

JOGI FÓRUM PUBLIKÁCIÓ

**A közlekedési bűncselekményekről
- kitekintéssel a gondatlanságra**

Szerző: dr. Oláh Péter Balázs LL. M.

I. Bevezető

1.1. A témaválasztásról

A közlekedési bűncselekmények témaköre régóta érdeklődésem középpontjában van, mert már fiatalon is színvonalas közlekedési kultúra nevelésben részesültünk (technika óra keretében), mind az általános iskolában, mind a középiskolában. Édesapám foglalkozása, lakókörnyezetem (ahol sok trolibusz közlekedik és sok baleset volt), műszaki érdeklődésem mind-mind a közlekedési ágazat felé irányították már akkor a figyelmem. A segédmotor-kerékpáros vezetői engedély és a B kategóriás járművezetői engedély megszerzése is a közlekedési szabályok részletesebb megismerésére ösztönzött. A jogosítvány megszerzését követően közlekedési szakoktató képesítést szereztem, így a jogszabályokat mégjobban kellett ismernem és már azok helyes alkalmazását tanítanom is kellett. Későbbiekben technika szakos tanári diplomát szereztem, közlekedés-kultúra szakiránnyal, ahol szintén részletes műszaki, gépjármű-fizikai és közlekedésjogi stúdiumokat hallgattam. Ha pedig KRESZ, akkor felmerül annak értelmezése, gyakorlati problematikák és a jogszabály be nem tartása, és az ebből következő szankciók rendszere, és így már a közlekedési jogi pályán voltam. Korábban a BKV Zrt.-nél dolgoztam forgalomirányítási területen, ahol a rám bízott ügyekben rendszeresen találkoztam közlekedési bűncselekményekkel, ¹ emellett közlekedési jogot is tanítottam rendvédelmi, fegyveres szerveknek, így az élet minden terén a közlekedés vett körül és annak jogi környezete.

Végzettségemnél fogva, mint pszichológiai, mind műszaki szempontból is igyekszem a közlekedési jogi kérdéseket komplexen szemlélni és így kialakítani jogi megítélésemet. Tanulmányom proposícióját is ennek megfelelően választottam meg.

1.2. Problémafelvetés és a tanulmány címe

A közlekedési bűncselekmények körében leginkább a gondatlanság problematikája foglalkoztat, amelyre a tanulmányban is szeretnék kitérni. A problémát a számomra a balesetek ok és okozati összefüggésének kérdése, a gondatlanság büntetőjogi megítélése jelenti, azaz mi az, amit az elkövető terhére róhatunk. A gondatlanság terén számomra az emberi és más extrinzik (külső motivációk) faktorok jelentik azt a kiindulópontot, amelyek a közlekedési eseményekre (az emberi viselkedésre) álláspontom szerint befolyással bírnak. Így vajon milyen bűnösségről beszélhetünk bizonyos jelenleg pönizált cselekményeknél (leginkább a negligencia esetében) és mennyire indikált a büntetőjogi intervenció? A publikáció keretei nem teszik lehetővé a közlekedési bűncselekményekkel kapcsolatos büntetőjogi szankciórendszer teljes áttekintését, és azok teljes problematikus elemzését, a penzum csak annak lényegesebb etapjaira terjedhet ki.

¹Régebben nagy publicitást kapott az az eset, ahol fiatalok a villamos elé papírköteget helyeztek és emiatt a villamos kisiklott, az úton keresztbe fordult. Az ügyben a rendőrség közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény miatt indított büntetőeljárást, de én feladatomból volt, hogy közérdekű üzem működésnek megzavarása és rongálás miatt is büntetőfeljelentést tegyek az ismert tények birtokában, ugyanis a társaság álláspontja szerint ezen bűncselekmények is megvalósultak.

Az ipari forradalmat követően kialakuló technikai fejlődés, a különböző gépek (gőzmozdony, robbanómotor) progressziója magával hozta egy új ágazat, új entitás kialakulást, amit ma szállítási, közlekedési iparágnak, a nemzetgazdasági egyik ágazatnak nevezünk. A közlekedés megjelenését követték a rendszerben rejlő veszélyek fokozatos, ma is tartó felismerése. A közlekedési ágazat polgárjogi értelemben veszélyes üzem, a kárfelelősségi, deliktális felelősségi szabályok is ennek megfelelően alakulnak. A felismerést az vezette (illetve ezzel annak elismerése is), hogy a közlekedés szükségszerűen mindig kockázattal járt, aki abban résztvevőknek ezzel is számolni kell és a tevékenységet folytatóknak nagyobb felelősségük van a bekövetkező károk esetén.² A rendszerben a műszaki tényezőkön túl az ember is komoly szerepet kapott, így a használati feltételeket is szükséges volt szabályozni. A szabályozás fokozatosan alakult ki, ahogy az interdiszciplinák megállapításai (pl. a figyelemelterelés veszélye miatt mobiltelefonhasználat tiltása) és a morális elvárások fejlődtek (pl. a cserbenhagyás jogi szintre történő emelése). A jogi reguláció az ágazati specifikumokra igen diverzifikált struktúrát, módszereket jelentett, a légi jogtól kezdve a közúti közlekedésig. A büntetőjogi, szabálysértési szankciórendszer igyekezett a fejlődését és a legújabb veszélyforrások kiküszöbölését elvégezni a maga módszereivel. E széles spektrumra tekintettel ultima ratio-ként elsősorban a közúti közlekedési bűncselekményekre vagy azzal releváns bűncselekményekre irányítom a figyelmet.

A tanulmány a gondatlanságra is kitekint, mert a közlekedésben bekövetkező események, esetleges törvényszerűségeket sokkal jobban meg kell ismernünk, mintsem egyből az embert felelőssé tenni minden bekövetkező sajnálatos szerencsétlenségért, ki kell dolgozni a közlekedés részletes fenomenológiáját és ennek okozatát tudományos alapossággal kutatni. Meggyőződésem, hogy a technikai területen végbemenő további kutatások (egészen az áramvonalas járművektől a gyalogos biztonsági elemek fejlesztésén át) ma is szükségesek, mert nem ismerjük ezt a viszonylag új „terméket”, úgy az embernek és az általa elkövetett hibáknak, pszichikai tényezőknek a vizsgálata sem lehet még végleges. Ennek megfelelően át kell gondolni a pszichikai és a szaktudományi, interdiszciplináris eredmények alapján az emberi büntetőjogi felelősségről alkotott képünket.

1.3. Elérni kívánt célok, módszerek

A dolgozatban igyekszem szinoptikusan prezentálni a Büntető Törvénykönyv (továbbiakban: Btk.) idevonatkozó főbb közlekedési büntető tényállásait, per tangentem a más kapcsolódó cselekményekkel.

A tanulmány anyagi jogi jellege miatt elsősorban módszerében a joganyagra, annak különböző interpretációjára, jogesetekre és gyakorlati élethelyzetekre alapozott logikai szempontokat is figyelembevevő elemzésére épül.

Szeretném bemutatni a közlekedési büntetőjog specialitásait, az ismertebb tényállások elemzését, azok gyakorlati életben felmerülő problémáit, és az esetleges kialakult álláspontot. A

² Az úrjárművek tekintetében is van kárjogi felelősség, ezt az 1972. évi Úrkárfelelősségi Egyezmény szabályozza, szintén alapvetően az üzemeltető objektív felelősségével.

gondtalanságot is figyelem középpontjába állítom, mert úgy gondolom, hogy a probléma további figyelmet igényel és igen nagy jelentősége van a közlekedési balesetek terén.

Elsőként ismertetem a közlekedési büntetőjog generális, azon belül is a főbb kérdéseit, majd a kapcsolódó dogmatikai kérdéseket, és a tényállásokat, illetve a gondatlanság problémáját.

II. A közlekedési bűncselekményekről általában³

Kevesen tudják, hogy a közlekedési balesetek több áldozattal járnak, mint más szerencsétlenségek vagy bűncselekmények.⁴ A bekövetkező balesetek a nemzetgazdaságban kimutatható károkat okoznak (pl. végleges megrokkolás, munkaképesség elvesztése), így pl. a közlekedési balesetek számának csökkentésére törekszik az Európai Unió és így Magyarország is, pl. a bevezetett objektív felelősségi rendszer alkalmazásával.

A közlekedő ember több szempontból is elővigyázatlan, amit mindannyian tapasztalunk autózva, miszerint luxuriózus magatartást tanúsít, azért is, mert a rendőrség figyelmét ezek a cselekmények nem keltik fel, sok esetben a bűnüldözés is csak egy jelenségre „ül rá” és kezdi el üldözni, ilyen pl. a gyorshajtás elleni fellépés (használaton kívüli vasúti átjáróban...), míg más területeken sokkal jobb esélyük van a büntetés alól kibújni a szabálytalankodóknak. A másik speciális szempont a közlekedés különleges jellege (amely más területre is igaz lehet) és pedig, hogy a szabálytalankodás nem von minden esetben (főleg nem azonnali) felelősségre vonást, ami nem csak jogi jellegű lehet, hanem a rendszer megvédi: mert a másik fél kivédi a baleset, vagy a baj bekövetkeztéhez nem áll együtt minden fizikai tényező, vagy ellentétes hatásúak és egymást kioltják). A szabálytalankodók egyrészt a szabályok jórésztét feleslegesnek tartják, saját képességeiben (a fizikai korlátokat negligálva) maximálisan bízva azt is tapasztalják, hogy baj nem következik be⁵. E normasértések jellemzően jogi és fizikai (pl. kisodródás) konzekvencia nélkül maradnak, a baj elmarad, de ez csak pillanatnyi. Ez a speciális helyzet, a pillanatnyi siker, a közlekedőt további normaszegő magatartásra készíti, hiszen a szabály megszegésből nem lett baj, és ha bajok egyébként sem vele fognak bekövetkezni, mert annak kicsi az esélye. A Semmelweis Egyetem Magatartástudományi Intézetének kutatása szerint a magyar társadalom anómiával⁶ küzd és az életben maradás egyik eszközeként éli meg, hogy 80%-a úgy gondolja, hogy az időszakos szabályszegés szükségszerű dolog a „túléléshez”.⁷ Az esetlegesen bekövetkező baleseteket a közlekedés szereplői sok esetben balszerencseként, véletlennek élik meg.⁸ Pedig minden balesetnek meg van az oka, véletlenek jóformán nincsenek (amik vannak, mint tényezők még nem kellően ismertek vagy nem

3A közlekedés, mint rendszer még szinallagmatikus leírására sincs lehetőség, a dolgozat kereteire tekintettel.

4Irk, F.: Közlekedés-biztonság és bűnözéskontroll KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft. Bp., 2003 9. p.

5A modern autók (pl. kipörgésgátlás, légzsák) vezetői kevésbé elővigyázatosak. Más kutatások adatai szerint a rosszul, hiányosan elnagyoltan végzett forgalmi műveletek járművezetői jellemzően előéletükben szabálytalankodtak, baleseteztek. Ld.: Marafkó, I.: Életé az elsőbbség Defenzív vezetés Közgazdasági és jogi Kiadó Pécs, 1980 15. p.

6Az anómia itt nem a szoros értelemben vett jogi szabályozatlanságot jelenti, hanem egy társadalomlélektani fogalom, az értékek válságát, a normák fellazulást jelenti, új szabályok képződése nélkül.

7Dr. Kopp Mária pszichológus, a SE Magatartástudományi Intézetének igazgatóhelyettesének előadása az Info rádió Aréna c. műsorában, 2008. október

8Irk, F.: i. m.: uo., 2003. 9 p.

meghatározhatóak és véletlennek éljük meg), a fizika és az ember mindig jelen van ezekben a szituációkban. A gondolkodásunkban is felfedezhetők hibák, azt gondoljuk „száguldanak az autók”, ami az együtt járás pszichológiai törvényszerűsége, pedig valójában a gépkocsiban ülő emberek száguldoznak. A közlekedési bűncselekményeknél a magányos tettes képe merülhet fel. Jellemzően egyéni elkövetőkről van szó, de a kutatások igazolták, hogy olyan kollektív rendszerről van szó, ahol a normaszegés több esetben nem önálló jelenség, hanem elvárt (szocializálódott) hibás magatartás, a tömeghez való alkalmazkodás, ami lehet pillanatnyi, de tartós, a szokáshoz alkalmazkodott jelenség is. Az ilyen helyzeteket láthatóan a büntetőjogi eszközrendszer nem kezeli hatékonyan, érdemben, hiszen mindenki ismer ilyen kollektív, tömeges magatartásformákat, a hatályos szankciórendszer ellenére nagy számban jelen vannak.

A későbbiekben tárgyalt gondtalanság, de akár az egész közlekedési jogi gondolkodás során igen fontos tényező a rendszerszemléletű elemzés, mert a közlekedés egy komplex rendszer, ahol nem szeparálhatóak el teljes mértékben egymástól annak elemei így a legfontosabb sem, az emberi (pszichés) tényező.

A komplexitás eme rövid ismertetése is jelzi, hogy a közlekedés önálló tudományterület, ahol Bibó István gondolata is igaz: *„Ahol az erkölcsi felháborodás a büntetőjog híján önhatalmú megtorlást és bosszút váltana ki, ott lép fel a büntetőjog, hogy az erkölcsi Rossznak e nem kevésbé rossz következményeit csökkentse”*.⁹ Ugyanakkor a büntetőjog olyan, mint a pók, amely a sarokban húzódik meg is mintegy vitális indikációval, csak *ultima ratio* esetén avatkozik be.¹⁰ Ennek a két elvnek az egyensúlyára kell törekedni, hogy még hol lehet hatásos ez az eszközrendszer és mikor kell más módszerekhez nyúlnunk - főleg a gondatlanul elkövetett deliktumoknál.

A közlekedési büntetőjog igyekszik kezelni ezen kérdéseket a maga eszköztárával, ami önmagában nem lehet teljes, mert a kialakult jelenségek kezelése - az iskolai neveléstől a tovább- és utánpépzésen át, a pszichológia, forgalomszabályozási módszereken át -, komplex szemlélettel elképzelhetetlen.¹¹

Ugyanakkor a közlekedés társadalmilag szükséges és hasznos tevékenység, amelyben a megengedett rizikót az ágazati szabályok határozzák meg, keretet és korlátot szabva az eszközök használatának, az ütköző érdekek mérlegelésével. A kialakított normák megszegésével a normaszegő szabálysértési felelőssége illetve súlyosabb, életet, testi épséget, anyagi javakat közelebbről veszélyeztető esetekben sértő eredményű bűncselekményről beszélünk.¹² A polgári jogból elismert fokozott

9Ildézi: Irk, F.: uo., 2003. 19. p.

10Dr. Papp László büntetőjogi előadásának gondolati vezérfonala, KRE ÁJK, továbbá ld. Irk, F. uo. 2003., 188. p.

11Ismert baleset volt a Férihegyi gyorsforgalmi úton bekövetkezett szerencsétlenség, ahol egy autóbusz az aluljáróban az utat keresztező hidat már elhagyva a magasságkorlátozó műtárgyba ütközött. Az autóbusz tetejét a szerkezet leszakította. Itt is fel kellett, hogy merüljön a forgalomtervezés (a korlátozók pontos méretezése) fontossága, hogy az emberi tényezők szerepét is csökkenteni kell a balesetek elkerülése érdekében, mert a közlekedési jelzéseknek kell a közlekedőt keresni, és nem fordítva. A közlekedési rendszereknek biztonságosnak kell lennie. Jelen esetben megfelelő előjelzéssel, figyelemfelhívással, pontos méretezéssel, a megfelelő technikai eszköz alkalmazásával emberi hibázás esetén is elkerülhető lett volna a baleset. Jelen esetben a buszvezető hibázott, figyelmetlen volt, ami több ember életét követelte, erre pedig már utólag a büntetőjog sem tud igazi megoldást adni.

12Ld. Enyedi, L.-Fülöp, Á.-Melegh, G.-Radványiné Novotny, O.-Varga, T.: Közlekedési büntetőjog HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft. Bp., 2002 15 p.

veszélyesség (a közlekedési büntetőjogban rizikónak¹³ nevezett) itt is megjelenik: a társadalmilag összességében hasznos (de pl. káros externáliákkal is járó vagy nem kívánatos balesetekkel járó) tevékenység ésszerű, kompromisszumos korlátozására, a biztonság növelésére van szükség, az eredeti céljának megtartása mellett. Ennek egyik módszere az említett technikai módszerek (pl. utasbiztonság növelése a passzív elemekkel, vagy forgalomtechnikai beavatkozásokkal), amelyek támadása szintén bűncselekményt valósít meg (de nem a vagyon ért sérelem miatt). A másik eszköz pedig a közlekedési szabályok alkotása (amelyek az átlag közlekedőre íródtak, figyelemmel a baleseti mutatókra is; betartásukkal alacsony rizikóval lehet számolni) és ezek ellenőrzése és megszegésének szankcionálása. A jelenlegi jogalkotó törekvések a fennálló anómikus lelki állapotokra is tekintettel, a közúti közlekedésben uralkodó állapotok miatt az objektív felelősség mellett a KRESZ szabályok konkretizálásával igyekszik a helyzetet minél egyértelműben rendezni, meghatározni a gondosság elvárt fokát.

A büntetőjogunk kezdetben a közbiztonság elleni bűncselekményeknél tárgyalta ezen deliktumokat, amelyek a közlekedők biztonságát veszélyeztetik. Ez rendszertani a gondolkodás közbiztonság rendészti dogmatikájától - a közbiztonság definícióját alapulvéve - ma sem áll távol. A Csemegi Kódex a társadalomellenes cselekményeknek tekintette a pl. a hajók elleni cselekményeket. A technika fejlődése, a szektor proliferálása és expanziója (pl. légitranszport megjelenése) önálló területté reputálta a jogterületet. A bírói gyakorlat a járművezetéssel kapcsolatos szabályszegéseket az 1948-as III. Büntető Novella foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés hatálya alá vonta. A közlekedési jog területét érintő tudományterületek fejlődése hozta magával az ittas járművezetés bűncselekménnyé minősítését. A speciális kezelést jól igazolja mostanában elszaporodott kábellopások, vagy az HÉV pályájának fémtolvajok általi rongálása, ami nem lehet pusztán rongálásként, lopásként kezelni, azokat privilegizálni szükséges más büntető tényállásokban (pl. közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény, közérdekű üzem működésének megzavarása). Későbbiekben, 1971. évi I. Novella elhatárolja a foglalkozási szabályokat és a közlekedési szabályok megszegésével kapcsolatos cselekményeket.¹⁴ A mai magyar hatályos kódexünkben a közlekedés bűncselekmények immár az emberi méltóság elleni bűncselekményeket követően került elhelyezésre - szemben a korábbi Btk-val, ahol a személy elleni bűncselekmények utáni fejezetében volt található.¹⁵

II.1. A közlekedési jog rendszere, jogforrások

Per tangentem szükségesnek tartom a közlekedési jogi struktúra felépítését a dolgozat témájával releváns jogterületekre vonatkozóan áttekinteni. A közúti közlekedési bűncselekmények elkövetésével kapcsolatban iránymutató normák elsőként a nemzetközi egyezmények, amelyek

13A közlekedés veszélyes üzem megállapítás atavisztikusnak és hangzatosnak tűnhet, de gondoljunk bele, hogy kétszer egysávos úton egymással 90 km/h sebességgel haladó járművek milyen mozgási energiával rendelkeznek, és bármikor előfordulhat egy vezető, aki rosszul lesz és vele szemben jön egy védtelen motoros.

14Ld. Belovics, E.-Molnár, G.-Sinku, P.: Büntetőjog Különös Rész HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft. Bp., 2002. 172 p.

15A rövid történeti áttekintésből is látszik, hogy a közlekedési deliktumok veszélyének lényege másképp volt megítélve és ma is problematikus. A korábbi Btk.-ban történő elhelyezése téves dogmatikai feltevésre utal: a közlekedési bűncselekményeknek nincs közvetlen összefüggés, a személy elleni cselekményekkel. A közlekedési bűncselekmények sok esetben sérülés ahhoz nem kapcsolódnak (ld. csak rizikófokozás, veszélyeztető cselekmények), hogy elhelyezése ebben a környezetben indokolt lett volna. Ld. Dr. Hollán Ernő büntetőjog előadása, KRE ÁJK

elsősorban alapvető ismeretet nyújtanak a szükséges szemléletmódhoz. Ilyen alapvető egyezmény, amelyhez (kisebb fenntartásokkal) az akkori Magyar Népköztársaság is csatlakozott, az 1968. évi Bécsi Közúti Jelzési Egyezmény és Közúti Közlekedési Egyezmény, amelyek egységes szabályozást teremtenek a főbb közlekedési magatartásokra vonatkozóan, mind pedig a járművek műszaki követelményei és a közúti jelzések egységesítése tekintetében. A részletezést nem igénylő módon Alaptörvényünk deklarálja az egészséghez, élethez való jogot, a szabad mozgás jogát. Ezek garantálást az állam feladataul teszi, amelyet, mint védett jogtárgyat az állam többek között a büntetőjog eszközeivel véd. A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (továbbiakban: Kkt.) tekinthető legfőbb ágazati törvénynek, amely a közlekedési magatartásra, elsőbbségi szabályokra vonatkozóan is tartalmaz rendelkezéseket (érdekes módon a büntetőjogban ezekre a szabályokra nem hivatkozunk, csak az alacsonyabb normákban megjelenőkre). A közúti közlekedés fő normarendszere a „KRESZ”-ként emlegetett igazgatási szabályrendszer, amely közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendeletben ölt testet. Emellett lehetnek olyan önálló szabályrendszerek is, így például a BKV Zrt. Autóbusz Forgalmi Utasítása,¹⁶ vagy az Országos Villamos Vasutak Forgalmi Utasítása, amely utasítások további, illetve a KRESZ-t szigorító rendelkezéseket tartalmaznak, figyelemmel a speciális körülményekre. Ezek alkalmazása egyes tényállásoknál szükséges, míg másoknál nem megengedett, mert csak foglalkozási szabályként lehet kezelni. Egyes bűncselekmények esetében a légi vagy vízi közlekedés szabályai hívhatók fel. Ebből is látható, hogy a Btk. jelen esetben keretdiszpozíció, a tartalmát az ágazati jogszabályok adják. Az is látható, hogy speciális helyzettel állunk szemben: a norma nem az „aki mást megöl” szerkezettel operál, hanem a sok esetben az időben változó ágazati normára hivatkozik: „vízi közlekedés szabályainak megszegésével”, nyilvánvalóan lehetetlen lenne törvényi szintre emelni az összes szabályt. A kérdés ott merül fel, hogy mit tekintünk pl. a közúti közlekedés szabályainak? Ennek megítélésére vonatkozóan a *nullum crimen sine lege* elv kategorikus imperatívja mellett az Alkotmánybíróság gyakorlata is említhető, hogy a jog alanyainak kiszámítható, ismert, kvázi tervezhető jogot kell biztosítani. A hangsúly a jogon és ebből következően a jogforrásokon is van. Alapvetően a magyarázó jogirodalom¹⁷ a KRESZ-t (mint igazgatási szabályt) tekinti normának, amely állásponttal teljesen egyetértek, azzal a kiegészítéssel, hogy vállalati utasítások (még a hatóság által elfogadott országos utasítások is), a KRESZ magyarázó szövegét¹⁸ nem tartom felhívhatónak a kerettényállás kitöltésére. A vállalati normák, utasítások áthágása a foglalkozási szabályok megsértéseként értékelhetőek. Emellett más jogszabályok pl. a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KHVM rendelet az, amely szerepet kaphat egyes tényállásoknál. Az önkormányzati rendeleteknek csak szabálysértésekben van jogi relevanciája, amelyek inkább igazgatási jellegűek.

16A helyi vállalati szabályok (pl. a mentőszolgálat belső utasítása) szakmaisága, helyessége bennem sok esetben aggályokat kelt, és a KRESZ bírói értelmezésével adott esetben ellentétes lehet. A büntetőjogban ilyen hibák és értelmezési módok nem megengedhetőek, a normáknak zárt rendszert kell alkotniuk, nem lehet eltérő szabályozás ágazaton belül.

17Ld. uo. Belovics, E.-Molnár, G.-Sinku, P., 2002 182. p.

18Itt szeretném megemlíteni, hogy a KRESZ bizottsági értelmezése szinte jogforrássá vált, elfogadott értelmezésként használják. Eleve érthetetlen erre mi szükség volt, mintha a törvények miniszteri indoklásának analógiáját követné ez az egyébként rendkívüli, de itt már bevett egyedülálló gyakorlat. Ezzel szemben a szükséges szabályokat a norma szintjére kell emelni, míg a jog értelmezése alapvetően bírói feladat. Természetesen a jogtudományi értelmezés szükséges lehet és akár a jogirodalomra való hivatkozás is (amelyre van is bírói gyakorlat pl. hiányos, hézagos szabálysértési tényállásnál) indikált lehet, de egyes esetekben ez a bizottsági magyarázat már új elvárásokat támaszt a közlekedőkkel szemben, ami nem elfogadható. Ld. KRESZ A közúti közlekedés szabályai és értelmezésük Springer Media Magyarország Kft. (szerk.: Hack Emil) Bp., 2004 magyarázó szövegét.

Természetesen vannak olyan közlekedési bűncselekmények, amelyek nem keretnormával operálnak, hanem önállóan alkalmazandóak, így pl. a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény, itt nincs alkalmazandó igazgatási szabály.

A bírói esetjog, a jogegységi határozatok természetesen ezen a területen is megjelennek, igen sok bírósági határozat születik, amely egyes dilemmatikus kérdéseket rendez, de arra is van példa, hogy ezek a jogfejlődés során megváltoznak. Kétség kívül ezen bírói döntéseknek nagy jelentőségük van a jogalkalmazók számára, sok esetben a Legfelsőbb Bíróság döntése az addigi bírói elveket átírják és értelmezik az addig igazából fel nem hívott normákat.¹⁹

II.3. A bizonyítási specialitások, az igazságügyi szakértés kiemelt szerepe

A közlekedési jogban az említett komplex technikai rendszerre tekintettel óriási és meghatározó szerepe van az igazságügyi szakértőknek. A büntetőeljárás során az eseményeket maximálisan rekonstruálni kell, törekedni kell a történeti tényállás minél pontosabb megállapítására. A közlekedési bűncselekményeknél ehhez általában elengedhetetlen a szakértők részvétele, mert olyan bonyolult rendszerről van szó, amit a legképzettebb közlekedési szakjogász sem képes egyedül teljesen átlátni, ha pl. a jármű sebességét kell az ütközés erejéből meghatározni. Egy egyszerű példa a szakszámításra: amikor az egyik fél állítja, hogy a zöld jelzésre halad az útkereszteződésbe és a másik fél is ezt ugyan ezt állítja, akkor kontradiktória feloldására igazságügyi gépjárműszakértő igénybevételére van szükség. A szakértő feladata, hogy a lámpafázist megismerve (ami változhat időszakonként, és ha ezt a rendszer nem rögzíti, akkor nehézkes a rekonstrukció) az ütközés pontjából visszaszámítással meghatározza, hogy kinek nem lehetett abban a pillanatban zöld jelzése. Más esetekben a szakértő az ütközés visszaszámításával pl. a gyalogos sebességét, a másik jármű által megtett utat felhasználva számítja ki, hogy ki hol tartózkodott a baleset előtti pillanatban. Sok esetben speciális körülmények feltárására van szükség (nota bene ezen problémák felismerésére!), így pl. a látás alakulását kellett meghatározni egy balesetben a sötétben közeledő mozdony esetében, háttérben egy város fényeivel. Ilyenkor figyelemmel kell lennie a elmozdulásokra, hogy a hangok, fények észlelhetőek voltak-e a járművezető számára.

A másik fontos szakértője közlekedési szakjogászoknak az igazságügyi orvosszakértő. Az orvosszakértő feladata elsősorban az alkoholos vagy más befolyásoltság megállapítása (visszaszámláló módszer), a fiziológias tényezők vizsgálata, a balesetek sérültjeinek vizsgálata (itt kapcsolódik be az okozatosság, pl. mi okozta közvetlenül a sértett halálát egy szövődmény kapcsán). Egyes területeken a szakértők kooperálnak, illetve egymással átfedésben vannak, és már nem tisztán orvosi vagy fizikai kérdésekről beszélhetünk (pl. láthatóság kérdése figyelemmel, a látás idomulására).

Mindkét esetben elmondható, hogy a szakértők általános és populációra jellemző értékeket is használnak (ún. irodalmi adattal alapul vett számadatokat). Ilyen pl. az elvárt reakcióidő (ami

¹⁹Itt lehet említeni a segítségnyújtás elmulasztásával kapcsolatos megváltozott bírói gyakorlatot (ld. később) illetve a Nógrádi balesetet, ahol a megkülönböztető jelzés használatát (a használó meggyőződési kötelezettségének mértékét és a KRESZ ellentmondását pro reo, és a gyakorlati valóságában értelmezte és a vádlottat felmentette,

álláspontom szerint alapvetően az egészséges szervezettől várható el és nem csak az egyéntől) mértéke (0,7-1,2 s), az alkohol felszívódási ideje, a gyalogos átlagsebessége, vagy említhetem a fékfelfutási időt vagy a tapadási tényezőket.

Emellett az általam ismert egyéb jogesetekben szükség volt már a műbőr ülésről lecsúszó utas esetében a műbőrszakértő kirendelésre vagy a Nógrádi miniszter balesetében a meteorológus szakértelmére. A modellezésben egyre nagyobb szerepet kapnak a számítógépes szimulációk és számítások.

A szakértő feladata sok esetben arra terjed ki, hogy megvizsgálja: a szabálykövető magatartás esetén (pl. megengedett sebesség mellett) a bekövetkezett baleset elkerülhető lett volna-e? A szakértő az elvárható gondossági modell (amelyről később még szó lesz) fiktív helyzetét vizsgálva egy képzeletbeli helyzetet állít fel, amelynek eredményeként kiderülhet, hogy a baleset a szabályos közlekedés esetén sem volt elkerülhető, tehát az okozati összefüggés hiánya így kerül bizonyításra. A szakértőknek óriási szerepük van, de mégsem tekinthetők ténybíróknak, noha az közlekedési balesetek kapcsán sok esetben szakvéleményük mégis perdöntő jelentőségű. A szakértőnek ugyanakkor a bíróság által feltett kérdésekre kell válaszolni, azon túl nem terjeszkedhet.²⁰ A bíróság feladta, hogy a szakvéleményt megvizsgálja, hogy pl. a kiinduló adatokból készült-e, a szakvélemény nem tekinthető-e bármely okból aggályosnak. Fentiekből látható, hogy a közlekedésjogi kérdések megítélése speciális szakértelmet kíván a jogászoktól is, mert pl. a reakcióidő és a féktávolság közötti összefüggés az pszichológiai és fizikai ismeretek és ezen fogalmak tartalma nélkül nem érthető meg.

III. Lényegesebb dogmatikai kérdések, a közlekedési büntetőjog specifikumában

A fejezetcímbe felvetett kérdések kazuisztikus analízisra a dolgozat terjedelmére tekintettel nincs lehetőség, de az egyes tényállásoknál a kapcsolódó dogmatikai kérdések részletesebben megjelennek a problémák kapcsán. Így jelen fejezetben a legfontosabb, a II. fejezetben nem említett jellemzők vázolását végzem el.

III.1. A jogilag védett értékek, a védett jogi általános és speciális tárgy

A védett jogtárgy tulajdonképp a jogalkotó által kiválasztott érték, az érdekek állami védelmi kötelezettsége, a büntetőjog eszközeivel, másrészt pedig a bűncselekmények ezeket a védett értékeket támadják, sértik meg. A védett jogtárgy részletes ismerete segítséget nyújt a jogalkotó által meghatározott célok feltárásához és segíti más dogmatikai kérdések eldöntését.

A közlekedés bűncselekmények kettős jogi tárggyal rendelkeznek, több értéket védenek együttesen. Ez a kettősség a bűncselekmény típusok fejlődéstörténetéből adódik: ahogy korábban láttuk a

²⁰Bírósági tárgyaláson a bíró komolyan szóvátette a harmadik kirendelt szakértőnek, hogy az ő feladta nem egy újabb, komplett szakvélemény megalkotása lett volna, hanem a feltett kérdésekre kellett volna reagálni, amely szerint a két előző szakértő ellentmondásai mivel magyarázhatóak. A felelősség kettős: a bírónak csak megfelelő szakértőt szabad kirendelnie (volt olyan eset ahol számítástechnikus szakértő nyilatkozott szerzői jogi kérdésekben). A másik felelősség a szakértőé: csak a feltett kérdésekre szabad válaszolni, a kompetenciájába nem tartozó kérdésekre, vagy nem szakszerű kérdésekre pedig nem szabad válaszolnia.

foglalkozási szabályok, a személy elleni deliktumok ezek pedig elsősorban az életet, testi épséget védtek. Tehát az közlekedési bűncselekmények által védett jogi tárgyban vannak átfedések más cselekmények által védett értékek tekintetében, a közös joggyökérre tekintettel.

A már említett, Btk. beli elhelyezése is utal a védelem jellegére, amelyben a megítélésben a jogászok közt is differenciák vannak. Az egyik álláspont szerint,²¹ (amit magam is részben osztok), amelyet triviálisan úgy lehet megfogalmazni, hogy ha egy terrorista lelő valakit az eredmény a halál, a sérült a védett érték: az emberi élethez való jog. Tehát alapvetés, hogy nem szabad keverni az okot a következménnyel: ha egy lázadó a tömegben eltapossa a másik embert az is egy következmény, a halál. Ugyanakkor a közlekedési bűncselekmények esetében kollektív jogi tárgyokról beszélhetünk, nem csak individuális értékekről. A kollektív jogtárgy immanens része a többek között az emberi élet, testi épség, de a halmaz ennél nagyobb, így a közlekedés biztonsága is említhető: tehát önálló, elvonatkoztatott, összetett fogalomként nőtte ki magát. Amennyiben valaki megszeg egy közlekedési szabályt és ezzel kollektív sérelmet okoz, a közlekedés biztonsága sérül, amellyel akár már meg is valósulhat a bűncselekmény, nem is szükséges hozzá materiális sértő eredmény. Ez a sérelem átmehet individuális sérelembe, a következmény így is megjelenhet. De nem ez a kizárólagos, uralkodó jelenség, így téves azt állítani, hogy csak individuális sérelmek vannak, így a Btk-ban történő ilyen - személy elleni és a család, nemi erkölcs között - történő elhelyezésük sem indokolt. A szabálytalanságok, normaszegések a közlekedés biztonságát támadják, így a sérelem is ott következik be. Jó példa erre a Btk. 233. §-a szerinti vasúti, légi vagy vízi közlekedése veszélyeztetése, ahol elegendő az absztrakt veszélyeztetés a bűncselekmény elkövetéséhez és irreleváns, hogy ott hány ember élete került veszélybe. Tehát ez a koncepció azt mondja, hogy nem szabad *prima facie* tekintenünk a jelenséget és nem figyelmeztetünk, hogy tulajdonképp nem minden esetben van személyi sérülés, mégha ez gyakori is.

A másik szemlélet²² előtérbe helyezi a fejlődéstörténeti alapokra is figyelemmel a testi épség, személy- és vagyonbiztonság védelmét, és az elsődleges jogi tárgynak a komplex közlekedésbiztonságot tartja védendőnek, mint különös jogi tárgyat, de másodlagosan pedig az adott tényállásban - jellemzően a minősítő esetekben - megfogalmazott értékeket tekinti jogtárgyoknak.²³ Közvetlen jogi tárgy pedig közlekedés biztonságának védelme, így pl., hogy ne engedjék át a jármű vezetését az arra alkalmatlan személynek, illetve ne rongáljuk meg azokat a technikai eszközöket, amelyek a közlekedés biztonságos lebonyolítását szolgálják.

Összegezve az elsődleges védett jogtárgy a közlekedés biztonsága, annak védelme, illetve a tényállásokban ezen sérelem okozta más sérelmek elkerülése, így például a testi épség, vagyonbiztonság védelme.²⁴

²¹Ld. Dr. Hollán Ernő büntetőjogi előadása, KRE ÁJK

²²Ld. Enyedi, L.-Fülöp Á.-Meleg, G.-Radányiné Novotny, O.-Varga, T.: i. m. uo. 2002., 19-28. pp.

²³Az átfedések felvetnek halmazati kérdéseket is, amelyre még visszatérek.

²⁴Itt lehet megjegyezni, hogy más tényállások is védik a közlekedők érdekeit is, így például a segítségnyújtás elmulasztása, vagy más bűncselekmények kapcsán bekövetkező közérdekű üzem működésének a megzavarása is felmerülhet.

A más tényállásoktól való distinkciót az ágazat fejlődése, a speciális körülmények, az emberi tényezők különös szerepe tették indokolttá, hiszen pl. a köztudatban,²⁵ ha valakit halálosan elgázolnak, akkor embert ölt, miközben ez valójában eredményét is nézve egy halálos kimenetelű közúti közlekedés baleset okozása, de szándékom az eredményre nem terjedt ki (vegyes bűnösség). A védett jogtárgy elemzéséből az is kitűnik, hogy kettős jogtárgyú cselekményeknél szükséges valamilyen primer és szekunder szempont szerint azokat besorolni, amelynek kihatása van a halmazati kérdésekre is, az elsődlegesen védett jogtárgy (jelen esetben a közlekedés biztonsága) pedig kihatással van a rendbeliségre is.

Fentiek alapján látható, hogy vannak általános büntető tényállások, mint a közúti veszélyeztetés, vannak minden közlekedési ágazatot védő rendelkezések, mint az járművezetés ittas vagy bódult állapotban, illetve nem keretrendelkezések, mint például a cserbenhagyás (amelyre van ugyan kitöltő norma), ahol konkrétan meghatározza a jogalkotó az elkövetési magatartás formáját. A közlekedési bűncselekmények körében találunk olyan jogtárgyvédő rendelkezéseket, ahol csak egy speciális alanyi körben lehetséges az elkövetés, így pl. a vasúti közlekedés veszélyeztetése, ahol megjelenhetnek a korábban említett ágazati szabályok, amelyek nem mindig jogszabályban öltenek testet, hanem a már említett forgalmi utasításokban.

III.2. Speciális alanyúság

A közlekedési bűncselekmények elkövetői legtöbb esetben speciális ismérvvel bírnak: vagy nem a közlekedők köréből kerülnek ki, mert extraneus személyek, vagy kifejezetten az elkövető csak a közlekedők lehetnek, adott esetben azon belül is csak egy speciális köréből kerülhet ki.

A közlekedésben jóformán mindenki részt vesz pusztán azzal, hogy az úton halad, sétál, vagy pl. görkorcsolyázik vagy egy jármű utasa. A KRESZ a közlekedőknek meghatározott szerepet ad (pl. gyalogos, járművezető), ugyanakkor az elkövetői kör meghatározásánál ezt a kiterjesztő meghatározást szűkítjük. Elsőként jó példa a Btk. 184. §-ának rendelkezése, ahol csak a közlekedési szabályokon kívül eső személy lehet elkövető, hiába az, *aki* szót használja a jogszabály, mert ha a szabályokon belül esik az elkövető, akkor más rendelkezések vonatkoznak rá. Itt elsősorban a magányos vagy olyan tettesre gondolunk, aki alapvetően a támadott közlekedési ágazat működési körén kívül esik: ugyan gyalogosan közelíti meg a helyszínt vagy gépkocsival megy, hogy ellopja a kábelt a jelzőberendezésből, de nem vasutas dolgozó, és nem is vasút utasa. Tehát jelen esetben extraneus alanyok (akikre a kialakuló veszélyhelyzet elviekben nincs hatással - mert itt a közlekedők biztonsága a védett jogtárgy, ami predesztinálja az elkövető kört) támadása jöhet szóba, ez jelenti az alanyi kör specialitását ebben az esetben.²⁶

²⁵Ugyan magam sem ismerem részletesen a Császár Előd okozta baleset anyagát, a körülményeket, de ott is a közvélemény azzal volt elfoglalva, hogy embereket ölt meg a vádlott, pedig az emberölés egészen más, mégha jelen esetben az eredmény azonos is volt, illetve egész pontosan a következmény, mint Hollán is említi a probléma ennek összekeveréséből adódik. És a differenciálást pont az testi szükségessé, - ahogy arról még későbbiekben szót ejtek - hogy a közlekedő emberek hibázásának lehetőségét és az eredményre vonatkozó gondatlanságot is figyelembe veszi a jogalkotó (szerintem nem eléggé).

²⁶A nevezett tényállásban használt „aki” szóhasználat alapján bárki - mint általános alany - elkövetője lehetne a bűncselekmények, de ezt az bevett értelmezést itt a jogértelmező gyakorlat szűkítette.

Több bűncselekménynél csak speciális alanyi kör jöhet számításba, így például a vasúti közlekedés veszélyeztetése bűncselekmény tényállása csak azokra az aktív alanyokra vonatkozik, akikre a vasút szabályai hatályosak, tehát a rá előírt normát szegi meg. Más esetekben, mint pl. a Btk. 239. §-ában leírt cserbenhagyás esetében aktív alanyi körként csak a közlekedési balesettel érintett jármű vezetője merülhet fel, mint elkövető. Más tényállásoknál (mint a járművezetés tiltott átengedése) az általános alanyi kört az elkövetési magatartás (átengedés, tehát egyfajta birtokbaadás a birtokos részéről) némileg szűkíti.

A passzív alanyok jellemzően maguk a közlekedők, akire nézve a cselekmény veszélyt jelent (pl. a megdobált, megtámadott járművezető) vagy bárki, aki a balesetben megsérül. A cserbenhagyás példájánál igazából logikai diszkrepancia van, ugyanis nem túl jó a megfogalmazás, mert valójában nincs kit cserbenhagyni, a bűncselekménynek nincs passzív alanya, mert ha volna, akkor már segítségnyújtás elmulasztásáról beszélénk.

Összességében az elsődleges jogi tárgy meghatározza, hogy a passzív alany jellemzően nem jelenik meg, sok esetben a közlekedés biztonságának különböző veszélyeztetése is elegendő, a nélkül, hogy konkrét sértett lenne (a konkrét individuumok jellemzően, de nem kizárólagosan a minősítési esetekben jelennek meg).

III.3. Az eredmény szerepe

A közlekedési deliktumok jellemzően materiális cselekmények, eredményt hordoz a tényállásuk, erre példa lehet a közúti baleset okozása, ahol szükséges elem a súlyos testi sértés okozása. A büntetőtényállások másik részénél nincs eredmény, ezek immateriális (alaki) cselekmények, a tényállási elemek véghezvitelével a bűncselekmény megvalósul, nem kell semmilyen eredmény bekövetkezése. Egyik álláspont szerint itt is kell egy eredmény jellegű többletelem, mint az ittas járművezetésnél a befolyásoltság. Álláspontom és más források szerint is - ennél a példánál maradva - ahogyan az eredmény is a tényállási elemek egyike, a befolyásoltság egy szükséges tényállási elem, de nem eredmény jellegű többlet eleme, mert a bűncselekmény megállapítható, pl. a jármű, befolyásolt személy általi beindításával. A befolyásoltság az ittasságnak egy „magasabb” minősítő foka, az elkövetőt cselekedeteiben befolyásolja, de az elkövetőben fiziológiailag megnyilvánuló, szakértői objektív kérdés. Így jelen esetben a befolyásoltság a diszpozíciószerűség része, a bűncselekmény megvalósulásához szükséges állapot, amely szükséges és elengedhetetlen feltétele, de nem eredményyszerű többletelem, mert a cselekmény elkövetése kapcsán beálló eredményhez nincs kapcsolata, mert dogmatikailag az eredmény egy *„külvilági változás, amely az elkövetési magatartással összefüggésben jön létre.”*²⁷ Külvilági változásról beszélhetünk (befolyásolt emberről), de ez nem az elkövetési magatartással kapcsolatban jött létre.

Az eredmények két nagy csoportját (ami hasonlatos a védett jog tárgyaihoz) a különböző típusú veszélyeztetésekben és a biológiai sértő eredményekben állapíthatjuk meg a közlekedési bűncselekményeknél. Előbbi többfajta veszély lehet, pl. közvetett, absztrakt, itt azt kell

²⁷A befolyásoltság, mint tényállási elem véleményem szerint az elkövetés szituációjához sorolható, egyéb nem nevesíthető elemnek kell tekinteni. Ld. 167 p.

megvizsgálni, hogy mi a veszély fogalma, kialakulása valószínű volt-e, amelyek részletes elemzését az adott tényállásnál fejtem ki.

A cselekmények minősítő körülményei közt jellemzően a személyi sérülés, maradandó fogyatékoság, halál jelenik meg, mint biológiai eredmény. Az ilyen típusú eredmények esetében a már említett szakértők szerepe jelentőssé válhat (szakértő állapítja meg, hogy pl. a sérülés maradandó fogyatékoságot okozott-e, súlyosnak minősül-e), de emellett az okozatossági modellek is szerepet kapnak, amelyről a következő alfejezetben ejtek röviden szót.

III.4. Kauzalitás, ok- és okozatossági modellek

Az ok és okozatosság alapvetően filozófiai, ontológia fogalom, így eltérő értelmezést, megközelítést kap az adott tudományterületeken. A jogban (főleg ezen a területen) is fontos jelentősége van, hogy az eredmény bekövetkeztének a logikai láncolata az elkövető cselekedetével milyen kapcsolatban van. Az okozatosság objektív tényállási elem, nem függ az pl. az elkövető felismeréstől, szándékától.

A jelenségek egymással kölcsönhatásban vannak, a közlekedési rendszer folyamatosan zajló események láncolata. Ebből a láncolatból emeljük ki azt a periódust, amely a vizsgálat tárgyával már releváns kapcsolatban van (kezdeti pont), hiszen a kiemelés nélkül a vizsgálódás regressum ad infinitum láncolatba fulladna. Ugyanakkor jelenlegi gyakorlat a csak részben ismer el bizonyos közreható tényezőket, amelyek okként szolgálhatnak, így a vizsgált láncolat a szükségesnél szűkebb. Ettől függetlenül fontos megemlíteni, hogy világunkat nem a lineáris kauzalitással írhatjuk le, mert a világ jelenségei bonyolult kölcsönhatásokból tevődik össze. Így az ésszerű keretek közt minél több elemet kell beemelnünk, amelyről bebizonyosodik, hogy közreható a balesetek bekövetkeztében, igaz ezeket jelenleg igen nehezen tudjuk csak megfigyelni, de féltő, hogy hatásuk akár kizárólagosan ettől függetlenül érvényesül, mégsem vesszük azokat figyelembe.

Az elméletek arra keresik a választ, hogy egyes események, jelenségek között az összefüggés megállapítható-e és ha igen a felvázolt tézis arra alkalmas-e.

A *feltételek egyenértékűségének* elve két összetevőjű. Az egyik elem, hogy az ok minden olyan elem, ami szükséges feltétel, előzmény az okozat (eredmény) bekövetkeztéhez. A kapcsolatnak szorosnak kell lennie: ha elhagynánk (eltávolításos, eliminációs eljárás) a szükségesnek vélt előzményt, akkor az oknak nem szabad bekövetkeznie. Az elv pedig értelemszerűen arra utal, hogy minden szükséges feltétel ekvivalens. A logikai fonál akkor állapítható meg, ha tudomány állása szerint cselekmény és az eredmény között szükségszerű és törvényszerű kapcsolat legyen (*conditio sine qua non* - elengedhetetlen, szükséges feltétel). A közlekedési bűncselekmények körében az okozatosság további aletei közül említésre méltó a hatások együttese, amikor összeadódnak különböző okok és együttesen váltják ki az eredményt (ld. fentebb leírt busszal elütött gyermek esete), önálló megjelenésük az eredményt nem váltja ki. A másik gyakori eset, amikor az okozó által megindított folyamat nem egy tipikus irányba megy tovább, mert más tényezők az másfelé terelik (pl. sérült személy kórházban bekövetkezett baleset miatt meghal).

Az adekvát okozatosság már tágabban körben szemléli a vizsgált jelenséget kísérő okokat. Itt azt tekintjük oknak, ami jellemző előzménye az eredménynek. A jellemző meghatározásakor már társadalmiasabb a logika: figyelembe vesszük az elkövető által ismert vagy egyébként számításba vehető feltételeket. Ilyen szempont még az átlagember által ismert dolgok.²⁸

A közlekedési jogban gyakorta alkalmazott logikai módszer az objektív relevancia hiánya. Egy példával szemléltetve: a megengedett sebességet meghaladó sebességgel közlekedő járművezető nem felelős azért a balesetért, amely a szabályos sebesség mellett is bekövetkezett volna.²⁹ Ugyanakkor a nagyobb sebesség mellett bekövetkező súlyosabb eredményért felelősséggel tartozhat az elkövető. A német dogmatika ezt úgy fogalmazza meg, hogy a megengedett kockázat túllépése az eredményre kihat, akkor a felelősség megállapítható.

Látható, hogy az okkiválasztó, összefüggéseket kereső elméleteknek óriási jelentősége van, ugyanis ha az okozatosság nem kerül megállapításra, a bűncselekmény nem valósul meg.

V. Kitekintés a gondatlanságra

A fejezet megírásakor felmerült bennem, hogy az anyagi büntetőjogot szeretve vajon helyénvaló-e a iurisprudencia egyes tanainak a vitatása ebben a dolgozatban? A téma szakirodalmát olvasva ugyanakkor látom, hogy, pl. Irk, Kis, Viski, vagy Békési is megtették műveikben.³⁰ A büntetőjogi eszközrendszer szükségessége melletti kiállás esetén a kritikai megfogalmazást, a kétségeim feltárását elfogadhatónak tartom, különös tekintettel arra, hogy komoly etikai kérdéseket vet fel a gondatlansággal kapcsolatos kételkedés, annak esetleges megalapozatlansága akár a jogbiztonság szempontjából is.

A büntetőjog - ahogyan általában a jog - nem a társadalmi kultúra megalkotója, hanem csak reflektál a társadalmi jelenségekre és sokszor az értelmezés szükségessége érdekében, joglogikai elveket vet be vagy éppen emiatt elvont fogalmakkal operál, néha elszakadva a társadalmi valóságtól (laikus által meg nem érthető elméletekkel).³¹ A pusztán joglogikai, elvont filozófia és

28Jó példa erre a következő eset: A léggömb kapitánya egy rendezvényen a kosarat nem rögzítette minden szükséges ponton, és egy kialakuló szél a már benne lévő emberekkel együtt a léggömböt elkezdte sodorni. Egy ember, ezt látva megpróbálta léggömböt megállítani, de amikor a kötelet megfogta az egyik ujját maradandóan roncsoolta. A kapitány a szakmai szabályokat nem tartotta be, de vajon a kézsérülésért felelősséggel tartozik-e? A conditio sine qua non elv alapján igen, de az adekvát kauzalitás alapján már nem, hiszen arra nem lehetett biztosan számítani, hogy lesz olyan személy, aki ilyen erővel szemben is akár életét kockáztatva lép fel. (Megjegyzem, hogy szerintem jelen ügyben én szigorúbb álláspontot képviselek: a léggömb mozgása, a szituáció határozza meg, hogy valójában volt-e reális esélye annak, hogy valaki erejében ennyire bízik, figyelemmel arra is, hogy pl. a rokona a kosárban van.)

29Kimondja a 6/1988. BJE

30Kis Norbert: A bűnösségi elv hanyatlása, a büntetőjogban in: Doktori mester munkák 1419-2306 411-418 p., A bűnösségi dogmatika kritikája, Közigazgatási Tanulmányok, Budapesti Közgazdaságtudományi és Államigazgatási Egyetem Államigazgatási Kar Kiadó, Budapest, 2000, 130-170. pp.; Ld. Irk, F.: 2005, i. m. uo., Békés, I.: 1974 i. m., Viski László: Bűnösségi problémák a büntetőjogban in: Állam és Jogtudomány 1962. évi 1. szám, A közlekedési büntetőjog dilemmája in: Jogtudományi Közöny 1972. évi 5-6. szám, etc.

31Ld. a segítségnyújtása elmulasztása kapcsán a két ellentétes LB határozatot BH 1983.146; BH 1198. 575 (megvalósul-e a bűncselekmény ha a sértett az ütközés pillanatában meghal) vagy említendő példaként a tényállásszerű kötöttség - azon túl, hogy nagyon helyesen a nullum crimen sine lege elv alapján véd - néha meglepő, mindenki által ismert eredményre vezethet. Ezek ugyanazon személy felmentését és később egy másik elkövető elítéléséhez vezethetnek.

magasztos társadalmi modellkép felőli megközelítés egyes esetekben társadalmiatlan, elvont büntetőjoghoz vezet.

A büntetőjognak ultima rationak kell lennie. Ebből következően nem is kell minden erkölcsileg elítélhető cselekedettel szemben fellépnie, de a társadalom támogatottságát élveznie kell, morális bázissal kell rendelkeznie, ott ahol megjelenik.³² Tehát a társadalmi csalóka kép (felháborodó közvélemény, nem kellően alátámasztott jelenségek) esetén sem szabad fellépnie. Elsősorban a negligens bűnösség kapcsán érzem - figyelemmel az eredményszemléletre is -, hogy a büntetőjogi szankciót mellőzni kell, és más eszközökkel kell fellépni.³³ Ebben a fejezetben erről szeretnék röviden szólni.

V. 1. A gondatlanság áttekintése és jelentősége a közlekedési bűncselekményeknél³⁴

A szubjektív tényállás elemek közé sorolható gondatlanság elfogadott dogmatikai tárgyalásába részletesen nem bocsátkozom, tekintettel arra, hogy Nagy Ferenc tankönyve³⁵ sem teszi meg,³⁶ és a fejezetrész nem ennek a fogalomrendszer elvi kohézióját nem vitatja, hanem az alkalmazhatóságát, szükségességét veti a vizsgálódás tárgyává.

A gondatlanság negatív megközelítése, hogy a szándék nem irányul az eredményre. Pozitív értelemben a jogalkotó célja, hogy a személyes képességeket az ember használja ki és kerülje el a baleseteket. Ennek ellenére a Btk.³⁷ a bekövetkező eredmény függvényében, gondatlan elkövetés esetén is ennek arányában alkalmaz súlyosabb szankciót. Ez már véleményem szerint elfogadhatatlan.³⁸

A lege lata és a dogmatika szerint gondatlanul követi el a bűncselekmény az, aki a cselekmény eredményét nem kívánja, de magatartásának lehetséges következményeit ugyan kellő körültekintés és gondosság mellett látnia kellett (előre látja), de könnyelműen bízott azok elmaradásában (luxúria) és az is, aki a kellő körültekintés és figyelem és elvárható figyelmet elmulasztotta, így nem is látja előre a lehetséges következményeket (negligencia). A két bűnösségi formula közt

32Természetesen vannak olyan elméleti esetek, amikor a jog a többség ellenében lép fel egy jelenség megváltoztatása érdekében, de ennek is igazoltnak kell lennie, csak a nagyon biztos, alátámasztott esetekben lehet büntetőjogi szankciórendszert alkalmazni.

33Irk a büntetőjogi rendszer átalakítását tartja megoldásnak, ami szerintem sem elvethető. Az alternatívák bemutatására - a dolgozat témájánál fogva - nem térek ki.

34Ez a fejezet a Békés Imre: A gondatlanság a büntetőjogban Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó Bp., 1974 művének Nyolcadik fejezetének és i. m.: Irk, F.: 2003 Az emberi viselkedés büntetőjogi szabályozása c. fejezetének felhasználásával készült.

35Nagy, F.: A magyar büntetőjog Általános része Korona Kiadó Bp., 2004, 183-189. pp.

36A tankönyv jellege miatt érthető, hogy a dogmatikai rendszer megismertetésére törekszik, de a jövő joghallgatóival egyáltalán senki nem ismerteti meg a felmerülő kétségeket és nem is utal rá.

37Ld. például a Btk. 184. § (3) bekezdését.

38A dolgozatban nincs lehetőség, de e lábjegyzetben meg kell mindenképp említeni, hogy a gondatlanságból eredő negatív eredménynek (amelyet még a téma tárgyalása során érinteni fogok) a tettesre való hárításának igazságtalanságával Irk az említett (i. m.: Irk, F.: 2003 ld. uo.) könyvében foglalkozik, inkább efelől közelíti meg a gondatlanság kérdését. Ezzel kapcsolatban osztom véleményét, amely szerint a tettes szempontjából *véletlenek* befolyásolják, hogy egy balesetnek milyen következményei lesznek. Nem feltétlen van visszaszorító ereje annak, ha valakit jobban fenyegetünk azért, mert súlyos sérülést okoz, ha cselekedete negligenciából ered.

fokozatossági különbség van.³⁹ Míg előbbi a súlyos gondatlanság, a könnyelműség, a felelőtlenség jellemzője, az utóbbi a figyelmetlenség, a kisfokú gondatlanság, amikor sem tudati, sem érzelmi viszonyulást nem tapasztalunk, mert a felismerés sem történik meg. A negligencia és az eshetőleges szándék közti elhatárolás nehézkes. A közlekedési bűncselekmények körében jellemzően a negligens cselekedetek merülnek fel, de a luxuria is szerepet játszik.

A jogtudósok a dogmatikai rendszer bevezetésekor sokféle tézist kidolgoztak az elmélet alátámasztása érdekében, amelyeket csak igen röviden vázolok. Az egyik a Lombrosót idéző gondolat: a tettes (eredeti, született) jelleme (aminek egyébiránt lehet szociológiai alapja) miatt válik gondatlanná, nincs kellő veszélyérzete, nem is akar figyelni. Tehát neveltetése, viselkedési szokásai nem megfelelőek az adott szituációban, avagy érzelmi deficit jellemzi (jellembűnösség). Kelsen⁴⁰ a gondatlanság lényegét abban látja, hogy „*valaminek kellett lennie, de az a normával ellentétesen nem következett be.*” A tettes karaktere nem megfelelő, könnyelmű, vagy éppen hiányzik belőle a kellő aggodalom, hogy ne tegyen rosszat, etc. Az objektivisták szerint a helyes cselekedet fennállt: a megfelelő, kötelességszerű magatartást mindig tanúsítani kell, a veszély képzete, arra utaló jelek mindig jelen vannak - csak azt (szándékosan) kiszorítjuk a tudatunkból, nem vesszük figyelembe. A problémát ez a téves hit is okozza.⁴¹

V. 2. A gondatlanság problémája

Nyilvánvaló, hogy ezen elméletek kidolgozásakor a jó szándék vezette őket (hogy a balesetek számát ezzel az eszközzel lényegesen csökkentsék), mégis tévúton voltak már akkor is, mégha nem is álltak rendelkezésre megfelelő agykutatói, biofizikai, viselkedéslélektani, közlekedépszichológia etc. interdiszciplináris tudományok eredményei. Mára azonban ez az elmélet meghaladottá vált és akkoriban is azért volt vitatható, mert a veszélyes rendszerek mindig *veszéllyel* fognak járni - mert nem minden elhárítható. Természetesen lehetséges, hogy a veszély jelen van és az arra utaló események is felismerhetőek lennének, ld. pl. a dinomen helyzeteket a közlekedési taktika tanából, amikor a veszély az előjelekből felismerhető, de adódhatnak olyan szituációk, amikor ezek olyan aprók, hogy átlagos ember számára nem felismerhetőek vagy nincsenek is vészjósló jelek.⁴²

Az elméletek megalkotói egy közös pontról indultak el és a bűnösséget egyesek már politikailag is ideologizálták, de van köztük filozófiai, társadalmi elmélet és jogtudósi magyarázat, de mind-mind kételkedők a megnyugtatóra és a gondatlanság igazolásra törekszik. Fontos kiemelni: egyikben sem találunk a kor lélektani eredményeire utaló tényt, a hipotézist alátámasztó adatot!

39i. m.: Békési, I. 1974: uo., 341. p. Békési nem lát fokozatossági különbséget a két bűnösségi formula közt, mert a társadalomra való veszélyessége szempontjából egyenlőnek tekinthető, hiszen aki észre sem veszi a veszélyt az ugyanolyan gondatlan, mint, aki észreveszi és felelőtlen. A közgondolkodás irányából megközelítve a gondolatot én mégis érzek különbséget (megértve Békési nézetét is), hogy, a figyelmetlenség (aki észre sem veszi) és a felelőtlenség (aki észreveszi) más minőséget képvisel, mert vélhetően felismerése esetén nem kockáztat. Ettől függetlenül célszerű a gondatlanságot elsőként komplexen vizsgálni.

40Idézi. i. m. Békési, I.: uo. 342. p.

41A tudomány, az emberiség fejlődése során számtalan tévút volt. Sok kérdésben ma sem lehet igazságot tenni, csak egy jóról beszélni. De az emberi szervezet működésének megismerése egy bizonyos fokig lehetséges. E kutatások eredményeit figyelembe kell venni a jogalkalmazás során is. A pszichiátria is járt tévúton (egész pontosan magukénak hittek egy betegséget, ami más szakterületé „volt”): a szifiliszt elmebajként kezelték. Azt hinni, hogy a gondatlanságból bekövetkező balesetek pusztán börtönbüntetéssel elkerülhetőek (mert ez vezérelte a jogalkotót, egy téves abszurd eszme, a nulla baleset elve) a szifiliszos beteg antidepresszánsal történő kezelésével ér fel. Ezt az idejétmúlt, tudományos tények hiányában kialakult tant sürgősen revidálni kell.

42Engisch is így foglalt állást, ldézi. i. m. Békési, I.: uo. 350. p.

Természetesen ezeknek a téziseknek is lehet és van is néma alapja, de vannak olyan okok és tények, amelyek ezeket teljesen kioltják.

V.2.1. Mi az oka a baleseteknek?

Ennek megértéséhez meg kell vizsgálni, hogy milyen módon alakul a gondatlanság körében felmerülő cselekvéssor. A gondatlan cselekmények jellemzően a közlekedésben vannak jelen, így ebből merítünk egy példát az egyik komponens megértéséhez.

A jármű vezetése, gépek kezelése az úgynevezett dinamikus sztereotípián ⁴³ nyugszik. A cselekvéssorokat, így például az elindulást, mint cselekvéssort is rögzítjük: tükörbe nézünk, a kuplungot benyomjuk, közben persze előre, ismét a tükörbe nézünk, a sebességváltót 1-es fokozatba tesszük, a kuplungot gáz adása mellett fokozatosan felengedjük, ismét a tükörbe nézünk, ismét gázt adunk, míg a váltás nem válik szükségessé. A jármű kormányzásáról ebben a cselekvéssorban nem is beszéltünk, mégis igen rövid idő alatt igen sok cselekvési elemet kell végrehajtanunk. ⁴⁴ Ha ezeket mind tudatosan figyelnénk, minden egyes mozdulat lekötne a figyelmünket, ami a figyelem további megosztását nehezítené és a tudatunk korai fáradásához vezetne. Ezért agyunk a mozdulatokat az ismétlés során betanulja, a készség képességére fejleszti, majd egy idő után válik dinamizmussá, amikor már a cselekvés automatikus, a figyelmet alig köti le, a mozdulatok elvégzése kiszorul a tudatból! A feladat elvégzése tudattalanná válik, odafigyelés nélkül is el tudjuk végezni. Behaviorista szemlélettel azt is mondhatnánk, mint egy számítógép a háttérben futó programként végezzük ezeket az immár rutinszerű műveleteket, a processzor más műveletekre tud így koncentrálni. A gépelés során is folyamatosan gépelünk, nem keressük a betűket, de mégis előfordulhat a legjobb gyors- és gépírónál is, hogy egy-egy betűt eltéveszt, kihagy, kétszer üt le. Ezen alapvetés elfogadása után nézzük meg milyen tényezők hatnak még a veszélyes gépek és más gyors döntéseket igénylő, elsősorban a közlekedés specifikumában.

A járművezetés során is előfordul, hogy félreváltunk, mert például figyelmünket elvonja egy más, erősebb inger. Az embert bizonyos ingerek nagyobb erővel érik, például érzelmi töltete miatt. Kutatások kimutatták, hogy kevésbé kedvelt személyekre kevésbé vigyázunk, mert érzelmeink is befolyásolnak abban, hogy a tudatunkba egyes ingerek milyen intenzitással jutnak el. A járművezetés során folyamatosan érzékelés, észlelés, mérlegelés, döntés, cselekvés kognitív folyamatsort végezzük el. A nagyobb tárgyak ingerei nagyobbként jelentkeznek, így a kisebb méretű kerékpárost, amely ugyan az egyenrangú útkereszteződésben jobbról érkezik, kevésbé vesszük észre, mint a balról érkező kamiont (ez az inger felhívó jellege).

Sokszor reflexszerűen akarjuk a baleset elhárítani, és ezért elrántjuk a kormányt, magunkat védve az ütközéstől. Ezért nevezzük a jobb első ülést anyósülésnek, mert jellemzően őt rántjuk bele az akadályba.

⁴³Ezt több szerző is kifejti, így pl. Békés, I.: i. m. 1974 301 pp. Vagy pl. Tóth, Ferenc: Andragógia, Bp, 1989 ATI

⁴⁴A köztudat erre mondja némileg joggal, hogy az adott helyzetben azonnal kell döntést hozni, míg a bírónak (lehet, hogy jogosítványa sincs) akár évei is vannak arra, hogy átgondolja a gondos modell mellett mi lett volna követendő magatartás. Az absztrakciós helyzetekben mindig távol kerülünk az egyébként sem teljesen rekonstruálható valóságtól, a baleset tényleges körülményeitől.

Az említett műveletek során rövid idő alatt sok információt kell feldolgoznunk az állandóan változó környezetből: sok információ sablonos, hamar feldolgozható, mert a szituáció ismert számunkra (pl. az iskola veszélye, a kutya elszaladása). Ugyanakkor más jelenségek a korábbi emlékeink és tapasztalataink hiányában lehetnek újszerűek. Egy inger minél újszerűbb és minél váratlanabb, annál nagyobb mértékben okoz váratlanságot, megdöbbenést, a reflexidő megnövekedést, az arra adott válasz is bizonytalanabb, elkapkodott.⁴⁵ Ezt a reakcióidő számításánál senki nem veszi figyelembe, ugyanúgy, mint az éjszaka megnövekedő reakcióidőt sem!

A válaszadást milyenségét, minőségét a tudatállapotunk más szempontjai is befolyásolják, amelyeket szintén csak részben tudunk befolyásolni.

Ilyen külső körülmény az *időjárás*,⁴⁶ amelynek hatása részben köztudott. Ennek két fő hatásvonala van: az egyik a járművezetésre gyakorolt közvetlen hatása. Így például az eső hatása: a tapadás romlása, a látási viszonyok csökkenése, amely adott esetben a legkisebb elvárható, még ésszerű sebesség esetén sem kivédhető (pl. sötétben, szemben jövő fényszóró fényének szétszóródása egy esőcseppen). Az eső zajhatása, monotonitása; az ebből fakadó erősebb figyelemkoncentráció miatti fáradékonyság (nem fizikai, nem észrevehető!); a szubatóra megváltozása, etc. A hőmérsékletnek is jelentős szerepe van, egyéntől függően változik az éberségi szint alakulása. Az időjárás másik kevésbé elismert tényezője a frontok hatása. Mi a magyarázata annak, hogy a fronthatások idején a balesetek száma megnövekszik? Több gondtalan ember van az utakon? Persze ezt részben megmagyarázhatjuk azzal, hogy nem az útviszonyoknak megfelelően vezettek, meg nem pihentek eleget a járművezetők. De mi a helyzet akkor, ha pl. nem esett az eső? Nyilvánvalóan arról van szó, hogy a frontoknak már érkezésükkor is egyénenként eltérő hatásuk van, amikor még meteorológiai megnyilvánulásuk alig érezhetőek, észlelhetőek. A frontok hatására koncentrációs képességünk csökken, minden akaratunk ellenére, azt akaratlagosan befolyásolni csak részben tudjuk.

Hasonló külső körülmény a *légköri viszonyok*, a *Föld mágneses hatása*, illetve a *Napfolt tevékenység*, Napkitörések. Ezek misztikus dolgoknak tűnnek, de fizikailag igazolt dolgokról van szó. Kutatások folytak és remélhetőleg tovább is folytatódnak annak igazolására, hogy ezen tényezők és a balesetek közt korreláció elképzelhető.

A hatások felérhetnek egy gyógyszer mellékhatásaival. A felsorolt külső tényezők többek között rossz hatással vannak a reakcióidőre, amit ekkor sem vesznek figyelembe a szakszámításokkor!⁴⁷

45Az ember a döntési séma alkalmazása során kapott információkat csak egy adott mennyiségben tudja fogadni (ez az úgynevezett csatornkapacitás), ez 7 bit/secundum. Egy váratlan információnak nagy a bit értéke, így további információk már nem tudatosulnak vagy pedig feldolgozásuk lehetetlen (esetleg a cselekvés már nem megvalósítható). Például egy közúti jelzőtáblának általában 2 bit az információtartalma, ha a választás igen/nem. Azért alkalmaznak elviekben csak három közúti jelzést egy oszlopon.

46V. ö. Horváth, L. G.: Az időjárási viszonyok egyéni érzékenysége és farmakopszichikus hatások Akadémia Kiadó Bp., 1964 idézi: Irk, F.: i m. 52 p.

47Fontos elfogadni: a reakcióidő nem jogi és nem kizárólag műszaki szakértői kérdés. Hanem közlekedés-pszichológiai feladat ennek meghatározása, egyéni és a konkrét közlekedési szituációra is figyelemmel (pl. váratlanság mértéke, éjszaka). Azt is meg kell szokni: a gyors reakcióidő is lehet rossz: pl. fiatalok, enyhén ittasak így gyors reakcióidővel döntenek - rosszul, mert rövidebb ideig mérlegelnek.

Felsorolásszerűen említhetjük még a monotóniát (útviszony felhívó jellegétől függően, a gyér forgalom miatt), a műszaki hiba hatásait (pl. zajok, recsegések zajhatás fáradékonyságot okozhat, de a figyelmet is elterelhetik), vagy az elkövetőben rejlő momentumokat: érzelmi állapota, belső ingerei, motiváltsága, közlekedési, emocionális és általános intelligenciája, az nemek közti gondolkodási sémák különbségei.

Tehát a balesetek sok okúak, nem csak a gondatlanság, a műszaki hibák okozzák, hanem több tényező együttállása szükséges bekövetkeztükhöz, valójában a nem figyelésnek is oka van, de elsősorban nem a jellemében rejlő hibák, hanem a kognitív képességek határai okán.

V.2.2. A gondatlan bűnösség kritikája

A felsorolás csak példaszerű a dolgozat kereteire tekintettel, de jelzik, hogy számtalan determináló jellegű faktor van, amely oka lehet egy balesetnek, illetve szignifikánsan közrehat annak kialakulásban.

Ezekben az esetekben általában a figyelem tudatos teljes körű koncentrálásra nincs lehetőség. *Békés expressis verbis azt mondja, hogy aki minden pillanatra figyel, lassít, néz, megáll, az ne is vezessen autót.*

Nem kétséges, ahogy korábban is utaltam rá,⁴⁸ hogy vannak olyan személyek, akik több balesetet okoznak, rendszeresen akár sértettként balesetbe keverednek, ami sok esetben a személyiségükben rejlő okra vezethető vissza. Van, akinél a „bűnös” magatartás, hibázás kimutatható: a rádió állítgatása jelentősen növeli a reakcióidőt, a mobiltelefon használata szintén káros, a mulató beszélgetés szintén helyteleníthető. Ilyen elkövetők esetében itt indokolt a büntetőjogi szankció, elméletileg a viselkedés-változás várható, de ez sem lehet önálló módszer. Ezen fenntartás után a gondatlansággal kapcsolatos kritikámnak szeretnék hangot adni.

Ha ilyen felelőtlen magatartások nem fellelhetőek, akkor mi az, ami bűnös, elítélendő magatartás lenne? Emlékemben él egy balesetről szóló ítélet, ahol a járművezető egyszerűen normál sebesség mellett elütött egy gyalogost. Keresték a magyarázatot, mert a járművezető részéről függetlenül a gyalogos közlekedéstől elkerülhető lett volna. Miért következett be a baleset? Az ok: a járművezető reakcióideje nagyobb volt, mint ami elvárható (!) lett volna! De azt már senki nem vizsgálta, hogy a modell eszményképének reakcióideje az adott személyre vonatkoztatva (itt jönne a büntetőjog tőle elvárhatósága, de itt csak az adott helyzetben elvárható magatartást kérünk számon) miként alakult és az adott helyzetben az mekkora kellett, hogy legyen. Vélhetően egy pillanatnyi figyelemdeficitről lehetett szó, amit nem szabad bambulásnak, figyelmetlenségnek nevezni, mert a felhívás egyből elhangzana: figyeljen jobban! Ez pedig képtelenség, lehetetlen egy szinten túl a figyelem összpontosítása.

48V. ö. I. fejt. 8 p., 5. ljt.

Le kell szögezni: **nem lehet tökéletesen figyelni**. A kialakult rutinszerű viselkedésben nyilvánvalóan hibák keletkezhetnek.⁴⁹ Egy példával szeretném mégis ezt a tényt megerősíteni: vajon ki a felelős akkor, ha mondjuk, egy egyszerű szituációban leverek, leejtek egy poharat? Emberi szempontból vizsgálva (nem fizikai, és okozati szempontból tekintve) senki. A dolog társadalmi szempontból nézve a véletlennek tudható be. Ennek ellenére igyekszünk igazolni ártatlanságunkat logikus, ezáltal hihető csak éppen nem igaz magyarázatokkal: pl. rossz helyre tette a poharat valaki más. És persze felemlítésre kerülne, hogy ha jobban figyelt volna, nem veri le. Ki nem vert már le valamit? Mindenki lehet figyelmetlen. A pedagógiában senki nem kéri az ilyen jellegű baleseteket számon, mert ezek csak megmagyarázhatóak, de az élet természetese jelenségei, figyelmetlenség, apró hibázás eredményei. Ezeket el kell fogadnunk, hogy előfordulnak.⁵⁰

Ugyanígy a veszélyes gépek üzemeltetésénél, a veszélyes szakmáknál az orvos társadalmi szerepe, hogy tudjon betanult mozdulatokkal dolgozni (ne kezdő módjára bíbelődjön, mint egy tanulóvezető), mert ezt várjuk el tőle. Hibázást mégsem tudjuk elfogadni, bűnös figyelmetlenségének tudjuk be. Ha hiba keletkezik abból pedig baj, baleset lehet.

Jogesetek a gondatlanság körében

A negligens bűnösségre jó példa az a közismert baleset, ami 2007-ben történt Mohácsnál. A tettesnek két kislánya fulladt a Dunába, amikor a család autója a mohácsi révnél belegurult a folyóba. Az apa ellen halálos közúti baleset gondatlan okozása miatt indult büntetőeljárás. A vád szerint januárban a család késve érkezett a révhez. Az apa úgy futott el jegyet váltani, hogy a sebességváltót üres állásban hagyta, és nem húzta be a kéziféket. Az autó elindult és a komphoz vezető lejtőn felgyorsult, majd a hátsó ülésen lévő kisgyerekekkel együtt egy percen belül elsüllyedt a Dunában. A szakértői vizsgálat szerint a kézifék nem volt üzemképes. Egy év, három évre felfüggesztett fogházbüntetésre ítélte a Pécsi Városi Bíróság nem jogerős ítéletében az édesapát, amely próbaidőt másodfokon 2 évre enyhítettek. Természetesen a szabályszegő magatartás kimutatható, de a balesetet csak formálisan okozta a szabályok be nem tartása, a valódi ok annál távolibb, de még szoros.⁵¹

49A Legfelsőbb Bíróság joggyakorlata is elismerte már, hogy nem vonható felelősségre az, aki a baleset elhárítása érdekében nem a legjobb megoldást választja, és ennek ellenére balesetet okozott. De itt a körülményekből adódóan a hibást megtalálják, és nem lehet a kormányt hirtelen elrántó járművezetőre szabályszegést róni (elviakban formálisan sért szabályt), így felelősség fel sem merül. Azonban, ha egy baleset dinamikájában mégis az ilyen hibát elkövető járművezető egyedüli felelőssége deríthető fel, más szabályszegés nem, akkor ezt a hibázást észrevétlenül lehet, hogy még súlyosító tényezőként értékelik, ha egyáltalán feltárára kerül.

50A történetek szerencsétlen összjátékára jó példa dr. Bócz Endre Kriminálisztika c. előadásából ismert jogeset arra, hogy egyes súlyos közlekedési balesetek esetében részletesen vizsgálják az okozó körülményeket. A buszvezető a nem biztosított vasúti átkelőre éjszaka hajtott rá, a vonattal ütközve halálos tömegszerencsétlenséget okozott. Azt kellett megvizsgálni, hogy a szabály, amely szerint akkor lehet csak a vasúti átkelőn áthaladni, ha a jármű vezetője meggyőződött arról, hogy vasúti jármű nem közeledik. Vajon észlelhette-e a járművezető, hogy jött a vonat, vagy csak egyszerűen átment, bízva abban, hogy a vonat érkezése előtt átér? Nehéz erre válaszolni, nyilván van aki képes kockáztatni, de itt nem erről volt szó. A pálya ívelt volt, így az volt többek közt a kérdés lehetett-e látni a vonatot? Nem. Mert a fényei a város a mögötte elterülő város fényeibe beleolvadtak, az iv miatt és a busz mozgásából adódóan azok egyhelyben állónak látszottak, a szem látási tulajdonsága miatt. A vonatot a vizsgálat szerint hallani sem lehetett, és más módon is sem volt az észlelése lehetséges az adott helyzetben. Persze az emberi gondolkodás ekkor is keresi a megoldást: de ha lassabban megy, ha megáll és fülel, stb. De ki látja ezt előre? Nem elvárható, hogy egy ilyen helyzetben megálljon, legalábbis nem volt ilyen előírás. Természetesen ha kicsit is gyorsabban vagy lassabban megy nyilván jobb eséllyel észleli a vonatot. Itt is az eredmény szemlélet uralkodott: a cselekmény azért volt súlyos, mert sokan haltak meg. Pedig a szabályszegés nem volt súlyosabb. A részletes vizsgálat többek között a sok áldozatnak volt köszönhető. A lelkiismeret feltesz egy kérdést: vajon ha kevesebb áldozat van, akkor kiderült-e volna ez az észlelhetőségi kérdés?

51Gauss András Filozófia c. előadásának egyik eleme az okozatosság egyszerű példája. Ha egy kulcsot kiengedünk a kezünkől az nem azért esik le, mert a kulcsot elengedtük, hanem azért, mert van gravitáció.

Ebben az ügyben nem a kifejezetten büntetőjog szerepét vitatom, csak ez az eset jól rávilágít a római jogból is ismert gondos apa esetére. Függetlenül a kézifék működőképességétől ez bárkivel előfordulhat, mégha nem is siet, hogy elfelejti behúzni a kéziféket és jó esetben időben észreveszi. Ki nem sietett még életében? Ha nem, akkor baj lehet, és már büntetjük. Az pedig, hogy keletkezik-e baj ilyen szempontból a véletlen műve, szituációfüggő és valójában, tényleges okként nem az elkövető helytelen magatartásnak milyenségétől függ az eredmény és annak mértéke. A példa következmény szemléletre is ismét ráirányítja a figyelmet: „Nézd meg mit tettél!” A közvélemény elvárása ez, de ha ő kerül a fókuszba vagy épp vele esik meg egy hasonló eset, akkor már nem ez a nézet uralkodik benne. A súlyos következmény nincs valójában minden esetben egyenes arányban a rossz személyiséggel, de a módszer abból az analógiából indul ki, hogy minél nagyobb baj elkerülhető, ha a minél súlyosabb a büntetés.

„Igen hibáztam, máskor nem szoktam, eddig sose volt gond.” Az elkövető képes általában kezelni az ilyen helyzeteket, most mégis alul teljesített a saját képességeihez mérten is, és már büntudata van. Ez a szemlélet tovább erősíti a közvélemény ilyenén alakulását.

Mint kifejtettem mindenki hibázhat a vázolt szituációkban akarata ellenére, tehát tévedhet. Arisztotelész szerint az igazság értékét csak az akaratlagos cselekvéshez lehet vonatkoztatni, tehát a saját akaratot hangsúlyozza, a tettek ezek alapján ítéltethők meg.⁵² Heller Kantra hivatkozik⁵³, filozófiája szerint a következmény⁵⁴ nem köt a morálhoz, a cselekvéshez, ha valami előre nem látható, akkor a következmény nem beszámítható, figyelemmel arra is, hogy mennyire alapult a lehetséges helyzet felismerésén.

A közlekedés, a veszélyes üzem társadalmi előnyei és hátrányai nehezen mérlegelhetőek, de szükséges rossznak tekinthetőek, amelyek életünkből nem kiiktathatóak. Az ilyen rendszerek üzemeltetés során elkerülhetetlen velejárója, immanens a dolog természetéből adódóan a balesetek (hiszen ezért veszélyes üzem), amelyeket részben, illetve első látszatra az használó emberek okoznak. A jog a veszélyesség fogalmát kizárólagos fogalomként kezelte a gondatlanság megalkotásánál is, mint jogi képletet (a közvéleményt felületes ítélkezésének megfelelően), miközben ennek tudományos vetülete is van. A káros jelenség csökkenhet, de nem szüntethető meg. El tudjuk képzelni, hogy vis maior és műszaki hibákat leszámítva ne legyenek balesetek, pusztán a gondosság mércéjének felállításával? Családomban megtörtént esetet is példaként említhető: nagybátyám aki (40 éve motorozik⁵⁵) a Kőbányai úton segédmotoros kerékpárral kb. 20 km/h sebességgel haladt a csúszós úton, ami az adott körülmények és helyzetből adódóan elvárható, megfelelő sebesség volt. A hatóság később nem is bizonyította, hogy esetlegesen ettől nagyobb sebességgel haladt volna, ezzel nem is foglalkozott. Az utat egy sín pár keresztezte, amelyen a

52Idézi i. m. Irk, F. 2003 189. p. Arisztotelész elmélete kezdetlegesnek nevezhető a mai fejjel, de alapjaiban helyes. Ugyanígy feltehetjük, hogy a gondatlan bűnösségi konstrukció célját tekintve helyes, de mégis téves.

53Idézi i. m. Irk, F. 2003 uo. 189. p.

54Irk az uo. idézett (Irk, F.: 2003) művében az eredményfelelősséget tovább kritizálva kitér arra is, hogy a sértett közlekedési tapasztalata, általános egészségi állapota, az ütközés módja, az segítség kiérkezésének ideje, az orvosi ellátás általános és konkrét színvonala is befolyásolja. A tettes a hibás döntésének következményeit befolyásoló ilyen külső tényezőkért is felelősséggel tartozik.

55A bírói gyakorlat figyelembe veszi a hosszú időn át balesetmentes közlekedést, de mint látjuk, aki kevésbé ügyes és szerencsés, pont a kezdetekkor hibázik gyakrabban így, mint büntetlen előélet nem tekinthető ebben az esetben mégsem értékelhetetlennek, mert pont, hogy fiatalon, a kezdetekkor bekövetkezhettek balesetek.

motorral megcsúszott, elesett, amelynek következtében súlyos zúzódásos törést szenvedett. A szabálysértési hatóság a nem megfelelő út és látási viszonyokra hivatkozva szankciót alkalmazott, mert hiszen ily módon kimutatható volt a szabályszegés. De annak tartalmát senki nem tudja, hogy vajon mi lett volna a helyes magatartás, az elvárható sebesség, ami még ésszerű és értelmét adja közlekedésnek (mert már mehetett volna akár gyalog is, ha lassabban megy). Kivel ne fordult volna elő, hogy elesett elcsúszott a biciklivel, görkorcsolyával, gördeszkával? Az abszolút kifogástalan teljesítményt elvárni irrealizmus. Természetesen erre mindenki azt válaszolja, hogy nem vár el ilyet, de, ha valaki mégis hibázik és abból baj lesz, akkor a felelősségét a következmény alapján ítéli meg. A hatályos büntetőjogunk mégis ebből indult ki, maximális figyelmet, körültekintést vár el. Az pedig, hogy épp ki lesz e bűnösségi körben elkövető szintén a véletlenek összjátéka is.

Statisztikai törvényszerűségek és Munsch professzor szocializációs görbéje is igazolják,⁵⁶ hogy a hibázások száma a tanulás, kezdeti időszakban (akár 7 évig tartó folyamat alatt) gyakoribbak. Ez ellentmond a gondatlan bűnösséget kifejtő érvekkel (pl. jellemhiba).

„A gondos modellt követő ember mindig gondosan jár el.” Ez az állítás csak elméleti szinten, laboratóriumi követelmények közt igaz.⁵⁷ A gondos modell jó ha nem eltúlzott, de a jogalkotó embereszményt alkotott. A baleset elemzése során csak egy kiemelt időtávot vizsgálunk, a gondos modell általában gondos tud (tehát tevékenységének nincs káros következménye?) lenni egy ilyen szeparált időszakban. Ha figyelembe vennénk az elkövető szubjektumát, akkor a gondos modellben feltűnne az elkövető és már nem is lenne modell. Ugyanakkor vannak a balesetet közeli és azt megelőző távoli időintervallumban olyan tényezők (pl. frontok, fáradás), amelyeket számításba kellene venni a megítéléskor.

Döntő többségében nem ismerik fel az emberek magatartásuk kockázatos voltát, vagy felismerik, de mégis kénytelenek valahogy cselekedni az adott szituációban.⁵⁸

A tévedhetetlen ember, a hibátlanság (főleg a következmények nélküli) elképzelhetetlen. Az ilyen esetekre vonatkozó szabadságvesztéssel történő fenyegetettség elfogadhatatlan, a legsúlyosabb hiba.⁵⁹

56Részletesen ld. pl. Kiss István: Közlekedési taktika és vezetéstechnika Közlekedési Főfelügyelet Bp., 1991; Marafkó Imre: Életé az elsőbbség Defenzív vezetés Közgazdasági és jogi Kiadó, Pécs, 1980.

57Ld.: Lrk, F.: i. m. 2005 206. p.

58 A példa: pl. a nehezen belátható útkereszteződésben kénytelen az ember az autó elejét „kitolni” óvatosan az útkereszteződésbe, és mivel nem látja rendesen a keresztező út forgalmát kellő távolságban, így a nagyobb sebességgel érkező járművet nem is képes még érzékelni sem, de kockáztatni kényszerül. Ettől még adott esetben megállapítható, hogy szerencsétlenek a körülmények (he feltárássra kerül), de ettől még a kockáztatás mindennapos. Mégis mit lehetne tenni ebben a helyzetben? A másik valós történetben felmerül, hogy a holtterek kiküszöbölése érdekében mit kell tennie a járművezetőnek, hogy észlelje a járműve előtti alacsony személy mozgását? A bíróság az útkereszteződéses esetben kimondta, hogy nem elvárás, hogy a kereszteződésbe való behajtás előtt a járműből kiszállva győződjön meg a járművezető arról, hogy az áthaladás biztosított-e. Mászt nem is lehetett volna megállapítani, mert mire visszazáll, márt más a forgalmi szituáció... Szerencsére tehát még nem kell kiszállva kitolni a kereszteződésbe a gépkocsit. Érezhető a jogalkalmazás túlzott gondosságot szívesen előírna, csak, hogy ne legyen baj. Az utóbbi példában a bíróság azt mondta, hogy a buszvezetőnek az adott helyzetben a tükrök használatán túl, látva a kisgyermek leszállását a fel kellett volna állnia és úgy kiküszöbölni a holtteret, meggyőződni a veszélytelenségről. Teljesen életszerűtlen elvárás. (Egyébként a gyermek apukája az úttest túloldaláról szólította magához az egyedül lévő kisgyermekét, akit az elinduló busz elgázolt.) Ez a baleset is több okú volt: az apa többszörös felelőtlensége, a járművezető dinomen helyzetet fel nem ismerő viselkedése nevezhető meg.

59Ezt az álláspontot képviseli Lrk (ld. Lrk, F.: 2005 i. m. uo.) vagy Viski is (pl. Viski, L.: Közlekedés büntetőjogi időszzerű kérdése és további fejlesztésének lehetőségei in: Magyar Jog, 1974. évi 12. szám 707-707. pp.)

Az egészséges pszichéjű személy nem tartja magát rossz embernek (egészséges önkép), igyekszik a rosszat elkerülni, ne legyen negatív következménye a cselekedeteinek. Ennek érdekében igyekszik kockázatmentesen élni. A teljes kiküszöbölésre irányuló szándékok nagyobb kárt okoznak, mint előnyt.⁶⁰ Ma már sokan követelik a gondatlan bűncselekmények dekriminalizálását. A gondatlanság társadalmi szempontból nyilvánvalóan veszélyes és káros, de egyes esetekben a „kezelésre” más eszközöket kell bevetni.

A hiányzó rutint, a képességek fejlesztését, a büntetőjog nem tudja fejleszteni magas elvárások támasztásával. Mokovszkij egyenesen azt mondja, hogy a pszichológiai nyomásgyakorlás volt az oka, hogy a gondatlan cselekményeket is büntetni rendelték, pedig tudatában voltak, hogy jogi szempontból a társadalomra igazából nem voltak azok veszélyesek (természetesen a társadalomra nézve jellegéből adódóan káros).⁶¹

VI. Zárszó

A gondatlansággal kapcsolatos tudományos kétségek száma egyre nő.⁶² Ezzel szemben a büntetőjog ezen a téren nem mutat fejlődést, köztudati megnyilvánulása nincs. Néha az az ember érzése, hogy nincs is kivel vitatkozni, a dogmákat tetszerűen senki nem meri meginogtatni, csak szakirodalmi szinten, főleg a régebbi szerzők, idézett jogtudósok. A pszichológiai törvényszerűségek nem értékelhetőek jogi górcsővel, mert azok szakkérdések és nem jogkérdések.

Semmiképp nem szabad bizonytalan, nem elegendő tudományos ismeret hiányában embereket bűnösnek kikiáltani, ha nem tudjuk a vizsgálódás (szankcionálás) középpontjában lévő ember működését teljesen, szükséges bizonyossággal megérteni. Azt sem látom igazoltnak, hogy a balesetek száma a büntetőjog alkalmazásával a gondatlanság terén hatékony lett volna. Szélsőségesek a túlzott szabályozásra a következő példával világítanak rá: a vasúti átjáróban nem attól fog csökkenni a balesetek száma, hogy jelentős sebességkorlátozást vezetünk be a „biztonság kedvéért”. Ezt semmi nem igazolja. A balesetek jellemzően működőképes berendezések mellett következnek be: a tilos jelzés ellenére történő áthaladással.

Békés úgy fogalmaz, hogy a gondatlanságot igazoló elméletek szerzői a „más-más premisszát elfogadva igyekeztek megnyugtatni a jogászok háborgó lelkiismeretét...”. E sorok olvasása után tegyük fel magunkban a kérdést, ha vezettünk már autót, kezeltünk gépet, vagy gyógyítottunk beteget stresszes, fáradt tempóban: vajon hibáztunk-e? Én bevallom: igen hibáztam, és úgy érzem a gondatlanság dogmatikájának kidolgozói is nagyot hibáztak, mert a büntetőjogi szankciót és a jogeseteket nagyon jól ismerve sokkal jobban vigyázok, de mégis kerültem olyan szituációkba, ahol a másik fél tudta csak az én hibázásomat kivédeni. Legalább akkorát tévedtek a tézis felállítói, mint a halálbüntetést pártolók. Remélem lelkiismeretünk háborgása egyszer *ártatlan* emberek börtönből szabadulását lehetővé fogja tenni. De addig magunk is bűnösök vagyunk hallgatásunkkal, ha csak egyszer nem mi fogunk hibázni.

⁶⁰Tokaji Géza gondolata, idézi: Irk, F.: 2005 i. m. 208. p.

⁶¹Idézi: Irk, F.: 2005 i. m.202. p.

⁶²V. ö. A 25. p. 30. l.j. néhány hivatkozását.

Azt mondják az ember autót vezetve fél lábbal a koporsóban fél lábbal a börtönben van. Ez sajnos teljesen igaz. Ezen a nézeten kell változtatnunk. A jogtudomány a koporsót próbálta eltüntetni a börtönnel. Sajnos előbbi negligálása nem lehetséges, de remélem utóbbit mielőbb sikerrel eltüntetjük.

Felhasznált irodalom

- Belovis Ervin-Molnár Gábor-Sinku Pál: Büntetőjog Különös Rész HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft. Bp., 2002.
- Marafkó Imre: Életé az elsőbbség Defenzív vezetés Közgazdasági és jogi Kiadó, Pécs, 1980.
- Gáti György: Emberi tényezők Közlekedési Főfelügyelet, Bp., 1991
- Békés Imre: A gondatlanság a büntetőjogban Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó Bp., 1974
- Pokol Béla: A jog elmélete Rejtjel Kiadó, Bp., 2001
- Duka Gyula-Keller Ervin-Kis István-Virág Sándor: Járművezetői vizsga tankönyve személygépkocsi-kistehergépkocsi B járműkategória BPI Magyarország Kft., Transport Média Divízió Bp., 2000
- Kovács Kázmér: Jogkanyar Autós jogi ABC Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Bp., 1996.
- Irk Ferenc: Közlekedés-biztonság és bűnözéskontroll KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft. Bp., 2003
- Enyedi L.-Fülöp Á.-Melegh G.-Radványiné Novotny O.-Varga T.: Közlekedési büntetőjog HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft. Bp., 2002
- Viski László: Közlekedés büntetőjogi időszerű kérdése és további fejlesztésének lehetőségei in: Magyar Jog, 1974. évi 12. szám 707-707 pp.
- Kiss István: Közlekedési taktika és vezetéstechnika Közlekedési Főfelügyelet Bp., 1991
- Bánfi Ferenc: A közúti közlekedési balesetek kriminológiai kérdései in: Rendészeti Szemle 1993. évi 5. szám
- Konkoly Csaba: A közúti közlekedés büntetőjogi kérdései in: Rendészeti Szemle, 1993. évi 4. szám
- KRESZ A közúti közlekedés szabályai és értelmezésük Springer Media Magyarország Kft. (szerk.: Hack Emil) Bp., 2004.
- Fülöp Ágnes-Major Róbert: A KRESZ értelmezése a joggyakorlatban HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft. Bp., 2005.
- Nagy Ferenc: A magyar büntetőjog általános része Korona Kiadó Bp., 2004.
- Kincses Ildikó-Kántás Péter: A szabálysértési jog Complex Kiadó Jogi és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft. Bp., 2006
- A pszichológia alapjai (szerk.: Bernáth, L. - Révész, Gy.) Tertia Kiadó, Bp., 2001.