

DR. IRK FERENC

Forgalom-ellenőrzés a polgárokért

A forgalomfelügyelet az állami szervek olyan kontrollfunkciója, amelynek célja a biztonságban és a rendben bekövetkező zavarok észlelése. Ebből következik, hogy a feladatok között elsőbbséget élvez:

- a balesetek megelőzése,
- a balesetek kárvételkezelvényeinek csökkentése,
- a közlekedési rendszer teljesítőképességének fenntartása,
- a közutak használatával összefüggésbe hozható bűnözés elleni fellépés.

Ezért a forgalomfelügyelet fő célkitűzései közt szerepel, hogy a forgalom zavartalanságát biztosítani kell, hiszen ez előfeltétele a konfliktusoktól mentes közlekedésnek: a torlódások visszavezethetők mind a forgalmi terheléssel arányban nem álló átbotcsátó kapacitásra, mind a forgalom folyamatában bekövetkező rendkívüli eseményekre (baleset, csőtörés stb.). A rendőrségnek tehát segítenie kell a várható és a váratlan forgalmi zavarok megelőzésében, bekövetkezés esetén pedig a következmények csökkentésében.

A forgalomfelügyelet során elsősorban a forgalom folyamatos áramlását különösen zavaró, valamint a balesetveszélyes normasértésekre kell az erőket összpontosítani. A közlekedési szabályok betartását ki kell kényyszeríteni. A hatékonyság biztosítása érdekében a célirányos rendőrségi felügyeletet is fontos, a közfigyelem középpontjában álló, rendőri eszközökkel és módszerekkel biztosan bizonyítható cselekményekre kell koncentrálni.

További alapelv, hogy a rendőr egyetlen, általa észlelt szabályszegés felett sem honyhai szemet. A jogtudat erősítése és a jogkövetési készség növelése érdekében intézkednie (de nem feltétlenül büntetnie) kell. Ezért az olyan közlekedési szabályszegésekre kell a figyelmét összpontosítania, amelyek szeme láttára fordulnak elő. Az előre elkészített csopdók azonban a kívánttal ellentétes hatást válthatnak ki. E tevékenységek célja alapvetően (a normakövetési készség elősegítésén, s ha kell, kikényszerítésén keresztül) a megelőzés.

A rendőri közlekedésfelügyelet fő célpantjai a következők:

- a megengedett sebességhatárok túllépése,
- az agresszív közlekedési magatartás,
- az illas vezetés kiszűrése.

A tanulmány a Kriminológus '98 rendezvény közlekedési szekciójában elhangzott előadás szerkesztett változata.

A szabálysértés bizonyítása – a bizonyítási teher alanya

A közlekedési szabályszegések bekövetkezése során az egyéb, jogi következménnyel járó normasértések esetén szokásos eljárások alkalmazandók. Azt azonban a pontosítás kedvéért le kell szögezni, hogy a közlekedés kapcsán úgynevezett büntetőjogias jellegű szabálysértésekkel állunk szemben. A legtöbb esetben – legalább is a jelenlegi jogi környezetben – egy-egy tett szabálysértési és büntetőjogi alakzata között csupán a szabályszegés nyomában járó következmény szempontjából lehet különbséget tenni.

E szerint ha egy gépjárművezető egy másik autósok nem ad elsőbbséget, négy dolog történhet:

1. Nem ad elsőbbséget, nem ütközik másik járműnek, és rendőr nem észleli a szabályszegést, vagy annak nem tulajdonít jelentőséget = nincs joghátrány.
2. Nem ad elsőbbséget, nem ütközik másik járműnek, de a rendőr észleli a szabályszegést, és annak jelentőséget tulajdonít = van joghátrány.
3. Nem ad elsőbbséget, másik járműnek ütközik, és legfeljebb könnyű sérülés következik be = van joghátrány.
4. Nem ad elsőbbséget, másik járműnek ütközik, és – rajta kívül – legalább egy súlyos sérülés következik be = van joghátrány.

Az első esetben a véletlenek szerencsés összjátéka folytán az egyén megússza normasértése jogi következményeit, a második esetben azonban szabálysértési úton felelősségre vonják. A harmadik esetben kötelező biztosítása alapján (visszaszorolás a bonus–malus rendszerben) fizeti meg a következményeket. (Ehhez esetleg szabálysértési eljárás jogkövetkezménye is társul.) Súlyos sérülés okozása esetén azonban mindenképpen büntetőjogi úton vonják felelősségre.

Megjegyzendő, hogy a második esetben kivételesen vizsgálja a hatóság a bűnösség kérdését, míg a harmadik és negyedik esetben ez előfeltétele a joghátrány elszervezésének, utóbbi esetben pedig a büntetőjogi eljárás keretében kiszabott büntetésnek.

Magától értetődőnek tűnik, hogy a fenti esetek mindegyikében a büntetés sújtásával feljogosított szervezet vagy szervezetet terheli annak bizonyítása, hogy az egyén a rá vonatkozó előírásokat megsértette, és ezért felelősséggel tartozik. (Azért nem hatóságról szövegünk, mert a biztosító szervezetek nem tartoznak e körbe. Ebben az esetben ráadásul a fél felelősségelismerő nyilatkozata helyettesítheti a bizonyítási procedúrát. Nem túl kivételes esetben – vita alkalmával – a második eljárás is bekövetkezhet.)

Külön érdemes szólni a második esetről. Fontos büntetőpolitikai alapelv, hogy nem a büntetés súlyossága, hanem annak elkerülhetetlensége lehet az a nevelő erő, ami

az egyént egy szabályszegéstől visszatartani képes. A forgalom-ellenőrzésnek éppen ezért elsődleges feladata a közlekedés biztonságára és rendjére veszélyt jelentő normaszegések észlelése, a normasértők – lehetőleg azonnali – megbüntetése.

Alkotmányossági garanciák és különféle, írásba foglalt jogelvek biztosítják a hatóságok esetileges túlhatalma, túlkapásai elleni hatékony védekezést. Ezek fajtái és a garanciák terjedelme az eltérő kultúrákban és a különféle történelmi hagyományokkal rendelkező országokban más-más lehet. Közös lényegük azonban az, hogy a szabálysértés (bűncselekmény) elkövetésével gyanúsított polgár számára megadassék a védekezés lehetősége akár a szándékos, akár a tévedésen alapuló hatósági túlkapások, az ezek nyomában járó téves döntések, illetve ezek következményei ellen. Emiatt kell a hatóságoknak állításaikat hitelt érdemlően bizonyítaniuk, továbbá a gyanúsítottaknak lehetőséget adni a több fokú eljárás során hatékony védelmük biztosítására.

A hatóság állításának bizonyító ereje jórészt saját tevékenységétől függ. Hogy csak egyetlen példával alátámasszam ezt az állítást: míg Finnországban vagy Svédországban, sőt ugyanígy Ausztriában is elegendő, ha két rendőr egybehangzóan állítja: a sebességmérő tanúsága szerint X vagy Y sebességgel haladt el a mérőműszer előtt valamely gépkocsi, addig Németországban vagy Magyarországon ehhez a mérési adatok (ideértve nemcsak a sebességértéket, hanem a mérési időpontot és a gépkocsi rendszámát is) utólag dokumentálható rögzítése szükséges. Egyik országcsoportban a bíróság – ha az intézkedés jogszerűségét, megalapozottságát kifogásolják – elfogadja a rendőrszórőr állítását, a másikban nem. Annak természetesen okai (olykor a rendőrségnek az állampapparásban betöltött korábbi szerepére visszavezethető történelmi okai) vannak, miért ekkorák az eltérések egyes országok között: a rendőrségnek szavahihetőségét olykor évtizedek munkája során kellett kiküzdenie.

A hatósági bizonyítás első lépcsőfoka annak alátámasztása, hogy a normasértés valóban az a személy követte el, akit ezzel gyanúsítanak. Ennek háttérben alapvető jogelv, vélelem húzódik meg, amely az eljárás végén vagy megerősítést nyer, vagy megdöntődik. Kiindulási alapul mindig azt kell szem előtt tartani, hogy egy bűncselekménnyel (szabálysértéssel) gyanúsított személyt mindaddig nem lehet bűnösnek tekinteni, ameddig bűnössége bizonyítást nem nyer.

Természetesen ezt az elvet a hatályos Be. is rögzíti. Az 1973. évi I. tv. külön fejezetben foglalkozik az ártatlanság vélelmével. A 3. § szerint: „(1) Senki sem tekintendő bűnösnek mindaddig, amíg büntetőjogi felelősségét a bíróság jogerős határozata nem állapította meg.

(2) A bűnösség bizonyítása a büntetőügyekben eljáró hatóságokat terheli. A terhelt nem kötelezhető ártatlanságának bizonyítására.”

Az Európai Unió corpus juristervezete is a terhelt alapvető jogaként rögzíti, hogy hallgasson. A kihallgatás jogát nemcsak az sérti, ha az eljárás alá vont személyt választódásra, hanem az is, ha iratok átadására kötelezik.¹

A bizonyítási folyamatban természetesen a feleknek kölcsönösen együtt kell (vagy legalábbis érdemes) működniük. Ha a hatóság valamit állít, és állításának alátámasztására bizonyítékokat sorakoztat fel, akkor az eljárás alá vont személynek ezzel szemben – általában – ellenérveket kell (vagy legalábbis célszerű) felvonultatnia.

Az előbbi rend alól azonban van néhány kivétel. Ezeket a büntetőeljárásról szóló törvények általában a tanúk vallomásai során, a tanúvallomás megtagadásának jogos indokai között sorolják fel.

A büntetőeljárásról szóló 1973. évi I. tv. (a továbbiakban Be., illetve hatályos Be.) 60. § (1) bekezdés b) pontja szerint a tanúvallomást megtagadhatja az, aki magát vagy hozzátartozóját bűncselekménnyel vádolná a szóban forgó kérdésben. Ez a szabályozás nem új, hiszen egy ezelőtt csaknem hét évtizeddel megjelent tankönyvben a következők állnak: „a tanú nem kötelezhető vallomásra, vagy valamely kérdés tárgyában feleletre, ha abból reá vagy hozzátartozójára jelentékeny kár vagy szegényen hátrálna”.² A harmincas évek büntető perjogának, a hetvenes évek közepéről és a kilencvenes évek végéről származó büntetőeljárás törvények betűi és szelleme között alig van – e tekintetben – különbség.

Ez a rendelkezés azonban természetesen nemcsak a büntető, hanem a szabálysértési ügyekre is iránymutató, az elv pedig a szabálysértési törvényben expressis verbis rögzítve van. Az időközben többször módosított 1968. évi I. törvény 60. § (4) bekezdése kimondja, hogy „a tanúvallomás megtagadható az olyan kérdésben, amelyben vallomásával a tanú magát, vagy a (3) bekezdésben felsorolt hozzátartozóját bűncselekmény vagy szabálysértés elkövetésével vádolná”. Az idézett bekezdésben felsorolt személyek: az egyenes ági rokon vagy ennek házastársa, testvér, házastárs vagy élettárs, házastársának egyenes ági rokona, testvére, testvérenek házastársa. A kör tehát meglehetősen széles. A szabálysértés elkövetésével gyanúsított személy mindaddig tanú, amíg az egyszerű gyanú alapos gyanú alakzatába nem megy át. Alapos gyanú esete pedig nyilvánvalóan nem taroghat fenn olyan esetben, amikor a hatóság például egy rendszám ismeretlenség birtokában vélelmezi, hogy annak tulajdonosa egyben a szabálysértés elkövetője is.

A Be. joganalógiájából kiindulva nemcsak nem lehet valakit kötelezni a normasértő személy válogatás nélküli megjelölésére, hanem éppenséggel figyelmeztetni kell arra, hogy nem köteles ilyen cselekményt megvalósítani akkor, ha ezzel magát

¹ Vö. Yssa A. *Corpus juris* [A büntetőeljárás egységes szabályai az Európai Unió pénzügyi érdekeit sértő bűncselekmények esetén] Kézirat, 1998

² Lk. A. *A magyar büntető perjog vezérfonalai*. Pécs, 1931., 86. o.

vagy hozzátartozóját bűncselekmény elkövetésével vádolná [1973. évi I. tv. 66. § (2) bekezdés].

Ugyancsak általánosan elfogadott jogelv – amit az 1952. évi III. tv. 164. § (1) bekezdés rögzít a legpregnansabban –, hogy a per eldöntéséhez (itt: a normasértő személyének megállapításához) szükséges tényeket általában annak a félnek kell bizonyítania, akinek érdekében áll, hogy azokat a bíróság valóságnak fogadja el. Nyilvánvaló: általában nem a gépkocsi tulajdonosának, hanem a rendőrségnek áll érdekében az, hogy megállapítsa a feltételezett jogszabályt ségő kitélét, s ennek ismeretében bebizonyítsa bűnösségét.

Tudni kell ugyanakkor, hogy a hazai bűnüldöző hatóságok különféle területeken az eredményesség óhajától vezérelve visszatérően kísérletet tesznek a bizonyítási teher megfordítására, azaz arra, hogy – szemben a büntetőjogban jelenleg érvényesülő alapelvvel – a normasértéssel gyanúsítottak kelljen bizonyítania jogkövető magatartását. Ennek azonban jelenleg a magyar jogban dogmatikai és jogszabályi háttere nincs. Kétségtelen, hogy a hiátus folyamánként számos alapos gyanú nem igazolódik be (pontosabban: az egyszerű gyanú nem megy át az alapos gyanú fázisába), s emiatt olykor rendkívül súlyos bűncselekmények vélelmezett elkövetői is képesek kibújni a jogi felelősségre vonás alól. Ez a jelenség érthető módon irritálja a sikerorientált nyomozókat és bűnüldözőket. A pillanatnyilag uralkodó elv azonban az, hogy az alkotmányos rendet és a még olykor nyilvánvalóan gyermekcipőben járó jogállamiság megerősödését szolgálja, ha a bűnösség bizonyítékait a hatóságoknak kell összegyűjteniük, s nem fordítva: a polgárnak fáradoznia azon, hogy az esetleg alaptalan vádaskodások elhárítása ellen gyűjtse egybe bizonyítékait. Az eljárás alá vont személynek pedig abszolút joga a hallgatás.

Alkotmányos búcsú a forgalmi engedélytől?

Nemrég lépett hatályba a közúti közlekedés rendőrhatalósági igazgatásáról szóló 48/1997. (VIII. 29.) BM rendelet. Nagy szükség volt és van rá, hiszen egészében korszerű, és számos korábbi, alkotmányossági aggályokat felvető problémát is – legálábbis rendőrségi oldalról – megnyugtatóan rendez. Néhány „szépséghibája” azonban szót érdemel. Nem arra gondolok, hogy még hatálybalépése előtt többször kellett módosítani. Arról sem teszek említést, hogy minden bizonnyal a rendelet beterveztői sem voltak teljesen tisztában saját apparátusuk lehetőségeivel és teherbíró képességével, aminek eredményeképp a továbbiakban is fontos rendelkezések életbe léptetésének késedelmét lehet prognosztizálni.

A továbbiakban kizárólag két, egymással szorosan összefüggő passzussal kívánok foglalkozni. Talán erre sem került volna sor, ha néhány „főzaru” hatálybalé-

pés előtt nem fenyegette volna meg a fél országot a különféle napi- és hetilapok hasábjain keresztül azzal, hogy most aztán megkezdődik a leszámolás a mindenféle jogszabály óhágására hajlamos autósokkal.³

Az idézett rendelet 33. § (3) bekezdése szerint a jármű tulajdonosa köteles a rendőrhatalóság felszólítására 8 napon belül a járművet megismerlésre (vizsgálatra) bemutatni, és a jármű mindenkor üzemeltetőjéről adatot szolgáltatni.

A rendelet 31. § (3) bekezdésének m) pontja szerint a rendőrhatalóság a jármű forgalomból történő kivonását hivatalból rendeli el, ha a jármű nyilvántartás szerinti tulajdonosa a rendőrhatalóság felhívására a jármű mindenkor üzemeltetőjére vonatkozó adatszolgáltatást jogos indok nélkül megtagadja, vagy valótlan adatot közöl.

A rendelet 31. § (4) bekezdésének e) pontja szerint a forgalomból kivonás időtartama az említett esetre vonatkozóan két hónaptól egy évig terjed.

Arról külön vitát lehetne folytatni, lehet-e egy alsó szintű jogszabálynak (akár közvetlen, akár áttételes) célja, hogy ne csak a normasértőnek, hanem környezetének is súlyos hátrányt okozzon. Főleg akkor, ha a normasértés bebizonyítására és a normasértő személy kilétének megállapítására a hatóság egyedül képtelen.

Most arról van „csak” szó, hogy – adott esetben – köteles-e a jármű tulajdonosa a bűncselekményt vagy szabálysértést elkövető, a Be.-ben pontosan meghatározott körben megjelölt valamelyik személyt [Be. 66. § (1) pont]

Mi is volna tehát a polgárbarát forgalom-ellenőrzés célja?

Először talán azt érdemes megfogalmazni, mi nem lekinthető ilyen célnak. Biztosan nem az:

- az eszközeiben igénytelen, a hatalmát fitogtatói közeg képének terjesztése, ezt ugyanis már (még) ismerjük, s szereinénk mielőbb elfeledni;
- a pénzbegyűjtés minél eredményesebb módszereinek terjesztése, a korábbi eszköztár bővítése, ennek ugyanis semmi köze nincs az ellenőrzés értelméhez: a generális és speciális prevenció eszméjének érvényre juttatásához, a jog tabu szerepének megerősítéséhez, a rendőrségnek ebből haszna nem, kizárólag kára származhat.

Az előbbiekkal szemben a polgárbarát rendőr kívánatos célkitűzései közé sorolhatók az alábbiak:

- A jogállamiság alapelveinek feltétlen tisztelete, annak árán is, hogy mentesüljön a jól megérdemelt felelősségre vonás alól akár ezer jogsértő, ha a módszerek alkalmazása csupán egyetlen normaszegő jogsértésének bizonyítását teszi lehetővé.

³ Arról figyelmeztetnöm, hogy a máskor oly hasznos autós jogvédő fórumok ezáltal meg sem mulasztják. Lehet, hogy nem figyeltek eléggé, mielő szót a történet, s ezáltal nem lehet olyan látványos sikereket „beszöporítani”, mint korábban, ugyancsak alkotmányos jogelvekre hivatkozó akcióikkal? Sok autós pénzdecimát opozitív intézkedések alkotmányserőbbek lehetnek, mint a kevesek jogát csorbítani szándékozó „jogszabályok”?

- A rendőrség használja ki legelőbb a rendelkezésre álló technikai eszközöket, s ne azon igyekezzék, miként lehet az egyébként jelentős munkateher alól mentesülni. Persze csak akkor, ha – az ittas vezetés mellett – valóban ez a kizárólagos „közellenség”, s az olyan jól bizonyítható normasértések, mint például a biztonsági öv használatának elmulasztása, a járműkivilágítási szabályok megszegése továbbra is jelentéktelen vétség marad.
- El kellene végre fogadni néhány evidenciát. Így például azt, hogy az utakon nemcsak több százos nagyságrendű gépparkkal rendelkező mamutcégek autói dübörögnek (esetükben az üzemeltető személyének kiadása természetes elvárás a tulajdonosától), hanem többnyire egyetlen, egyre inkább kenyérkereseti eszközként üzemelő autók, amelyek gazdáival szemben a jogállamiság más eszközei érvényesek.