

IRK FERENC: SZEMPONTOK A KÖZLEKEDÉSI BŰNCSELEKMÉNYEK KODIFIKÁCIÓJÁHOZ

1. Statisztikai áttekintés*

Valamely bűncselekmény vagy bűncselekmények egyes csoportjainak társadalomra veszélyességét kétféle megközelítéssel lehet legjobban kifejezni. Ezek egyike a számszerűen mérhető kritériumok nagysága, a mennyiségben bekövetkezett változások mértéke. A másik az a főként közvélemény-kutatásokból kitetsző álláspont, amelyet a lakosság alkot a jelenségről. Ez azért figyelemre méltó, mert az emberek véleménye olykor a számadatoktól teljesen független. A bűnözéstől való félelem ugyanis sok tényező eredőjeként ad számot valamely bűncselekmény közösségi fogadtatásáról.³³ Bármelyik ismeretszerzési módszer egyoldalú preferálása alkalmas lehet ugyan bizonyos koncepciók (leginkább ön)igazolására, azonban egészen biztosan nem nyújt hű képet magáról a vizsgált jelenségről.

A következőkben csak arra nyílik lehetőség, hogy az elsőként említett eszköztárat felhasználva kaphassunk rövid áttekintő képet az ún. közlekedési bűnözés legfőbb strukturális és dinamikus jellemzőiről.³⁴ Ennek segítségével az mindenképpen vizsgálható, hogy a bíróság ítélkezési gyakorlata milyen viszonyban van a jogalkotó elképzeléseivel. Arról is képet kaphatunk, hogy a felmérés bázisául szolgáló évek során – ha volt ilyen –, milyen változáson ment át a gyakorlat. Képet kaphatunk továbbá arról, hogy mely büntetések, intézkedések örvendenek különösen nagy népszerűségnek, s melyek azok, amelyek alkalmazásától a jogalkalmazó tartózkodik. Nem juthatunk viszont semmiféle hiteles információhoz arról: miként éli meg a közvélemény a vizsgált bűncselekmények veszélyességét, milyen hatással van közérzetére a számokban bekövetkezett változás.

* Jelen tanulmány az Igazságügyi Minisztérium Btk. kodifikációjával összefüggésben Györgyi Kálmán miniszteri biztos felkérésére megírt szakanyag alapján készült.

³³ V. ö.: Korinek L.: Félelem a bűnözéstől. Budapest 1995.; Korinek L.: A bűnözés visszatükröződése. Látens bűnözés, bűnözésábrázolás, félelem a bűnözéstől. In: Gönczöl – Korinek – Lévai: Kriminológiai ismeretek, bűnözés, bűnözéskontroll. Budapest, 1998. 75-92. p.; Kó J.: A bűnügyi statisztika és a bűnügyi helyzet változása. Kriminológiai Tanulmányok 36. kötet (1999) 13-34. p.

³⁴ Részletes információt készített e témakörben Vavró István. A több száz táblázatot és számos ábrát tartalmazó kiadvány az Igazságügyi Minisztérium égisze alatt került közlésre „A bűnözés és jogkövetkezmenyei. 4. Közlekedési bűncselekmények” cím alatt 2001-ben.

Kiindulási alapunk egyrészt a Btk XIII. fejezetében körülírt bűncselekmények köre, másrészt az Egységes Rendőrségi-Ügyészségi Bűnügyi Statisztika (ERÜBS). Mielőtt a részletek bemutatására sor kerülné, szükségesnek látszik néhány alapvető szempontra felhívni a figyelmet. Ilyenek:

- A kriminálstatisztika csupán felületes képpel szolgál a közlekedés biztonságáról, mert a számarányát tekintve legnagyobb súllyal szereplő balesetokozás csak többszörös torzításon át, és akkor is hiányosan jelenik meg a rendszerben. Torzít a statisztika, mert a balesetek egyik része önállóan, másik része az ittas vezetés vétségi körén belül, a rendőrségi kezdeményezéssel induló és baleseti következménnyel nem járó bűncselekményekkel összemosva jelenik meg a számhalmazban. Hiányos azért, mert – a jelenlegi Btk. szerint – a csak könnyű sérüléssel járó balesetek okozása (amelyek a legszámasabbak) nem minősül bűncselekménynek.
- Az ittas vezetés vétségeként regisztrált bűnesetek száma hosszú évek során csak akkor lenne képes kifejezni az alapjelenségben bekövetkezett változásokat, ha feltételeznénk, hogy a bűnüldözés intenzitásában ezen időszak alatt semmiféle módosulás nem következett be. Ennek vélelmezésére nincs okunk. Ezért sokkal inkább arra kell felhívni a figyelmet, hogy e bűncselekmény-körön belül a számokban bekövetkezett esetleges változások főként a rendőrség bűnüldözési gyakorlatában, s nem az alapjelenségben történt módosulást tükrözik.

A legfőbb jellemzőket az alábbi felsorolásban sikerült összegezni.

1. Amíg az *ismertté vált bűncselekmények össz-száma* 1980 óta szakadatlanul növekedő tendenciát mutat (az 1999. évi alacsonyabb szám önmagában még nem jelent tendencia-változást), addig az *ismertté vált közlekedési bűncselekmények száma* egészen az 1992. évi kiugróan magas számig szintén növekedett, majd ezt követően 1996-ig csökkent, azóta stagnálás tapasztalható. A bűnügyi statisztikán belüli aránya is folyamatosan csökken.
2. A *közlekedési bűncselekményeken belül* egyrészt legnagyobb arányt a közútiak képezik, másrészt a vasúti közlekedés – mint második legnagyobb statisztikai halmaz – szerepe 1996-tól erősen megnőtt, bár ezen az ágazaton belül az ingadozás jelentős.
3. A *közlekedés biztonsága elleni bűncselekmények* körén belül a vasúti és a közúti ágazat jelentősége nagyjából azonos, a másik két (légi is vízi) az előbbiekhöz képest elhanyagolható nagyságrendű.
4. A *közúti közlekedési bűncselekmények* alakulását figyelve az tűnik ki, hogy e körben hagyományosan legnagyobb aránnyal a közúti jármű ittas vezetése szerepel, amelyet a közúti baleset gondatlan okozásának törvényi tényállását kimerítő tettek követik. A harmadik a rangsorban a cserbenhagyás. Az is észrevehető azonban, hogy

- az ittas vezetést elkövetők száma az 1991-1993 évi magas adatok elérése után folyamatosan csökken, s napjainkra a húsz évvel ezelőtti számokra esett vissza,
 - a gondatlan balesetokozás az 1989-1993 közötti csúcspontot követően napjainkra (a kilencvenes évek kezdetétől jellemző, szinte robbanás-szerű motorizációs növekedés ellenére) a nyolcvanas évek közepének értékére csökkent le,
 - a közlekedés körében a tipikusan szándékos – és elkövetési módjaitak tekintve veszélyes - bűncselekmények száma ugyan az előbbiekhöz képest alacsony, azonban a teljes vizsgált időszak alatt növekvő tendenciájú. A közúti közlekedés biztonsága elleni bűncselekmények száma az utóbbi húsz évben mintegy megtizenhátszereződött, a cserbenhagyások száma ugyanezen időszakban megnégyesződött. Megháromszorozódott a szándékos veszélyeztetések száma is. Mindez arra utal, hogy bár a motorizáció növekedési ütemével sikerült a közlekedésnek a balesetek számában mérhető biztonságával lépést tartani (más adatokból tudjuk: korántsem a kívánatos és nyugat-európai színvonalon), azonban az elsősorban nem a figyelmetlenségre, hanem a súlyosan morális deficitekre visszavezethető bűnelkövetések jelentősen elszaporodtak. A számok növekedésében ugyanakkor – ismeretlen arányban – szerephez juthat e deviáns jelenségekkel összefüggésben a lakosság fokozódó érzékenysége és a bűnüldöző szervekbe vetett bizalom emelkedése.
5. A közúti közlekedési bűncselekmények kimenetel szerinti elemzése azt jelzi, hogy az 1990-1992 közötti kiemelkedően magas számokat (amelyek csak a halálos tömegszerencsétlenség okozása bűncselekményre nem voltak jellemzők) egy, a nyolcvanas évek közepéhez visszatérő, és ezáltal csökkenő tendencia jellemzi.
6. A közúti baleset okozása és az ittas vezetés kimenetel szerinti elemzése arra utal, hogy
- a baleset gondatlan okozása körén belül mind a halált, mind a maradandó testi fogyatékosságot eredményező vétségek aránya jelentősen csökkent, ugyanakkor
 - a közúti jármű ittas vezetésének bűncselekményét megvalósítók körében ilyen változásról nem beszélhetünk.
7. Az ismertté vált bűnelkövetők és a közlekedési bűncselekmények bűnelkövetőinek számában, ill. számarányában bekövetkezett változást elemezve egyrészt az utóbbiak arányának csökkenése figyelhető meg; másrészt az is nyilvánvaló, hogy – egybevetve a bűncselekmények számával – a közlekedés körében a felderítési arány nem ment át olyan hanyatláson (ellenkezőleg: lényegében semmiféle változás nem történt) az utóbbi húsz évben, mint a szándékos bűncselekmények többsége esetében.

8. A közúti közlekedési bűncselekmények bűnelkövetőinek száma követi a bűncselekmények számának változását. A baleset gondatlan okozása körében az 1990-es az ittas vezetés kapcsán az 1991-1993 közötti magas számok az évtized végére visszaestek a két évtizeddel korábbi értékre. A közlekedés biztonsága elleni bűncselekmények körében az emelkedés négyszeres, a szándékos veszélyeztetés esetében kétszeres, a cserbenhagyás esetében csaknem négyszeres. Az ittas vezetés végig domináns szerepet játszik az elkövetői statisztikában, mivel mintegy kétharmaduk e körből kerül ki.
9. A közlekedési bűncselekményeket érintő *elítélti statisztika* szintén több, a korábbiakkal egybevágó következtetés levonására nyújt lehetőséget. A legfontosabbak a következők:
- Az ismertté vált bűncselekmények utóbbi húsz éven belüli megnégyszereződése a jogerősen elítéltek számának mintegy 1.7-szeres emelkedésével járt együtt. A közlekedési bűncselekmények számának változása viszont teljes mértékben szinkronban mozgott az ilyen bűncselekmények miatt jogerősen elítéltek számának változásával. Ez azt jelenti, hogy ez utóbbi körben a bűnüldözés „alól még részben sem csúszott ki a talaj”. Ez azonban annak köszönhető, hogy részint a számszerűen legnagyobb kör esetében (ittas vezetés) a bűnüldözés a gyanúsított tettenérését követően indul meg, részint a második legnagyobb körben (balesetokozás) a bűncselekmény alap-eseménye nehezen tussolható el. (Merőben más volna e körben a helyzet, ha a könnyű sérülések okozása is bűncselekmény volna. Évekkel ezelőtt végzett magyarországi regionális kutatásból tudjuk: a könnyű sérüléssel végződő balesetek közül csak minden ötödik jut a rendőrség tudomására.)
 - A különböző bűncselekmény-kategóriákban az *elítélti statisztika* az előzőekben vázolttal azonos képet mutat.
 - Az *intézkedések* körében domináns szerepet játszik a pénzfőbüntetés, amelynek száma lényegében követi a bűncselekmények alakulását. A szabadságvesztés-büntetések aránya összességében változatlan, e körön belül azonban csökkenő tendenciájú a végrehajthatóknak mind a száma mind aránya: amíg a periódus elején és közepén még 1 végrehajtható szabadságvesztés büntetésre két felfüggesztett jutott, addig az utóbbi években ez az arány mintegy 1 : 5. A javító-nevelő munka egészen a 90-es évek elejéig számottevő szerepet játszott, azóta csökkent, ill. a helyébe lépő közérdekű munka nem tudta felváltani hivatott büntetés szerepét betölteni. Az önállóan alkalmazott mellékbüntetések aránya a 90-es évek elején megnőtt, s egy rövid ideig azonos volt a száma a felfüggesztett szabadságvesztésével, azt követően azonban fokozatosan veszít jelentőségéből.

- A jogerősen *szabadságvesztésre ítélt*ek kapcsán az ítélet kiszabásáról szerzett tapasztalatok az utóbbi két évtizedben bekövetkezett szemléletváltozás híü képét nyújtják. Bár kezdettől fogva a többséget hat hónapnál kevesebb időtartamra fosztották meg szabadságától, a végrehajtandó szabadságvesztések aránya 1999-ben alig több mint egyharmada volt a két évtized előttinek. Ugyanílyen változás következett be a 6 és 12 hónap, valamint az 1-2 év közötti időtartamra szabadságvesztésre ítélték esetében is azzal az eltéréssel, hogy e két utóbbi kategóriában rohamosan nőtt azoknak a személyeknek az aránya, akiknek szabadságvesztés büntetését felfüggesztették. Leglátványosabb változás az 1-2 év közötti elítéltek esetében figyelhető meg: a végrehajtandó szabadságvesztés büntetésre ítélték száma 146-ról 56 csökkent, míg a felfüggesztésben részesültek száma 32-ről 124-re növekedett. Ugyancsak jelentősen csökkent a 2-5 év közötti időtartamra elítéltek száma. A közlekedésbiztonság szempontjából legkedvezőtlenebb években (1990-1993 között) sem éltek a bíróságok a szigorítás lehetőségével, a „nehéz évek” enyhe büntetések közepette teltek el. Azok elmúltával viszont még a korábbi gyakorlathoz képest is egyre inkább adtak teret az enyhébb büntetéseknek.
- A *közúti baleset gondatlan okozása körében* a következő információkhoz juttat az elítélti statisztika:
 - A korai 90-es évektől eltekintve a bűnelkövetők közül elítéltek aránya viszonylagosan nagy állandóságot mutat, s 80-90 % között mozog
 - Húsz év alatt összességében a büntetés kiszabások száma alig változott, azonban a szabadságvesztés-büntetések száma a korábbi egynegyedére csökkent. E bűncselekményi körben a végrehajtható büntetések száma korábban sem volt magas: számuk 1-11 között ingadozott. A közérdekű (korábban javító-nevelő) munkában részesítettek száma viszont drámai változáson ment át: amíg 1980-1988 között 20-106 között ingadozott (s már 1983-tól csökkenésnek indult), addig a 90-es évek egyikében sem haladta meg a 3-at, de pl. 1993-1994-ben egyetlen ilyen büntetést sem szabtak ki a bíróságok. A pénzbüntetések száma stabil maradt, az önállóan alkalmazott mellékbüntetések száma viszont – az első vizsgált év rendkívül alacsony számától is eltekintve – a periódus folyamán mintegy négyszeresére növekedett. Büntetés kiszabásának mellőzésére egyetlen esetben sem került sor.
 - A maradandó testi fogyatékoságot előidéző baleset okozójával szemben is ma már többségében pénzbüntetést szabnak ki, bár húsz évvel ezelőtt még első helyen volt a felfüggesztett szabadságvesztés, s a 80-as évek végéig gyakorlatilag egyáltalán nem alkalmaztak önállóan mellékbüntetést, míg a 90-es évektől ez

egyre gyakoribbá vált. A végrehajtható szabadságvesztés büntetés kiszabása a 90-es évektől gyakorlatilag megszűnt.

- A halálos baleset okozása körében dominál és egyre jelentősebb szerephez jut a felfüggesztett szabadságvesztés büntetés, ugyanakkor a végrehajtható szabadságvesztés büntetések száma és aránya nagymértékben csökkent: 1980-ban a szabadságvesztés büntetések 47.5 %-át, 1999-ben 9.6 %-át hajtották végre. Ezzel egyidejűleg a pénzbüntetések aránya erőteljesen növekedett, bár 1999-ben sem érte el az összes büntetés 10 %-át.
 - A több ember halálát okozó közúti baleset gondatlan okozásának vétsége miatt évente alacsony számban (2-14 között) kerül sor büntetés kiszabására. Amíg korábban a többség esetében végrehajtható szabadságvesztés volt a jellemző, addig ma már nagyjából egyenlő arányban kerül sor az előbbi és a felfüggesztett szabadságvesztés kiszabására, sőt előfordul a pénzbüntetés alkalmazása is.
 - Ezek a változások különösen akkor tekinthetők jelentősnek, ha emlékeztetünk arra, miszerint az eltelt időszakban részint a bűncselekmények elkövetésének lehetősége a motorizáció nagymértékű fejlődése miatt jelentősen megnőtt, részint a kimenetel tekintetében a most vizsgált bűncselekmények struktúrájában és számarányában lényegi változás nem történt.
 - Az alapesetek során az 1 évi vagy annál rövidebb időtartamú szabadságvesztés büntetés döntő többségét felfüggesztik, 1 évnél hosszabb időtartamú szabadságvesztés kiszabására pedig csak elvétve kerül sor.
 - Az előbbi megállapítás érvényes a maradandó testi fogyatékoságot, valamint a halálos közlekedési balesetet okozók esetében is azzal, hogy az 1-2 évi szabadságvesztésre ítélték körében korábban dominált a végrehajtható (75 %), ma pedig a felfüggesztett (81 %) forma. A több ember halálát okozó, csekély számú bűnelkövetőnek azonban kevés esélye van a felfüggesztett büntetésre, ugyanis esetükben a mérce a 2-5 év között húzódik.
 - Az 1998-tól hatalmon levő konzervatív kormány kriminálpolitikai célkitűzéseinek fogadtatása ezen a területen még nem érzékelhető. Véltetően nem is fog, hiszen a büntetést szigorító kormányzati szándék nem ennek a bűncselekmény-csoportnak az elkövetőit célozta meg.
- *A közúti jármű ittas vezetése bűncselekményét elkövetők büntetés-kiszabási gyakorlatában a következő jellegzetességek érvényesülnek:*
- Az ismertté vált elkövetőkhez képest a jogerősen elítéltek száma és aránya magas (95-97 % között mozog), s ettől eltérő eredmény csak a rendszerváltás első éveiben született.

– A különböző intézkedések összetétele lényegében követi az előzőekben írtakat azzal az eltéréssel, hogy a szabadságvesztés, és ezen belül a végrehajtandó szabadságelvonás aránya az ittas tettesek esetében magasabb. Az utolsó húsz év szemléletváltozása azonban a körben sem maradt hatástalan: a végrehajtandó szabadságvesztés büntetés aránya a felére csökkent, s ma már az önállóan alkalmazott mellékbüntetések száma meghaladja az előbit. A közérdekű munka kiszabása az ittas elkövetők esetében is visszaszorult.

– A súlyos testi sértést okozó ittas vezetés miatt kiszabott büntetések sorában dominál a felfüggesztett szabadságvesztés, s a végrehajtandók aránya e körben is egyre inkább csökken (38 %-ról 6 %-ra).

– A maradandó fogyatékossgot okozók esetében szinte kizárólag szabadságvesztés büntetés kiszabására kerül sor. Az időszak elején ezek 73 %-át végrehajtották, húsz évvel később 74 %-át felfüggesztették. A szemléletbeli áttörésre 1993-ban került sor.

– A halált okozó ittas vezetés miatt korábban szinte kizárólag (97 %) végrehajtandó szabadságvesztés büntetésre került sor, amelynek aránya ma már alig éri el a 75 %-ot.

– Az ittas vezetés alapesetét megvalósítók többsége 6 hónapos vagy annál kevesebb szabadságvesztés büntetés kiszabásával számolhat, s e körben is egyre növekszik a felfüggesztések aránya. Nincs ez másképp a 6-12 hó közötti büntetésben részesülők esetében sem azzal, hogy 1985-ig többségben voltak azok, akik végrehajtandó büntetést kaptak, míg napjainkra ez az arány 25 %-ra esett vissza.

– A súlyos testi sértést okozók többsége ma is, mint korábban 6-12 hó börtönbüntetésre számíthat. A 80-as évek elején a 6 hónap vagy annál kevesebb börtönbüntetésben részesülők 65, ma 97 %-a, a 6-12 hónapi büntetésben részesülőknek korábban 64, ma 92 %-a remélheti, hogy büntetését nem hajtják végre. Korábban szinte kizárt volt, hogy az 1-2 év között kiszabott büntetést felfüggesztették volna; ma ez a csaknem kizárólagos gyakorlat.

– A maradandó fogyatékossgot okozó ittas vezetés elkövetőinek többsége szintén 6-12 hónap szabadságvesztéssel számolhat, többnyire felfüggesztési eséllyel.

– A halált okozó ittas vezetés miatt a többség végrehajtandó szabadságvesztés büntetést kap, bár az 1-2 év kategóriában egyre növekszik a felfüggesztések aránya. A korábban jellemző 2-3 év, illetve ennél hosszabb időtartamú büntetések relatív súlya csökken, tehát e súlyos esetekben is enyhül a büntetés szigora, mégpedig oly módon, hogy egyrészt enyhébb büntetések kiszabására kerül sor, másrészt ezek végrehajtását is a korábbinál nagyobb arányban függesztik fel.

- Statisztikai áttekintésünk során utolsóként röviden érintjük a *cserbenhagyás* bűncselekményét is. E körben az ismertté vált bűnelkövetőkhöz viszonyított elítélti arány, a korábbi cselekményekhez képest sokkal kedvezőtlenebb képet mutat: 36-40 % között mozog. Ez az alacsony szám egyúttal azonban azt is jelenti, hogy a cselekmények megnépszerűsödése ellenére a bűnüldözés (és ennek folyamányaként az ítélkezés) hatékonysága – bár korábban sem volt kielégítő –, nem romlott.
10. A *váderedményesség* a közlekedési bűncselekmények körében minden bizonnyal egyedülálló: a mérhető 17 év során egyetlen esetben sem süllyedt a 97 %-os szint alá. Ez egyrészt a cselekmények jellemzőinek, másrészt az e területen tevékenykedő szakemberek (rendőrök, ügyészek) jó munkájának köszönhető.

A statisztikai elemzés néhány – a kodifikáció szempontjából sem megvetendő – általános *tanulssággal* szolgál. Ezek közül az élre kívánczik, hogy – legalábbis a most vizsgált körben – a büntetéskiszabás szigora semmiféle hatással sincs az alapjelenségre. A *szigor enyhülése törelen tendencia*, s míg a rendszerváltozás néhány kezdeti évében az alapsokaságban kedvezőtlen változások történtek, a helyzet annak ellenére konszolidálódott, hogy a bíróságok a liberalizáció folyamatát nem törték meg.

Ezen megállapítás feltétlenül igaz a két legnagyobb jelenségkörre: a balesetokozásra és (a gyakran e cselekményt magába olvasztó) ittas vezetésre. Részint a társadalmi viszonyokban bekövetkezett változások (számos foglalkozás gépjárművezető engedély jogszerű birtoklása nélkül ma már elképzelhetetlen), részint egyéb objektív körülményekben bekövetkezett módosulások (pl. a közlekedési infrastruktúra bár szerény mértékű, ám egyértelműen jelentős fejlődése, a motorizáció eluralkodásával számos körzetben a sebesség kényszerű lecsökkenése) önmagukban a biztonság irányába hatottak. Természetesen vitatható (bár semmiféle ellenbizonyíték nem áll rendelkezésre), hogy a számszerűen csekély, ám morálisan súlyosan elítélendő cselekmények elszaporodása (szándékos veszélyeztetés, cserbenhagyás) nem volna-e befolyásolható szigorúbb ítélkezési gyakorlattal.

A statisztikai eredmények semmiféle összefüggést nem mutatnak azzal a *közérzettel*, amelyről a közvélemény kutatások némelyike olykor, a média pedig – egyedi eseteket az általánosság szintjére emelve – gyakran számot ad. Ezek a hírek fokozódó brutalitásról, nem létező jogok erőszakos kikényszerítéséről és a jogszerűen viselkedők gyakori megfélemlítéséről szólnak. Véleményem megegyezik a három évtizeddel korábban általam, s a közlekedési klímát kutatók által már sokkal korábban leírtakkal: *a közlekedési morál az általános*

morál része. Azt pedig minden bizonnyal naivitás volna feltételezni, hogy a büntetőjog szankciórendszere az élet egyetlen szűk szeletébe beavatkozva képes volna a közmorál érzékelhetően kedvező irányú változását elérni azzal, hogy a közlekedési vétségek körében nagyobb szigorot alkalmaz.

2. A büntetőjog jelenlegi szabályozásának hiányosságai és ellentmondásai

A közlekedési bűncselekmények újrakodifikálásának jelenlegi fázisa része a magyar büntető jogalkotás elmúlt egy és negyedszázad éves fejlődésének. Ennek során tényként kezelhető, miszerint a jog az élet számos jelenségére nem vagy csak részben képes megfelelően válaszolni. Így van ez a közlekedési büntetőjognak – a potenciálisan érintettek körét tekintve – legfontosabb részét kitevő, a gondatlan balesetokozást szabályozni hivatott területén is.⁵⁵

Egy kodifikáció, annak előkészítését célzó szakanyag sohasem törekedhet ideális, legfeljebb kielégítő megoldásra. Olyan kompromisszumokon keresztül juthatunk el célunkhoz, amelyek egyrészt még respektálják a szigorúan tudományos kritériumokon alapuló elképzeléseket, de másrészt már kapcsolatban vannak részint a mindennapi joggyakorlattal, részint a kodifikációban előkészítő feladatokat ellátó szakemberek elképzeléseivel, s végül a végső döntést meghozó jogalkotó, illetve jogalkalmazó nézetrendszerével is.

A gondatlan bűncselekmények körén belül a jelenlegi közlekedési jogalkotás legjellemzőbb ellentmondásai:

1. A kodifikáció szintjén

A 187. §-ban szabályozott közúti baleset okozásának vétsége sem szemléletében, sem a büntethetőséget tekintve nincs összhangban egyrészt az életet, testi épséget sértő, ill. veszélyeztető bűncselekményekkel, másrészt a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés elnevezés alatt szabályozott cselekményekkel. Az élet, testi épség, egészség védelme az élet valamennyi területén azonos védelemre szorul, következésképpen ezen értékek megsértése – elméletileg – azonos mértékű büntetést kell maga után vonjon. (Vélhetően ez is szerepet játszhat abban, hogy számos – így pl. a német – állam jogalkotásában az említett sérelmek okozása a közlekedési vétségek sorában nem szerepel, hanem az élet és testi épség elleni bűncselekmények között kap helyet.)

⁵⁵ Erről korábban részletesen beszámoltam. Ld. Irk F.: Társadalom – gondatlan bűnözés – megelőzés. Budapest 1989.

E kérdéssel összefüggésben a jelenlegi magyar jogalkotás legjellemzőbb ellentmondásairól a következő táblázat ad számot:

A gondatlan bűncselekmény megnevezése => kimenetel szerint ↓	Élet, testi épség elleni bűncsel. I. Btk. 166. §, 170. § (Emberölés, testi sértés)	Élet, testi épség elleni bűncsel. II. Btk. 171. § (Foglalkozás körében elköv. veszélyeztet.)	Közúti baleset okozása Btk. 187. §
Közvetlen veszély előidézése	nincs büntetés	max. 1 év, közérdekű munka, pénzbüntetés	nincs büntetés
Könnyű testi sértés okozása	nincs büntetés	max. 1 év, közérdekű munka, pénzbüntetés	nincs büntetés
Súlyos testi sértés okozása	max. 1 év, közérdekű munka, pénzbüntetés	max. 1 év, közérdekű munka, pénzbüntetés	max. 1 év, közérdekű munka, pénzbüntetés
Maradandó testi fogyatékoság, súlyos egészségromlás okozása	max. 3 év	max. 3 év	max. 3 év
Maradandó testi fogyatékoság, súlyos egészségromlás vagy tömegszerencsétlenség okozása	nincs büntetés	max. 3 év	max. 3 év
Életveszély okozása	max. 5 év	nincs büntetés	nincs büntetés
Halálos kimenetel okozása	1-5 év	1-5 év	max. 5 év
2-nél több halál vagy halálos tömegszerencsétlenség okozása	nincs büntetés	2-8 év	2-8 év

Nem alaptalan a következő kérdések feltevése:

- Miért kell a foglalkozás körében elkövetett gondatlan bűncselekmények esetében mind a közvetlen veszély előidézését, mind a könnyű testi sértés okozását büntetni, amikor ugyancsak nincs mód a másik két kategóriában?

- Miért büntetendő a mindennapi élet „üzemkörében” az életveszély okozása, amikor ez sokkal jellemzőbb lehet a másik két kategóriában, ahol pedig ez nem nevesített szempont?
- Azzal, hogy a közlekedés körében a halálos kimenetel okozása esetén a szabadságvesztés-büntetés alsó határa nincs limitálva: miért büntetendő ez az eredmény a közlekedésben enyhébben, mint a másik két kategóriában?

Az 1978. évi IV. törvény előkészületi iratait tanulmányozva⁵⁶ természetesen a jelenlegi megoldásra is – legalább részben – rendelkezésre áll logikus érvelés. A vita során felülkerekedett az a nézet, amely szerint leghatározottabban a nem közlekedési, ám foglalkozási szabályok hatálya alatt levő tevékenységek megsértőivel szemben kell fellépni. Ezek közül kiemelkednek az orvosi és az üzemi munkavégzés során elkövetett hibázások, illetve ezen mulasztások súlyos következményei. Ugyanakkor a kodifikációs viták során a szakemberek bizonyos értelemben „védelmükbe vették” azokat, akik a mindennapi szűkségszerű motorizációs helyváltoztatás során követtek el olyan hibákat, amelyeknek súlyos következményei lettek.

Ez az érvelés azonban – egy negyedszázaddal később – több szempontból is úgy tűnik, nem mindenben következetes és helytálló. Amint az az előző oldali táblázatból kitűnik: az összehangolás ezt az elvi logikát sehol nem követi teljes mértékben. A közvetlen veszély előidézése és a könnyű testi sértés okozása esetében az említett elv működik, ám a maradandó testi fogyatékosság, továbbá a 2-nél több halál vagy halálos tömegszerencsétlenség okozása esetében a nem baleseti jellegű bűncselekmények elkövetői a többieknél kedvezőbb, az életveszély okozása esetében a többieknél kedvezőtlenebb, a halálos kimenetel okozása esetén pedig a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés megvalósítójával azonos megítélésben részesülnek.

Álláspontom szerint a gondatlan bűncselekmények három fő csoportjában – amennyiben a kodifikátor az elkülönítést továbbra is fenn kívánja tartani – harmonizálására van szükség.

2. A joggyakorlat szintjén

- A balesetokozással összefüggésben: jelenleg – számos felsőbbbíróági döntés, legfelsőbb bíróági állásfoglalás ellenére – nincs egységes álláspont abban, hogy hol húzódnak az oksági összefüggések vizsgálata

⁵⁶ Az 1978. évi IV. törvény tervezete. Igazságügyi Minisztérium Kiadványa. A gondatlan emberölésre és a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetésre vonatkozóan ld. a IV. kötet 437. és 457. oldalait, a gondatlan közlekedési vétségekre vonatkozóan a VIII. kötet 23-34. oldalait.

során releváns tényezőként kezelendő *elvárhatóság határai*. Ez főként három témakör kapcsán okoz látványos zavarokat: az éjszakai közlekedés, az elsőbbségadás és a rossz veszélyelhárítás esetén. Az első kettő megoldható a megfelelő színvonalú háttér-jogszabályok (pl. Kresz, forgalomszervezési rendelkezések) megalkotásával, az utóbbi jellemzően jogalkalmazási-jogértelmezési kérdés. Egyik sem igényel kodifikációs beavatkozást, annak ellenére, hogy a felelősségi kérdések tisztázása során mind a mai napig a jogalkalmazók körében számos vita merül fel. Fizikai és bio-pszichológiai törvényszerűségek érvényesülésének elismertetését, a megváltozott életfeltételek folyamánként jelentkező nagyobb tolerancia- és alkalmazkodási kényszert nem célszerű a büntetőjogi kodifikáció eszközeivel kierőszakolni.

- *Az ittas vezetéssel összefüggésben:* visszatérően jelentkező probléma a befolyásolt állapot kritériumainak meghatározása és ezek objektív, bizonyítható megfogalmazása és rögzítése. Ide tartozik a klinikai hatások mérhetőségének problémája, ami mind a mai napig nem jutott nyugvópontra, ugyanis a rendőrségi racionalitás (egyszerűbb, többé-kevésbé megbízható módszerekkel olcsón bizonyítani) és a bírói etika (nem teljesen egzakt módszerekkel nem szabad bizonyítékokat produkálni) még nem találkozott össze. Nem egységes a felfogás abban sem, hogy a vezetéstől eltiltás mely esetekben ajánlott, s mikor kötelező. Amennyiben lehetséges: kívánatos kodifikációs szinten lezárni a további szubjektív értelmezésekből származható veszélyeket.
- *A segítségnyújtás elmulasztása esetében:* a vétkes és a vétlen járművezetőt terhelő kötelezettségek körében volt a bíróságok joggyakorlatában visszatérően bizonytalanság. Megfontolandó a jelenleginél egyértelműbb fogalmazás, ami egyúttal a segítségnyújtás elmulasztása és az áldozat cserbenhagyása közötti kötelezettségeket is a jelenleginél világosabban határolja el egymástól.
- *A büntetés kiszabása körében:* egyrészt a járművezetéstől eltiltás, mint főbüntetés alkalmazhatósága vonatkozásában, másrészt a halmazati kérdések elbírásakor mutatkoztak ellenmondások. Kodifikációs eszközökkel küszöbölhető ki a további félreértések.

Megfontolást igényel, hogy nem volna-e szükség több, a közlekedés biztonságával összefüggő kérdés büntetőjogi definiálása a közlekedési büntetőjogot tartalmazó fejezeten belül. Ilyenek:

- a súlyos gondatlanság tanúsításával történő közlekedési veszélyeztetés,
- a megfelelő járművezetői engedély nélküli gépjárművezetés,
- a gépjármű-vezetési tilalom megszegésének büntetőjogi eszközökkel történő, önálló (újra)szabályozása.

3. A baleseti oktatás szintjén

Elsősorban az egyre inkább motorizálódó társadalom mind több polgárát érintő balesetokozás néhány kérdése sorolható ide. Amíg egyrésztől kívánatos a tetтарыos, a társadalomnak iránymutatásul szolgáló stigmatizálás, addig másrésztől elkerülendő volna, vagy ha ez teljes egészében nem lehetséges, szűkíteni kellene annak lehetőségét, hogy a büntetőjog alkalmazása során ne a kivételesen megvalósuló hibás tett, hanem a véletlen tényezők jussanak döntő szerephez. A büntetőjog céljaival nincs összhangban az a gyakorlat, amely szerint e jogág keretében a jogalkalmazó a maga eszköztárával olyan személynek okozhat hátrányos helyzetet, aki (gyakran az általa befolyásolhatatlan, tehát az ő szempontjából véletlen tényezők szerencsétlen összejátszása folytán) a súlyos következményhez vezető cselekvése során semmiben sem tért el az emberek többségétől, azoktól, akik kellő gondosságot tudnak és akarnak tanúsítani a külvilág kihívásaival való szembesülésük során (s gyakran a véletlen tényezők szerencsés összejátszása során hibázásuk nem vezet súlyos következményhez). A gondos és a tökéletes, soha nem hibázó ember közé azonban nem lehet egyenlőségelet tenni. Arra, hogy valamely személy aktuálisan súlyos következményre vezető magatartás-hibája mennyire törvényszerű vagy épp ellenkezőleg: mennyire véletlenszerű része általános – és ezen belül közlekedési – viselkedésének, arra előéletének (különösen pedig közlekedési előéletének) vizsgálata nyújt lehetőséget. Megfontolandó: bizonyos időn keresztül tanúsított „makulátlan” közlekedési előélet esetén nem volna-e indokolt a legsúlyosabb következmény esetében is a büntető útról történő *elterelés* intézménye alkalmazását megengedni. A napjainkban virágzó *restoratív igazságszolgáltatás* eszméje eredményesen termékenyíthetné meg a gondatlanság körében szerepet játszó közlekedési büntetőjogot.

A büntetőjog valamennyi céljának lehetőség szerint töretlenül kell érvényesülnie a közlekedési balesetokozás területén is. E jogágnak itt is „ultima ratio”-ként kell feladatot vállalnia. Ezúttal is el kell látnia a megtorló büntetőjog alapvető feladatát: azt, hogy világosan megértesse az érintettekkel, miszerint az adott magatartás és a vele direkt oksági kapcsolatban álló következmény oly mértékben veszélyesnek tekintendő a társadalomra, hogy annak tanúsítójával szemben a legsúlyosabb jogi nemtetszés kinyilvánítására: a büntetőjogi büntetés alkalmazására van szükség.

A közlekedés körében viszonylag szűk határok között mozognak azok a szabályok, amelyek megszegése – a többiekénél nagyságrendekkel – gyakrabban vezet súlyos következményhez. A normaszegések és azok súlyos következményei közötti gyakoriságban (szerencsére) nagyok az eltérések. Ezért különösen fontos, hogy kinyilvánításra kerüljön az is: melyek azok a *leginkább elítélendőnek tekintendő szabályszegésekben megnyilvánuló magatartások*,

amelyek tanúsítása különösen elkerülendő, mégpedig azért, mert ezen viselkedésmódk az átlagosnál sokkal gyakrabban vezetnek súlyos következményre.³⁷ Végül, de nem utolsósorban ezúttal is a büntetőjog alkalmazása során világos kritériumok alapján el kell válnia egymástól a törvényisztelő többségnek a törvényszegő kisebbségtől. A büntetőjog eleve nem felelhet meg feladatának (akkor sem, ha ez jelenleg több más élethelyzet szabályozása során is előfordul), ha a „mindenkinek áll a zászló” elvet vallva az emberek vagy azok egy része (pl. körülhatárolható foglalkozási csoportok) csendes beletörődéssel várják a pillanatot, amikor őket is „utoléri a végzet”, s tudomásul veszik, hogy minden jószándékuk ellenére bármikor a büntetett előéletűek elítélő címkéje aggatható rájuk.

Ugyanakkor nem lehet eltekinteni attól sem, hogy a közlekedési büntetőjog továbbra is a teljes, egységes elvek alapján felépülő büntetőjog része. Ahhoz, hogy a gondatlan magatartás következményeinek specialitásai kellően érvényesülhessenek, a büntető- és a szabálysértési jog jelenleg már kialakulóban levő, sikeres harmonizálására is szükség van. A *büntető pontrendszer* magyar joggyakorlatban való meghonosítása ebből a szempontból döntő fontosságú, s több évtizedes szakmai igényt elégit ki.³⁸ (Viski László már a hetvenes évek elején követelte ennek bevezetését, s gondolkodását azóta csaknem a teljes magyar, a közlekedésbiztonságot kutatóként művelő szakma követte.) A közlekedési múlt eddiginél alaposabb nyilvántartása – többek között – megteremti annak lehetőségét, hogy e múlttal számolni lehessen akkor, amikor még nem következett be súlyos következmény (ez a szabálysértési jog kompetenciájába tartozik), de akkor is, amikor már büntetőjogilag is értékelendő magatartás tanúsítására kerül sor. Ez utóbbi esetben a bírói mérlegelés lehetőségét, s ezáltal a személyre szabott igazságos büntetés kiszabását teszi a korábbinál inkább lehetővé.

Korábban jeleztem: semmi indok nem szól amellett, hogy a gondatlan sértülés-okozás tekintetében különbség maradjon fenn a büntetés-kiszabás lehetőségei során aszerint, hogy az egyén az élet mely területén okozott kárt. A

³⁷ A szerző erős csábítást érez arra, hogy ezúttal utaljon Wiener A. Imrétől származó gondolat tovább gondolásából eredő, másfél évtizeddel papírra vetett ötletre, aminek lényege: a balesetokozással kapcsolatos bűncselekményeket az „eredménybűncselekmények” halmazából ki kellene venni, s a „formális bűncselekmények” körében kellene szabályozni. Azaz: csak a normasértés számítson a törvényi tényállás megvalósításánál, a következmény legyen érdektelen. Azonban úgy véli: erre a jogalkotásban megvalósítandó, valóban forradalmi tette ma még éppúgy, mint a 80-as évek második felében, sem a szakmai, sem a laikus közvélemény „nem vevő”.

³⁸ Jelen formájában azonban csak a mennyiségével (azaz: magával e rendszer létével), s nem minőségével lehetünk elégedettek. A nyugaton bevált többféle rendszerek 2000-ben sikerült egy sajátos, kelet-európai torzóját megalkotnia – nem a jogszabály-előkészítőknél, hanem a szakmai szempontokat semmibe vevő politikaúrnak.

büntetés-kiszabásnak a törvényben rögzített mértéke pedig összhangban kell legyen egy belső szerkezetében kiegyensúlyozott büntető törvény általános elveivel.

3. Kodifikációs megfontolások

Az előző fejezetben nagy vonalakban bemutatásra kerültek nemcsak a jelenlegi szabályozás nyilvánvaló hibái, hanem azok az elvek is, amelyek mentén egy ideális jogalkotásnak meg kellene valósulnia. Ezúttal azonban a javaslattevő nem feledkezhet meg arról, hogy javaslatokba formált elképzelése nem csak, sőt nem is elsősorban saját igényeinek kell maradéktalanul megfeleljen, hanem azok szimpátiáját is meg kell nyerje, akik döntés-előkészítési, ill. döntési helyzetben vannak. Sőt ez még mindig kevés: a morálisan és racionálisan legjobban megalapozott, dogmatikailag pedig kifogástalanul felépített szabály sem ér sokat, ha ez teljesen idegen azok gondolatvilágától, akiknek a szabályokat a mindennapi gyakorlatban alkalmazniuk kell. Ez a kérdés lényegében a megtorló és tetterányos büntetési szemléletre építkező *igazságos*, valamint az individuális szempontokat preferáló *okos* büntetés egyensúly-keresése során kerül előtérbe. A büntetés céljairól vallott elképzeléseimmel azokhoz a jogtudósokhoz csatlakozom, akik úgy vélik: konfliktus esetén az igazságos büntetésnek kell prioritást élveznie. Az elsőbbség azonban nem jelent kizárólagosságot: megfelelő formula keresésével biztosítani kell a külsőleg azonos vagy nagyon hasonló következményekhez vezető tett megvalósítói közötti egyéni eltéréseket. Ez a közlekedési (és általában a baleseti jellegű) gondatlan vétségek körében egyrészt a konkrét normasértés típusos következményeire, másrészt az egyén korábbi magatartására összpontosított vizsgálódást jelent.

A jogalkalmazásban akkor várható a legkevesebb bizonytalanság, következetlenség, ha a lehető legkisebb számban (tehát csak nagyon indokolt esetben) kerül sor kodifikációs változtatásra. Amennyiben ez mégis elkerülhetetlen, előnyös, ha ennek példája valamelyik, a magyar jogdogmatikához hasonló elvekre építkező kontinentális jogban már sikeres kipróbálásra került, s azt ott hosszabb ideje rutinszerűen alkalmazzák. Esetünkben ezt a szerepet a német jog fogja betölteni.

Általános szempontként – és az egyszerűsítés irányába tett lépésként – tartom elfogadandónak azt, hogy a *jelenlegi nyolcfokú súlyossági skála* (veszélyhelyzet teremtése, súlyos sérülés, maradandó testi fogyatékoság, súlyos egészségromlás, tömegszerencsétlenség, halál, kettőnél több ember halála, halálos tömegszerencsétlenség) *csökkenjen háromra*. (Megszüntetendőnek tartom az életveszély okozásának külön honorálását is, azonban – mint már

említettem – ezt nem tekintem e dolgozat kompetenciájába tartozó kérdésnek.)
A megmaradó fokozatok a következők:

- veszélyhelyzet teremtése, ide sorolva a könnyű testi sértés okozását,
- súlyos testi sértés okozása, valamint
- halál okozása.

Indokolásként hivatkozom az elmúlt húsz év tapasztalatára, ami azt jelzi, hogy

- egyrészt az a jogalkotói igyekezet, ami a következmények nagyfokú differenciálása alapján kívánta megkülönböztetni az elkövetőket, a jogalkalmazói gyakorlatba nem ment át (erről adnak információkat a mellékelt statisztikai táblák idevonatkozó adatai);
- másrészt a speciális esetek száma oly csekély (és egyre csökkenő), ami nem teszi indokolttá a korábbi elképzelések fenntartását.

A felelősségteljes bírói gyakorlat alkalmas és képes arra, hogy kialakítsa a törvényben rögzített alsó és felső határértékek között az adott esetre megfelelő büntetési tétel mértékét.

A javaslatok a következőkben összegezhetők:

A közlekedési balesetekkel kapcsolatos bűncselekmények – elsősorban azáltal, hogy a bűncselekmények többségétől eltérően nem csak egy, a lakosság többségétől jól elkülöníthető kisebbséget fenyegetnek a jogkövetkezmények beállásának reális lehetőségével – a büntetőjog rugalmasságának szakító próbáiként is funkcionálnak. A megtévedt, ám büntetlenül nem hagyható vétkessel szemben mind a generális, mind a speciális prevenció szem előtt tartásával gondolkodó jogalkotónak valamennyi, a kitűzött cél elérésével kecsesítő lehetőséget meg kell ragadnia. A következő felsorolás ezek közül emeli ki a leginkább megvalósíthatókat.

- A továbbiakban a büntetés kiszabási lehetőségek alsó, ill. felső határának bővítésével (pontosabban: e határok közötti, a törvényalkotó által biztosított távolságok jelenleginél gyakoribb és következetesebb kihasználásával) a bíróságok egyéni ítéleteik során szükség szerint méltányolhassák a kimenetel súlyosságát.
- Ennek sorában jegyzem meg, hogy a *közérdekű munka* korábban ecsetelt eddigi kudarcából nem azt a következtetést kell levonni, miszerint ez a büntetés a továbbiakban nem alkalmazandó, hanem sokkal inkább azt, hogy mielőbb meg kell teremteni az intézményes alkalmazás feltétel-rendszerét, mindenek előtt az érdekeltségi rendszert az üzemeltető részéről.
- Ehelyütt utalok arra, hogy szükség volna az *elterelés* intézményrendszerének újraszabályozására ahhoz, hogy épp a most

tárgyalt potenciális elkövetői körben lehetőség nyílik annak széleskörű alkalmazására.

- Ugyanezen elkövetői körben válna lehetővé a *tettes-áldozat kiegyezés* gyakori alkalmazása, a *restoratív igazságszolgáltatás* általánossá tétele is.
- Elvi megfontolást igényel annak az elképzelésnek az elfogadása vagy elvetése, ami szerint a *sértettek*, illetve – bizonyos esetekben – hozzátartozójának komoly szerepet kellene adni annak eldöntésében, hogy *akarja-e az elkövető megbüntetését* vagy sem. A kár megtérítése döntő szerepet játszhat e vélekedés kialakításában, azonban ide már nem csak az anyagi kár értendő.
- Az elkövető és a sértett hozzátartozói viszonya bizonyos körben megalapozhatná a *magánindívány* jogintézményének bevezetését, ill. e körre való kiterjesztését. Mind az előző, mind a jelen esetben a javaslat elfogadása – akár az állam büntetőigényének rovására – fokozott szerephez juttathatja a sértetti jogok érvényesülését. Jól tudjuk, hogy a jelenlegi gyakorlat gyakran nem az elkövető által okozott sérelmek reparálását segíti elő, hanem – az eljárás során a sértett, ill. a hozzátartozók kvázi meghurcoltatásával, a fájdalom többszöri kényszerű felidézésével – a bűncselekményben teljesen véttlen szereplők további szenvedéseinek forrása. Nem szükséges hangsúlyozni, hogy egy, a humánus bánásmód elvének minimális érvényesülési igényével fellépő jogalkotó ezt a hatást nemkívánatosnak tekinti és lehetőség szerint elkerüli.
- Egyetértéssel fogadható az az elképzelés, miszerint a negligens tett-megvalósítás esetében a jelenleginél *hosszabb időtartamú szabadságvesztés-büntetés is felfüggeszthető legyen*. Ezáltal a kiszabott szabadságvesztés-büntetés mértéke méltányolhatja a súlyos kár okozásával a társadalomnak okozott veszteséget, ugyanakkor a felfüggesztés tényében kifejezésre juthat az enyhébb normasértés, a felfüggesztés hosszabb időtartama ugyanakkor komoly figyelmeztetés a jogkövető magatartás fontosságára, ösztönzés lehet a biztonságos közlekedésre vonatkozó szabályok fokozott igyekezettel való betartására.
- Ugyanígy az új Btk elvei között újra kellene gondolni a *járművezetéstől* (benne: a gépjárművezetéstől, ill. bizonyos gépjármű-kategóriákra kiterjedő) *eltiltás* önálló főbüntetésként való nevesítését.
- A jelenlegi bizonytalanságok és következtetlenségek megszüntetése érdekében egyértelműen rögzíteni volna szükséges az ittas vezetés miatti eltiltás kötelező (tehát cgzakt módon, számszerűen definiált) minimálkritériumait is.

Az ittas vezetés, ill. a vezetési képességre hátrányosan ható szerek kérdéskörében a következő általános észrevételek kívánkoznak kiemelésre:

Az ittas állapot nem a szándékosság – gondatlanság megkülönböztetése során nyerne értékelést, hanem – miként korábban – a kimenetel súlyosságának megítélésében lenne minősítő tényező. Ezzel a Btk. jelenleg önállóan megfogalmazott 188. §-a teljes egészében megszűnne, s annak tartalma – jelentős egyszerűsítésekkel – szétosztódna egyrészt a nagy tömeget jelentő közúti, másrészt a kis halmazokként tekinthető, s a jelenlegi 185. §-ban rögzített vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetése címet viselő tényállás-csoportok között.

E változtatási javaslat indoklásaként hangsúlyozni kell, hogy az ittas állapotban történő balesetokozás – elsősorban a társadalmi változások függvényében, de számos más befolyás hatására is (pl. több évtizedes felvilágosító munka, a rendőrség intenzív ellenőrzési és jelentős beruházásokkal megvalósított bizonyítási tevékenysége) – jelentősen visszaszorult, korábbi kiemelkedő szerepét a baleseti okok között elvesztette. Megszűnt tehát annak az elsősorban ideologikus töltetű szemléletnek is a létjogosultsága, ami az ittas állapotban történő balesetokozás során nem a balesetben való részvételt, az okozói szerep tisztázását tűzte ki elsődleges feladatnak, hanem annak súlykoltatását, hogy aki iszik, az már nem egyszerű balesetokozó, hanem szándékos bűnelkövető.

Ez a megállapítás bizonyos megkötésekkel egyrészt továbbra is igaz, csak éppenséggel már nem központi kérdés; másrészt épp ezek a megkötések figyelembe vétele teszi számos esetben megkérdőjelezhetővé a korábbi felfogás fenntarthatóságát. Bizonyosan igaz, hogy amikor egy autós az első pohárhoz nyúl, még tudatában van az italfogyasztás és a vezetési tilalom közötti összefüggésnek. (Vagy ha nincs, ekkor még mindenképpen elvárható tőle a tilalom betartása.) Ha ekkor – előre – úgy határoz, hogy vezetni fog, akármennyit iszik is, szándékosan vét a büntető törvénykönyv előírása ellen. Az elfogyasztott ital mennyiségének növekedésével azonban ez a tudati kontroll egyre gyengül, végül, bizonyos alkohol-koncentrációs határérték felett teljesen megszűnik. Az is előfordul, hogy az italfogyasztás kezdetekor még szóba sem került a későbbi járművezetés lehetősége vagy szükséglete, s az csak olyan mértékű alkoholos befolyásoltság alatt merült fel, amikor az egyén döntési képességének csak korlátozott mértékben volt birtokában. Úgy is fogalmazhatunk: minél kevésbé ittas valaki, annál inkább vélelmezhető a szándékos bűnelkövetés, ami az alkoholos befolyásoltsága mértékének növekedésével fokozatosan és folyamatosan csökken. Az ittas vezetés tilalmazottsága során tehát elsősorban az ahhoz fűződő társadalom-védelmi igényt kell tekintetbe venni, s ehhez képest másodrendű fontosságú annak vizsgálata, hogy az egyén e normát milyen tudati állapotban szegte meg.

A vezetési képességre hátrányosan ható egyéb szerek működési mechanizmusa, velük kapcsolatban a fogyasztó felelőssége, a saját

képességének megítéléséről kialakítható kép alapvetően az előzőekben megfogalmazottaknak megfelelően alakul. Nyilvánvaló ugyanakkor az is, hogy a gyógyszerek, s a kábító hatású egyéb szercek az alkohol korábbi szerepét a közlekedés biztonságának kockázatásában belátható időn belül nem fogják betölteni. Ezért ezeknek az alkoholhoz hasonló strukturális preferálása sem ma, sem a jövőben nem indokolt, ami nem jelenti e szercek hatása alatti vezetés, ill. balesetokozás dekriminalizálásának kezdeményezését.

Ehelyütt tartom szükségesnek hangsúlyozni, hogy ma éppúgy, mint évtizedekkel ezelőtt azok véleményével értek egyet, akik úgy vélik: nincs szükség az ittas vezetés tilalmának liberalizálására. Egyrészt azért, mert az egzakt vizsgálati eredmények megkövetelésével együtt a méltányos elbírálás a jelenlegi viszonyok között is létező valóság. (Mérési hibahatár miatt gyakorlatilag a 0.0-0.4 % közötti alkoholos befolyásoltság nem büntethető.) Másrészt épp e vezetéset befolyásoló szer jellegzetességei miatt nem várható el, hogy az egyén „megérezze”, mikor ivott annyit, hogy a vezetésre részben vagy egészben alkalmatlanná vált. Mégkevésbé várható el, hogy „megérezze”, mikor érte el a büntetőjogi büntetethez való alsó határát jelentő véralkohol koncentrációt. Tény, hogy a nyugat-európai államok jogalkotói általában az egyénre bízzák a döntést. Ott azonban részint az ivási szokások is mások, részint az egyéni felelősség azonnal felmerül, mihelyt valaki balesetet okoz. Ilyen esetben már a legcsekélyebb mértékű alkoholfogyasztás is – általában – súlyosító körülményként jön számításba. Ez a felfogás (nevezetesen: igyál amennyit jónak látsz, csak balesetet ne okozz!) ellentétben áll valamennyi empirikus közlekedésbiztonsági kutatás eredményével, s ezért számomra elfogadhatatlan, mert a társadalom felelőségét teljes mértékben áthárítja az egyénre, miközben – mindaddig, amíg a törvénnyel össze nem ütközik – az egyénben azt a tévhitet kelti, hogy az állam széles körűen biztosítja szabadságjogait.

A kodifikáció hosszan tartó folyamat, ami már akkor is az előkészület stádiumában van, amikor még – gyakran évekig – az előző jog a hatályos. Az érés folyamata azonban „zavartalanul működik”, gyakran teljesen észrevétlenül, nem ritkán a természet- és társadalomtudományok látványos beépülésével a mindennapi jogszolgáltatásba. Ami lényegesnek tűnik: a büntetési rendszernek vissza kell tükröznie azt a természettudományos és társadalmi átalakulási folyamatot, amiben az élet maga – benne a mindennapi ember mindennapi közlekedésével – folyik. A felelőség vizsgálata során biztos összekötő kapocs múlt és jövő, jogalkotó és jogalkalmazó között az a humanizmus, ami „olyan általános kriminálpolitikai elv, amely a bűnözés elleni küzdelem egész területén érvényesülést igényel”.⁵⁹ Amennyiben ez az elv érvényesülni tud: kevés vitára

⁵⁹ Földvári J.: Kriminálpolitika. Budapest 1987. 233. p.

kerülhet sor a morális és a jogi, benne a büntetőjogi normák prioritását vallók között.