

A helyszínelhagyásos cselekmények elhatárolásának kérdései és megállapíthatóságának problémái

Takács Zoltán

Témavezető: Dr. Németh Imre, egyetemi adjunktus

1. Bevezető

Kevés olyan hangsúlyos területe van mindennapi életünknek, mint a közlekedés. Nyugodtan leszögezhető, hogy a történelmi fejlődés folyamán az egyik legalapvetőbb társadalmi szükségletté nőtte ki magát. A motorizáció növekedése azonban olyan eseményeket is hozott magával, amelyekkel szemben a társadalom – különféle lehetőségeit felhasználva – fel kell, hogy lépjen. A dolgozat témájába vont egyes cselekmények is az infrastrukturális fejlődés közlekedési vetületébe tartozó deviáns magatartásokat hordoznak magukban. Olyan cselekmények ezek, amelyek annullálására a jogrendszer szankciós zárkövétül szolgáló büntetőjog eszköztára is segítségül hívható.

A jogirodalom a közlekedés körében elkövetett, társadalmi normákkal konkuráló tényállások jól körülhatárolható részét helyszínelhagyásos cselekményeknek nevezi. E körben a szabályozási szándék bizonyos alapvető emberi kötelezettségek betartására irányul. A jogalkotó a jogrendszer széles spektrumán látatja a dolgozat témájául szolgáló felvetés körébe tartozó pönalizált magatartásokat, mivel azok különböző jogterületeken kerülnek szabályozásra. Az eltérő szankciókészletek alkalmazásának lehetősége is jelzi e cselekmények differenciált voltát. Ezek értelmében egy szabálysértési és két büntetőjogi tényállást is található közöttük. Az utóbbiak nevezetesen a cserbenhagyás és a segítségnyújtás elmulasztása deliktum.

Az egyes tényállásokkal való behatóbb foglalkozás szükségességét az is indokolja, hogy a jogalkotó e normák szabályozásával törvényi szintre emeli emberi mivoltunkból fakadó azon alapvető kötelezettségeinket, amelyek döntően a segítségnyújtási kötelezettség különböző formáiként realizálódnak. A cselekményeket rögzítő diszpozíciók nem aktív tevékenységek kifejtését tiltják meg az állampolgárok számára – ahogy azt a legtöbb büntetőjogi tényállás teszi –, hanem olyan elvi, univerzális jellegű kötelezettségek elmulasztását rendelik büntetni, amelyek leginkább magukon viselik a társadalom rosszálló értékítéletét. Másképp fogalmazva: nem aktív elkövetési magatartásokhoz fűznek szankciókat, hanem minden esetben az elkövetőnek valamilyen alapeseményhez (közlekedési balesethez) való viszonyulását értékeli.

Míndezek értelmében a helyszínelhagyáshoz kapcsolható közlekedés körében elkövetett szankcionált magatartások tényállásainak összehasonlító elemzésével, egymástól való elhatárolásuk joggyakorlatával, a diszpozíciók lényeges elemeinek részletesebb kibontásával, valamint a cselekmények elkövetése folytán alkalmazható büntetés kiszabása során irányadó szempontokkal foglalkozom. Ezek a törekvések közös célra irányulnak: a joggyakorlatba beágyazódott inkonzekvencia bizonyítására, amelynek vélelmezett eredője az egyes tényállások dogmatikai értelmezése és azok ítélkezési gyakorlatba való leképeződése közötti disszonancia. Nem célom ellenszegülni a bírói gyakorlattal, csupán – a jogirodalomban fellelt álláspontokra támaszkodva – kritikai élel vizsgálni a jogalkotó szabályozási szándéka megvalósulásának az ítélkezési gyakorlat által való követését.

2. A büntetőjogi tényállások összehasonlító elemzése

Mielőtt a bírói gyakorlat által meghatározott elhatárolás kérdéskörébe vágnék, fontos rögzíteni néhány alapvető tételt a segítségnyújtás elmulasztása és a cserbenhagyás bűncselekmény vonatkozásában. E célra leginkább az a megoldás alkalmas, ha a két deliktumot a törvényszöveg rendelkezései alapján, a tényállások összevetésével veszem górcső alá. Ez alapján a következőkben a dolgozat témájául szolgáló bűncselekmények a jogtudomány által használt tényállás-elemzés metódussal kerülnek összehasonlításra, és ezzel lehetővé válik a két büntetőjogi felelősségre vonással fenyegetett cselekmény objektív alapokon nyugvó elkülönítése.

2. 1. Jogi tárgyak

Az elemzésül választott cselekmények jogi tárgyai részben fedik egymást. A segítségnyújtás elmulasztásának¹ az emberi élet, a testi épség és az egészség, míg a cserbenhagyásnak² egyrészt a közlekedés és a forgalom biztonsága, rendje másrészt az élet és a testi épség a védett tárgya.³ Annak az oka, hogy a pönalizált cselekmények jogi tárgyai egymáshoz képest némi – de nem elhanyagolható jelentőséggel bíró – eltérést mutatnak, a két bűncselekmény különböző rendeltetésében keresendő. A segítségnyújtás elmulasztása deliktum feladata, hogy a társadalmi direktíva által követelményként megfogalmazott alaptételt, miszerint „*mindenki köteles a tőle elvárható segítséget bajba jutott embertársának megadni,*” büntetőjogi oltalom alá helyezze. Ezzel a büntetőjog az „erkölcs minimumát”⁴ emelte a jogparancs szintjére. E tényállással a jogalkotó általános kötelezettséget ró mindenkire, aki képes másnak megfelelő segítséget nyújtani. A valamennyi embert terhelő kötelezettség büntetőjogi jelentőségét jól szemlélteti, hogy a segítségnyújtás elmulasztása deliktum a személy elleni bűncselekmények körében nyert megfogalmazást, tovább fokozva ezzel a törvényalkotó e kötelezettség általános parancs jellegét.

Az imént rögzítettek mentén határolhatók el leginkább egymástól a dolgozat alaptémájául választott büntetendő cselekmények védett jogi tárgyai. Az előbbiekben tárgyalt általános kötelezettséggel ellentétben a törvény a cserbenhagyás bűncselekmény esetén különös segítségnyújtási kötelezettséget ír elő.⁵ E tényállás nem mindenkiel szemben támaszt általános jellegű követelményeket, hanem csak a társadalom tagjainak egy meghatározott, jól körülhatárolt részét szorítja a diszpozícióban foglalt magatartások teljesítésére. Nevezetesen a közlekedésben résztvevők – pontosabban a közlekedési balesettel érintett jármű vezetői – azok, akikre a Btk. e törvényhelyével kötelezettséget ró. A segítségnyújtás elmulasztása diszpozíciójánál tapasztalt kötelezettség leszűkülése abból az egyértelmű tényből adódik, hogy a cserbenhagyás tényállása nem egy – általános jellegű – személy elleni bűncselekmény, hanem a közlekedési deliktumok családjába tartozik. Emiatt a Btk. 172. §-ához képest – a törvényi kötelezettség-telepítés szempontjából és a szó nem büntető jogdogmatikai értelmében véve – speciálisnak tekinthető a 190. §. Ezt a specialitást az a KRESZ-ben⁶ meghatározott

¹ 1978. évi IV. törvény 172. §

² 1978. évi IV. törvény 190. §

³ 1978. évi IV. törvény indokolása

⁴ Horváth Tibor – Kereszty Béla – Maráz Vilmosné – Nagy Ferenc – Vida Mihály: *A Magyar Büntetőjog Különös része*, Korona Kiadó Kft., (1999), 117.

⁵ Gégény István: *A cserbenhagyás és a segítségnyújtás elmulasztása bűncselekmények okasági és motivációs összefüggései*, In: Belügyi Szemle, (1995/12), 69.

⁶ 1/1975. KPM-BM (II. 5.) együttes rendelet 58. §

rendelkezés alapozza meg – ezzel keretdiszpozícióvá emelve a tényállást –, amely szerint a balesettel érintett jármű vezetője köteles a járművel azonnal megállni, továbbá segítséget nyújtani és minden tőle telhetőt megtenni. A rendelet világosan rögzíti a megállási kötelezettséget, amely betartásának a Btk. a cserbenhagyás tényállásában kíván érvényt szerezni a büntetőjog eszközeivel.⁷ A fenti megállapításokból fakad a cserbenhagyás deliktum jogi tárgyának kettőssége, amely az elvárható, morális kötelezettség megsértését pónalizálja a közlekedés körében.⁸

2. 2. Passzív alanyok

A Btk. 172. § alatt szabályozott bűncselekmény „elszenvedője” sérült vagy az életet, testi épséget közvetlenül veszélyeztető helyzetbe került természetes személy lehet.⁹ Sérült az a személy, akinek a testi épsége vagy egészsége károsan megváltozott. Maga a sérülés lehet külsőleg látható (külső sérülés), de lehet nem észlelhető (belső sérülés) is. A sérülés oka nem bír relevanciával, így passzív alany lehet az is, aki öngyilkosságot kísérelt meg, vagy ilyen szándék hiányában okoz magának sérülést.¹⁰ Az élet vagy a testi épség közvetlen veszélybe kerülése olyan helyzetet takar, amikor a sérülés még nem következett be, de annak közeli beállása fenyeget. A közvetlen veszély fogalma a büntetőjog által használt „veszélykategóriák” közül a legkomolyabb fenyegetést hordozza magában. A jogirodalomban található megfogalmazások egyike szerint – amely talán a legpontosabb képet adja – közvetlen veszélyhelyzetben olyan helyzet értendő, „*amely az élet, a testi épség vagy az egészség azonnali sérelmének a reális lehetőségét hordozza, helyzetre és személyre konkretizáltan, és ugyanakkor külsőleg felismerhető formában jelentkezik.*”¹¹ Ilyen helyzetet előidézhethet a sértett,¹² természeti erő, állat, más személy, sőt akár a sértett szervi betegsége is.¹³

Az imént leírtakból következik, hogy éles határvonal húzódik a „sérülés,” illetve a „közvetlen veszély” között. Az előbbi ugyanis arra utal, hogy a passzív alany bárki lehet, akinél tényleges sérülés realizálódott, és a sérülés milyenségének, illetve súlyosságának nincs jelentősége. Az utóbbi esetében azonban passzív alany csak az lehet, aki közvetlen veszélyben van. Ezek alapján összegzésként elmondható, hogy passzív alanya lehet a bűncselekménynek a sérült vagy olyan személy, akinek élete, testi épsége közvetlen veszélyben van; vagy sérült személy egészsége vagy testi épsége már sérelmet szenvedett; illetve közvetlen veszély esetén a sérülés még nem következett be, de annak közeli megtörténte fenyeget.

Alapvető különbség a segítségnyújtás elmulasztása bűncselekményhez képest, hogy a cserbenhagyás tekintetében a passzív alanyok köre üres, azaz az utóbbi diszpozíció nem határoz meg passzív alanyt, hiszen ha volna, már a Btk. 172. § valósulna meg.¹⁴

⁷ Irk Ferenc – Fehér Lenke: *A közlekedési jogról és alkalmazásáról mindenkinek*, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, (1981), 159.

⁸ Belovics Ervin – Molnár Gábor – Sinku Pál: *Büntetőjog különös rész*, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., (2005), 205.

⁹ Belovics Ervin – Molnár Gábor – Sinku Pál: i. m. 121.

¹⁰ 1978. évi IV. törvény indokolása

¹¹ Kereszty Béla: *Két javaslat a közlekedési bűncselekmények kodifikációjához*, In: Magyar Jog, (5/2005), 274.

¹² Megjegyzés: a sértett és a passzív alany fogalma nem ugyanazt jelenti, hiszen az egyik eljárási, míg a másik anyagi jogi fogalom. Jelen esetben azonban a kettő egybevágh.

¹³ Horváth Tibor – Kereszty Béla – Maráz Vilmosné – Nagy Ferenc – Vida Mihály: i. m. 117.

¹⁴ Belovics Ervin – Molnár Gábor – Sinku Pál: i. m. 206.

2. 3. Elkövetési magatartások

A segítségnyújtás elmulasztása deliktum esetében az elkövetési magatartás az elkövetőtől elvárható segítségnyújtás elmulasztása.¹⁵ A bűncselekmény megvalósulásának e körben tehát két feltétele van: tárgyi követelmény, hogy az elkövető a passzív alanyt segítség nélkül hagyja, szubjektív feltétel pedig, hogy az elkövetőnek a tőle elvárható segítséget kell nyújtania.¹⁶ Az előbbi arra az objektív körülményre vonatkozik, hogy az elkövető az általános, segítségnyújtási kötelezettségét megsérti, az utóbbi feltétel pedig magának a segítségnyújtásnak a „milyenségét” határolja körül, ezzel némileg árnyalva a strict büntetőjogi parancsot. Az elvárhatóság követelményének megítélése bírói kompetenciába tartozik.¹⁷ Mindig az adott bűncselekmény alapos vizsgálata során lehet pontosan meghatározni a mindenkitől „elvárhatóság” meglétét vagy hiányát. A tárgyi feltételként támasztott segítség nélkül hagyás több mozzanattól áll: meggyőződési, felajánlási és segítségnyújtási magatartás elmulasztásából. Az elkövetőnek meg kell győződnie arról, hogy a passzív alanynak szüksége van-e segítségre. Ezt követően fel kell ajánlania a segítségét a sértettnek. E részkötelezettséget a bírói gyakorlat elvi élel rögzíti az általános segítségnyújtási kötelezettség feltételeként.¹⁸ Végül pedig az elkövetőnek ténylegesen ki is kell fejtenie a segítségnyújtásra irányuló tevékenységet. E három mozzanat bármelyikének az elmulasztása – az elvárhatóság követelményének egyidejű megszegésével – önmagában is megvalósítja a segítségnyújtás elmulasztásának a bűncselekményét.¹⁹ A Btk. 172. §-ában szabályozott tényállás csak passzív magatartással, mulasztással valósítható meg. Más aktív tevékenység kifejtésével nem, illetve nem csak ez a bűncselekmény valósul meg.

A cserbenhagyás bűncselekmény elkövetése két magatartás kifejtésével lehetséges a törvény alapján. A deliktum elkövethető a megállási kötelezettség elmulasztásával, illetve azzal, ha az elkövető a megállást követően eltávozik mielőtt eleget tett volna a törvényben előírt további kötelezettségeinek, nevezetesen: nem győződött meg arról, hogy valaki megsérült-e, avagy közvetlen veszély miatt segítségnyújtásra szorul-e. A megállás kötelezettsége a főkötelezettség, hiszen ez az előfeltétele a törvényben szabályozott további kötelezettségek – a meggyőződés, a segítségnyújtás – tisztázásának.²⁰ Önmagában a balesettel érintett jármű megállítása azonban semmit sem ér az arról való meggyőződés nélkül, hogy a baleset hatókörében van-e sérült vagy olyan személy, akinek élete, testi épsége közvetlen veszélyben van. Természetesen a segítségnyújtás kötelezettsége már nem e deliktum tényállási eleme, hiszen ha a helyszínen olyan személy van, aki vonatkozásában az elkövetőnek a cserbenhagyás tényállásában meghatározott meggyőződési kötelezettséget ki kell fejtenie, és a bűncselekmény alanya az előírt magatartás tanúsítását elmulasztja, akkor már a Btk. 172. § megállapításának van helye. Annyiban egyezik a cserbenhagyás törvényhelyének elkövetési magatartása segítségnyújtás elmulasztása bűncselekményével, hogy ezt is csak passzív magatartással lehet megvalósítani.

2. 4. Eredmény

A kérdéskör hosszas fejtegetésre nem szorul, hiszen egyik bűncselekmény diszpozíciója sem realizál eredményt, tehát mindkét esetben immateriális bűncselekményről van szó. Ez a kijelentés azonban annyi kiegészítésre szorul, hogy a segítségnyújtás elmulasztása deliktum esetében – mivel a tényállás minősített eseteket is tartalmaz – csak az alapeset tekintetében

¹⁵ Belovics Ervin – Molnár Gábor – Sinku Pál: i. m. 206.

¹⁶ 1978. évi IV. törvény indokolása

¹⁷ Horváth Tibor – Kereszty Béla – Maráz Vilmosné – Nagy Ferenc – Vida Mihály: i. m. 117.

¹⁸ Horváth Tibor – Kereszty Béla – Maráz Vilmosné – Nagy Ferenc – Vida Mihály: i. m. 118.

¹⁹ BH 1998. 369.

²⁰ Belovics Ervin – Molnár Gábor – Sinku Pál: i. m. 206.

beszélhetünk eredményénelküliségéről. Amellett, hogy a tényállások nem tartalmazznak eredményt, a büntetendő cselekmények csak passzív magatartással valósíthatók meg, ezért ún. tiszta mulasztásos bűncselekményeknek nevezi őket a jogtudomány.²¹

2. 5. Stádiumok

Az előbbi kérdéskörből fakad, hogy mindkét bűncselekmény a diszpozíciójában meghatározott magatartások megvalósításával befejezetté válik, nem követelmény az, hogy a mulasztáshoz eredmény is kapcsolódjon. Ezekre tekintettel a mindkét esetben fogalmilag kizárt a kísérlet.²²

2. 6. Elkövetők

Az elkövetők körének részletezése kapcsán ismét felmerül a jogi tárgyak esetén már rögzített megállapítás, miszerint a két bűncselekmény az általános-különös relációban van egymással. E kérdéskör tekintetében ugyanis elmondható, hogy amíg a Btk. 172. § alatt szabályozott deliktum elkövetője lényegében bárki lehet, addig a cserbenhagyás bűncselekmény tekintetében az elkövetői kör lényegesen szűkebb.

Az előbbi cselekmény esetében az elkövetői pozíció betöltésének – abszolút jelleggel – csak az elvi tétel szab határt, hogy „nem lehet elkövető az a személy, aki maga is segítségre szorul.”²³ A bírói gyakorlat – kihasználva a tényállás nyújtotta széles értelmezési lehetőséget – kimondja, hogy a bűncselekményt elköveti a gépkocsi utasa, aki észlelve azt, hogy a jármű vezetője balesetet okozott: passzív marad.²⁴ Egyes szerzők²⁵ az elkövetők körének megállapíthatóságát további korlátozásokkal egészítik ki, amelyek szerint: nem lehet elkövető, aki szándékos tevékenységével okozott a passzív alanyak sérülést, vagy aki szándékos magatartásával idézte elő a passzív alany életét, testi épségét közvetlenül veszélyeztető helyzetet. Ez az álláspont azonban bagatelizálja az elkövetői minőség megállapításának lehetőségeit, ugyanis nem tesz mást, mint meghatározza azt, hogy aktív magatartással nem lehet elkövetni egy tiszta mulasztási deliktumot, ami egyébként is magától értetődik.

A cserbenhagyás tekintetében sokkal szűkebb elkövetői kör realizálható. E deliktum elkövetője tettesként csak a balesettel érintett jármű vezetője lehet.²⁶ Az elkövetővé váláshoz tehát két feltétel együttes megléte szükséges.²⁷ Az egyik a közlekedési baleset ténye, a másik pedig az, hogy a jármű vezetője ebben a balesetben érintett legyen. Az előbbi feltétel – amely később részletesen kibontásra kerül – lényegében akkor valósul meg, ha a baleset helyszínén, legalább egy személy van. Így nem állapítható meg a cserbenhagyás bűncselekménye, ha a baleset hatókörében nem tartózkodik személy és csupán anyagi károkozás történik. Ez esetben szabálysértés megállapításának van helye.²⁸ A második feltétel nem szűkíthető le a balesetet okozó járműre.²⁹ Így elkövetheti a bűncselekményt, aki – akár okozóként, akár sértettként – részese a balesetnek,³⁰ aki közvetett módon idézi elő mások balesetét, továbbá aki a baleset

²¹ Belovics Ervin – Molnár Gábor – Sinku Pál: i. m. 206.

²² Horváth Tibor – Kereszty Béla – Maráz Vilmosné – Nagy Ferenc – Vida Mihály: i. m. 118, 245.

²³ 1978. évi IV. törvény indokolása, BH 1994. 355.

²⁴ Horváth Tibor – Kereszty Béla – Maráz Vilmosné – Nagy Ferenc – Vida Mihály: i. m. 118.

²⁵ Belovics Ervin – Molnár Gábor – Sinku Pál: i. m. 122.

²⁶ 1978. évi IV. törvény indokolása

²⁷ Horváth Tibor – Kereszty Béla – Maráz Vilmosné – Nagy Ferenc – Vida Mihály: i. m. 245.

²⁸ 218/1999. Kormányrendelet (XII. 28.) 54. §

²⁹ 1978. évi IV. törvény indokolása

³⁰ Horváth Tibor – Kereszty Béla – Maráz Vilmosné – Nagy Ferenc – Vida Mihály: i. m. 245.

folytán kényszerül manőver megtételére.³¹ Az előbb leírtakból következik, hogy a gyalogos, illetve az utas tettesi minősége nem állapítható meg, viszont a felbujtóként való felelősségre vonás esetükben sem kizárt.³²

2. 7. Bűnösség

A bűnösség vizsgálata kapcsán is azt a megállapítást lehet tenni, hogy a tárgyalandó bűncselekmények sok mozzanatban hasonlítanak egymásra. Jelen esetben ez abból fakad, hogy mindkét pönalizált cselekmény tiszta mulasztási jellegű. Ez a vonás pedig egyenesen azt következményt vonja maga után, hogy a deliktumok kizárólag szándékosan követhetők el.³³ A segítségnyújtás elmulasztása esetén ez úgy nyilvánul meg, hogy csak akkor valósul meg a deliktum, ha az elkövető felismeri a sérült személy állapotát, és ennek ellenére szándékosan nem nyújt neki segítséget.³⁴ Részletesebben kibontva: feltétele a bűncselekménynek, hogy az elkövető felismerje a sértett sérült vagy életének, testi épségének közvetlen veszélyhelyzetbe került állapotát, és ennek ellenére elmulasztja azt a segítségnyújtást, amely tőle az adott körülmények között elvárható lenne.³⁵ A szándékos elkövetés követelménye a cserbenhagyás deliktum esetén abban realizálódik, hogy a jármű vezetőjének észlelnie kell a közlekedési balesetet, és ennek ellenére szándékosan kell elmulasztania az őt terhelő kötelezettséget.³⁶ Az elkövetőnek tehát fel kell ismernie a megállási és meggyőződési kötelezettségét. Természetesen nem zárja ki a szándékosság megállapítását, ha e körülményeket a balesettel érintett jármű vezetője önhibájából eredő ittas vagy bódult állapota miatt nem észlelhette.³⁷ A gyakorlatban a cserbenhagyás bűncselekménye az esetek jelentős részében azzal áll összefüggésben, hogy az elkövető a járművet szeszital hatása alatt vezette. A jármű vezetője gyakran azért nem áll meg a baleset helyszínén – ha a baleset okozásában vétlen is –, mert ezáltal az ittas állapotban történt járművezetés ténye a hatóság tudomására kerül.³⁸ A bűncselekmény azonban eshetőleg szándékkal is elkövethető.³⁹

Fontos kérdés mindkét bűncselekmény tekintetében, hogy mi a helyzet akkor, ha a szándékosság ugyan hiányzik, de az elkövetőtől elvárható lett volna, hogy kellő gondosság mellett felismerje a sértett veszélyhelyzetbe kerülését;⁴⁰ illetve ha a jármű vezetőjének – akár objektív vagy szubjektív okból – nem róható fel az, hogy a sértett segítségre szorult állapotát nem ismerte fel.⁴¹ Mindkét esetben irányadó az a tétel, hogy – bár erkölcsi aggályok akár felmerülhetnének – szándékos bűnösség hiányában a büntetőjogi felelősség megállapítására nem kerülhet sor. A gondatlanságon alapuló elkövetői magatartás nem alkalmas a bűncselekmények a realizálására.

³¹ Belovics Ervin – Molnár Gábor – Sinku Pál: i. m. 206.

³² 1978. évi IV. törvény indokolása

³³ 1978. évi IV. törvény indokolása

³⁴ Tóth Bars: *Néhány gondolat a segítségnyújtás elmulasztása és a cserbenhagyás témaköréből, különös tekintettel Nógrád megye ítélkezési gyakorlatára 2000-2005. között*, (2006), (kézirat)

³⁵ BH 1990. 203.

³⁶ 1978. évi IV. törvény indokolása

³⁷ 1978. évi IV. törvény 25. §

³⁸ Horváth Tibor – Kereszty Béla – Maráz Vilmosné – Nagy Ferenc – Vida Mihály: i. m. 245.

³⁹ 1978. évi IV. törvény indokolása

⁴⁰ Balassagyarmati Városi Bíróság B. 512/2003/9. számú, illetve a Nógrád Megyei Bíróság Bf. 9/2004/7. számú ítéletei

⁴¹ Belovics Ervin – Molnár Gábor – Sinku Pál: i. m. 206.

2. 8. Minősített esetek

A Btk. 190. § keretében szabályozott cserbenhagyás vétségének tényállása az alapesetnél súlyosabban minősülő eseteket nem tartalmaz, így e deliktum esetén az aktuális vázlatpont értelmezést nem kíván.

Más a helyzet a segítségnyújtás elmulasztása bűncselekmény esetében. E tényállás keretében a törvény három minősített esetről rendelkezik, melyekhez kellőképpen kialakult ítélkezési gyakorlat kapcsolódik.

A segítségnyújtás elmulasztásának – a tényállás szerkezete szerinti – sorrendben első minősített esete, ha a sértett meghal és életét a segítségnyújtás megmenthette volna.⁴² Ez esetben szükséges az elkövető mulasztása és a sértett halála között okozati összefüggés fennállása. Nem feltétel azonban annak bizonyítása, hogy a beavatkozás következtében a sértett halála ténylegesen elhárult volna, elegendő annak a lehetősége, hogy a segítségnyújtás megmenthette volna a sértett életét.⁴³ Ha a halál elháríthatatlanul – tehát az elkövető segítségnyújtása ellenére – következett be, a bűncselekmény alanya csak az alapesetért felel.⁴⁴ A törvényalkotó e minősített eset törvényszövegbe ültetésével az állampolgárt egy olyan folyamatba való beavatkozásra kényszeríti, amelynek eredője nem az általa kifejtett szándékos magatartás. Amennyiben az elkövető részéről tanúsított cselekmény indítja el ezt a folyamatot és ezzel más deliktum tényállását is megvalósítja, a segítségnyújtás elmulasztása helyett más deliktum megállapításának (is) helye van.⁴⁵ E konkuráló magatartásokban rejlő kettősség feloldására a Legfelsőbb Bíróság több ízben rámutatott.⁴⁶

Az alapesetnél súlyosabban minősülő esetek körében a második az, ha a veszélyhelyzetet az elkövető idézi elő.⁴⁷ A törvény nem utal arra, hogy az elkövető milyen – vétnel, gondatlan vagy szándékos – magatartása hozta létre a veszélyhelyzetet. Ennek tisztázása – az ítélkezési gyakorlatban bekövetkezett változás miatt – részletesebb kibontásra szorul.

A hatályos Btk.-t megelőző büntető törvénykönyvünknek e deliktum szabályozására vonatkozó szakasza kimondta, hogy ez a minősített eset akkor is megvalósul, ha a veszélyhelyzetet vétnel magatartásával az elkövető okozta.⁴⁸ E megszővegezés igazodott a korábbi törvénykönyv bűncselekmény fogalmához, amely lehetőséget biztosított a tárgyi jellegű (objektív) felelősség megállapítására. A jelenleg is hatályos Btk. bevezetésével azonban mind a bűncselekmény fogalma, mind a segítségnyújtás elmulasztása diszpozíció megváltozott, a kor követelményeihez igazodott. Az utóbbi törvényhelyből kiszorult a „vétnel elkövethetőség” esete. Ez még nem jelentette azonban a bírói gyakorlat megváltozását, hiszen abban továbbra is érvényesült az a tétel, hogy az elkövető e minősített esetet vétnel magatartással is megvalósítja.⁴⁹ E téren elmozdulás csak a kilencvenes évek második felében történt, amikor a Legfelsőbb Bíróság arra az álláspontra helyezkedett, hogy a joggyakorlat által követett megoldás nem felel meg a hatályos jogszabályi környezetnek, abból nem következik, és ezen túlmenően a büntetőjogi rendszertől is idegen az objektív felelősségi forma.⁵⁰ Az ítélkezési gyakorlat megfelelő mederbe terelése, illetve tartása céljából a kilencvenes évek végén jogegységi döntés született, amely kötelező erővel rögzítette, hogy amennyiben az elkövető a veszélyhelyzetet vétnel idézi elő, cselekménye nem a segítségnyújtás elmulasztásának

⁴² 1978. évi IV. törvény 172. § (2) bekezdés

⁴³ Horváth Tibor – Kereszty Béla – Maráz Vilmosné – Nagy Ferenc – Vida Mihály: i. m. 119.

⁴⁴ Belovics Ervin – Molnár Gábor – Sinku Pál: i. m. 123.

⁴⁵ Horváth Tibor – Kereszty Béla – Maráz Vilmosné – Nagy Ferenc – Vida Mihály: i. m. 119.

⁴⁶ BH 2003. 144., BH 1992. 441.

⁴⁷ 1978. évi IV. törvény 172. § (3) bekezdés I. fordulat

⁴⁸ 1961. évi V. törvény 259. § (3) bekezdés I. fordulat

⁴⁹ BH 1991. 343.

⁵⁰ BH 1997. 269.

minősített, hanem alapeseteként értékelendő.⁵¹ A Legfelsőbb bíróság a döntését azzal támasztotta alá, hogy a helytelen bírósági gyakorlat nem tartotta szem előtt a hatályos Btk. 10. §-ában megfogalmazott alapelvet („*bűnösség nélkül nincs büntetőjogi felelősség*”), amely szöges ellentétben áll az objektív felelősséggel. A jogegységi határozat ellenére némi „bizonytalanság” továbbra is maradt az ítélkezési rendszerben, hiszen meghozatala óta a Legfelsőbb Bíróság több határozatában is kénytelen volt megerősíteni ezt az alapelvet.⁵² Mindezekből következik: amennyiben a veszélyhelyzetet kiváltó magatartás nem bűncselekmény, vagy bűncselekmény ugyan, de az elkövető ebben vétlen volt, csak segítségnyújtás elmulasztásának vétsége miatt fog felelni.

Ha az elkövető a veszélyhelyzetet gondatlanul idézi elő és e magatartásával más bűncselekményt nem valósít meg, akkor a minősített eset szerint kell hogy feleljen. Ezt a – Btk.-ban deklarált – vegyes bűnösség elve támasztja alá, amely szerint az elkövető akkor vonható felelősségre a tényállásban rögzített minősített estért – mint eredményért –, ha e tekintetben legalább (de legfeljebb is!) gondatlanság terheli.⁵³ Abban az esetben, ha az elkövető veszélyhelyzetet előidéző gondatlan magatartása más bűncselekményt is megvalósít, e cselekményéért a halmazati szabályoknak megfelelően vonják felelősségre. Az ítélkezési gyakorlat e vonatkozásában kiforrottnak tekinthető.⁵⁴ Itt kell megjegyezni, hogy a segítségnyújtás elmulasztása a szándékos veszélyeztetési bűncselekményekkel halmazatban akkor állapítható meg, ha az elkövető által szándékoltt veszélyhelyzeten túl a sérülés, mint eredmény is létrejön.⁵⁵

Abban az esetben, ha a veszélyhelyzetet előidéző magatartás szándékos bűncselekményt valósít meg, az elkövető a segítségnyújtás elmulasztásáért nem, csak a szándékos deliktumért vonható felelősségre, hiszen a szándéka éppen a beállott következményt fogta át.⁵⁶ Amennyiben az eredményre, mint minősítő körülményre az elkövetőnek legalább eshetőleges szándéka kiterjed, úgy e bűncselekmény miatt számolhat büntetőjogi következményekkel.⁵⁷

Összegezve a segítségnyújtás elmulasztása második minősített esete kapcsán leírtakat kijelenthető, hogy e súlyosabban minősülő körülmény megállapítására kizárólag akkor kerülhet sor, ha a sérülést vagy a veszélyhelyzetet az elkövető gondatlanságból idézte elő, illetve ha a szándékoltt veszélyhelyzetből a sértett olyan sérülést szenved, amely tekintetében az elkövetőt csupán gondatlanság terheli.⁵⁸

A tényállás harmadik minősített esetét az követi el, aki a segítségnyújtásra egyébként is köteles.⁵⁹ A törvényhely megalkotásával a jogalkotó különös segítségnyújtási kötelezettséget ír elő azok számára, akik a segítségnyújtásra egyéb okból kötelesek. Ilyen kiemelt kötelezettség terheli például a vadászt, a férjet, a feleséget, az orvost.⁶⁰ E minősített eset köréből azonban a jogalkotó kiemeli azokat, akik a közlekedési szabályok alapján kötelesek a segítségnyújtásra,⁶¹ megszüntetve – e diszpozíció keretében – felelősségre vonásuk lehetőségét.

⁵¹ 2/1999. Büntető jogegységi határozat

⁵² BH 2003. 351., BH 2004. 266.

⁵³ 1978. évi IV. törvény 15. §

⁵⁴ BH 1995. 139.

⁵⁵ BK 123. szám

⁵⁶ Horváth Tibor – Kereszty Béla – Maráz Vilmosné – Nagy Ferenc – Vida Mihály: i. m. 119.

⁵⁷ BH 1987. 112.

⁵⁸ Belovics Ervin – Molnár Gábor – Sinku Pál: i. m. 123.

⁵⁹ 1978. évi IV. törvény 172. § (3) bekezdés

⁶⁰ BH 1998. 5., BH 1996. 240., BH 1991. 95., BH 1984. 45.

⁶¹ 1978. évi IV. törvény 172. § (4) bekezdés

2. 9. Rendbeliség

A két bűncselekmény között a rendbeliség tekintetében fennálló különbség az eltérő rendeltetési célokból, a deliktumok által védett jogi tárgyak különbözőségéből fakad. Ennek következtében segítségnyújtás elmulasztása rendbelisége a passzív alanyok számától függ, míg a cserbenhagyás esetében a rendbeliséget az elhagyott baleseti helyszínek száma határozza meg, hiszen nem személy elleni, hanem közlekedési bűncselekmény.⁶² Fontos leszögezni, hogy a Btk. 190. § alatt szabályozott cserbenhagyás deliktum az „amennyiben súlyosabb bűncselekmény nem valósul meg” kitétel miatt – speciális értelemben vett – szubszidiárius bűncselekménynek minősül.⁶³ Ez azt jelenti, hogy nem állapítható meg e bűncselekmény, ha a cselekményegységbe tartozó magatartás egyúttal súlyosabb deliktumot valósított meg.⁶⁴ Mivel a szubszidiaritás a halmazat megállapítását kizárja, a cserbenhagyás és a segítségnyújtás elmulasztása bűnhalmazatban nem állhat egymással – hiszen az előbbi legfeljebb egy évig az utóbbi deliktum pedig legalább két évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

3. Elhatárolás a joggyakorlatban

A helyszínelhagyáshoz kapcsolható – társadalmi normákkal ellentétes – magatartások szankciókkal sújtása meglehetősen vegyes képet mutat. Az eddigiekben csak a büntető tényállások elemzésére került sor, azonban nem szabad megfeledkezni arról, hogy a témához kapcsolható deviáns magatartások más, enyhébb szankciókészlettel rendelkező jogterület „rosszállását” is kiválthatják. A törvényalkotó ugyanazt a cselekménysort – nevezetesen, hogy az elkövető nem teljesíti a közlekedési baleset következtében felmerülő morális kötelezettségét – a jogrendszer különböző pontjain található rendelkezések szerint minősíti. Az egyes jogterületek rendelkezéseinek egymástól való elhatárolására az ítélkezési gyakorlat szolgál legfőbb segítségül. Ki kell emelni, hogy a vizsgált jogszabályhelyek közül a cserbenhagyás tényállása élvez központi szerepet, mivel a másik két cikkely ehhez képest – tartalmi ismérveit tekintve – kevesebb, illetve több információt tartalmaz. A Btk. 190. § alatt szabályozott cserbenhagyás deliktum primer jellege a bírói gyakorlatból is kitűnik, hiszen a dolgozat témáját adó kérdéskörbe vonható bírósági határozatok többsége e tényállás köré szerveződik.

3. 1. A szabálysértési alakzat és a cserbenhagyás elhatárolása

A fejezet címében felvetett kérdés tisztázásához szükség van az érintett jogszabályhelyek egymás közötti összefüggéseinek etimológiai vizsgálatára. A cserbenhagyás tényállása egyértelmű iránymutatást tartalmaz arra vonatkozóan, hogy mit kell cselekednie a balesettel érintett jármű vezetőjének. Ezzel szemben a szabálysértési jogban található jogszabályszöveg, amely a közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértését hivatott szankcionálni, csupán negatív szabályozást tartalmaz arra vonatkozóan, hogy aki a közúti közlekedés szabályait – a rendeletben meghatározott más eseteken kívül – megszegi, pénzbírsággal sújtható. Ezek alapján egyértelmű, hogy a cserbenhagyás bűncselekményét kell rávetíteni a rendeletben szabályozott jogszabályhelyre és nem fordítva. A kérdés tehát az kell legyen, mely esetekben nem tudja a jogalkalmazó megállapítani a cserbenhagyást, hiszen ekkor kerülhet sor az enyhébb szankciózárral rendelkező szabálysértési jog alkalmazására.

⁶² Belovics Ervin – Molnár Gábor – Sinku Pál: i. m. 124, 207.

⁶³ Nagy Ferenc – Tokaji Géza: *A Magyar Büntetőjog Különös része*, Korona Kiadó Kft., (1998), 244.

⁶⁴ Belovics Ervin – Molnár Gábor – Sinku Pál: i. m. 206.

A felvetés manapság azért is aktuális, mert e tekintetben a jogértelmezési gyakorlat nem – legalábbis nem egyértelműen – konzekvens. Mind a jogirodalom,⁶⁵ mind az ítélkezési gyakorlat⁶⁶ közös nevezőn van abban a kérdésben, hogy nincs helye a cserbenhagyás megállapításának akkor, ha az elkövető olyan járműnek ütközik, amelyben nem volt személy. Ennek az a magyarázata, hogy ebben az esetben nincs olyan személy, akire a büntetőjogi tényállásban foglaltakat akár közvetve is alkalmazni lehetne. A cserbenhagyásnak e – meglehetősen – szűk értelmezése azonban degradálná a büntetőjog ultima ratio jellegét. Nem felelne meg a büntetőjoggal szemben támasztott követelményeknek az a felfogás, ha a büntetőjogi szankciórendszer alkalmazását már annak a ténye is kiváltaná, hogy valaki a baleset hatókörében tartózkodik, de még a testi sérülés, illetve a közvetlen veszélyhelyzet reális lehetősége sincs meg.

Az ítélkezési gyakorlat következetesen tágitotta a szabálysértési felelősség megállapításának lehetőségét, csorbítva ezzel a büntetőjogi felelősségre vonást. Ezen „áldásos” tevékenység következménye, hogy önmagában a dologi kár bekövetkezése vagy annak lehetősége még nem helyezi magasabb felelősségi kategóriába az elkövetett cselekményt.⁶⁷ Ebből kifolyólag dologi rongálás bekövetkezésének, illetve mértékének nincs elsődleges jelentősége. A rongálás mértékére vonatkozó tézis azonban nem érvényesül következetesen. Ez a megállapítás abból az eltérő bírói gyakorlatból vezethető le, amely azzal a kérdéssel foglalkozik, hogy megállapítható-e a cserbenhagyás vétsége abban az esetben, ha az egymással ellentétes irányba közlekedő járművek visszapillantó tükrői ütköztek és sérültek.

A Legfelsőbb Bíróság eseti döntése értelmében, ha az ütközést követően a másik jármű vezetője csupán az út szélére húzódott le a komolyabb ütközés elkerülése érdekében, akkor a baleset csak kisebb anyagi kárral járhatott, és nem eredményezhetett személyi sérülést, tehát nincs helye bűncselekmény megállapításának.⁶⁸ Ezzel szöges ellentétben egy későbbi határozat arra az álláspontra helyezkedik, hogy nem lehet szabálysértésként értékelni, ha az ütközést követően másik jármű iránytartó huzamosabb közlekedését is volt alkalma észlelni az elkövetőnek.⁶⁹ A döntések ellentmondásosságát némileg feloldja az a megállapítás, hogy abban az esetben kell az elkövető magatartását bűncselekményként értékelni, ha az ütközés következtében a másik járműre olyan erő hatott, amely miatt annak utasa személyi sérülésével is számolnia kellett.

Az ítélkezési gyakorlat fejlődéseként értékelhető, hogy a cserbenhagyás megállapíthatósága kapcsán az elemzésre szoruló kérdések körét kiterjesztette az elkövető szubjektumára is. Ez azt jelenti, hogy a mai gyakorlat követelményként támasztja a magatartás bűncselekményként való értékeléséhez az elkövetői észlelés „milyenségét.”⁷⁰ Ezek szerint az elkövetőnek objektíve kell észlelnie, hogy van-e reális esély a sérülésre. Abban az esetben, ha az elkövetőnek nem volt, illetve nem lehetett olyan objektív tényekre vonatkozó észlelése, amelyből a másik jármű vezetőjének bármilyen sérülésére kellett következtetnie – nincs helye a cserbenhagyás megállapításának. Ez a szemléletet egyrészt üdvözölhető, hiszen ahhoz, hogy a valamely helyszínelhagyás körében tanúsított magatartás a jogrendszer szankciós zárkövéül szolgáló büntetőjog hatókörébe essen, kell a sérülés bekövetkezésének potenciális lehetősége. Másrészt viszont ez a látásmód az egyes deviáns cselekmények következmények nélkül maradásához vezethet. Amennyiben az ítélkezési gyakorlat a cserbenhagyás megvalósulását a sérülés, illetve a közvetlen veszély elkövető általi objektív észleléséhez köti, úgy erős lábakon áll a

⁶⁵ Belovics Ervin – Molnár Gábor – Sinku Pál: i. m. 205.

⁶⁶ BH 1989. 387

⁶⁷ BH 1987. 262

⁶⁸ BH 1987. 262

⁶⁹ BH 1992. 570

⁷⁰ BH 2001. 9, BH 2002. 131

megállapítás: honnan tudhatná a terhelt, hogy mi történt az érintett másik jármű hatókörében lévő személyekkel, ha a helyszínről megállás nélkül továbbhajtott.

Az eddigiekből következik, hogy a joggyakorlat a helyszínelhagyásos cselekmények kapcsán mind inkább előtérbe helyezi a szabálysértési jog alkalmazhatóságát, leszűkítve ezzel a büntető felelősségre vonás kereteit. A kiterjesztő jogértelmezési tevékenység csúcspontja az a jogeset, amely kapcsán a Legfelsőbb Bíróság rögzíti, hogy „a testi sérülés reális előidézésének hiányában a pusztán dologrongálódással járó baleset résztvevője a cserbenhagyás vétségét akkor sem követi el, ha a megállási és meggyőződési kötelezettségének nem tesz eleget.”⁷¹

A fejezet címében szereplő cselekmények elhatárolása kapcsán keletkező ellentmondás arra vezethető vissza, hogy a joggyakorlat nem állapítja meg elég markánsan, hogy a megállási kötelezettség elmulasztása és az ez alapján megállapítható szabálysértés hol különül el egymástól. Bármennyire lineárisnak tekinthető az ítélkezési gyakorlat alakulásának íve, a probléma kapcsán hozott eseti döntések tartózkodnak az egyértelmű, elvi tételeket tartalmazó állásfoglalástól.⁷²

Összegzésként megállapítható, hogy a cserbenhagyás vétségét a jármű vezetője csak akkor valósíthatja meg, ha a baleset hatókörében olyan személy tartózkodott, aki megsérülhetett, illetve élete vagy testi épsége közvetlen veszélybe kerülhetett, tekintet nélkül azonban arra, hogy ténylegesen segítségre szorult-e vagy sem. A testi sérülés, illetve a közvetlen veszély objektív lehetősége fenn kell, hogy álljon. Ezekhez azonban hozzá kell tenni, hogy a büntetőjogi parancs kiterjesztését jelentené egy olyan bírói gyakorlat kialakítása, amely szerint minden felszínes, személyi sérülést nyilvánvalóan nem okozó balesetben érintett jármű vezetője cserbenhagyás vétségéért felelne a helyszín megállás nélküli elhagyásáért.

3. 2. A cserbenhagyás és a segítségnyújtás elmulasztása elhatárolása

A két pönalizált magatartás elhatárolása vonatkozásában mind a jogirodalom, mind a bírói gyakorlat jóval cizelláltabb megfogalmazásokkal operál, mint a cserbenhagyás és az ide vonatkozó szabálysértés tekintetében.

A tárgyalat bűncselekmények között „kézzel fogható” eltérés, hogy a cserbenhagyás vétsége a segítségnyújtás elmulasztásához képest szubszidiárius bűncselekmény. Ez azt jelenti, hogy a cserbenhagyás csak akkor alkalmazható, amennyiben a súlyosabb bűncselekmény – jellemzően a segítségnyújtás elmulasztása – nem valósult meg.⁷³ A szubszidiaritás kapcsán a korábbi bírói gyakorlatban az az elvi tétel volt irányadó, hogy a cserbenhagyás vétségének tényállásában a súlyosabb bűncselekmény megvalósulásának hiányára vonatkozó utalás azt jelenti, hogy megállapítására ténylegesen akkor kerülhet sor, ha az elkövetőt tényleges segítségnyújtási kötelezettség nem terheli, viszont az erről való kötelező meggyőződést mégis elmulasztotta.⁷⁴ E megállapítás helyébe azonban a mai gyakorlat a sérülés, illetve a közvetlen veszély bekövetkeztének reális, objektív követelményét emelte.

A cserbenhagyás vétsége normaszövegéből egyértelműen következik, hogy a törvény elsődlegesen a KRESZ-ben követelményként előírt megállási kötelezettség megszegéséhez fűz büntetőjogi következményeket. Az elkövetőt azért fenyegeti büntetéssel, mivel a baleset helyszínén nem állt meg és nem győződött meg arról, került-e valaki segítségnyújtást igénylő helyzetbe. Nem tartozik a törvényi tényállás körébe az a körülmény, amikor közlekedési baleset olyan eredményt idézett elő, amely segítségnyújtást igényel és a bűncselekmény alanya azt elmulasztja. Ez utóbbi magatartás már túlterjed a cserbenhagyás vétsége tényállásának

⁷¹ BH 2004. 308

⁷² Fülöp Ágnes: *A közlekedési büntetőjogról*, In: *Ügyészek Lapja*, (5/2004), 32.

⁷³ Horváth Tibor – Kereszty Béla – Maráz Vilmosné – Nagy Ferenc – Vida Mihály: i. m. 246.

⁷⁴ BH 1980. 370

körén. A cserbenhagyás tehát csak akkor állapítható meg, ha nem volt a baleset hatókörében olyan személy, aki sérülése vagy veszélyhelyzete folytán segítségre szorult volna.⁷⁵

A segítségnyújtás elmulasztásának vétsége sérült vagy olyan személy sérelmére követhető el, akinek élete vagy testi épsége közvetlen veszélyben van. Ezt összevetve a cserbenhagyás bűncselekményével megállapítható, hogy segítségnyújtás elmulasztása miatt felel a balesetben érintett jármű vezetője is, ha nem áll meg annak a balesetnek a helyszínén, ahol valaki sérült, illetve az élete vagy testi épsége közvetlen veszélybe került, avagy anélkül távozik, hogy segítséget nyújtana az ilyen helyzetbe került személynek. Amennyiben tehát a közlekedési baleset helyszínén személyi sérülés, illetve közvetlen veszélyhelyzet ténye megállapítható, úgy a mulasztást elkövető személy segítségnyújtás elmulasztásáért vonható felelősségre.⁷⁶

Nem lehet figyelem nélkül hagyni a közfelfogásban kialakult „cserbenhagyásos gázolás” esetét. Ez a frappánsnak hangzó, de büntetőjogilag értelmezhetetlen elnevezés összemosza a cserbenhagyás vétségének és a segítségnyújtás elmulasztásának törvényi tényállásait. Bármennyire kétséges is a két deliktum közötti határ megvonása, ahhoz nem férhet kétség, hogy amennyiben az elkövető által okozott közlekedési balesetben valaki megsérül, mindenképpen segítségnyújtás elmulasztása állapítandó meg. Ráadásul annak nem alap-, hanem minősített esetéért felel az elkövető. A jogirodalomban van olyan álláspont, amely szerint ildomos lenne a jogszabályt a köznyelvhez igazítani.⁷⁷ Ez azt jelentené, hogy a segítségnyújtás elmulasztása deliktum alanyi köréből ki kellene emelni a járművezetőket és áthelyezni a cserbenhagyás tényállásába, annak minősített eseteként. Meglátásom szerint az ilyen szabályozási háttér kiüresítené azt a jogalkotói akaratot, amelynek célja a segítségnyújtási kötelezettség általánosítása. Bizonyos elkövetői körök – jelen esetben a járművezetők – kivonása a jelentékenyebb fenyegetettséget magában hordozó tényállás alól, mindenképpen sérti az eredeti törvényalkotói szándékot. Úgy vélem, nem lehet mindent feláldozni a pragmatizmus oltárán.

Az ítélkezési gyakorlatban hosszú idők óta töretlenül érvényesülő elv, hogy a „segítségre szorultság” ténye objektív körülmény és nem eleme a törvényi tényállásnak.⁷⁸ Ez azt jelenti, hogy a passzív alany segítségre szorulását, nem az elkövető, hanem a sérült, avagy veszélyhelyzetben lévő szemszögéből kell megítélni.⁷⁹ Az iménti megállapításból fakad az a jogirodalomban kialakult – és korábban az ítélkezési gyakorlatban is felmerült – vita, amely azzal a kérdéssel foglalkozik, hogy melyik tényállás megállapításának van helye akkor, ha a sértett a közlekedési baleset következtében nyomban életét veszti.

E kérdésben a jogirodalomban máig eltérő álláspontok találhatók. Egyes szerzők szerint – épp abból következően, hogy nem tényállási elem a „segítségre szorultság” – az a körülmény, hogy a sértett halála azonnal bekövetkezett, a cselekményt nem minősíti vissza cserbenhagyás vétségévé.⁸⁰ A jogirodalomban meggyökeresedett ellentétes álláspont abból – a már taglalt – tételből indul ki, hogy a cserbenhagyás vétségét a passzív alany hiánya különbözteti meg a segítségnyújtás elmulasztásától. Részletesebben kibontva: amennyiben a közlekedési baleset hatókörében van olyan személy, aki sérült, vagy akinek az élete vagy testi épsége közvetlen veszélyben van, akkor az egyéb feltételek (megállási kötelezettség elmulasztása, eltávozás) megléte esetén segítségnyújtás elmulasztásáról beszélhetünk. Ha közlekedési baleset helyszínén nincs ilyen védendő passzív alany, akkor a cserbenhagyás vétsége állapítható meg. Vagyis, ha a

⁷⁵ BH 1984. 428

⁷⁶ Horváth Tibor – Kereszty Béla – Maráz Vilmosné – Nagy Ferenc – Vida Mihály: i. m. 246.

⁷⁷ Major Róbert: *Az ittas járművezetésről és a cserbenhagyásról – a közlekedési bűncselekmények újrakodifikálásához*, In: Belügyi szemle, (2004/1), 128.

⁷⁸ BH 1980. 370, BH 1998. 575

⁷⁹ Belovics Ervin – Molnár Gábor – Sinku Pál: i. m. 122.

⁸⁰ Belovics Ervin – Molnár Gábor – Sinku Pál: i. m. 207.

sértett a baleset következtében nyomban meghal, akkor a segítségnyújtás elmulasztásának nincs törvényi alapja. Abban az esetben, ha a sértett halála nem azonnal következik be, a segítségnyújtás elmulasztását kell megállapítani.⁸¹

Az imént vázolt polémia feloldásához és a megfelelő álláspont kialakításához az ítélkezési gyakorlathoz kell fordulni segítségért. Osztja az utóbb kifejtett álláspontot a régi joggyakorlat. E szerint ugyanis nem kerülhet sor a segítségnyújtás elmulasztására, ha a sértett a közlekedési baleset következtében nyomban életét veszítette, mivel az elkövetőnek elviekben sincs lehetősége segítséget nyújtani. Azzal azonban, hogy a baleset okozása után az elkövető a helyszínről anélkül távozott el, hogy meggyőződött volna arról, megsérült-e, avagy az életét vagy testi épségét közvetlenül fenyegető veszély miatt segítségnyújtásra szorul-e valaki: megvalósította a cserbenhagyás vétségét.⁸² A tárgyalat bűncselekmények egymáshoz való viszonyának ez az értelmezése – bár kimunkáltan következetes – meglehetősen kétséges és a büntetőjogot a formális logika „játékszerévé” degradálja. A döntés impotenciája leginkább abban nyilvánul meg, hogy a határozatban kinyilvánított jogalkalmazói „hozzaállással” a kötelező érvényű segítségnyújtási kötelezettséget nem kezeli méltó helyén.

Ezt a gyakorlatot kívánta felülírni a Legfelsőbb Bíróság a témában hozott későbbi határozatával.⁸³ A bíróság – a korábbiaktól eltérően – a problémát a baleset bekövetkezése és sértett halála között eltelt idő terjedelmével próbálta megragadni. Rögzítette – visszautalva ezzel korábbi határozatára –, hogy halott személynek már nem lehet segítséget nyújtani. A halál azonban legtöbbször nem a sérülések bekövetkeztével egyidejűleg, hanem időbelileg később áll be. A közlekedési baleset bekövetkezése és a halál beállta között szükségszerűen időbeli eltérés van. A segítségnyújtási kötelezettség viszont a sérülés okozása pillanatában áll be. Így az általános, erkölcsi kötelezettség keletkezésekor még a később elhalálozott személy is sérült, illetve olyan, akinek az élete vagy testi épsége közvetlen veszélyben van. Az a körülmény, hogy a sérülés olyan súlyos, hogy a sértett gyorsan bekövetkező halálát is eredményezi, nem mentesítheti az elkövetőt a segítségnyújtási kötelezettség alól. Mindebből a Legfelsőbb Bíróság azt a következtetést vonta le, hogy a balesettel érintett jármű vezetője a segítségnyújtás elmulasztása esetén nem mentesülhet a büntetőjogi felelősség alól arra hivatkozva, hogy a sérült személyt halottnak hitte. E döntésével a bíróság egyrészt megindította azt a folyamatot, amely majdan kiemeli a mindenkre kötelező, általános érvényű, humánus kötelezettséget – a korábbi döntés által beleszorított – „kisegítő” jellegéből. Másrészt viszont a bíróság a határozattal „elbeszél” korábbi álláspontja mellett, hiszen az adott problémát kettévontva más kérdésben fejtja a véleményét. Ugyanis a korábbi döntésében a baleset bekövetkeztét nyomban követő elhalálozásról rendelkezett, míg a tárgyalat határozat a sértett életének időben később bekövetkező elvesztéséről szól. Ez a differencia különösen annak tekintetében rejt magában némi ellentmondást, hogy az utóbbi döntés az előbbi „ellentétes” megállapításait annullálja.

A vázolt ellentétből az ítélkezési gyakorlatban további problémák adódtak, amely arra sarkallta a Legfelsőbb Bíróságot, hogy álláspontját e kérdéskörben pontosítsa. Erre ismét egy – az előbbiekkal rokon jegeket mutató – jogeset felülvizsgálata révén került sor.⁸⁴ A bíróság a döntésében megállapította, hogy azokban az esetekben, amikor a közlekedési baleset következtében a sértett halála is bekövetkezik, a segítségnyújtási kötelezettség szándékos elmulasztását nem érinti az a körülmény, hogy a baleset létrejöttében az elkövető büntetőjogi felelőssége megállapítható-e vagy sem; ugyancsak közömbös az is, hogy a baleset eredményeként a sértett halála nyomban vagy időbelileg később következett be. A Legfelsőbb

⁸¹ Horváth Tibor – Kereszty Béla – Maráz Vilmosné – Nagy Ferenc – Vida Mihály: i. m. 246.

⁸² BH 1983. 146

⁸³ BH 1984. 428

⁸⁴ BH 1985. 331

Bíróság szerint, ha a jogalkalmazó attól tenné függővé a segítségnyújtás elmulasztása megállapítását, hogy a sértett baleset következtében beállott halála időbelileg közel vagy messze esik-e a sérülés bekövetkezésétől, nem jelentene mást, mint annak elismerését, hogy a „segítségre szorultság” a törvényi tényállás eleme. A tekintetben azonban mind a jogirodalom, mind az ítélkezési gyakorlat álláspontja töretlen, hogy a sértett „segítségre szorultsága” nem eleme a törvényi tényállásnak. Ez ugyanis olyan objektív jellegű körülmény, amelyet általában csak utólag lehet megállapítani. A sérülés jellegének megítélését – ideértve a halál beállását is – nem lehet az elkövetőre bízni, hiszen az általában csak orvosi vizsgálat alapján ítéhető meg. Elvi élel leszögezhető, hogy a halál beállta fogalmilag mindig a sérülést követi, még akkor is, ha az időbelileg elhanyagolható. Ez a tétel általános érvennyel bír különös tekintettel arra, hogy a jogértelmezési gyakorlat a későbbiekben is hasonló álláspontra helyezkedett.⁸⁵

Indokolt arra a – a joggyakorlat számára is mintául szolgáló – nézetre támaszkodni, amely szerint a sértett közlekedési balesetet követően beállott halála nem lehet jogi elbírálást determináló körülmény annak tekintetében, hogy amennyiben az időben korábban következett be, úgy az elkövető súlyosabban – segítségnyújtás elmulasztása miatt – felel, viszont ha a sértett nyomban életét veszti, akkor pedig – cserbenhagyás vétsége miatt – enyhébb büntetésben részesül. Annak következetes képviselője, hogy a baleset kapcsán beálló sértetti elhalálozás – minden esetben – a segítségnyújtás elmulasztása bűncselekmény következményeit vonja maga után, több szempontból is megnyugtatónak tűnik. Egyrészt nem vezet olyan önellentmondást hordozó felfogáshoz, hogy ha a közlekedési baleset megtörténte után az elkövető a segítségnyújtási kötelezettségét elmulasztva, megállás nélkül tovább megy, cselekményének megítélése egyéb elhanyagolható, rajta teljesen kívül álló körülményektől függ. Másrészt e nézet követése a mindenkit egyaránt terhelő, univerzális segítségnyújtási kötelezettséget büntetőjogi paranccsá emeli.

4. Problémás kérdések

A helyszínelhagyásos bűncselekmények szabályozásának gondos tanulmányozása során néhány fogalom mélyebb értelmezésre szorul. Ezek a kérdéskörök a tárgyalt tényállások tartalmi elemeiként is megjelennek és mind a jogirodalom, mind az ítélkezési gyakorlat nagy hangsúlyt fektet részletes fejtegetésükre. Következik mindez abból, hogy e tételek behatósabb megismerése által közelebb lehet kerülni a témául választott bűncselekmények szabályozása megértéséhez és a jogrendszerben betöltött szerepéhez.

4. 1. Elvárhatóság

Az elvárhatóság a segítségnyújtás elmulasztása deliktum törvényi tényállási eleme és egyben elengedhetetlen szubjektív feltétele e pönalizált cselekmény megvalósulásának. A törvényiszöveg ugyanis rögzíti, hogy az valósítja meg a segítségnyújtás elmulasztása bűncselekményt, aki nem nyújt tőle elvárható segítséget sérült vagy olyan személynek, akinek élete vagy testi épsége közvetlen veszélyben van. Az elvárhatóság kérdéskörének megértéséhez szükséges néhány – a jogdogmatika által kidolgozott – elvi tétel kibontása.

A jogirodalomban az elvárhatóság, mint a bűnösség utolsó fogalmi eleme jelenik meg, amely a bűnösségre vezető motivációs hibával függ össze. Az életben ugyanis adódnak olyan helyzetek, amelyekben az irányadó társadalmi szabályok érvényesülésének elmaradása nem tekinthető a büntetőjogi felelősségre vonás szempontjából releváns tudati, motivációs hibának: ilyen helyzetekben az elkövetéstől való tartózkodás nem várható el. Az elvárhatóság tételes

⁸⁵ BH 1998. 575

büntetőjogban való leképeződése többféleképpen nyilvánulhat meg. Abban az esetben, ha a Btk. az elvárhatóságot – mint a segítségnyújtás elmulasztásánál – a törvényi tényállás elemeként szabályozza, az elvárhatóság „fennállásának” vagy „fenn nem állásának” a mérlegelésére a bíróság jogosult. Egyébként azonban a törvény maga dönti el, hogy mely esetekben nem jön létre bűncselekmény az elvárhatóság hiányában.⁸⁶ A jogszabály tehát az elvárhatóság hiányát, mint a felróhatóságot kizáró tényező határozza meg akként, hogy melyek azok a helyzetek, amelyekben a jogszerű viselkedés kivételesen nem várható el.⁸⁷ A Btk.-ban szabályozott elvárhatóságot kizáró oknak minősül többek között a lemenő ágbeli rokon 18 éven aluli volta a vérfertőzésnél.⁸⁸ A jogirodalom azonban elismer „törvényen felüli” elvárhatóságot kizáró okokat is.⁸⁹

A tárgyalt elvárhatóság nem azonos az elkövetőtől elvárható előreláthatósággal, amely a szoros értelemben vett bűnösség – a szándékosság, illetve a gondatlanság – fogalmi kategóriájába tartozik, mint a hanyagság jellemzője.⁹⁰

Az iménti dogmatikai fejtegetést követően ismét rögzítendő, hogy a segítségnyújtás elmulasztása bűncselekmény egyik tényállási eleme az elkövetőtől elvárható segítségnyújtás. Az, hogy egy konkrét elkövetőnél mi tekinthető tőle elvárhatónak, mindig az összes körülmény gondos vizsgálata alapján dönthető el.⁹¹ Ebből következik, hogy az elvárhatóság megítélése a bíró feladata.⁹² Az ítélezési gyakorlat hivatott arra, hogy iránytűként szolgáljon az elvárhatóság értékelése kérdésében. Bár a joggyakorlat leginkább az egyes jogesetek elemzése kapcsán, a konkrét ügy történeti tényállást mérlegelve eseti jellegű megállapításokat tesz, az egyöntetű értelmezések láncolata lehetőséget biztosít arra is, hogy a Legfelsőbb Bíróság bizonyos tételeket elvi jelleggel határozzon meg.

Ezzel az elvi éllel rögzíti a jogértelmezési gyakorlat az elvárhatóság követelményének „kellékeit.” A társadalmi elvárhatóság általános szintje szerint eleget kell tenni annak a lelemibb emberi kötelezettségnek, hogy az elkövető a helyszínen maradjon, tájékozódjék a sértett állapotáról, meggyőződjön a sérülés jelentős, avagy jelentéktelen voltáról és arról, hogy ehhez képest milyen segítséget nyújthat a sérültnek, és ezen felül fel kell ajánlania a segítséget.⁹³ Ezekből a tartalmi elemekből kiviláglik, hogy a bírói gyakorlat összemosza az elvárhatóságot a segítségnyújtás elmulasztása deliktum tárgyi követelményeivel (meggyőződési, felajánlási és segítségnyújtási kötelezettség). Mindezt azért teszi, mivel az elvárhatóság feltétele körül öleli, átfonja a tárgyi követelményeket: egyik a másik nélkül értelmezhetetlen. Annyiban mégis különbséget lehet tenni közöttük, hogy az elvárhatóság szubjektív színezetet biztosítva morális többletet ad a törvényi tényállásnak. Ezt a „többletet” a mindenkor eljáró bíróság jogosult mérlegelni, szem előtt tartva az elkövető reális képességét a segítségnyújtási tevékenység kifejtésére.

Az elvárhatóság vizsgálata körében is fontos rögzíteni, hogy a segítségnyújtás elmulasztása szándékos bűncselekmény. Ebből következik az a tétel, hogy abban az esetben, ha az elkövetőtől elvárható lenne ugyan, hogy kellő gondosság mellett felismerje a sértettnek a veszélyhelyzetbe került állapotát, de ezt elmulasztja, őt csupán gondatlanság terheli e bűncselekményben bűnössége nem áll meg.⁹⁴

⁸⁶ Nagy Ferenc – Tokaji Géza: i. m. 167.

⁸⁷ Viski László: *Közlekedési büntetőjog*, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, (1974), 419.

⁸⁸ Nagy Ferenc – Tokaji Géza: i. m. 178.

⁸⁹ Viski László: i. m. 419.

⁹⁰ Viski László: i. m. 420.

⁹¹ Belovics Ervin – Molnár Gábor – Sinku Pál: i. m. 121.

⁹² Horváth Tibor – Kereszty Béla – Maráz Vilmosné – Nagy Ferenc – Vida Mihály: i. m. 117.

⁹³ BH 2006. 39.

⁹⁴ BH 1990. 203., BH 2006. 39.

Abból a tényből, hogy a jogdogmatika az elvárhatóságot a segítségnyújtás elmulasztása deliktum szubjektív feltételeként értelmezi, az következik, hogy az egyes helyzetekben, illetve az egyes elkövetők esetében más és más magatartás kifejtését kell „tőle elvárhatónak” tekinteni. A bírói gyakorlatra hárul az a feladat, hogy az eltérő esetek alapján kidolgozza azokat az elvárhatósági „szinteket,” amelyek a soron következő jogesetek eldöntéséhez már mintául szolgálhatnak. Úgy is fogalmazhatunk, hogy a joggyakorlat kísérletet tesz a segítségnyújtási kötelezettség individualizálására.

Az ítélezési gyakorlat alapján a következő sommás megállapítások tehetők. Senkitől sem várható el saját életének kockára tétele, mások életének megmentése végett.⁹⁵ Nem várható segítségnyújtás attól sem, aki maga is sérült, vagy életét, illetve testi épségét veszélyeztető helyzetben van.⁹⁶ Az elvárhatóság etikai tényezői körében nem kívánható meg az önfeláldozás, a hősiesség.⁹⁷ Általában nem várható el az adott személyismereteit és képességeit meghaladó szakszerű segítségnyújtás.⁹⁸ Ha a segítségnyújtásra kötelezett mást kér fel segítségnyújtásra, csak akkor nem követi el a bűncselekményt, ha a felkért személy feltétlenül alkalmas arra, hogy az elvárt segítséget megadja, illetőleg ha legalább olyan méretű segítségnyújtásra képes, mint maga a kötelezett.⁹⁹ Az elvárható segítségnyújtás nem tekinthető teljesítettnek azzal, hogy az elkövető esetleg tudomást szerzett távozása előtt a mentők más által történt értesítéséről.¹⁰⁰ A segítségnyújtási kötelezettség nem terjedhet odáig, hogy az elkövető a sértettet erőszakkal orvoshoz vigye.¹⁰¹

Az elvárhatóság magasabb szintjét jelentik azok a körülmények, amikor az elkövető valamilyen speciális kvalifikációval rendelkezik (hozzátartozó, orvos stb.) E tény kiemelkedő jelentősége a jogi minősítésben is megjelenik, hiszen súlyosabban minősül, ha a segítségnyújtási kötelezettséget olyan valaki mulasztja el, aki a segítségnyújtásra egyébként is köteles. A dolgotat témáját tekintve azonban feltétlenül ki kell emelni, hogy ez a minősített eset „nem alkalmazható azzal szemben, aki a közlekedési szabályok alapján köteles a segítségnyújtásra.”

Szorosan kapcsolódik az elvárhatóság egyéniesítéséhez annak megítélése, hogy az ittas állapotban lévő elkövetőtől milyen mértékű segítségnyújtás követelhető meg. E kérdéskör tekintetében meglehetősen kiforrott bírói gyakorlat húzódik meg a háttérben, amelynek oka feltehetően, hogy a közlekedési balesetek nagy százalékában az elkövető azért nem áll meg a baleset helyszínén és nyújt tőle elvárható segítséget, mert tart ittas állapota lelepleződésétől. Az ítélezési gyakorlat elvi éllel rögzíti, hogy az ittas elkövető is köteles a tőle elvárható segítségnyújtásra.¹⁰² Némileg árnyalja az elvárhatóság követelményét, hogy ilyen esetben nem az alkoholos befolyásoltság mértékének van döntő jelentősége, hanem azt kell vizsgálni, hogy az adott befolyásoltság alatt álló személy ténylegesen képes-e segítséget nyújtani, az tőle elvárható-e, és ha igen, milyen formában.¹⁰³ Ittas személy terhére is megállapítható a segítségnyújtás elmulasztása, ha az alkoholos befolyásoltság mellett is képes a segítségnyújtásra. E „segítségnyújtáson” a bírói gyakorlat általában más személy igénybevételel érti, ha az elkövető – a befolyásoltság foka miatt – nem képes maga segítséget nyújtani. Az eddigiekből leszűrhető, hogy a joggyakorlat az ittas állapotban lévő elkövetőktől is megköveteli a segítségnyújtás valamilyen formáját. Azonban az is megállapítható, hogy csak akkor elvárható a segítségnyújtás, ha az elkövető erre a befolyásoltság ellenére is képes. Felmerül tehát a kérdés:

⁹⁵ Belovics Ervin – Molnár Gábor – Sinku Pál: i. m. 122.

⁹⁶ BH 1994. 355.

⁹⁷ BH 1984. 421.

⁹⁸ Horváth Tibor – Kereszty Béla – Maráz Vilmosné – Nagy Ferenc – Vida Mihály: i. m. 117.

⁹⁹ Tóth Bars: i. m.

¹⁰⁰ BH 1985. 342.

¹⁰¹ Tóth Bars: i. m.

¹⁰² BH 1983. 183.

¹⁰³ BH 1978. 511., BH 1989. 134.

mi van akkor, ha az elkövető nem képes az adott ittasság mellett segítséget nyújtani. Ezt a kérdést a bírói gyakorlat következetesen kikerüli, nem ad rá adekvát választ. A joggyakorlat impotenciája ellenére megállapítható, hogy az ittasság ténye nem zárja ki a segítségnyújtás elmulasztása realizálását. Ez abból a – korábban kifejtett – tényből adódik, hogy e cselekmény szándékos deliktum, a szándékosság megállapíthatóságát pedig nem zárja ki az elkövető önhibából eredő ittas állapota.¹⁰⁴ Az ittasság nem értékelhető az elkövető javára;¹⁰⁵ az elkövetőt úgy kell tekinteni, mintha a cselekményét józan állapotban követte volna el.¹⁰⁶ Ezeket a tételeket a bírói gyakorlat konkrétan nem rögzíti az egyes jogesetek kapcsán. Azzal azonban, hogy még a súlyos fokú alkoholos befolyásoltság alatt álló személytől is megköveteli a segítségnyújtás valamilyen formáját,¹⁰⁷ egyértelműen utal a büntető igény – ittasságtól független – érvényesítésére.

Összegzésként leszögezhető, hogy az elvárhatóság követelménye – a segítségnyújtás elmulasztása deliktum szubjektív elemeként – fontos pozíciót tölt be a Btk. 172. § alatt szabályozott bűncselekmény megállapíthatósága körében. E kitétel individualizálja a mindenkitől elvárható segítségnyújtási kötelezettséget, némileg szűkebb keretek közé szorítva azt. Mivel mérlegelése minden körülmények között bírói kötelezettség, lényeges feladat hárul az ítélkezési gyakorlatra: olyan elvi tételek rögzítése, amelyek kevés bizonytalanságot hagyva maguk után, mindenkor eldönthetővé teszik, hogy van-e helye a segítségnyújtás elmulasztása megállapításának. A tárgyalat deliktum törvényi tényállásából való kizárása parttalanná tenné a segítségnyújtás elmulasztása bűncselekmény megállapítását az elkövetők terhére.

4. 2. Közlekedési baleset

A cserbenhagyás vétségét csak az a járművezető követheti el, aki a közlekedési balesettel érintett. A közlekedési baleset fogalmának részletesebb kibontása több okból is indokolt. Egyrészt, mert a jogirodalomban, illetve a bírói gyakorlatban eltérő vélekedések alakultak ki a fogalommal kapcsolatban; nincs irányadó, követendő definíció. Másrészt pedig abból kifolyólag, hogy a különféle értelmezések alapulvételével lehet elhatárolni egymástól a helyszínelhagyás körébe vonható cselekményeket.

A köznapi értelemben használt baleset fogalmának az értelmezése is különböző testekben ölt formát. A köznyelvben két általános meghatározás található e vonatkozásban. Az egyik értelmében a baleset „*olyan rendkívüli, váratlan, hirtelen ható, egyszeri külső behatás, amely a szervezet károsítását, illetve halálát idézheti elő.*”¹⁰⁸ A másik koncepció sommásabb értelmezést tükröz azzal a megszóvegezéssel, hogy a baleset „*sérülést vagy halált, illetve anyagi kárt okozó véletlen szerencsétlenség.*”¹⁰⁹ A dolgozat nem vállalkozhat arra, hogy a két meghatározás között – látszólag mindenképpen – feszülő ellentmondást feloldja, csupán kritikai élel teheti fel a kérdést: Ha már az alapfogalom definiálása terén falakba ütközünk, mit várjunk a közlekedési baleset fogalmának értelmezésétől?

Az eddig leírtak alapján nem meglepő, hogy a jogirodalomban többféle meghatározást találunk a közlekedési baleset vonatkozásában. Egy korábban rögzített álláspont alapján közúti közlekedési baleset „*minden olyan váratlan esemény, amelynél a közúti járműforgalommal okozati összefüggésben valaki meghal, megsérül, egészségében károsodik, ennek közvetlen veszélye bekövetkezik, vagy*

¹⁰⁴ 1978. évi IV. törvény 25. §

¹⁰⁵ BK 154. szám

¹⁰⁶ III. számú Büntető Elvi Döntés

¹⁰⁷ BH 1989. 134

¹⁰⁸ Új Magyar Lexikon, Akadémiai Kiadó, (1960), 228.

¹⁰⁹ Magyar Értelmező Kéziszótár, Akadémiai Kiadó, (1992), 86.

*jelentősebb dologi kár keletkezik.*¹¹⁰ Az tény, hogy ez a definíció kifejezetten a közúti balesetre és nem a közlekedési balesetre vonatkozik, azonban e szövegezési különbségnek nincs jelentősége. A több-kevesebb viszony jelen körülmények között nem bír relevanciával. Egy jóval aprólékosabban megszövegezett definíció alapján közlekedési baleset: „*A legalább egy mozgó jármű – vagy igavonásra is befogható állat – részvételével vagy a jármű mozgásából eredően bekövetkezett, általában a közlekedési szabályok szándékos vagy gondatlan megszegésével gondatlanságból, illetőleg véletlenül előidézett váratlan esemény, mely következtében egy vagy több személy meghalt, megsérült, vagy dologi kár keletkezett.*”¹¹¹ A két fogalom más-más oldalról közelíti meg a kérdést, azonban az mindegyikből egyértelműen kiderül, hogy a közlekedési baleset kimenetele szerint anyagi kárt okozó, személyi sérüléssel járó vagy halálos lehet. E három „lehetőség” körvonalazza a dolgozat témájául szolgáló egyes deviáns magatartások közötti különbségtétel alapját. Amennyiben kizárólag anyagi kár keletkezik a közlekedési baleset kapcsán akkor az elkövetői cselekmény szabálysértési alakzatban marad, ha pedig személyi sérülés vagy halál következik be, segítségnyújtás elmulasztása állapítható meg. Ezzel azonban még a kérdés nem tekinthető tisztázottnak, hiszen a körből hiányzik a helyszínelhagyásos cselekmények központi deliktuma a cserbenhagyás vétsége. Ezt a problémát azzal lehet áthidalni, hogy a közlekedési baleset fogalmába beemeljük a Btk. 190. § alatt szabályozott törvényi tényállás bizonyos – az elhatárolásnál már vizsgált – elemeit. Ezek pedig a közvetlen veszélyhelyzet vagy a sérülés bekövetkezésének objektív lehetősége, valamint annak követelménye, hogy a közlekedési baleset hatókörében legalább egy személy legyen. Mindezek alapján leszögezhető, hogy cserbenhagyás szempontjából baleseten olyan – kizárólag anyagi kárt okozó – közlekedési eseményt kell érteni, amelynek hatókörében egy vagy több személy is volt, és a baleset körülményei valószínűsítik a személyi sérülés vagy közvetlen veszély bekövetkeztét.¹¹²

A joggyakorlat mereven elzárkózik a hasonló, definíció jellegű meghatározások alkotásától, jellemzően az egyes jogesetek kapcsán alkot elvi élt nélkülöző frázisokat arra vonatkozóan, hogy az adott esetben közlekedési baleset megállapítható-e. Az ítélezési gyakorlat viszonyítási alapjául az a tézis szolgál, hogy a baleset valamilyen sérülést, halált vagy anyagi kárt okozó szerencsétlenséget jelent. Mindezek ellenére a bírói gyakorlat javára lehet értékelni, amikor rögzíti, hogy közlekedési baleset, nemcsak a köznapi értelemben vett baleset, hanem „*olyan esemény is, amely közvetlen veszélyhelyzetet idéz elő, és amelynek hatókörében egy vagy több személy tartózkodik.*”¹¹³ Ezzel a meghatározással lényegében ugyanarra a következtetésre jut, mint a jogirodalom. Lényeges eltérés azonban, hogy – bár a köznapi értelemben vett „baleset fogalmat” használja – más forrásból vezeti le ezt a megállapítását.¹¹⁴ Ez a forrás pedig a KRESZ-nek azon szakasza, amely a közúti baleset címet viseli.¹¹⁵ A nevezett jogszabályhely korábbi szövege lehetőséget kínált annak megállapítására, hogy közlekedésjogi értelemben közlekedési balesetnek tekinthető mind a személyi sérülést maga után vonó, mind a dologrongálással járó baleset. A bírói gyakorlat figyelmét azonban elkerülte,¹¹⁶ hogy jogszabály módosítást¹¹⁷ követően a hatályos KRESZ-ből ma már hiányzik a dologrongálásra vonatkozó meghatározás. Ez azt jelenti, hogy közlekedésjogi értelemben jelenleg a közlekedési baleset fogalmába csak a személyi sérüléssel járó, illetve a halált okozó baleset tartozik bele. Ez azért

¹¹⁰ Vágó Tibor: *A közúti közlekedési balesetek csökkentésének kriminológiai és büntetőjogi eszközei*, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, (1972), 283.

¹¹¹ 3/1998. ORFK-utasítás A közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályzata kidásáról

¹¹² Major Róbert: i. m. 126.

¹¹³ BH 2002. 131.

¹¹⁴ 1/1975. KPM-BM (II. 5.) együttes rendelet 58. §

¹¹⁵ Megjegyzés: ez az a jogszabályhely, amely a megállási kötelezettséget is rögzíti.

¹¹⁶ BH 2004. 308.

¹¹⁷ 4/1988 KM-BM (VI. 30.) együttes rendelet

aggályos, mert a bírói gyakorlat olyan téves tételből vezeti le a közlekedési baleset fogalmát, amelyből egyszerűen lehetetlen megállapítani a szabálysértési alakzatnak, illetve a cserbenhagyás vétségének „megfelelő” baleset fogalmát. Amennyiben ez jogszabályhűen kerülne alkalmazásra, úgy az elkövető a helyszínelhagyás körében tanúsított magatartásával a segítségnyújtás elmulasztása bűncselekmény kivételével, nem tudna más szankcióval fenyegetett cselekményt megvalósítani. Mindez kiküszöbölhető lenne, ha a joggyakorlat nem ragaszkodna mereven a közlekedési baleset közlekedésjogi fogalmához, és ezzel kapcsolatban átvénné a jogdogmatikai megállapításokat.

A közlekedési baleset fogalmának vitát nem tűrő kidolgozása még várat magára. A mai ambivalens állapot azonban lényegében nem akadályozza az ítélkezés megfelelő mederben folyását, hiszen a bírói gyakorlat következetesen jól alkalmazza az alapjaiban hibás közlekedési baleset fogalmát.

4. 3. Közvetlen veszély

A közvetlen veszély fogalma mind a cserbenhagyás vétsége esetén, mind a segítségnyújtás elmulasztása deliktum tekintetében „követelményként” jelenik meg a bűncselekmények megállapíthatósága szempontjából. Ez a követelmény azonban nem strict előírás, mint a veszélyeztetési tényállások esetében, hiszen nem az eredményben realizálódik. A pönalizált magatartások immateriális bűncselekmények, ezért még valamilyen veszélyhelyzetet sem értékelhetnek eredményként. Rögzítendő továbbá, hogy a dolgozat szempontjából releváns közvetlen veszély büntetőjogi fogalma kialakulnak tekinthető.¹¹⁸ Mindezek ellenére azért kell foglalkozni vele, mivel a jogirodalomban állandósult jelenség az egyes veszélykategóriák közötti határvonal elmosódása, valamint a tárgyalt deliktumok megállapíthatósága szempontjából aggályosnak tűnhet a közvetlen veszély megkövetelése.

A veszély fogalmának meghatározására a jogirodalomban eltérő tételek találhatók. A legsommasabb megfogalmazás szerint a veszély olyan helyzetet jelöl, „amelyből bizonyos vagy igen valószínű a sérelem bekövetkezése.” *A fogalom megfoghatatlanságát, illetve meghatározhatatlanságát mutatja, hogy büntető törvényünk adós maradt egy erre vonatkozó értelmező rendelkezés beiktatásával. Az azonban tagadhatatlan, hogy a Btk. 171. §-ához fűzött indokolás tartalmaz egy definíciószerű megfogalmazást, melynek értelmében „a veszély olyan helyzet, amikor fennáll az élet, a testi épség vagy az egészség sérelmének reális veszélye.”*

A Btk.-ban rögzített tényállások – az adott szituációkhoz képest – bővítik, illetve szűkítik a veszély fogalmát. Az általános definíció hiányából következik, hogy az egyes diszpozíciókhoz kapcsolt különböző veszélykategóriák elvi jellegű meghatározása is elmarad, csupán szórványos értelmezéseket találunk a Btk. indokolásában. Ezekből azonban kitűnik, hogy a törvény három különböző veszélykategóriát ismer: közvetlen veszélyt, reális veszélyt és absztrakt (távoli) veszélyt. Közvetlen veszély alatt a veszély olyan fokát érti a törvény, amikor az már időben és térben konkretizálódik, azaz behatárolt személyt vagy személyeket fenyeget. A reális veszély vonatkozásában a Btk.-hoz fűzött indokolás csak felületes, megfoghatatlan meghatározást tartalmaz, ezért a jogirodalomra hárult a feladat a pontos(abb) definiálás tekintetében. A jogirodalomban fellelhető egyik álláspont szerint „a reális veszély, olyan konkrét helyzet, amelyből kifejlődhet a mások életének, testi épségének sérelmével, avagy az anyagi kár bekövetkezésével járó baleset.”¹¹⁹ Az absztrakt (távoli) veszély fogalmát a Btk. indokolása olyan helyzetként jelöli meg, „amelyben a sérelem bekövetkezése kevésbé valószínű de nem zárható ki. A veszélynek ezt a formáját szokás elvont veszélynek is nevezni. Egyes szerzők a reális (konkrét) és az

¹¹⁸ Horváth Tibor – Kereszty Béla – Maráz Vilmosné – Nagy Ferenc – Vida Mihály: i. m. 112.

¹¹⁹ Belovics Ervin – Molnár Gábor – Sinku Pál: i. m. 184.

absztrakt (távoli, elvont) veszély között nem tesznek különbséget, arra hivatkozva, hogy a két fogalom külön-külön való értelmezése csak elméleti síkon létezik, a joggyakorlatban – az elhatárolhatatlanságuk miatt – összerosódnak.¹²⁰ A két fogalom „összegyűrése” alapján született meghatározás értelmében „*távoli a baleset bekövetkezésének a veszélye, amennyiben – ha nem is azonnal és nem is személyre konkretizáltan – olyan helyzet jön létre, amelynél más vagy mások élete, testi épsége valószínűleg veszélybe kerülhet.*”¹²¹

A veszély két szintjének kiindulópontként kezelése esetén, arra a következtetésre lehet jutni, hogy közvetlen veszély csak akkor állapítható meg, ha személy kerül kvalifikált fenyegetettséget magában hordozó helyzetbe. Ehhez képest távoli veszély akkor is fennállhat, ha pusztán anyagi kárral fenyegető helyzetről van szó. Ahhoz tehát, hogy közvetlen veszély bekövetkezzék nem elegendő valamilyen dolog fenyegetettsége, hanem követelmény egy vagy több személy élete, testi épsége, vagy egészsége sérelmének konkretizált lehetősége.

A törvény azért ír elő a cserbenhagyás vétsége tekintetében közvetlen veszéllyel fenyegetettséget, mivel távoli veszély esetében valamely dolog is kerülhet veszélybe. Azonban anyagi károsodás bekövetkezése a személyi fenyegetettség objektív, reális volta hiányában csupán szabálysértés megállapítását vonhatja maga után. Úgy is lehet fogalmazni, hogy amíg a közlekedési baleset „eredménye” legfeljebb anyagi kár bekövetkezését foghatja át, addig az ezzel létrehívott veszélyhelyzetnek a személyi fenyegetettség bizonyos fokára is ki kell terjednie.

A pontosabb értelmezés tekintetében olyan köztes meghatározás tűnne a leglogikusabbnak a cserbenhagyás tekintetében, amely visszaadná e deliktum fogalmi határok közötti „vívódását.” A veszélyfogalom kiindulópontja a távoli veszély lehetne, amelyhez társulna az a kitétel, hogy kizárólag anyagi javakat veszélyeztető helyzeten túlmenően valaki élete, testi épsége reális fenyegetésének is kilátásba kell kerülnie, anélkül azonban, hogy a közvetlen veszélyhelyzet kialakulhasson.

5. A büntetékiszabási gyakorlat a közlekedésspecifikus szankciók tükrében

5. 1. A mai gyakorlat

A laikus számára is egyértelmű, hogy az elkövetett bűncselekmények értékelésére a büntetőjognak olyan eszközökhöz kell nyúlnia, amelyek kellően szolgálják az elkövető adott deviáns magatartástól való eltiltását, illetve megfelelően képviselik a társadalmi igényként megjelenő büntetőjogi felelősségre vonást. Nincs ez másként a helyszínelhagyásos bűncselekmények esetén sem. Az elkövetett cselekményekhez társuló kellő mértékben preventív büntetések kézzelfogható megnyilvánulása a bírói gyakorlatban realizálódik. Így az ítélezési gyakorlat szolgál útmutatásként a helyszínelhagyásos bűncselekményekre alkalmazható szankciók vonatkozásában. Vítán felül áll, hogy a járművezetéstől eltiltás mellékbüntetés kiszabása alapeleme az e körben érvényesíthető hátrányos jogkövetkezményeknek. A probléma abban áll, hogy e büntetés milyen formájában tekinthető megfelelőnek a büntetékiszabási célok érvényre jutása végett, másrészt pedig értelmezhető-e a szankció a segítségnyújtás elmulasztása esetében.

A cserbenhagyás vétsége esetén a bírói gyakorlat abból az alapvető kötelezettségből indul ki, hogy a közlekedési balesettel érintett jármű vezetője köteles a járművel azonnal megállni.¹²² Ezen elvi tétel egyike a közlekedési szabályoknak, amelyek „*mindenki szabadságát korlátozzák a*

¹²⁰ Fülöp Ágnes: *Az egyes közlekedési bűncselekmények elemzése*, Közlekedési Büntetőjog, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., (2001), 71.; valamint Vágó Tibor: i. m. 297.

¹²¹ Kereszty Béla: i. m. 276.

¹²² 1/1975. KPM-BM (II. 5.) együttes rendelet 58. § (1) bekezdés

közösség érdekében azért, hogy az egyes ember szabadságát meg lehessen óvni."¹²³ A közlekedési szabályokat két csoportra lehet osztani: konkrét (eseti) és általános szabályokra. A megállási kötelezettség konkrét közlekedési szabálynak minősül, azonban parancs jellege általános érvényűként hat. Általánosnak mondható a joggyakorlatban a járművezetéstől eltiltás alkalmazása a cserbenhagyás elkövetőjével szemben. A töretlen gyakorlatot a járművezetéstől eltiltásról szóló kollégiumi állásfoglalás is legitimálja.¹²⁴ Az állásfoglalás szerint e mellékbüntetés kiszabása akkor indokolt, ha az elbírált közlekedési bűncselekmény körülményeiből vagy az elkövető személyiségéből arra kell következtetni, hogy az elkövetőnek a közlekedésben való részvétele a közlekedés biztonságát, mások életét vagy testi épségét veszélyezteti. Erre a meghatározásra ráillik a cserbenhagyás tényállásában rögzített megállási kötelezettség megsértése. A járművezetéstől eltiltás csak akkor mellőzhető, ha a cselekmény tárgyi súlya és az elkövető előélete, közlekedési magatartása kifogástalan.¹²⁵ A cserbenhagyás vétségét a bírói gyakorlat a bűncselekmény elkövetésének gyakori volta miatt nem tekinti csekély súlyúnak, ugyanis a cselekmény elszaporodottsága növeli a hasonló cselekmények társadalomra veszélyességét.¹²⁶ Az ítélezési gyakorlat azt is kimondja, hogy törvénysértő az a járművezetéstől eltiltás mellőzése a cserbenhagyás vétsége esetén, hiszen az eltiltás az ilyen súlyú közlekedési bűncselekmények elkövetőivel szemben „*indokolt és szükséges.*”¹²⁷ A megállási kötelezettség jelentőségét az tétel is alátámasztja, hogy annak elmulasztása nem egy adott járműkategóriához kötődik, hanem „*közvetlenül sérti a közlekedési fegyelmet, a segítségnyújtás lehetősége megadásának, azaz a közlekedés egészét átható alapvető jogi és etikai szabálynak a figyelmen kívül hagyását jelenti.*”¹²⁸ Cserbenhagyás elkövetés esetén tehát, a járművezetéstől eltiltás nem korlátozható járműkategóriákra.

Az eddigiekből levezethető, hogy a megállási kötelezettség megsértését a joggyakorlat kiemelt súlyú közlekedési szabálysértésként értékeli és ennek következtében kellő szigorral sújt le a közlekedés körében a társadalmi normáktól eltérő magatartást tanúsító személyekkel szemben. Ennek háttérében az állhat, hogy a jogalkalmazási gyakorlat a megállási kötelezettség elmulasztását durva szabályszegésnek értékeli, amely a büntetés kiszabása terén súlyosító körülményként hat.¹²⁹ Bár sehol sem található taxatív felsorolás arra vonatkozóan, hogy mi minősül durva szabályszegésnek, de a jogirodalomban megfogalmazott álláspont szerint ilyennek minősülnek az olyan szabályszegések, amelyek nagyobb fokú veszély bekövetkezését hordozzák magukban.¹³⁰

A másik problémára áttérve felvetődik a kérdés, hogy a büntetés kiszabása terén mi a helyzet akkor, ha – a körülmények következtében – az elkövető cselekménye túlnyúlik a cserbenhagyás vétségén és a segítségnyújtás elmulasztása deliktum állapítható meg. Konkrétan megfogalmazva: lehet-e akkor is alkalmazni a járművezetéstől eltiltás mellékbüntetését, ha az elkövető – közlekedés körében realizálódó – cselekménye a Btk. 172. alatt szabályozott deliktumot valósítja meg. A kérdés első pillanatban jogdogmatikailag furcsának és ellentmondásosnak tűnhet, hiszen a segítségnyújtás elmulasztása nem közlekedési, hanem – általánosabb jellegű – személy elleni bűncselekmény. Az ellentmondás feloldásáról több forrás is rendelkezik. A Btk. rögzíti, hogy a járművezetéstől azt lehet eltiltani, aki az engedélyhez kötött járművezetés szabályainak megszegésével követi el a

¹²³ Viski László: i. m. 323.

¹²⁴ BK. 107. szám

¹²⁶ BH 1986. 447.

¹²⁷ BH 1981. 221.

¹²⁸ BH 1993. 338.

¹²⁹ BK. 154. szám

¹³⁰ Vágó Tibor: i. m. 236.

bűncselekményt.¹³¹ Ez tényállás egyértelműen utal arra, hogy amennyiben az elkövető a közlekedési baleset körében nem nyújt segítséget, helye van a járművezetéstől eltiltásnak. Ehhez szorosan kapcsolható a KRESZ azon előírása, hogy az elkövetőt ilyen esetben nemcsak megállási, hanem segítségnyújtási kötelezettség is terheli.¹³² Az eddigiekhez csatlakozik a bírói gyakorlat is, amikor rögzíti, hogy a segítségnyújtás elmulasztása esetén is lehet helye a járművezetéstől eltiltásnak, ha az elkövető megszegte a KRESZ megállási és segítségnyújtási kötelezettséget tartalmazó rendelkezéseit.¹³³ Sőt törvénytörő e mellékbüntetés mellőzése ilyen esetekben,¹³⁴ mivel a közlekedési baleset körében elkövetett segítségnyújtás elmulasztása olyan bűncselekmény, amely „a gépjármű-vezetői magatartás követelményei és etikája szempontjából súlyos elmarasztalás alá vonható.”¹³⁵

Leszögezhető, hogy az eddigi ítélkezési gyakorlat a helyszínelhagyásos bűncselekmények körében, következetes szigorral alkalmazza a járművezetéstől eltiltást, amelynek alkalmazhatóságát kellő elméleti megalapozással is alátámasztja. E mellékbüntetés alkalmazása elengedhetetlenül szükséges mind a prevenció, mind a közlekedés biztonságának megóvása érdekében. A büntetés kiszabása során kialakult gyakorlat a két deliktum szoros kapcsolatára utal, hiszen ugyanazon elvek mentén alkalmazza a járművezetéstől eltiltást.

5. 2. Lehetséges jövőkép

A helyszínelhagyásos bűncselekmények szankciórendszerének kijegecesedett volta ellenére nem hanyagolható el annak vizsgálata, hogy melyek lehetnének azok az eszközök, amelyek a ma alkalmazotknál hatékonyabban tudnák képviselni a büntetés kiszabás céljait. Erre vonatkozóan a jogirodalomban több egymástól eltérő állásfoglalás született. Ezek a vélemények bizonyos tekintetben túlmutatnak a dolgozat témájává tett bűncselekmények határain, ismertetésük azonban – tekintve általános érvényüket – nem mellőzhető.

Az egyik álláspont kiindulópontja, hogy a büntetés kiszabásának Btk.-ban deklarált elvei – a hagyományos módon – nem értékelhetők a közlekedés körébe vonható deviáns magatartások esetében.¹³⁶ E nézet szerint a büntetés kiszabás elveiből áradó értékhierarchia megfordul, a központi helyre az enyhítő és súlyosító körülmények kerülnek, ugyanis a társadalomra veszélyesség használhatatlan fogalom a közlekedés körébe vonható bűncselekmények vonatkozásában. Ennek oka a társadalomra veszélyesség elvont (elavult!) színezete, amely nem mutatja meg azt, hogy a jogtárgy fenyegetettsége milyen minőségi és mennyiségi jegyekkel rendelkezik.

Megállapításom szerint üdvözölhetjük ezt az enyhítő, illetve a súlyosító körülményeket előtérbe helyező álláspontot, hiszen az életben – kiváltképp a közlekedésben – jelentős azon helyzetek száma, amelyekre a jogdogmatika nem talál megfelelő szabályozást. Ebben az esetben pedig a bírói gyakorlat joggal nyúl a súlyosító, illetve az enyhítő körülmények alkalmazásához. Fontos azonban leszögezni, hogy a közlekedés körébe vonható bűncselekmények esetében jelentőséggel bíró körülmények további pontosítása szükségesnek mutatkozik.¹³⁷

¹³¹ 1978. évi IV. törvény 58. § (1) bekezdés

¹³² 1/1975. KPM-BM (II. 5.) együttes rendelet 58. § (1) bekezdés

¹³³ BH 1980. 272.

¹³⁴ BH 1987. 425.

¹³⁵ BH 1992. 71.

¹³⁶ Györe István: *Az enyhítő és súlyosító körülmények néhány kérdése a közlekedési bűncselekményeknél*, In: Magyar Jog, (1998/1), 2.

¹³⁷ Megjegyzés: itt elsősorban a durva szabályszegés lezáratlan, kidolgozatlan voltára gondolok.

A jogirodalomban fellelhető másik álláspont a közlekedés körébe tartozó bűncselekmények szankciórendszerének átformálásában látja a büntetékiszabási elvek kellő érvényesülését.¹³⁸ A szankciótár reformja a járművezetéstől eltiltás újraszabályozásával érhető el, amely – az eddiginél jobban – érvényre juttatja a megelőző, kezelő szemléletű büntetőjog szükségességét. Ez úgy nézne ki, hogy a törvényhely határozott, illetve végleges idejű eltiltásra vonatkozó része továbbra is megmaradna mellékbüntetésként, az egyéb rendelkezések viszont átkerülnének egy speciális „közlekedési intézkedés” szabályi közé, amely alapvetően az individualizáció talajára helyezkedik.

Az imént tömören szemléltetett álláspont – bár novum jellege nem vitatható – nem kifejezetten alkalmazható a közlekedés körében fellelhető valamennyi devianciára. A helyszínelhagyásos bűncselekmények esetében maga a kötelezettség megsértése az elítélendő, ezért a nagyfokú egyéniesítés nem lehet releváns tényező e körben. Teljesen mindegy, hogy az elkövető milyen szubjektív háttérrel rendelkezik, e cselekmények szempontjából csak a megállási, illetve segítségnyújtási kötelezettség értékelhető, mégpedig a törvény legteljesebb szigorával.

Az előbb leírtakat bizonyos fokig átértelmezve, vannak olyan esetek amikor – a büntetés kiszabása terén – az elkövetői tudattartam vizsgálható, sőt figyelembe vehető. Ez abból a tudományos kutatások által is megalapozott tételből következik, amelyek szerint valamely baleset az emberek nem elhanyagolható részében – főként azokban, akik ilyen eseményeknek korábban nem voltak közvetlen résztvevői – olyan sokkos állapotot idéz elő, amely akarattuktól független, kontrollálatlan cselekvésre készíti őket.¹³⁹ Ennek az ösztönös cselekvésnek a lényege, hogy a közlekedési balesettel érintett jármű vezetője első reakcióként a helyszínről való menekülést „választja.” Ez a viselkedés különösen akkor gyakori, amikor a környezet félelemérzetet kelt az emberben.¹⁴⁰ Ehhez a körhöz szorosan kapcsolódik az a vizsgálat, amely kimutatta, hogy a helyszínt elhagyó személyek utóbb önként jelentkeztek a rendőrségen. A tapasztalatok szerint az elkövetőket önmaguk lelkiismeret vagy környezetük ráébreszti arra, hogy cselekményük elítélésével súlyos következményeknek teszik ki magukat. Ezek alapján indokolt lenne enyhítő körülményként értékelni annak tényét, ha valaki a bűncselekmény elkövetését követően strict időtartamon belül jelentkezik a hatóságnál amiatt, hogy addig rejtve maradt cselekményét felfedje.

Meglátásom szerint az említett „intézmény” már létezik a magyar büntetőjogban önfeljelentés címen, amely a büntetést befolyásoló alanyi tényezőként kerül alkalmazásra a bírói gyakorlat által. Az enyhítő körülmények halmozása nem tekinthető elérendő büntetőjogi célnak. A helyszínelhagyásos bűncselekmények körében az elkövetői beismerés nagyobb fokú, méltányosabb értékelése azonban más kodifikációs eszközökkel is megoldható. Erre példa a német büntetőjog, amely már kodifikált formába öltve magáévá tette ezt a szemléletet büntetékiszabást enyhítő, illetve mellőző körülményként értékelve.¹⁴¹ E gondolatok a magyar jogirodalomba is beszivárogtak – a cserbenhagyás tényállását kiindulópontnak véve –, de egyelőre csak elméleti síkon van létjogosultságuk. A legkimunkáltabb álláspont szerint büntethetőséget megszüntető, illetve a büntetést korlátlanul enyhíthető okként lehetne értékelni, ha az elkövető a helyszínt elhagyását követően a baleset helyére visszatérne, illetve cselekményét meghatározott időtartamon belül a hatóság tudomására hozná.¹⁴²

Úgy vélem, hogy a lelkiismeret-furdalás helyszínelhagyást követő feltámadásának – az előbb említett – honorálása nem jogalkotói feladat. A jogalkalmazó mérlegelési potenciájából nem

¹³⁸ Fülöp Ágnes: *A közlekedési bűncselekmények szankciói*, In: Belügyi Szemle, (2005/4), 54-55.

¹³⁹ Irk Ferenc: *A közlekedési bűncselekmények újrakodifikálása*, In: Magyar Jog, (2002/5), 266.

¹⁴⁰ Megjegyzés: ilyen például amikor a baleset után lincshangulat alakul ki.

¹⁴¹ Irk Ferenc: i. m. 267.

¹⁴² Major Róbert: i. m. 127.

ragadható ki a „pánikot követő megbánás” büntetés kiszabása során történő értékelését. Nem lenne helyes pusztán plasztikus, újabb keletű kutatások eredményeit – azok törvényszövegbe „implantálásával” – büntetőjogi oltalom alá helyezni. Ez a felfogás nemcsak aláássa a morális kötelezettségek elmulasztását szankcionáló jogalkotói akaratot, hanem figyelmen kívül hagyja a törvényhely módosítás káros következményeit. Gondolva itt elsősorban arra, hogy az ilyen jogszabályi háttér eleve a helyszín elhagyására ösztönzi a járművezetőket.

Összefoglalásul leszögezhető, hogy a dolgozat témáját érintő bűncselekmények büntetés kiszabási gyakorlata bizonyos mértékű kiegészítésre, pontosításra szorul; teljes körű reformra azonban – meglátásom szerint – nincs szükség. A büntetés kiszabása körében történő módosítások mindenképpen a bírói gyakorlatra tartoznak, tekintve a tárgyalat tényállások által előírt kötelezettségek univerzális jellegét.

6. Konklúzió

A dolgozatban tárgyalat deviáns cselekmények szabályozásában, illetve azoknak bírói gyakorlatában rejlő ellentmondások több elemből állnak össze. A problémák alapja a tényállásokban rejlő bizonytalanság. Ennek eredője a jogalkotó szabályozási szándékában keresendő, amely szerint egyes – a dolgozat témájához kapcsolható – kötelezettségeknek fokozott büntetőjogi oltalomban kell részesülniük. Mindenkire kötelező érvényű, univerzális kötelezettségek védelme sokkal komplexebb dogmatikai megalapozottságot követel meg, mint egy aktív magatartás elkövetésében kiteljesülő deliktum esetében.

Az ellentmondások egyik sarkalatos eleme abban rejlik, hogy a helyszínelhagyásos bűncselekmények mindegyike immateriális, azaz nem követel meg eredményt. Ehhez képest az elkövető magatartása annak függvényében értékelődik, hogy az alapcselekmény – a közlekedési baleset – milyen eredményt realizál. Alapos dogmatikai „körültekintést” kíván az olyan bűncselekmény szabályozása, amely elvileg immateriális, azonban gyakorlatilag közvetett módon mégis értékelt eredményt, hiszen ennek alapján történik a minősítés. Korábban ez a büntetés kiszabása szempontjából nem volt releváns, hiszen mindkét bűncselekmény 1 évig volt büntethető, ma azonban – az eltérő büntetési tételekre tekintettel – aggályos.

Az említett problémát tetézi a helyszínelhagyásos cselekmények túlszabályozottsága. Az a tény, hogy e cselekmények szankcióit három tényállás tartalmazza, parttalaná teszi azok megállapíthatóságát. Indokolt az egyes diszpozíciók egymástól való konkrétabb elhatárolása is, hiszen a mai törvényszöveg alapján a cserbenhagyás elkövetőjét csak a „véletlen” választja el attól, hogy magatartása segítségnyújtás elmulasztásaként legyen szankcionálva. A jogalkalmazó a cserbenhagyás vétségének kiterjesztő értelmezésével teljesen elmossa a két bűncselekmény közötti határvonalat. Mindezek igazak a szabálysértési alakzat és a cserbenhagyás közötti határ halványulására is.

Az igazi zavart mindezek joggyakorlatban való lecsapódása képezi. A bírói gyakorlat érzi a srict törvényalkotói szándékot – amely szerint ezeknél a cselekményeknél magát a kötelezettség megszegését kell szankcionálni –, de a túlszabályozás folytán belekényszerül az egyes tényállások közötti „átjárhatóság” megkönnyítésébe. Ennek folyamányaként érdekes antagonisztikus állapot látszik megvalósulni a bírói gyakorlatban. Az ítélezési gyakorlat minden esetben leszögezi, hogy a helyszínelhagyás körébe tartozó magatartások elsősorban morális kötelezettségeket sértenek, majd ezt követően teljesíthetetlen feltételekhez köti az egyes diszpozíciók megvalósulását. Mindezek után a büntetés kiszabás körében eltűnik a korábbi bizonytalanság, és újra kihangsúlyozásra kerül a deklarált kötelezettségek védendő volta. Pontosabban fogalmazva: a törvényszövegből sugárzó jogalkotói szigort a jogalkalmazó feláldozza a megragadhatatlanság oltárán, de végül mégis a lefektetett norma represszív jellegét érvényesíti a büntetés kiszabása során.

A feltárt problémák kiküszöbölésére meglátásom szerint három lehetséges út áll rendelkezésre. A legkézenfekvőbb az lenne, ha a bírói gyakorlat nem mosná össze az egyes tényállások fogalmi elemeit és a felelősségre vonás szintjeit a következők szerint vázolná fel: Ha nincs a közlekedési baleset hatókörében személy, akkor szabálysértés valósul meg; ha van a hatókörben személy, akkor cserbenhagyás kerül megállapításra; ha van sérült, illetve közvetlen veszély által fenyegetett személy, akkor pedig segítségnyújtás elmulasztása a realizált deliktum. A másik lehetőség a túlszabályozás annullálása oly módon, hogy a könnyebb elhatárolást világosabb jogszabályi háttér biztosítja. Itt a cserbenhagyás vétsége tényállás vagy a szabálysértési alakzat megszüntetésére gondolok attól függően, hogy a büntetőjogi felelősség leszállítása vagy annak kiterjesztése kap primer szerepet.

Végül megoldásként szolgálhat a tényállásokban szabályozott kötelezettségek egybefoglalása. Ennek normaszövegi leképeződése abban realizálna, hogy egységes tényálláson belül lenne szabályozva a megállási, a meggyőződési, illetve a segítségnyújtási kötelezettség akként, hogy az utóbbi – a törvényszöveg szintjén is – magába szívná az előbbi kötelezettségeket. Ezzel a jogalkotó helyreállítaná azt a rendet, amely megbomlott a segítségnyújtási kötelezettség kiüresítése folytán. Ez a megoldás nem teljesen új, légből kapott alapokon nyugszik, hanem már nem hatályos és meglévő jogszabályi rendelkezésekben egyaránt gyökerezik. Háttérként maga az egyes közlekedési szabályokat tartalmazó KRESZ szolgál, amely egy mondaton belül követeli meg a kötelezettségek teljesítését a balesettel érintett jármű vezetőjétől. Ennek megvalósítása csak a segítségnyújtás elmulasztása bűncselekmény törvényi tényállása keretein belül lehetne kimunkálható, tekintettel arra, hogy a segítségnyújtási kötelezettség minden más – e témába tartozó – kötelezettség felett áll. Attól azonban nem kell elzárkózni, hogy a cserbenhagyás tényállásának bizonyos elemei – gondolok itt elsősorban a járművezetői alanyiságra – beemelésre kerüljenek a Btk. 172. § alatt szabályozott diszpozícióba.

7. Felhasznált irodalom

7.1. Könyvek, folyóiratok, tanulmányok:

- Belovics Ervin – Molnár Gábor – Sinku Pál: *Büntetőjog különös rész*, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., (2005)
- Fülöp Ágnes: *A közlekedési büntetőjogról*, In: *Ügyészek Lapja*, (5/2004)
- Fülöp Ágnes: *A közlekedési bűncselekmények szankciói*, In: *Belügyi Szemle*, (2005/4)
- Fülöp Ágnes: *Az egyes közlekedési bűncselekmények elemzése*, *Közlekedési Büntetőjog*, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., (2001)
- Gégény István: *A cserbenhagyás és a segítségnyújtás elmulasztása bűncselekmények oki és motivációs összefüggései*, In: *Belügyi Szemle*, (1995/12)
- Györe István: *Az enyhítő és súlyosító körülmények néhány kérdése a közlekedési bűncselekményeknél*, In: *Magyar Jog*, (1998/1)
- Horváth Tibor – Kereszty Béla – Maráz Vilmosné – Nagy Ferenc – Vida Mihály: *A Magyar Büntetőjog Különös része*, Korona Kiadó Kft., (1999)
- Irk Ferenc: *A közlekedési bűncselekmények újrakodifikálása*, In: *Magyar Jog*, (2002/5)
- Irk Ferenc – Fehér Lenke: *A közlekedési jogról és alkalmazásáról mindenkinek*, *Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó*, (1981)
- Kereszty Béla: *Két javaslat a közlekedési bűncselekmények kodifikációjához*, In: *Magyar Jog*, (5/2005)
- *Magyar Értelmező Kéziszótár*, Akadémiai Kiadó, (1992)

- Major Róbert: *Az ittas járművezetésről és a cserbenhagyásról – a közlekedési bűncselekmények újraszabályozásáról*, In: Belügyi szemle, (2004/1)
- Nagy Ferenc – Tokaji Géza: *A Magyar Büntetőjog Különös része*, Korona Kiadó Kft., (1998)
- Új Magyar Lexikon, Akadémiai Kiadó, (1960)
- Vágó Tibor: *A közúti közlekedési balesetek csökkentésének kriminológiai és büntetőjogi eszközei*, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, (1972)
- Viski László: *Közlekedési büntetőjog*, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, (1974)
- Tóth Bars: *Néhány gondolat a segítségnyújtás elméletéről és a cserbenhagyás témaköréből, különös tekintettel Nógrád megye ítélkezési gyakorlatára 2000-2005. között*, (2006), (kézirat)

7.2. Jogforrások:

- 1961. évi V. törvény
- 1978. évi IV. törvény
- 1978. évi IV. törvény indokolása
- 218/1999. (XII. 28.) Kormányrendelet
- 1/1975. KPM-BM (II. 5.) együttes rendelet
- 4/1988 KM-BM (VI. 30.) együttes rendelet
- 3/1998. ORFK-utasítás A közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályzata kidásáról
- 2/1999. Büntető jogegységi határozat
- III. számú Büntető Elvi Döntés
- BK. 107. szám
- BK 123. szám
- BK 154. szám
- BH 1978. 511.
- BH 1980. 272.
- BH 1981. 221.
- BH 1983. 183.
- BH 1984. 45.
- BH 1984. 421.
- BH 1985. 342.
- BH 1986. 447.
- BH 1987. 112.
- BH 1987. 425.
- BH 1989. 134.
- BH 1990. 203.
- BH 1991. 95.
- BH 1991. 343.
- BH 1992. 71.
- BH 1992. 441.
- BH 1993. 338.
- BH 1994. 355.

- BH 1995. 139.
- BH 1996. 240.
- BH 1997. 269.
- BH 1998. 5.
- BH 1998. 369.
- BH 2002. 131.
- BH 2003. 144.
- BH 2003. 351.
- BH 2004. 266.
- BH 2004. 308.
- BH 2006. 39.
- Nógrád Megyei Bíróság Bf. 9/2004/7. számú ítélete
- Balassagyarmati Városi Bíróság B. 512/2003/9. számú ítélete

7.3. Egyéb források:

- Complex DVD Jogtár, KJK KERSZÖV, 2006.