

Magyar Mj Jog

Főszerkesztő:

Dr. Németh János

Szerkesztők:

Dr. Kovács László

Dr. Burián László

A MAGYAR JOGÁSZ EGYLET FOLYÓIRATA

CIKKEK, TANULMÁNYOK

Dr. Irk Ferenc

RENDŐRTISZTI FŐISKOLA KÖZLEKEDÉSRENDEZÉSI
TANSZÉK VEZETŐJE
ORSZÁGOS KRIMINOLÓGIAI INTÉZET IGAZGATÓJA,
(BUDAPEST)

A közlekedési bűncselekmények újradokifikálása

I. A közlekedési büntetőjog jelenlegi szabályozásának ellentmondása

A közlekedési bűncselekmények újradokifikálásának jelenlegi fázisa része a magyar büntető jogalkotás elmúlt egy és negyedszázad éves fejlődésének. Természetes tényként kell elfogadnunk, hogy a jog az élet számos jelenségére nem vagy csak részben képes megfelelően válaszolni. Így van ez a közlekedési büntetőjog esetében általában, különösen pedig annak – a potenciálisan érintettek körét tekintve – legfontosabb részét kitevő, a gondatlan balesetokozást szabályozni hivatott területén is.

Egy kodifikáció, annak előkészítését célzó szakanyag sohasem törekedhet ideális, legfeljebb kielégítő megoldásra. Olyan kompromisszumokon keresztül juthatunk el célunkhoz, amelyek egyrészt még respektál-

ják 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 a következőkben csoportosíthatók:

1. A kodifikáció szintjén

A 187. §-ban szabályozott közúti baleset okozásának vétsége sem szemléletben, 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, következképpen 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.)

E kérdéssel összefüggésben a jelenlegi magyar jogalkotás legjellemzőbb ellentmondásairól a következő oldalon lévő táblázat ad számot: Ennek figyelembevételével 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 ugyanerre nincs mód a másik két kategóriában?

* A dolgozat – ami az Igazságügyi Minisztérium felkérésére készült tanulmány alapján készült – a Btk. jelenlegi XIII. fejezetének újradokifikálásához szeretne vitaanyagként szolgálni. Ezt célozta az írás alapjául szolgáló főbb tézisek ismertetése is a Közlekedési Bírák Egyesületének 2001. évi ülésén.

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

• 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 tanulmányozva¹ 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 megsértésével 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 szükségszerű 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 a fenti táblázatból kiűnik: 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 fogyatékoság, továbbá a 2-nél több halál vagy halálos tömegszerencsétlenség okozása esetében a nem baleseti jellegű bűncselekmények elkövetői a többiekénél kedvezőbb, az életveszély okozása esetében a többiekénél kedvezőtlenebb, a halálos kimenetel okozása esetén pedig a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés megvalósítójával azonos megítélésben részesülnek.

Álláspontom szerint a gondatlan bűncselekmények három fő csoportjának – amennyiben a kodifikátor az elkülönítést továbbra is fenn kívánja tartani – harmonizálására van szükség. Ennek kimunkálása azonban túlmutat a cimbéli kereteken.

2. A joggyakorlat szintjén

• *A balesetokozással összefüggésben:* jelenleg – számos felsőbbirásági döntés, legfelsőbb bírósági állásfoglalás ellenére – nincs egységes álláspont abban, hogy hol húzódnak az oksági összefüggések vizsgálata 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 megoldha-

tó a megfelelő színvonalú háttér jogszabályok (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 kényszerrel nem célszerű a büntetőjogi kodifikáció eszközeivel kiero- szkolni.

* *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 ezakt módszerekkel nem szabad bizonyítékokat produkálni) még nem talákozott 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 véltlen járművezetőt terhelő kötelezettségek körében volt a bíróságok joggyakorlatában visszatérően *bizonnyatlanság*. Megfontolandó a jelenleginél egyértelműbb fogalmazás, ami egyúttal a segítségnyújtás elmulasztása és az áldozat cserbenhagyása közötti kötelezettségeket is a jelenleginél világosabban határozza el egymástól.

* *A büntetés kiszabása körében:* egyrészt a járművezetéstől eltiltás, mint főbüntetés alkalmazhatósága vonatkozásában, másrészt a halmazati kérdések elbírásakor mutatkoztak ellentmondások. Kodifikációs eszközökkel küszöbölhetők ki a további félreértések.

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

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

3. A baleseti oktatás szintjén

Elősorban az egyre inkább motorizálódó társadalom mind több polgárát érintő balesetokozás néhány kérdése sorolható ide. Amíg egyrésztől kívánatos a

tettarányos, 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 *véltelen tényezők* jussanak döntő szerephez. A büntetőjog céljaival nincs összhangban az a gyakorlat, amely szerint e jogág keretében a jogalkalmazó maga eszköztárával olyan személynek okozhat hátrányos helyzetet, aki (gyakran az általa befolyásolhatóan, tehát az ő szempontjából véltelen tényezők szerencsétlen összejáttszása folytán) a súlyos következményhez vezető cselekvése során semmiben sem tért el az emberek többségétől, azoktól, akik kellő gondosságot tudnak és akarnak tanúsítani a kívülvilág kihívásaival való szembeesüléskor (s gyakran a véltelen tényezők szerencsés összejáttszása során hibázásuk nem vezet súlyos következményhez). A gondos és a tökéletes, soha nem hibázó ember közel azonban nem lehet egyenlőségjelet tenni. Arra, hogy valamely személy aktuálisan súlyos következményre vezető magatartás-hibája mennyire törvényszerű vagy épp ellenkezőleg: mennyire véltelenül részre 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 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 megtört 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 nemteltség 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 elítélendőknek tekintendő szabályszegésekben megnyilvánuló magatartások*, amelyek tanúsítása különösen elkerülendő, mégpedig azért, mert ezen viselkedésmódnak az átlagosnál sokkal gyakrabban vezetnek súlyos következményre? Végül, de nem utolsósorban ezúttal is a büntetőjog alkalmazása során világos kritériumok alapján el kell válnia egymástól a törvénytisztelő többségnek a törvénytisztező 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 valvva 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 jó szándékuk ellenére bármikor a büntetett előéletűek elítélő címkeje 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 elégít ki. (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 sérülés-okozás tekintetében különbség maradjon fenn a büntetés-kiszabás lehetőségei során aszerint, hogy az egyén az élet mely területén okozott kárt. A büntetés-kiszabásnak a törvényben rögzített mértéke pedig összhangban kell legyen egy belső szerkezetében kiegyensúlyozott büntető törvény általános elveivel.

II. Konkrét kodifikációs javaslatok

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 nyerne, 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 tetтарыos büntetési

szemléletre építkező *igazságos*, valamint az individuális szempontokat preferáló *okos* büntetés egyensúlykeresése 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, következtetlenség, 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.

2.1. Általános kodifikációs megfontolások

Általános szempontként – és az egyszerűsítés irányába tett lépésként – tartom elfogadandónak azt, hogy *a jelenlegi nyolcfokú súlyossági skála* (veszélyhelyzet teremtése, súlyos sérülés, maradóan testi fogyatékoság, súlyos egészségromlás, tömegszerecséltenség, halál, kettőnél több ember halála, halálos tömegszerecséltenség) *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.

Indokolás:

Az elmúlt húsz év tapasztalata azt jelzi, hogy egyrészt az a jogalkotói igyekezet, ami a következmények nagyfokú differenciálása alapján kívánta megkülönböztetni az elkövetőket, a jogalkalmazói gyakorlatba nem ment át, amit statisztikai adatokkal lehet bizonyítani;

• másrészt a speciális esetek száma oly csekély (és egyre csökkenő), ami nem teszi indokoltá a korábbi elképzelések fenntartását.

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

Javaslatok:

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

- A továbbiakban a büntetékiszabási 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 csetelt 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, mindenekelőtt az érdekeltségi rendszert az üzemeteltető részéről.

- Ehelyütt utalok arra, hogy szükség volna az *eltérés* intézményrendszerének újraszabályozására ahhoz, hogy épp a most tárgyalt potenciális elkövetői körben lehetőség nyíljon annak széleskörű alkalmazására.

- Ugyanezen elkövetői körben válna lehetővé a *letes-áldozat kiegyezés* gyakori alkalmazása 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 a sértettek kialakításában, azonban ide már nem csak az anyagi kár értendő.

- Az elkövető és a sértett hozzátartozói viszonya bizonyos körben megalapozhatná a *magánindítvány* 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 vétkes szereplők további szenvedéseinek forrása. Nem szükséges hangsúlyozni, hogy egy, a humánus bánásmód elvének minimális érvényesülési igényével fellépő jogalkotó ezt a hatást nemkívánatosnak tekinti és lehetőséget 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 normacsírta, 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) *eltolás* önálló főbüntetéként való nevesítését.

- A jelenlegi bizonytalanságok és következtetlenségek megszüntetése érdekében egyértelműen rögzíteni volna szükséges az ittas vezetés miatti eltúlásra (tehát czgkzt 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 szándékoság – 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 cgyrésztől a nagy tömeget jelentő közúti, másrészt a kis halmazokat jelentő, s a jelenlegi 185. §-ban rögzített vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetése címet viselő tényállás-csoportok között.

- E változtatási javaslat indokolásaként 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 figyelembevétele 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 tila-

lom közötti összefüggésnek. (Vagy ha nincs, ekkor még mindenképpen elvárható tőle a tilalom betartása.) Ha ekkor – előre – úgy határoz, hogy vezetni fog, akár mennyit iszik is, szándékosan vét a büntető törvénykönyv előírása ellen. Az elfogyasztott ital mennyiségének növekedésével azonban ez a tudati kontroll egyre gyengül, végül, bizonyos alkoholkoncentrációs 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 bünelkövetés, ami az alkoholos befolyásoltsága mértékének növekedésével fokozatosan és folyamatosan csökken. Az ittas vezetés tilalmazottsága során tehát elsősorban az ahhoz fűződő társadalmi-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 felépítése, a saját képességének megítéléséről kialakítható kép alapvetően az előzőekben megfogalmazottaknak megfelelően alakul. Nyilvánvaló ugyanakkor az is, hogy a gyógyszerek, s a kábító hatású egyéb szerek az alkohol korábbi szerepét a közlekedés biztonságának kockázatásában belátható időn belül nem fogják betölteni. Ezért ezeknek az alkoholhoz hasonló strukturális preferálásá sem ma, sem a jövőben nem indokolt, ami nem jelenti e szerek hatása alatti vezetést, 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 vezetést befolyásoló szer jellegzetességei miatt nem várható el, hogy az egyén „megérezze”, mikor ivott annyit, hogy a vezetésre részben vagy egészen alkalmatlanná vált. Megkezevére várható el, hogy „megérezze”, mikor érte el a büntetőjogi büntetendőség 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 közlekedésbiz-*

társági kutatás eredményével, s ezért számomra elfogadhatatlan, mert a társadalom felelősségét 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 kodifikációs változtatásoknak elsősorban a következő tényállásokat kellene érinteniük.

2.2. A közúti veszélyeztetés

E bűncselekmény törvényi tényállásának újrafogalmazása során a következők általános ill. a törvényszövegre vonatkozó megállapítások, elvek érvényesítése látszik célravezetőnek.¹

* A korábbi (1978–2000 közötti) tapasztalatok azt bizonyították, hogy a veszélyeztetés hagyományos osztályozásaival a jogalkalmazó nem tud mit kezdeni. Sem a szándékos – gondatlan veszélyeztetés, sem a közvetett – közvetlen veszélyhelyzet teremtési párosok nem alkalmazhatók a gyakorlatban, mert e dogmatikailag kiválóan meghatározható és interpretálható fogalmakat nem sikerült jól definiálható tartalommal kitölteni. A különböző kategóriák közötti határvonalak átjárhatóak és cseppfolyások maradtak. Az eredmény egyértelmű: a veszélyeztetési tényállások gondatlan alakzata ott sem él a bírósági gyakorlatban, ahol erre lehetőség volna. Ez különösen azért kedvezőtlen tény, mert a kutatások azt jelzik, hogy éppen e körben volna legnagyobb szükség (és lehetőség) a jogkövető többségtől a normaszegő kisebbséget még idejekorán elkülöníteni. Ráadásul az elválasztás objektív mérőeszközei is – épp a tudományos-technikai fejlődés hozzáadéka-ként – egyre inkább rendelkezésre állnak.

* A mondottak (túl a tudományos elvárásokon) egybe váganak a jogos társadalmi igényvel, hogy ne csupán azok magatartása kerüljön büntetőjogi értékelésre, akik (esetleg kizárólag a véletlen körülmények szerencsétlenül összejársása következtében) súlyos következménnyel járó balesetet idéztek elő. Legalább ilyen erős elvárás, hogy a jelenleginél eredményesebben legyenek megfékezhetőek azok, akik (lakossági közfelháborodással kísért) súlyos veszélyhelyzetet idéztek ugyan elő, azonban (esetleg kizárólag a véletlen körülmények szerencsés összejársása következtében) magatartásukkal nem idéztek elő súlyos következményt.²

* Ebbe a fogalomkörbe tartozik nemcsak bizonyos konkrét közlekedési (Kresz) szabályok „majdnem balesethez” vezető megszegése, hanem az alkohol és a vezetési képességre hátrányosan ható szer hatása alatti vezetés is akkor, ha ezzel valaki a közlekedés biztonságát az előzőekben körülírt módon veszélyezteti.

* A közlekedés körében (és analóg módon az egyéb szabályok hatálya alá tartozó tevékenységek végzése során is, amivel azonban itt nem foglalkozunk) nincs szükség – mert ezektől módon erre lehetőség sem adó-

dik! – a tett veszélyességének vizsgálata során azzal foglalkozni, hogy azt valaki szándékosan vagy gondatlanul idézte-e elő. Itt utalok arra nem más, mint ostoba zsumalsztkikai fantazmagória, hogy aki a vasúti átjáró, vagy a forgalomirányító jelzőlámpa tilos jelzésén megy át, az tudatosan szegi meg a rá vonatkozó közlekedési előírásokat. A kutatási tapasztalatok birtokában azt mondhatjuk: bár így volna, mert akart kevesebb tragédia következne be ezen előírások figyelmen kívül hagyásából, hiszen aki tudatosan sért szabályt, az már legalább számot vet ennek esetleges eredményeivel, tehát az átlagosnál jobban figyel a normasértés lehetséges súlyos következményeire. Előítéletek, különféle, hitelt nem érdemlő forrásokból szerzett „tudás” birtokában lehet ilyen vélelmeket felállítani, a mindennapi életpasztyalokat bizonyítani csak a legtrikább esetben sikerülhet. Azzal a meglehetősen nehezen bizonyítható tényel sem kell foglalkozni, hogy a magatartás teremtett-e közvetlen veszélyhelyzetet. (Bár nyilvánvaló: az esetek többségében az ilyen magatartások fognak bírói elbírálás alá esni.) A lényeg bizonyos magatartási szabályok megszegése által a *durván közlekedés-ellenes viselkedés* megvalósításának ténye. Ezt viszont részint definiálni szükséges, részint – abban a mélységben, amelyben ez nem lehetséges – következetes felsőbírói iránymutatással a bírói gyakorlatot orientálni kell.

- Konkrét magatartási szabály megszegésével párosuló *durván közlekedés-ellenes viselkedés* megvalósítása tényének szabatos kimunkálása tehát a *bírói gyakorlat* feladata. Ennek során a bíróság nemcsak saját maga számára teremthet értékes eredményeket, hanem hatást gyakorolhat az egységes szabálysértési gyakorlat kialakítására, amelynek keretén belül ugyanezeket a szabálysértéseket fokozottan üldözik. Amíg azonban a szabálysértési eljárásban „csak” az absztraktnak vagy konkrétan veszélyes szabályszegés megvalósításának tényét kell bizonyítani, addig a büntetőeljárás számára – a bírói gyakorlat által kidolgozott elvek alapján – a *súlyos gondatlanság* tényét is.

- A *súlyos gondatlansággal* megvalósított közlekedésellenes viselkedés vélelmezhető bizonyos esetekben. Ezek körét eleve nem lehet meghatározni, de a bírói gyakorlat alkalmas lehet ennek kialakítására olyan esetekben is, amelyekben ez jelenleg még nincs meg. (Az ismert körbe tartozik, pl. az ittas állapotban történő gépi meghajtású jármű vezetésével összefüggésben a 0,8%-es véralkohol-koncentráció érték.) Itt utalok arra, miszerint a német jog is a bírói gyakorlat által töltötte meg élettelt a már említett „durva közlekedésellenesség”, valamint „a másokra tekintettel nem levés”, magyarázva: „kiméletlenség” kifejezéseket. A joggyakorlatban kialakított álláspontokat egybefogó német Btk.-kommentár szerint „durván közlekedésellenes” az a közlekedési mód, amelynek során valaki a közlekedés legalapvetőbb szabályait különösen durván szegi meg – s ezt követik olyan, tartományi felsőbíróóságok

döntéseiből vett példák, mint lakott területen 100 km/h sebességgel halad, vagy alárendelt útról 30–40 km/h sebességgel balra főútvonalra kanyarodik, beláthatatlan helyen előz. Azzal a német jog nem foglalkozik, tehát az elbírálás szempontjából irreleváns, hogy az egyén normaszegését milyen motivációk hatására, tudatosan vagy tudatlanul követte-e el. „Kíméletlen magatartást tanúsít a közlekedésben az, aki önszereket követve a másik közlekedő alapvető jogait semmibe veszi, vagy érdekeltenségéből egyáltalán nem veszi tudomást a többi közlekedőről.” Így pl. a nemzete jövő forgalom ellenére súlyos veszélyhelyzetet teremtve előz, vagy *konkrét* egyébként érthető okból (pl. beteg szülő sürgős kórházba szállítása során) hagyja kockázatos körülmények között figyelmen kívül a közlekedés alapvető szabályait. (Az évek előrehaladtával az újabb Kommentárok példagyűjteménye egyre gyarapszik.) Ezen utóbbi fogalomkörben a jogalkotó nyilvánvalóan vélelmezi a tudatos normaszegést, azonban – azáltal, hogy egybevonva tárgyalja a súlyos gondatlansággal – nem vizsgálja külön a tény fennállását, vagy a tudatosság hiányát. A lényeg kizárólag a közlekedés körében keletkező „látszat”: az, hogy mind a „csak” súlyosan gondatlan, mind a látványosan kíméletlen magatartást tanúsító egyén absztraktnak vagy konkrét formában súlyos veszélyt teremt környezetében, ezért vele szemben büntetőjogi fellépés indokolt.

- A *közlekedés súlyos veszélyeztetése* közvetlen veszélyhelyzet teremtésével kell együtt járjon. Ezért a veszélyeztetés e formája egyet jelent az ún. majdnem baleset, nemkülönben a csak anyagi kárral és/vagy könnyű sérüléssel járó baleset okozásával. Az utóbbi két esetben a súlyos veszélyeztetés ténye a következményre egyértelműen igazolható. A majdnem baleset (más megfogalmazásban: konfliktusszituáció) jellemzője, hogy a baleset csak azért maradt el, mert vagy a közlekedés különböző résztvevői bár nem ütköztek össze, de igen szűk, ám mégis eltérő út-idő dimenzióban metaszették egymás mozgási pályáját; vagy az egyik közlekedési résztvevő utolsó pillanatban bekövetkező, többnyire már kontrollálatlan, reflexszerű elhárító manőverre tette lehetővé a baleset be nem következését. Esetünkben közömbös, hogy ezt a pánikreakciónak nevezhető baleset-elhárító, ill. a normasértéssel oksági összefüggésben álló súlyos következményt sikeresen enyhítő manővert a normasértés által durva gondatlanságot megvalósító, vagy – indokoltan – a másik közlekedési partner hajtotta-e végre. A kényszerűen szükségessé vált manőverrel a szabályszegés durvaságának ténye, s ezzel a súlyos gondatlanság is bizonyítottan tekinthető. A részletek kimunkálása (ide értve a bizonyítást is) a büntetőjog keretén belül a *bírói gyakorlat* része. (Természetesen hasonló feladatokkal kell megküzdenie a Btk. által nem nevesített szabálysértések körén belül a szabálysértési eljárások során a rendőrségnek is, ezért célszerű, ha az eredményeket ott is felhasználják.) Ehhez azonban a jelenlegi közlekedésbiz-

tonsággal foglalkozó tudományterületek minden szükséges támpontot képeznek megadni, hiszen a korszerű baleseti oktatások az utóbbi két évtizedben egyre kevésbé a már bekövetkezett balesetekre koncentrálnak; ehelyett mindinkább az egzakt módon mérhető, elemezhető és bizonyítható konfliktus-szituációkra helyezik a hangsúlyt. (Enélkül a német joggyakorlat sem volna képes hatékonyan működni.)

Az előadottak figyelembevételével – a jelenlegi 186. és részben 188. § helyébe – a következő tartalmi követelményeknek megfelelő szöveg léphet.

A közúti közlekedés veszélyeztetése

A bűncselekmény elkövetésének feltételei:

Az a személy tudja a tettet megvalósítani, aki a közúti közlekedésben

- (1) 0,8 ezreléket meghaladó véralkohol-koncentrációnak megfelelő, szeszessítaltól jelentős mértékben befolyásolt állapotban vagy a vezetési képességre hátrányosan ható szer jelentős befolyása alatt, vagy
- (2) a vezetett jármű fajtájára érvényes vezetői engedély hiányában vagy ilyen jármű vezetésére vonatkozó tilalom hatálya alatt, vagy
- (3) a megengedett sebességre, az előzésre, a jobbra tartásra, az elsőbbségadási kötelezettségre, a jármű, ill. járműszerelvény kivilágítására, továbbá az autópálya és autópálya közlekedésére vonatkozó szabályok durva megszegésével gépi meghajtású járművet vezet, és ennek során gondatlanul más vagy mások életét, testi épségét súlyosan veszélyezteti, anyagi kárt, vagy könnyű testi sértést okoz.

Kivánatos az ilyen cselekményeket vétségnek tekinteni. A javasolt kiszabható büntetés: két évig terjedő szabadságvesztés, pénzbüntetés, járművezetéstől eltiltás, vagy közérdekű munka.

Megjegyzések:

• Ez a cselekmény csak gondatlanul követhető el. Az elkövetési cselekmények súlyossága, az elkövetésekkel előidézhető – és általában a szerencsés véletlenek köszönhetően elmaradó súlyosabb – következmény bekövetkezésének fenyegető veszélye indokolja azt, hogy a gondatlan veszélyeztetés tényállásként továbbra is megmaradjon a Btk.-ban.

• A tervezetből kiünnönd az (1) és (2) fordulat esetében bármilyen KRESZ szabály megszegésével előidézett súlyos veszélyhelyzet-teremtés ténye megvalósítja a tényállást. A tapasztalatok szerint mind a vezetési képességre hátrányosan ható szerek bármelyik fajtája, mind a felsorolt két fő ok miatti vezetési alkalmatlanság ellenére történő járművezetés – a tapasztalatok birtokában – már önmagában komoly veszélyt jelent a közlekedés biztonságára attól függetlenül, hogy történik-e szabálysértés vagy sem. Ebben az esetben azonban még csak szabálysértést követ el a szóban forgó

személy. A veszély tovább fokozódik, ha mindez a közlekedés biztonságának súlyos veszélyeztetésével párosul.

• Ennek a súlyos veszélyeztetésnek az elkövetőjét, az (1) és (2) alatt kiemelt esetek kivételével, a jogalkotó csak abban az esetben fenyegeti, ha a (3) alatt *ítélesen felsorolt szabálysértéseket* valósítja meg, még hozzá durva módon. Ezek azok a szabályszegések, amelyeket – különös veszélyességük miatt, összhangban a tudományos kutatások és a statisztikai mérések eredményeivel – a szabálysértési törvény végrehajtási utasítása is kiemeli, a közlekedési előéleti pontrendszer (tervezete) fokozott mértékben méltányol. Mindezek indoka egyrészt az, hogy az ilyen szabálysértések elkövetésének az átlagosnál sokkal gyakoribb a súlyos következmény, másrészt az (s ez nem független az imént említett októl), hogy az ilyen szabályszegések elkövetőivel szemben a baleset-elhárítás sikerességének valószínűsége a vétfel fél részéről, az átlagosnál alacsonyabb. A durva megvalósítási mód pedig – mint arról korábban szó volt – bizonyítja, hogy az egyén nemcsak különösen veszélyesnek minősített szabályt szegett meg, hanem azt durva módon tette, hiszen vagy súlyos veszélyhelyzetet (közlekedési szaknyelven: konfliktus-szituációt vagy majdnem balesetet) idézett elő, vagy fizikálisan érzékelhető és maradandó következményeket hozott létre, mégha ezen következmények a jogalkotó értékrendje szerint nem túlságosan súlyos kimenetelűek. Az elbírálás szempontjából közömbös az a nem vagy csak nehezen bizonyítható szempont, hogy a szabályszegő a normasértés szándékosan, tudatosan követte-e el, vagy merő figyelmetlenségből, „kihagyásból” származott-e a konfliktushelyzet.

• A súlyos veszélyeztetés tehát megfelel az előzőekben már részletezett „majdnem baleset” vagy konfliktus-szituáció előidézésének, ami *akár szándékos, akár gondatlan magartással*, a közlekedési (Kresz) szabályok *akár tudatos, akár tudatlan megszegésével* megvalósítható.

• Önmagában az ittas állapotban vagy a vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatti vezetés (a befolyásoltság mértékétől függetlenül), továbbá a vezetői engedély hiányában, ill. eltiltás idején történő vezetés esete – amennyiben a súlyos veszélyeztetés ténye, az anyagi kár és a könnyű testi sértés okozása – nem áll fenn, továbbra is a szabálysértésekre vonatkozó, nem büntetőjogi jogalkotók tárával üldözendő. Az alkoholos befolyásoltság mértéke 0,8‰-nek megfelelő véralkohol koncentrációs értékig – a (3) fordulatban tételesen megjelölt szabályszegésekkel megvalósított közvetlen veszélyhelyzet-teremtés hiányában – a szabálysértési eljárás során értékelhető. Ezen – ún. kiemelt – szabálysértéscskkel megvalósított veszélyhelyzet-teremtés ténye – az alkohol-fogyasztás mértékétől függetlenül – e javasolt törvényhely alapján értékelendő. Az ital (vagy drog) fogyasztása ilyenkor külön nem vizsgálendő,

mivel a súlyosabb (Büntető Törvénykönyvbe ütköző) normaszegés eliminálja az enyhébb (szabálysértési körbe tartozó) normaszegést. Amennyiben az (1)–(3) fordulatok egyazon személy esetében halmozódnak: ez a büntetés kiszabása során értékelhető.

• Fontos tudni, hogy a felfogás szerint 0,8% véralkohol-koncentrációnak megfelelő alkoholos befolyásoltsági érték felett azonban a *közlekedésbiztonság súlyos veszélyeztetése, ezzel együtt a durva szabályszegés vélelmezett* attól függetlenül, hogy a konkrét veszélyhelyzet bekövetkezett-e vagy sem.

• A vezetési képességre hátrányosan ható szer jelenlétének befolyása alatti vezetés megállapíthatóságát a véralkohol-koncentrációnak megfelelő értékhez hasonló módon, pontosan meghatározható (mérhető) értékekhez célszerű kötni. Ezek az irányértékek ma még – általában – nem ismertek.

• Ami lényeges: mind az alkohol, mind a drogok (ide értve a gyógyszereket is) adott időpontban történő hatásának jelenlegi, kísérletes vizsgálatát – egyetértésben a legtöbb szakjoggal és számos pszichológussal – mielőbb meg kell szüntetni. Sem a rendőri intézkedéskori, még kevésbé egy baleset utáni időgátló nem ad megbízható eligazítást arra vonatkozóan, hogy a szóban forgó teljesítménybefolyásoló szernek valamelyike konkrétan milyen hatást gyakorolt az egyénre előzőleg. Az eseményre (intézkedésre, baleset időpontjára) visszaszámolható mérések gyakorlatilag pontatlanok, s eleve nem lehetnek eléggé alaposak. Az ilyen típusú hibázások ellen gyakorlatilag egyetlen lehetőség van: olyan értékhatár kijelölése, amely az emberek többsége (a tudomány ilyenkor a szám alatt általában 85%-ot ért) számára jellemző hatást fejt ki. Ebben az esetben az elvárható magatartás egyértelmű, a normaszegés következménye pedig kiszámítható.

• A (3) fordulat definiálása szerint a büntetőjogi üldözés lehetősége akkor nyílik meg, ha egyrészt a felsorolt (és csak ezen) szabályok durva megszegése áll fenn, másrészt a súlyos veszélyhelyzet megteremtésére a már ismertetett kiterjesztéssel sor kerül.

• Amennyiben csak a durva szabályszegésre kerül sor, de ezzel veszélyhelyzet nem keletkezik, továbbá keletkezik ugyan veszélyhelyzet, de az nem a felsorolt szabályok durva megszegésével valósul meg, úgy a büntetőjogi értékelés elmarad, a tett megvalósítója csak szabálysértési úton vonható felelősségre.

2.3. A közúti baleset okozása

E törvényi tényállás újbóli szabályozása során – figyelemmel az ittas vagy bódult állapotban történő járművezetésre is – a következő elvek érvényesítése, ill. ezen elveken nyugvó törvényszöveg alkalmazása lát-szik célravezetőnek:

• A korábban már említett egyszerűsítési törekvés ezúttal is érvényesítendőnek tűnik. Az előbbiekkal azo-

nos megfontolásokból – jelen javaslat szerint – alapvetően két következmény minősítésére kell szorítkozni: a súlyos és a halálos eredményre.

• A következmények súlyossága ezúttal már nem teszi lehetővé a különféle szabálysértések közötti változtatást. Ez esetben érvényesülnie kell annak az általános törvényalkotói üzenetnek, ami szerint a jogalkotó nem tűri el bizonyos, a társadalomnak nagy veszteséget okozó tettek megvalósítását. Ezúttal tehát csak az a lényeg, hogy a közlekedési norma megsértése és a keletkezett kár közötti oksági kapcsolat meglegyen. Az már közömbös, hogy e norma (normák) megsértésével általában együtt szokott-e járni a súlyos következmény, vagy a jelen esetben ritka kivétellel állunk-e szemben.

• A közlekedés körében tehát a veszélyeztetési és az ún. eredmény-bűncselekmények tényállásának racionalitása részben eltér: az előbbi esetben a büntetéssel fenyegetés a normasértésnek, az utóbbiban a súlyos következménynek, illetve ezek elkerülésének ad prioritást. Másként fogalmazva: a *veszélyeztetési tényállás* megvalósítóival szembeni büntetőjogi beavatkozás elsődleges célja: *figyelmeztetés* a jövőre vonatkozóan, különös tekintettel bizonyos magatartási szabályok feltétel követésére, aminek indoka részint a közvetlen veszélyhelyzet fennállása (ebben tér el a szabálysértési eljárás során értékelésre kerülő jogsértéstől), részint bizonyos, viszonylag enyhébb kimenetelű baleset bekövetkezése. A *balesetokozási tényállás* megvalósítása alkalmával a következmény súlyossága élvez prioritást, s ehhez képest a normasértés minősége másodrendű fontosságú. A súlyos következmény miatt a figyelmeztetés helyébe a *megtorlás* kerül.

• A javasolt tényállási átrendeződés következtében a jelenlegi 187. és 188. §§ egybevonásra kerülnek, s az ittas állapot nem a gondatlan cselekmény szándékossá váló átminősítésében játszana szerepet, hanem abban, hogy a gondatlan alapcselekmény durva volta nyer bizonyítást az ittas (vagy bódult) állapot tényével. Ezzel pedig együtt jár a súlyosabb minősítés. A határ ezúttal is a korábban részletezett elvek szerint kerülhet megvonásra. Ez azt jelenti, hogy az ittas vezetés miatti, a (3) fordulat szerinti minősítés csak 0,8%-nál magasabb véralkohol-koncentrációnak megfelelő befolyásoltság esetén lehetséges. A vezetési képességre hátrányosan ható szer hatásának határértékei ugyancsak meghatározandók. Ezen határértékek alatti alkoholos, ill. drog-befolyásoltság az (1) és (2) fordulat által biztosított al-só és felső határértékek között, a bírói egyéniesítés során kaphat figyelmet.

• A halálos eredmény okozásánál a javaslat által kinyitott „kapu” lehetővé teszi, hogy a bírói mérlegelés körében méltányolásra kerüljenek mindazok a következmények, amelyek a jelenlegi jogszabályban külön-külön kerültek rögzítésre. (Több személy sérülése, maradó testi fogyatékoság, tömegszerencsétlenség.) Ismétellen felhívom a figyelmet arra, hogy egyrészt ezek a minősítések – az alapesetbe képest különösen – csak rendki-

vül ritkán kerültek értékelésre, másrészt a büntetések szigorja soha nem mozdult el nemhogy a lehetséges maximum, de még a középérték felé sem. A nyugat-európai itélkezési gyakorlat is a most megadott határokon belül teszi lehetővé a büntetés-kiszabást.

• Fel kell hívni a figyelmet arra, hogy mind az előző, veszélyeztetési, mind a jelenlegi, balesetokozási tényállásnak kizárólag a gépi meghajtású járművek vezetői lehetnek az elkövetői. Azt a közlekedési törvény, ill. a közlekedésrendészeti szabályok definiálják, hogy – nemzetközi jogszabályokkal összhangban – mely személyek sorolhatók e járművezetői körbe.

Az előadottakra figyelemmel a jelenlegi 187. és 188. §§ helyébe a következő tartalmi jegyeket magában foglaló szöveg javasolt:

Közúti baleset okozása

A bűncselekmény elkövetésének feltételei:

Az a személy valósítja meg e bűncselekményt, aki gépi meghajtású járművel, a közúti közlekedés szabályainak megszegésével másnak vagy másoknak gondatlanságból (1) súlyos testi sértést okoz, (2) halált okoz, (3) szeszese italtól befolyásolt állapotban vagy vezetési képességre hátrányosan ható szer hatása alatt közúton járművet vezetve súlyos testi sértéssel vagy halállal járó balesetet okoz.

Kivánatosnak tűnik, hogy a bűncselekmény a vétségi kategóriába kerüljön. A kiszabható büntetés az (1) fordulat esetében két évig terjedő szabadságvesztés büntetés, pénzbüntetés vagy közérdekű munka; a (2) fordulat esetében öt évig terjedő szabadságvesztés büntetés, pénzbüntetés vagy közérdekű munka; a (3) fordulatban írtak megvalósítása esetén – az (1) és (2) fordulatban tett megkülönböztetések szerint – három évig terjedő szabadságvesztés vagy pénzbüntetés, illetve két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztés büntetés lehetne.

2.4. Cserbenhagyás

E bűncselekmény törvényi tényállása során a következő elvek érvényesítése látszik célravezetőnek:

• A jelenlegi szabályozás nem ad egyértelmű eligazítást arra vonatkozóan, hogy a törvényszöveg szempontjából *mi számít balesetnek*. A magyar köznyelv is megosztott e tekintetben. Egyrészt vannak azok az események, amelyek feltétlen rendőrségi beavatkozást igényelnek (házánkban a jelenleg hatályos Kresz szerint ilyen valamennyi személyi sérüléses baleset, nem csak azok büntetőjogi szempontból is következmény-releváns része), másrészt azok, amelyek „csak” biztosítási jogi, ill. polgári jogi relevanciával bírnak (az ún. pléhkáros „események”). Kivételek ithon is vannak (pl. külföldiek részvétele esetén), Európa-szerte pedig

még nem született meg az egységes rendezőelv. Így pl. a németeknél (mint korábban nálunk is) bizonyos vélelmezett összefüggést felelt, csak anyagi károkozás esetén is rendőrt kell hívni, s ezek a balesetek az ottani statisztikát is gyarapítják (rontva ezzel a balesetek össz-számát, javítva viszont a halálos és nem halálos kimenetelű balesetek egymáshoz viszonyított arányát).

• A pillanatnyilag Magyarországon érvényes jogalkotói szándék – különösen a bírósági állásfoglalások tükrében – nem egyértelmű. Valóban elfogadható az a szemlélet, amely szerint amennyiben a baleset mértéke oly csekély, hogy nyilvánvalóan nem kerülhetett sor a 190. § szerinti tényállás megvalósulására, akkor a helyszínt elhagyó, a balesettel érintett jármű vezetője nem követett el bűncselekményt? Valószínűleg megállás és a balesettel érintett másik személlyel (személyekkel) való rövid eszmecsere nélkül általában nem teljesíthető az a törvényi kívánalom, miszerint a *járművezetőnek nemcsak az esetleges sérülésről, hanem arról is meg kell győződnie: más életét vagy testi épségét nem fenyegeti-e közvetlen veszély*. Konkrét példával élve: egy kisebb, ún. koccanásos baleset is kiválthat a résztvevők valamelyikéből olyan riadalmat, ami szívinfarktushoz, idő előtti szülés megindulásához, hirtelen és következményeiben felmérhetetlen egyéb rosszullethez vezethet. Hogy ez bekövetkezik-e vagy sem, azt legfeljebb csak megállás, kocsiból kiszállás (járműről leszállás) után lehet megállapítani.

• A fenti eszmefuttatás következményének meg kell jelennie a jogalkotásban: a *törvényszövegben egyértelműen kell definiálni*, hogy e törvényhely alkalmazása szempontjából a legkisebb súlyú, ún. koccanásos (akár anyagi kárt sem eredményező) baleset során is meg kell állni, s a meggyőződési kötelezettségnek eleget kell tenni.

A jogalkotó számára megfontolásra érdemesnek tűnik egy, mindezt ideig hazánkban a jogalkotás és a jogalkalmazás során el nem ismert szociálpszichológiai szempont. Ennek lényege a következő:

• Az utóbb harminc év helyszínelhagyásos, cserbenhagyásos baleseteinek alapos vizsgálata vezetett egy fontos megállapításra: valamely baleset az emberek nem elhanyagolható részében (s főként azokban, akik ilyen eseménynek korábban sohasem voltak közvetlen résztvevői) olyan sokkos állapotot idéz elő, aminek folyományaként – a *tudat által egészen vagy részben – kontrollálatlan cselekvés-sor* következik be. Ennek első lánczeme a feltétlen *menekülés a veszély helyszínéről*. Ez a viselkedés különösen gyakori akkor, amikor a környezet fenyegető érzetet kelt az emberben. (Ilyen pl. az éjszakai elhagyott országút, vagy amikor a baleset után lincshangulat alakul ki.)

• Ugyancsak a vizsgálatok azt is kimutatták, hogy a látszólag a cserbenhagyás, ill. a segítségnyújtás elmulasztásának bűnébe eső személyek – ha szerencséjük volt, s nem a rendőrség talált előbb rájuk, hanem ezt megelőzően, ők adhatták fel önként magukat –, utóbb

hamarosan jelentkeztek a bűnüldöző hatóságnál, akár vétekeseznek bizonyultak később, akár nem. A tapasztalatok szerint rövid idő elteltével vagy önmaguk lelkiismerete, vagy környezetük ráébreszti őket arra, hogy a bűncselekmény eltitkolásával nagyon súlyos következményeknek teszik ki magukat. Amennyiben a törvényben bizva, korábbi vétük jogi következményeinek enyhítésére számíthatnak, vagy esetleg még arra is, hogy a jogalkalmazó megbocsát nekik: sokkal készségesebben adják fel inkognitójukat, teszik lehetővé a baleset alapos kivizsgálását, benne a részeselek felelőségének megnyugtató tisztázását, mint abban az esetben, ha ilyen enyhítés eleve kizárt, tehát az egyetlen lehetőség számukra bízni a rejtőzködés sikerességében, s egyben cipelni a vétek minden terhét mindaddig, amíg – többnyire – „le nem buknak”.

Ezt a tényt a törvény-előkészítő bölcs figyelmébe ajánlom két további kiegészítéssel:

- Ezt a szemléletet a jelenlegi német büntetőjog már kodifikált formába öltve magáévá tette, amikor a 142. § (4) bekezdésében nevesítetten a bíróság büntetés kiszabást enyhít, vagy mellőző mérlegelési jogkörébe utalja annak a tettét, akik ugyan a bűncselekményt elkövette, azonban az elkövetéstől számított 24 órán belül – bizonyos további korlátok között – azt a hatóság tudomására hozta.

- Ellene szól ennek a megértő felfogásnak az a mindennapi élettapasztalat, amikor a járművezetők inkább vállalják a helyszínelhagyás minden következményét azért az előnyért, hogy ily módon nyilvánvaló ittas (újabbban drogos) állapotuk utóbb letagadható, de legalábbis a befolyásoltság mértéke vitatható legyen; ill. – bár ez elvileg tiltott – az ún. ráívás tényével magyarázhatják az őket rövidebb-hosszabb idő elteltével utolérő rendőrségnek ittas állapotukat; továbbá esetleg más szabályszegésük (pl. engedély nélküli vezetés, lejárta műszaki érvényességű gépkocsival közlekedés) ténye legyen eltusolható.

Az iménti felvetésekből adódó *dilemma megoldása* olyan jogpolitikai kérdés, amelyik *politikai*, s nem

szakmai *döntést igényel*. Ezért a magam részéről sem közvetlen döntés-előkészítő javaslattal, sem konkrét szabálytervezet alapjául szolgáló elvekkel ezúttal nem kívánok szolgálni. Azt azonban megemlítem, hogy egy esetleges, a jelenlegitől eltérő elvi alapokra helyezkedő döntés nemcsak a cserbenhagyás, de a segítségnyújtás elmulasztása törvényi tényállását is érinti.

JEGYZETEK

- 1 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.
- 2 A szerző erős csábítást érez arra, hogy ezúttal utaljon arra a Wiener A. Imrétől származó gondolat továbbgondolásából eredő, másfél évtizede papírra vetett ötletre, aminek lényege: a balesetközossággal kapcsolatos bűncselekményeket az „eredmény-bűncselekmények” halmazából ki kellene venni, s a „formális bűncselekmények” körében kellene szabályozni. Azaz: csak a normaszértés 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”.
- 3 Konkrét törvénytörvényjavaslatot a jelen dolgozat nem tartalmaz, mert annak mind rendszertanilag, mind fogalmazás-technikailag összhangban kell lennie a Btk.-tervezet egészével.
- 4 Ezt a fogalomkört fogja meg a német Btk. a 315. § c) pontjában, amikor a 2. fordulatában a „grob verkehrswidrig und rücksichtslos” kifejezésekkel operálva sorolja fel azokat a szabályszegéseket, amelyeket mi „kiemelt szabálysértésként” ismerünk.