büntető eljárást felajánlja a külföldi állam illetékes bűnüldöző szervének. A sértetteket, valamint a bűncselekményben érintett egyéb személyeket erről értesíteni kell, panaszjoguk azonban nincs. Kivételesen előfordul — egyrészt viszonyossági alapon, másrészt abban az esetben, ha nagyon súlyos bűncselekményről van szó —, hogy a Legfőbb Ügyészség a magyarországi felelősségre vonás mellett dönt. Ugyanakkor az is előfordul, hogy jogsegély egyezmény hiányában is felajánlja a magyar fél a büntető eljárást a tettes állampolgársága szerint illetékes országnak. E gyakorlat alól azonban van egy igen lényeges kivétel: a magyar fél nem ajánlja fel az eljárást a külföldi hatóságnak, ha a megvalósított cselekmény Magyarországon bűncselekmény, a tettes állandó lakóhelye szerinti országban viszont nem.

A beszámoló hangoztatta, hogy a külföldiek esetében a magyar hatóságok minden esetben soron kívül nyomoznak. Amennyiben a külföldi személy beisméri bűnösségét, vagy a cselekmény egyéb okokból enyhébb megítélsa alá esik (pl. személyi sértülésen balesetet nem eredményező ittas vezetés), a bíróság az ügyet vagy soron kívül tárgyalja, vagy a Be. 361. §-ában adott lehetőséggel élve tárgyalás mellőzésével pénzbüntetést szab ki. Csak súlyosabb ügyekben kerül sor az útiokmányok elvételére, ami viszont lakóhelyjellegű tilalommal — mint kétszerintezkedéssel — jár együtt. A magyar referátum azt is kiemelte, hogy — bár erre gyakorlati példa nincs — elvileg elképzelhető, hogy a bíróság a külföldi állampolgárral szemben nem pénzbüntetést vagy felfüggesztett szabadságvesztés bün-

netést szab ki. Jogszabályaink azonban ekkor lehetővé teszik, hogy — nemzetközi szerződés alapján — a külföldi személyt a magyar állam az érintett ország hatóságai részére a büntetés végrehajtása céljából kiadják.

Nem egyszerű az eltiltás érvényre juttatása. Amíg ugyanis a magyar Btk-nak van területi hatálya, addig az eltiltás intézményének nincs. A magyar gyakorlat ezért az, hogy amennyiben ennek az intézménynek az igénybe vételére sor kerül: a tettes vezetői engedélybe olyan bejegyzés kerül, hogy a Magyar Népköztársaság területén nem vezethet.

Szó volt a referátumban arról is, hogy az elítélteknek nincs annyi pénze, mint amekkora összeget a bíróság büntetésként kiszabott. Noha ilyen esetekben követésök segíthetik saját állampolgárukat, ezt azonban egyes külképviseleti szervek csak vonakodva adják meg, sőt olykor megtagadják. Ugyancsak kritika illette azt a külföldi gyakorlatot, amely a felajánlást — a hazai gyakorlathoz képest — igen hosszú idő után továbbítja a magyar félhez. Kifogásoltuk, hogy a külföldről érkező nyomozási anyagok — különösen a helyszíni szemléről készült jegyzőkönyvek és a szakértői vélemények — gyakran hiányosak. Ez természetesen a hiányok pótltatását igényli, ami viszont a büntető eljárás idejét tovább nyújtja.

A referátum előterjesztője a szóbeli vitában felhívta a külföldi autós kópiszeleket figyelmét a jelenleginél jobb utastájékoztató szükségeségére. Így többek között arra, hogy tudatosítsák fokozottan a járművezetőkben a vezetés közbeni szigorú alkoholfogyasztási tilalmat, valamint ösztönözzék őket arra, hogy a közlekedés nemzetközi és nemzeti előírásait (ezek között különösen az adott országban érvényes sebességi előírásokat) tartsák be.

A konferencia résztvevői a viták során egyetértettek egyrészt abban, hogy a nemzeti jogalkotási hagyományokat tiszteletben tartva ugyan, de célszerű erőfeszítéseket tenni a jogalkotás homogenizálására. Másrészt kifejezésre juttatták azt a véleményüket, hogy a turisták jobb informálásával csökkenteni lehet a külföldi jogi szorvekkal való mind tettesi, mind áldozatszeropben sok kellemetlanséggel járó találkozásokat. Ehhez viszont arra is szükség van, hogy a propaganda szervek a jövőben bőségesebb információkhoz jussanak, különösen a nemzeti sajtósátságokra vonatkozóan.

A nemzetközi referátumok alapján lefolyt vitákat követően, a konferencia záró napján két NSZK-beli előadás hangzott el. H. Neidhart az ADAC müncheni jogi központjának ügyvédje az NSZK-beli gépjárművezetők külföldön felmerülő leggyakoribb problémáiról beszélt az ADAC tapasztalatait tükrözve. Th. Vogler gieseni professor, a nemzetközi büntetőjog egyik legismertebb szakértője az európai együttműködés jelen állásáról és fejlődési perspektíváiról szólt a közötti közlekedési büntetőjog terén.